

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-516/20 – 1

**Asia C-516/20**

## **Ennakkoratkaisupyyntö**

### **Jättämispäivä:**

14.10.2020

### **Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:**

Landgericht Köln (Kölnin alueellinen alioikeus, Saksa)

### **Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

9.9.2020

### **Kantajat:**

JT

NQ

### **Vastaaja:**

Ryanair DCA

[--]

**Landgericht Köln**

**Välipäätös**

Asiassa

JT ja NQ vastaan Ryanair DCA

Landgericht Kölnin 11. riita-asioiden jaosto on tehnyt 9.9.2020 seuraavan [--]

### **välipäätöksen:**

1. Asian käsittelyä lykätään.

2. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraava kysymys unionin oikeuden tulkinnasta:

”Onko lentoliikenteen harjoittajan omien työntekijöiden lakossa, joka johtuu ammattijärjestön antamasta lakkoehotuksesta, kyse asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetusta poikkeuksellisesta olosuhteesta?”

### Perustelut:

#### I.

1. Kantajat vaativat, että vastaaja maksaa heille kummallekin matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai **[alkup. s. 2]** pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (jäljempänä asetus N:o 261/2004) nojalla 400 euron suuruisen korvauksen korkoineen.

Vaatus perustuu seuraaviin seikkoihin:

Kantajat olivat varanneet varausnumerolla SZHH9D lentoliput lennolle FR1035, joka vastaajan oli määrä suorittaa 25.7.2018 Köln/Bonnista (CGN) Teneriffalle (TFS). Lennon FR1035 olisi aikataulun mukaan pitänyt lähteä kello 12.40 ja saapua määräpaikkaan kello 16.25 (kaikki ajat paikallista aikaa). Lento FR1035 peruutettiin. Vastaaja ei tarjonnut sellaista uudelleenreititystä, jolla kantajat olisivat voineet päästä matkansa määräpaikkaan vähemmän kuin kolme tuntia myöhässä.

Köln/Bonnin ja Teneriffan välinen välimatka on 1 501 kilometrin ja 3 500 kilometrin välillä.

Kantajat kääntyivät oikeudenkäyntiedustajiensa puoleen toteuttaakseen heille kuuluvat oikeudet. Nämä vaativat 7.2.2019 päivätyllä kirjeellä vastaajaa maksamaan 14.3.2019 mennessä kummallekin kantajalle 400 euroa eli yhteensä 800 euroa, mutta vastaaja torjui vaatimukset vedoten poikkeukselliseen olosuhteeseen, jonka perusteella se vapautui korvausvelvollisuudesta.

Lennon FR1035 peruuttaminen 25.7.2018 johtui ammattijärjestön toimeenpanemasta lakosta, joka koski vastaajan matkustamohenkilökuntaa Portugalissa, Espanjassa, Italiassa ja Belgiassa. Lakko alkoi 25.7.2018 kello 0.00 ja kesti 26.7.2018 kello 24.00 asti ja aiheutti sen, ettei vastaajan käytettävissä ollut matkustamohenkilökuntaa lennon suorittamiseksi. Myös oikeudenkäynnin kohteena olevalle lennolle tarkoitettu matkustamohenkilökunta Italiassa osallistui lakkoon. Edellä mainittuna ajanjaksona työnseisaukseen osallistui vastaajan 455 lennon miehistöt. Vastaaja määräsi työtehtäviin miehistöjä muista maista kompensoidakseen työnseisausten vaikutukset, mutta sen käytettävissä ei ollut riittävästi matkustamohenkilökuntaa lakosta aiheutuneiden henkilöstön

poissaolojen kompensoimiseksi. Vastaaja viittasi tässä yhteydessä muun muassa 26.7.2018 julkaistuun lehtiartikkeliin, jossa esitetään lakon syyksi, että ”lentoemännät ja stuertit vaativat parempia työehtoja, muun muassa lisää rahaa. Ryanair puolestaan uhkaa vähentää työpaikkoja.”

