

# Anonimizált változat

C-381/20 – 1

**C-381/20. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2020. augusztus 12.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landgericht Köln (Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. július 24.

**Felperes:**

VR

**Alperes:**

Deutsche Lufthansa AG

---

**Landgericht Köln**

**Végzés**

A

VR és a Deutsche Lufthansa AG

között folyamatban lévő ügyben a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország) tizenegyedik polgári tanácsa

2020. július 24-én

[omissis]

**a következő határozatot hozta:**

1. A bíróság az eljárást felfüggeszti.

2. A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

A légitársaság saját munkavállalóinak szakszervezeti felhíváson alapuló sztrájkja esetében a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményről van-e szó?

### Indokolás:

#### I.

1. A felperes 250 euró kártalanítás és kamatai iránti követelést érvényesít az alperessel szemben a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszúságos késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 261/2004/EK rendelet) szerint. **[eredeti 2. o.]**

Ennek alapját az alábbi tényállás képezi:

A felperes a VNI6ZP. számú helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetendő, Frankfurtból Róma-Fiumicinóba tartó, 2019. november 8-i LH 238. számú járatra, amelynek 16 órakor kellett volna indulnia Frankfurtból, és 17 óra 50 perckor kellett volna megérkeznie Rómába. Ezt a járatot törölték, a felperest az LX 1077. és LX 1726. számú helyettesítő járatokkal szállították, és a felperes 2019. november 9-én 8 óra 55 perckor, azaz 15 óra és 5 perc késéssel érte el az utazási célállomását.

A Frankfurt és Róma-Fiumicino közötti távolság kevesebb mint 1500 kilométer.

A felperes az őt megillető jogok érvényesítése érdekében a meghatalmazott képviselőihez fordult. Ez utóbbiak a 2020. január 17-i levélben – 2020. január 24-i határidő tűzésével – 250 euró összegű kártalanítás megfizetésére szólították fel az alperest. Az alperes nem válaszolt e levélre.

A 2019. november 8-i LH 238. számú járat törlésének oka az volt, hogy egy sztrájk miatt – amelyre vonatkozóan 2019. november 1-jén az UFO légiutaskísérő-szakszervezet tett közzé felhívást a 2019. november 7-én 0 órától 2019. november 8-án 24 óráig tartó időszakra elsősorban a költségtérítés és a vezető légiutas-kísérők pótléka emelésének elérése céljából, miután a kollektív tárgyalások meghiúsultak – nem állt rendelkezésre légiutas-kísérő személyzet a járatok üzemeltetéséhez. A fent említett időszakra az alperes 2165 járatot tervezett, amelyből 294 interkontinentális járat és 1871 kontinentális járat volt. A sztrájkfelhívást követően az alperes vészhelyzeti menetrendet tett közzé, amely még összesen 1273 járatot írt elő, amelyből 171 interkontinentális járat, 1102 pedig kontinentális járat volt. Ténylegesen azonban még további járatokat kellett törölni, így 2019. november 7-én és 8-án összesen 1478 járat maradt ki. A sztrájk hatásai miatt 2019. november 9-én ismétlenül törölni kellett 30 járatot, ebből 9

interkontinentális járat és 21 kontinentális járat volt. Összességében a sztrájk több mint 170 000 utast érintett.

Az alperes állítása szerint, amelyet a felperes nem vitatott, az alperes 2019. november 6-án a járatotrlések és a késések elkerülése érdekében külön menetrendet tett közzé, és úgynevezett „irodából átvezényelt légiszemélyzetet” alkalmazott, önkénteseket toborzott, a működő járatokon – a törvényi minimumok figyelembevételével – csökkentette a legénység létszámát, és néhány járatot kiadott a Condor Flugdienst GmbH-nak. Ezenkívül az alperes biztosította a Lufthansa Group utasai számára az ingyenes átfoglalás lehetőségét, valamint Németországon belüli járatok esetében a vasúthálózat használatának lehetőségét, még akkor is, ha a sztrájk nem érintette a járatukat. A sztrájk [eredeti 3. o.] által érintett utasokat más járatokra vagy a vasútra irányították át, vagy ezen utasok ingyenesen törölhették az utazásukat. Az alperes továbbá bizonyos útvonalakon nagyobb repülőgépeket alkalmazott, hogy alternatív utazási lehetőségeket kínálhasson a sztrájk által érintett utasoknak. Ezenkívül 2019. november 5-én az alperes a sztrájk elkerülése érdekében csúcstalálkozót hívott össze. 2019. november 7-én e tekintetben további egyeztetési javaslatot terjesztett elő. Egyébiránt ideiglenes intézkedés iránti kérelmet terjesztett elő, amelyet azonban a Hessisches Landesarbeitsgericht (hesseni munkaügyi fellebbviteli bíróság, Németország) 2019. november 6-án másodfokon elutasított.

2. Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) a keresetet elutasította. E bíróság – az alperes kifogásának megfelelően – azt az álláspontot képviselte, hogy a törlés a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményekre vezethető vissza. A részleteket illetően az eljáró bíróság a megtámadott ítélet indokolására utal.

3. A helyi bíróság ítélete ellen a felperes [omissis] fellebbezést nyújtott be. A felperes továbbra is fenntartja a keresetét, és arra hivatkozik, hogy az Európai Unió Bíróságának 2018. április 17-i TUIfly ítélete (C-195/17, EU:C:2018:258) alapján – az Amtsgericht (helyi bíróság) álláspontjával ellentétben – a saját munkavállalók szakszervezet által kezdeményezett sztrájkja szintén a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozónak tekinthető, és ezért nem áll fenn a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény.

Az alperes a fellebbezés elutasítását kéri.

## II.

A fellebbezés ügyében való döntéshez az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésnek az Európai Unió Bírósága általi megválaszolása szükséges.

1. A kérdés releváns:

Amennyiben a jelen helyzetben a szóban forgó járat tekintetében a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények

mentségül szolgálnak, a fellebbezés eredménytelen, mivel a felperest ebben az esetben nem illeti meg kártalanításhoz való jog. Ezzel szemben, ha a sztrájk nem minősül rendkívüli körülménynek, akkor a fellebbezés eredményes. **[eredeti 4. o.]**

2. Az, hogy a szakszervezet által kezdeményezett sztrájk a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül-e, e rendelkezés – a jelen esetben a „rendkívüli körülmények” tényállási elem – értelmezésének kérdése, amely értelmezés kétség esetén az Európai Unió Bíróságának van fenntartva.

3. Az eljáró bírósági tanács által eddig képviselt álláspont szerint a jelen ügyben a törlés a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményre vezethető vissza.

a) A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) a 2012. augusztus 21-i ítéletével [omissis] megállapította, hogy a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kimentés áll fenn, ha a légifuvarozó saját munkavállalói szakszervezeti felhívás alapján sztrájkba lépnek. A Bundesgerichtshofnak (szövetségi legfelsőbb bíróság) a Cockpit pilótaszövetség sztrájkfelhívásáról kellett döntenie, és e tekintetben kifejtette (kivonatosan):

„[...]

2. A fellebbviteli bíróság álláspontjával ellentétben a kollektív munkaügyi vita keretében közzétett, olyan szakszervezeti sztrájkfelhívás, mint az alperes Cockpit pilótaszövetséghez tartozó pilótáinak bejelentett munkabeszüntetése, amelyre a fellebbviteli bíróság nem vitatott megállapításai szerint a törlés visszavezethető, megalapozhat a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményeket.

[...]

f) A Bíróság által a műszaki hibák esetére kidolgozott szempontokat akkor is figyelembe kell venni, ha olyan események jönnek tekintetbe a rendkívüli körülmények okaiként, mint például a (14) preambulumbekkezdésben – példaként (a Bíróság Wallentin-Hermann kontra Alitalia ítélete, [EU:C:2008:771] 22. pont) – említett politikai instabilitás, a légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok és az üzemeltető légifuvarozó működését befolyásoló sztrájkok esete. E tekintetben is az mérvadó, hogy a törlés rendkívüli, a légifuvarozó rendes tevékenységi körén kívül eső és a légifuvarozó befolyása alá nem tartozó körülményekre vezethető-e vissza.

Amennyiben – ahogy a jelen ügyben – sztrájkról van szó, e tekintetben – legalábbis főszabály szerint – nem bír jelentőséggel, hogy a légifuvarozó tevékenységét harmadik személyek közötti kollektív munkaügyi vita – például a repülőtér üzemeltetője vagy a tevékenység szempontjából lényeges feladatokkal, mint például a biztonsági ellenőrzéssel megbízott más vállalkozás munkavállalóinak sztrájkja – vagy az befolyásolja-e, hogy az üzemeltető

légifuvarozó saját munkavállalói – mint például a földi kiszolgáló személyzet vagy a repülőgép-személyzet – sztrájkba lépnek. Sem a rendelet 5. cikke (3) bekezdésének szövege, sem a (14) preambulumbekzdés vagy a rendelkezés fent ismertetett értelme és célja nem nyújt ilyen különbségtételre utaló támpontot. **[eredeti 5. o.]**

Jellemzően a saját munkavállalók sztrájkját is valamely szakszervezet kezdeményezi, amely jobb munkakörülményeket vagy magasabb béreket kíván elérni az ellenérdekű szociális partnernél, amely lehet a munkavállalók munkáltatója, de valamely munkáltatói szervezet is. Ebből a célból a kollektív fellépésben való részvételre hívja fel a tagjait. Az ilyen kollektív fellépés az uniós jog által védett szakszervezeti szabadság (az Európai Unió Alapjogi Chartája 12. cikkének (1) bekezdése és 28. cikke [HL C 364., 1. és azt követő oldalak, 2000. december 18. [omissis]) eszköze, és – legalábbis amennyiben a kollektív fellépés lehetővé tételéhez szükséges – felfüggeszti a munkaszerződésből eredő, egyébként fennálló jogokat és kötelezettségeket. Egy sztrájkfelhívás – ideértve azt is, ha az a saját munkavállalók munkabeszüntetéséhez vezet – »kívülről« hat a légifuvarozóra, és nem része rendes tevékenységi körének. Egy új vagy másik kollektív szerződésre vonatkozó vita harci eszközeként ugyanis éppen arra irányul, hogy a »rendes tevékenységi kört« befolyásolja és lehetőség szerint teljesen megbénítsa. Ennek megfelelően rendszerint nem is csak egyetlen légi járatot vagy egyes légi járatokat érint, hanem jellemzően a légifuvarozó teljes tevékenységét vagy legalábbis tevékenységének egy jelentős részét. A rendelet azon célja, hogy – többek között a kártalanítási kötelezettséggel – védje az utasokat a – főszabály szerint – elkerülhető törlések által okozott »gondtól« (a Bíróság IATA és ELFAA ítélete, [EU:C:2006:10] 69. pont; a Bíróság Wallentin-Hermann kontra Alitalia ítélete, 18. pont), sem ilyen sztrájk esetében, sem pedig azokban az esetekben nem vehető figyelembe, amelyekben egy külső kollektív fellépés vagy más esemény azt eredményezi, hogy a légifuvarozó rendes tevékenysége teljesen vagy jelentős részben megszűnik. A két helyzet egyébként összemosódhat, ahogy egy a West London County Court (nyugat-londoni megyei bíróság, Anglia és Wales) által elbírált, olyan ügy bizonyítja, amelyben egy légifuvarozó munkavállalói vad sztrájkba léptek, mivel a repülőtér-üzemeltető nem kívánta folytatni a légifuvarozó által részére adott, a poggyászok földi fuvarozására vonatkozó megbízást (idézet Galán alapján, [www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136](http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136)).

g) Az eljáró bírósági tanács a rendelet fenti értelmezését alapul tudja venni az érdemi vizsgálat során anélkül, hogy ezt megelőzően az Európai Unió Bíróságának előzetes döntését kérné. A rendelkezés ismertetett értelmezése ugyanis – ahogy az eljáró bírósági tanács kifejtette – a rendelet szövegéből és céljából következik, és összhangban áll a rendelet 5. cikke (3) bekezdésének a Bíróság már kialakított ítélkezési gyakorlata általi értelmezésével. Azok a megfontolások, amelyekre a Bíróság a fent hivatkozott ítéletekben a rendelkezés értelmezését alapozta, a jelen ügyben is érvényesek. Az eljáró bírósági tanácsnak ezen ítélkezési gyakorlat alapján nincsenek kétségei afelől, hogy a Bíróság nem alakít ki más álláspontot a sztrájk alapján bekövetkező rendkívüli körülményekre



vonatkozóan, mint a rendelet (14) preambulumbekzdésében példaként felsorolt egyéb esetek tekintetében.