2. Amtsgericht (paikallinen alioikeus) hylkäsi kanteen. Se katsoi – vastaajan esittämien väitteiden mukaisesti –, että peruuttaminen johtui **[alkup. s. 3]** asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista. [– –]

3. Kantajat hakivat muutosta Amtsgerichtin tuomioon. He toistavat kannevaatimuksensa ja vetoavat siihen, että toisin kuin Amtsgericht on katsonut, unionin tuomioistuimen 17.4.2018 asiassa C-195/17 (TUIFly) antaman ratkaisun mukaan myös ammattijärjestön toimeenpanemaa oman henkilökunnan lakkoa voidaan pitää lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan kuuluvana, joten kyse ei ole asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta. Kantajat katsovat lisäksi, että vastaajan olisi pitänyt toimia lakon syiden korjaamiseksi ja ryhtyä toimenpiteisiin lakon välttämiseksi; yrityksen johdon ja työntekijöiden väliset erimielisyydet eivät ole poikkeuksellisia eivätkä ne ole yrityksen toimintaan vaikuttavia ulkopuolisia seikkoja. Tämä pätee myös työehtosopimusriitoihin.

Vastaaja vaati valituksen hylkäämistä.

## II.

Valituksen ratkaiseminen edellyttää, että unionin tuomioistuin antaa ennakkoratkaisun vastaamalla ennakkoratkaisukysymykseen.

1. Kysymys on merkityksellinen asiassa annettavan ratkaisun kannalta:

Mikäli asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden, jotka vapauttavat korvausvastuusta, soveltuvat riidanalaisen lennon tilanteeseen, valitus on hylättävä, koska kantajilla ei silloin ole oikeutta korvaukseen. Jos lakko ei sen sijaan ole poikkeuksellinen olosuhde, valitus on hyväksyttävä.

2. Kysymys siitä, onko ammattijärjestön alulle panema lakko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, koskee kyseisen säännöksen tulkintaa – nimittäin ”poikkeuksellisten olosuhteiden” tunnusmerkistöä –, joka kuuluu epäselvissä tapauksissa unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi.

3. Jaoston tähänastisen käsityksen mukaan lennon peruuttaminen käsiteltävän asian kaltaisessa tilanteessa johtuu asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta. **[alkup. s. 4]**

a) Bundesgerichtshof (liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) on 21.8.2012 antamassaan tuomiossa [– –] todennut, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa säädettyä korvausvastuusta vapautumista sovelletaan, kun lentoliikenteen harjoittajan omat työntekijät ryhtyvät lakkoon ammattijärjestön kehotuksesta. Bundesgerichtshofin ratkaistavana oli Vereinigung Cockpitin antama lakkokehotus, ja se totesi tältä osin seuraavaa (otteina):

”\_ \_

2. Toisin kuin muutoksenhakutuomioistuin on katsonut, ammattijärjestön antama lakkokehotus työehtosopimusriidan yhteydessä, kuten Vereinigung Cockpitin kuuluvia, vastaajan palveluksessa olevia työntekijöitä koskeva töiden pysäyttämislmoitus, joka muutoksenhakutuomioistuimen riidattomien päätelmien mukaan on lennon peruuttamisen syy, voi olla peruste asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille poikkeuksellisille olosuhteille.

--

f) Arviointiperusteita, jotka unionin tuomioistuin on kehittänyt teknisten vikojen osalta, on sovellettava myös silloin, kun johdanto-osan 14 perustelukappaleessa – esimerkinomaisesti (unionin tuomioistuimen tuomio, Wallentin-Hermann v. Alitalia, 22 kohta) – mainitut poliittisesti epävakaa ot, kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat sääolosuhteet, turvallisuusriskit tai lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavat työtaistelutilanteet voivat tulla kyseeseen poikkeuksellisten olosuhteiden syynä. Myös tältä osin on ratkaisevaa se, johtuuko peruuttaminen epätavallisista olosuhteista, jotka eivät liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.

Siltä osin kuin – kuten riidanalaisessa tapauksessa – kyse on lakosta, merkitystä ei ainakaan lähtökohtaisesti ole sillä, vaikuttaako lentoliikenteen harjoittajan toimintaan kolmansien osapuolten välinen työehtosopimusriita esimerkiksi siten, että lentoaseman toiminnanharjoittajan henkilökunta tai toiminnan kannalta olennaisia tehtäviä, kuten turvatarkastuksia, suorittavan muun yrityksen henkilökunta on lakossa, vai se, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan omat työntekijät, kuten maahenkilöstö tai lentävä henkilöstö, aloittavat työnseisauksen. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan sanamuodosta, johdanto-osan 14 perustelukappaleesta tai kyseisen asetuksen edellä esitetystä tarkoituksesta ei löydy mitään perustetta tällaisen eron tekemiselle.

Myös omien työntekijöiden lakon alullepanijana on tyypillisesti ammattijärjestö, jonka pyrkimyksenä on saada vastapuolena oleva työehtosopimuskumppani, joka voi olla kyseisten työntekijöiden työnantaja tai myös työnantajajärjestö, hyväksymään parempia työehtoja tai korkeampia palkkoja. Tätä tarkoitusta varten se kehottaa jäseniään osallistumaan työtaisteluun. Tällainen työtaistelu on unionin oikeudessa (Euroopan unionin perusoikeuskirjan (EYVL 18.12.2000, C 364, s. 1 – –) 12 artiklan 1 kohta ja 28 artikla) turvattu yhdistymisvapauden

toteuttamiskeino, joka keskeyttää työsopimuksen mukaiset muutoin voimassa olevat oikeudet ja velvollisuudet ainakin siinä määrin kuin se on välttämätöntä työtaistelun mahdollistamiseksi. Lakkokehotus on – myös siltä osin kuin se johtaa omien työntekijöiden jäämiseen pois työstä – lentoyrityksen toimintaan vaikuttava ’ulkopuolinen’ [alkup. s. 5] tekijä, joka ei kuulu sen toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Sen tavoitteena on nimittäin juuri ’tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen’ vaikuttaminen tai, jos mahdollista, sen täydellinen lamauttaminen, taistelukeinona uuden tai toisen työehtosopimuksen tekemiseksi. Näin ollen se ei yleensä koske vain yhtä yksittäistä lentoa tai yksittäisiä lentoja, vaan tyypillisesti lentoliikenteen harjoittajan toimintaa kokonaisuudessaan tai ainakin sen olennaisia osia. Asetuksen N:o 261/2004 tarkoitus, joka on lentomatikustajien suojaaminen – myös korvausvelvollisuuden kautta – niiltä haitoilta (unionin tuomioistuimen tuomio IATA ja ELFAA, 69 kohta ja tuomio Wallentin-Hermann v. Alitalia, 18 kohta), joita periaatteessa vältettävissä olevista peruuttamisista aiheutuu, ei koske tällaista lakkoa eikä myöskään tapauksia, joissa ulkoinen työtaistelu tai muu tapahtuma johtaa siihen, että lentoliikenteen harjoittajan tavanomainen toiminta pysähtyy kokonaan tai olennaisilta osiltaan. Lisäksi molemmat tilanteet saattavat [– –] nivoutua toisiinsa.

f) Jaosto voi tutkia valituksen asetuksen edellä esitetyn tulkinnan perusteella pyytämättä ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta. Selostettu oikeussääntöjen tulkinta perustuu nimittäin edellä esitetyn mukaisesti asetuksen sanamuotoon ja tarkoitukseen, ja se on yhdenmukainen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa koskevan unionin tuomioistuimen jo olemassa olevan oikeuskäytännön kanssa. Tämän oikeuskäytännön perusteella jaosto pitää selvänä sitä, että unionin tuomioistuin ei päädy sellaisten poikkeuksellisten olosuhteiden osalta, jotka johtuvat lakosta, mihinkään muuhun arvioon kuin niihin, joihin se päättyy asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa esimerkinomaisesti lueteltujen muiden tilanteiden osalta.