Ezt nem zárja ki az, hogy a fellebbviteli bíróság – a jogirodalomban képviselt néhány állásponttal [omissis] egyezően – eltérő eredményre jutott. Ez ugyanis – a részletes indokolás szerint – egyfelől a Montreali Egyezmény (kihirdette: 2005. évi VII. törvény) 19. cikkének megfelelő értelmezésével, másfelől azzal a feltételezéssel igazolható, hogy a saját munkavállalókkal fennálló kollektív munkaügyi viták a légifuvarozó általános működési kockázatának körébe tartoznak. E két szempont azonban sem a rendelet szövege, sem az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint nem bír döntő jelentőséggel. **[eredeti 6. o.]**

3. A jelen ügyben – ahogy az eljáró bírósági tanács a fellebbviteli bíróság megállapításai alapján maga meg tudja ítélni – a Cockpit pilótaszövetség sztrájkbejelentése alkalmas volt a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények előidézésére.

a) A jelen ügyben az alperesnek számolnia kellett azzal, hogy az alkalmazott pilótáinak túlnyomó többsége eleget tesz a sztrájkfelhívásnak. Nem arról volt szó tehát, hogy kis számú munkavállaló például betegség miatt bekövetkező távollétét kellett orvosolni, hanem a pilótaszemélyzet legalábbis jelentős részének távollétével kapcsolatos veszélyre kellett reagálni. Az alperesnek abból kellett kiindulnia, hogy a sztrájk következtében nem fog rendelkezésre állni a teljes menetrend betartásához szükséges megfelelő számú pilóta, és ezért az általa tervezett légi járatok nem elhanyagolható hányadát nem vagy nem menetrend szerint fogja tudni üzemeltetni; ennél fogva indokolt volt, hogy az alperes már a sztrájkbejelentésre reagáljon, és a menetrendet úgy szervezze át, hogy egyfelől a sztrájk az adott körülmények között a lehető legkevésbé érintse az utasokat, másfelől pedig az alperes képes legyen arra, hogy a sztrájk befejezését követően a lehető legrövidebb időn belül folytassa a rendes működést. Az ilyen helyzet nem tartozik a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe.

b) Az alperes rendkívüli körülményekre való hivatkozása nem kizárt abból az okból, hogy a helyzet az alperes befolyása alá tartozott.

A helyzet rendkívüli körülményeket kizáró befolyásolhatósága kollektív munkaügyi vita esetén rendszerint nem feltételezhető. A sztrájk végrehajtására vonatkozó döntést munkavállalói oldalról a kollektív tárgyalások e munkavállalói oldalt megillető autonómiája keretében és ezáltal az üzemeltető légifuvarozó tevékenységi körén kívül hozzák meg. Következésképpen a légifuvarozó rendszerint saját munkavállalók esetében sem gyakorol jogi szempontból jelentős befolyást arra, hogy sor kerül-e sztrájkra vagy sem. E tekintetben nem meggyőző azon érv, hogy az üzemeltető légifuvarozónak belső sztrájk esetén lehetősége van a követelések teljesítésére és ezáltal a sztrájk megakadályozására. Ezzel azt követelnék meg a légifuvarozótól, hogy mondjon le az uniós jog által védett szakszervezeti szabadságáról, és hogy a kollektív munkaügyi vitában eleve a

vesztes szerepét vállalja magára. Ez nem lenne elvárható a légifuvarozótól, és nem állna az utasok hosszú távú érdekében sem.”

b) Az eljáró bírósági tanács az eddigi ítélkezési gyakorlatában a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) álláspontját követte, és ezen álláspontot a szakszervezeti sztrájkfelhívással kapcsolatos jelen helyzetre továbbra is helytállónak tartja.

Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint az Európai Unió Bíróságának 2018. április 17-i TUIFly ítélete (C-195/17) sem indokol más megítélést. Ez az ítélet egy olyan „vad sztrájk” különleges esetét érintette, amelyet átszervezési terveknek a légifuvarozó általi váratlan bejelentése váltott ki. Ez semmiképpen sem hasonlítható össze a jelen esettel, amelyben hiányoznak olyan konkrét [eredeti 7. o.] és aktuális üzemi intézkedések, amelyekre a saját munkavállalók közvetlenül és saját kezdeményezésre „vad sztrájkkal” reagálnak.