Tätä päätelmää ei horjuta se, että muutoksenhakutuomioistuin on eräiden oikeuskirjallisuudessa [– –] esitettyjen mielipiteiden tavoin päätenyt toisenlaiseen lopputulokseen. Se nimittäin perustellaan, siltä osin kuin on täsmennetty, yhtäältä Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan analogisella tulkinnalla ja toisaalta katsomalla, että työehtosopimusriidat omien työntekijöiden kanssa kuuluvat lentoliikenteen harjoittajan yleiseen toimintariskiin. Kummatkaan seikat eivät kuitenkaan ole ratkaisevia asetuksen sanamuodon tai unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella.

3. Riidanalaisessa tapauksessa Vereinigung Cockpitin lakkovaroitus oli, kuten jaosto itse voi arvioida muutoksenhakutuomioistuimen tekemien toteamusten perusteella, omiaan aiheuttamaan asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita.

a) Vastaajan on riidanalaisessa tapauksessa pitänyt olettaa, että suurin osa sen palveluksessa olevista lentäjistä noudattaa lakkokehotusta. Kyse ei näin ollen ollut pienemmän työntekijämäärän kompensoimisesta esimerkiksi sairauspoissaolojen

takia, vaan **[alkup. s. 6]** reagoimisesta siihen, että työstä poisjäämisen riski koskee ainakin huomattavaa osaa henkilöstöön kuuluvista lentäjistä. Vastaajan on pitänyt ottaa huomioon se, että lakon seurauksena sillä ei olisi käytettävissään sellaista määrää lentäjiä, joka riittäisi koko aikataulun noudattamiseen, ja tämän vuoksi huomattavaa määrää sen suunnittelemista lennoista ei voitaisi toteuttaa lainkaan tai ei voitaisi toteuttaa aiotulla tavalla; vastaaja joutui näin ollen reagoimaan jo lakkovaroitukseen ja järjestämään aikataulun uudelleen niin, että yhtäältä lentomatkustajille lakosta aiheutuvat haitat olisivat olosuhteisiin nähden mahdollisimman vähäisiä ja että vastaaja toisaalta voisi lakon päättymisen jälkeen palata mahdollisimman pian normaaliin toimintaansa. Tällaisen tilanteen ei voida katsoa kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan.

b) Se, että vastaaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, ei ole poissuljettua sen vuoksi, että tilanne oli vastaajan hallinnassa.

Pääsääntöisesti ei voida olettaa, että työehtosopimusriitaan liittyvä tilanne on hallittavissa tavalla, joka sulkee poikkeukselliset olosuhteet pois. Päätös lakon aloittamisesta tehdään työntekijäpuolella työehtosopimusvapauden puitteissa ja näin ollen lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan ulkopuolella. Tämän seurauksena lentoliikenteen harjoittajalla ei säännönmukaisesti ole oikeudellisesti merkittävää vaikutusmahdollisuutta omiinkaan työntekijöihinsä, kun on kyse siitä, ryhdytäänkö lakkoon vai ei. Tältä osin väite, jonka mukaan lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on yrityksen sisäisissä lakoissa mahdollisuus hyväksyä vaatimukset ja estää lakko, ei voi menestyä. Lentoliikenteen harjoittajalta edellytettäisiin luopumista unionin oikeudessa vahvistetusta ammatillisesta yhdistymisvapaudesta ja työtaistelutilanteessa jo lähtökohtaisesti altavastaajan aseman hyväksymistä. Tämä ei olisi kohtuullista lentoliikenteen harjoittajan kannalta, eikä se olisi pidemmällä aikavälillä myöskään lentomatkustajien etu.”

b) Jaosto on tähänastisessa oikeuskäytännössään yhtynyt Bundesgerichtshofin kantaan ja pitää sitä edelleen oikeana nyt käsiteltävässä tilanteessa, jossa on kyse ammattijärjestön antamasta lakkokehotuksesta.