Az Európai Unió Bíróságának a C-195/17. sz. ügyben hozott ítéletéből nem állapítható meg például az sem, hogy a saját munkavállalók jogszerű sztrájkja nem minősülhet rendkívüli körülménynek. Különösen az ítélet 46. és 47. pontjából csupán az állapítható meg, hogy a sztrájk rendkívüli körülménynek való minősítése szempontjából nem bír jelentőséggel, hogy a sztrájk a nemzeti jog szerint jogszerű-e vagy sem. Ebből azonban nem következik, hogy a sztrájk bizonyos eseteit *per se* ki kell zárni a kimentésből, vagy hogy a légitársaság munkavállalóinak szakszervezeti sztrájkfelhívással legalizált munkabeszüntetése – mivel a szakszervezet általi kezdeményezés következtében nem tartozik a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe és befolyása alá – főszabály szerint nem minősülhetne rendkívüli körülménynek.

A jelen ügyben a rendkívüli körülménynek való minősítés szempontjából az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az a mérvadó, hogy a szakszervezeti felhívással – a „vad sztrájktól” eltérően – éppen kívülről gyakorolnak hatást a vállalkozás tevékenységére. Ez a sztrájkfelhívás a légifuvarozó befolyásán kívül esik, és az így előidézett sztrájk nem tartozik az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe: a sztrájkfelhívás, illetve a sztrájk éppen arra szolgál, hogy ezt a tevékenységet megzavarja vagy megszüntesse (a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2012. augusztus 21-i ítélete [omissis]).

Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint az sem hozható fel a légifuvarozóval szemben, hogy megakadályozhatja a sztrájkot, illetve „befolyásolhatja” azt azáltal, hogy teljesíti a szakszervezet részéről támasztott követeléseket, mert ezzel a szakszervezeti szabadság sérülne, mivel a szakszervezettel fennálló vitához a 261/2004/EK rendelet szerinti kártalanítási kötelezettség kapcsolódna. Ebből az okból az eljáró bírósági tanács véleménye szerint egy bizonyos bérszerkezet megléte, illetve a béremelésre vagy – mint a jelen ügyben – a költségtérítés és a vezető légiutas-kísérők pótlékának emelésére vonatkozó szándék hiánya sem minősíthető a légifuvarozó olyan üzemi intézkedésének, amely összehasonlítható

lenne az átszervezési tervek bejelentésével, amelyről a C-195/17. sz. ügyben szó van.

c) Mindazonáltal az Európai Unió Bíróságának a C-195/17. sz. ügyben hozott ítéletére tekintettel az utóbbi időben egyre inkább azt az álláspontot [eredeti 8. o.] képviselik, hogy szakszervezet által szervezett, vállalkozáson belüli sztrájk esetén nem (az LG Düsseldorf [düsseldorfi regionális bíróság, Németország] 2018. augusztus 26-i ítélete [omissis]; az LG Berlin [berlini regionális bíróság, Németország] 2020. február 11-i végzése [omissis]; az LG Bad Kreuznach [bad kreuznachi regionális bíróság, Németország] 2020. január 20-i rendelkezése [omissis]; az LG Nürnberg-Fürth [nürnberg-fürthi regionális bíróság, Németország] 2020. március 2-i rendelkezése [omissis]; az LG Memmingen [memmingeni regionális bíróság, Németország] 2020. március 30-i rendelkezése [omissis]; az AG Frankfurt [frankfurti helyi bíróság, Németország] 2019. augusztus 8-i ítélete [omissis]), illetve mindenesetre további különös körülmények fennállása nélkül nem (az LG Hamburg [hamburgi regionális bíróság, Németország] 2019. május 21-i ítélete [omissis] és 2019. június 3-i ítélete [omissis]) lehet rendkívüli körülmények fennállásából kiindulni. A légitfuvarozó saját munkavállalóinak sztrájkját részben a jogirodalomban sem tartják kimentési oknak [omissis].

Ebből az okból az eljáró bírósági tanács indokoltnak tartja az előzetes döntéshozatali eljárást.

[omissis]