Jaoston käsityksen mukaan toisenlaiseen arviointiin ei anna aihetta myöskään unionin tuomioistuimen 17.4.2018 antama tuomio asiassa C-195/17 (TUIfly). Kyseinen ratkaisu koski erityistilannetta, jossa ”korpilakkoon” ryhdyttiin lentoliikenteen harjoittajan ilmoitettua yllättäen rakenneuudistussuunnitelmista, joihin lentoliikenteen harjoittajan omat työntekijät reagoivat välittömästi ja omasta aloitteestaan. Tätä ei voida verrata nyt käsiteltävään tilanteeseen, jossa ammattijärjestön jäsenet ovat noudattaneet ammattijärjestön antamaa lakkokehotusta.

Unionin tuomioistuimen asiassa C-195/17 antamasta tuomiosta ei myöskään voida päätellä, että omien työntekijöiden laillinen lakko ei voi olla poikkeuksellinen olosuhde. Erityisesti tuomion 46 **[alkup. s. 7]** ja 47 kohdasta ilmenee vain se, että sen ratkaisemiseksi, onko lakkoa pidettävä poikkeuksellisenä olosuhteena, ei ole

merkitystä sillä, onko lakkoa kansallisen lainsäädännön mukaan pidettävä laillisena vai ei. Tästä ei kuitenkaan seuraa, että tietynlaiset lakkotilanteet olisi sellaisinaan jätettävä vastuuvapautuksen ulkopuolelle, tai että lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden työnseisaus, joka on ammattijärjestön antaman lakkokehotuksen perusteella laillinen, ei lähtökohtaisesti voisi olla – ammattijärjestön aloitteesta johtuvana ja siten lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan kuulumattomana seikkana, joka ei ole sen hallittavissa – poikkeuksellinen olosuhde.

Ratkaisevaa sen kannalta, onko käsiteltävä tilanne luokiteltava poikkeukselliseksi olosuhteeksi, on jaoston käsityksen mukaan se, että ammattijärjestön kehoitus – toisin kuin ”korpilakko” – vaikuttaa juuri ulkoa käsin yrityksen toimintaan. Kyseinen lakkokehoitus ei ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, eikä tällä tavalla aloitettua lakkoa voida pitää lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan kuuluvana. Lakkokehotuksen ja lakon tarkoituksena on nimenomaan toiminnan haittaaminen tai sen pysäyttäminen [– –].

Jaoston näkemyksen mukaan ei myöskään voida väittää, että lentoliikenteen harjoittaja voisi estää lakon tai ”hallita” sitä hyväksymällä ammattijärjestön esittämät vaatimukset, koska se merkitsi ammatillisen yhdistymisvapauden sivuuttamista siten, että riita ammattijärjestön kanssa kytkettäisiin asetuksessa N:o 261/2004 säädettyyn korvausvelvollisuuteen. Tällä perusteella jaosto katsoo myös, että tiettyä palkkausrakennetta taikka haluttomuutta palkankorotuksiin tai työehtojen muuttamiseen ei voida luokitella sellaiseksi lentoliikenteen harjoittajan yritykseen liittyväksi toimenpiteeksi, joka olisi verrattavissa rakenneuudistussuunnitelmia koskevaan ilmoitukseen, kuten asiassa C-195/17.

c) Unionin tuomioistuimen asiassa C-195/17 antaman tuomion valossa voidaan todeta, että uudemmassa oikeuskäytännössä on yleistynyt käsitys, jonka mukaan ammattijärjestön alulle panemassa yrityksen sisäisessä lakossa ei enää ole kyse poikkeuksellisista olosuhteista [alkup. s. 8] tai ainakaan niistä ei ole kyse ilman muiden erityisten olosuhteiden olemassaoloa –. Myös oikeuskirjallisuudessa suhtaudutaan osin kielteisesti siihen, että lentoliikenteen harjoittajan omien työntekijöiden lakko johtaa korvausvastuusta vapautumiseen [– –].

Tämän vuoksi jaosto pitää ennakkoratkaisumenettelyä aiheellisena.

[– –]