

Anonimizált változat

Fordítás

C-516/20 – 1

C-516/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. október 14.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Köln (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. szeptember 9.

Felperesek:

JT

NQ

Alperes:

Ryanair DCA

[omissis]

Landgericht Köln

Végzés

A

JT és NQ és a Ryanair DCA

között folyamatban levő ügyben a Landgericht Köln (kölni tartományi bíróság, Németország) tizenegyedik polgári tanácsa

2020. szeptember 9-én

[omissis]

a következőképpen határozott:

1. A bíróság az eljárást felfüggeszti.
2. 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 felperesek a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről [eredeti 2. o.] szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 261/2004/EK rendelet) alapján fejenként 400 euró összegű kártalanítás kamatokkal együtt történő megfizetését követelik az alperestől.

Ennek alapját az alábbi tényállás képezi:

A felperesek a 2018. július 25-i, Köln/Bonnból (CGN) Tenerifére (TFS) tartó FR1035 számú, alperes által üzemeltetett légi járatra SZHH9D foglalási szám alatt foglaltak helyet. Az FR1035 számú járatnak menetrend szerint 12 óra 40 perckor kellett volna felszállnia, a célállomáson pedig 16 óra 25 perckor kellett volna leszállnia (helyi idő szerinti adatok). Az FR1035 számú járatot törölték. Az alperes nem ajánlott fel olyan helyettesítő közlekedési lehetőséget, amely lehetővé tette volna a felperesek számára, hogy úti céljukat 3 óránál rövidebb késéssel ériék el.

A Köln/Bonn és Tenerife közötti távolság 1501 km és 3500 km között van.

A felperesek jogaik érvényesítése érdekében jogi képviselőikhez fordultak. Ez utóbbiak a 2019. március 7-i levélben arra szólították fel az alperest, hogy 2019. március 14-ig fizessen fejenként 400 euró, összesen 800 euró összegű kártalanítást, amit az alperes az őt a kártalanítási kötelezettség alól mentesítő rendkívüli körülményekre hivatkozva elutasított.

A 2018. július 25-i, FR1035 számú járat törlését az alperes portugál, spanyol, olasz és belga légitársaságok szakszervezeti sztrájkja okozta. E sztrájk 2018. július 25. 00 órától 2018. július 26. 24 óráig tartott, és azzal a következménnyel

járt, hogy az alperesnek a járat üzemeltetéséhez nem álltak rendelkezésre légiutas-kísérők. A jogvita tárgyát képező járatra beosztott olasz légiutas-kísérők is részt vett a sztrájkban. A fentiekben említett időszakban az alperes 455 járatát érintette a légiutas-kísérők munkabeszüntetése. Az alperes a munkabeszüntetések kiegyenlítése érdekében más országokból alkalmazott légiutas-kísérőket, de nem rendelkezett elegendő kabinszeméllyel ahhoz, hogy a személyzet sztrájk miatti kiesését ellensúlyozza. E tekintetben az alperes többek között egy 2018. július 26-i sajtócikkre hivatkozott, amely szerint a sztrájk oka a következő volt: „*A légiutas-kísérők jobb munkafeltételeket, így több pénzt követelnek. A Ryanair a munkahelyek megszüntetésével fenyegetőzik.*”

2. Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) a keresetet elutasította. A bíróság – az alperes kifogásának megfelelően – azt az álláspontot képviselte, hogy a törlés **[eredeti 3. o.]** a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményre vezethető vissza. [omissis]

3. A felperesek fellebbezést nyújtottak be a helyi bíróság ítéletével szemben. A felperesek fenntartják kereseti követelésüket, és arra hivatkoznak, hogy az Európai Unió Bíróságának 2018. április 17-i TUIFly ítélete (C-195/17) következtében – a helyi bíróság álláspontjával szemben – úgy lehet tekinteni, hogy a saját munkavállalók szakszervezeti sztrájkja is az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, és ezáltal nem áll fenn a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény. A felperesek továbbá úgy vélik, hogy az alperesnek nyilatkoznia kellett volna a sztrájk okai és az annak elkerülése érdekében hozott intézkedések tekintetében; a vállalkozás vezetősege és munkavállalói közötti véleménykülönbségek nem rendkívüliek, és nem kívülről hatnak a vállalkozás működésére. Ugyanez vonatkozik a kollektív munkaügyi vitákra is.

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:

Ha a jelen ügy körülményei között a jogvita tárgyát képező járatra alkalmazandók a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti, kimentést jelentő rendkívüli körülmények, akkor a fellebbezés eredménytelen, mert a felpereseket nem illeti meg a kártalanításhoz való jog. Ezzel szemben, ha a sztrájk nem tekinthető rendkívüli körülménynek, a fellebbezésnek helyt kell adni.

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. **[eredeti 4. o.]**

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 (kivonatolva):

„[...]”

2. A fellebbviteli bíróság álláspontjával ellentétben a kollektív munkaügyi vita keretében közzétett, olyan szakszervezeti sztrájkfelhívás, mint az alperes Cockpit pilótaszövetséghez tartozó pilótáinak bejelentett munkabeszünetése, 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) preambulumbekzdésben – példaként (a Bíróság Wallentin-Hermann kontra Alitalia ítélete, 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.

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 [HL 2000. C 364., 1. o.] [omissis] 12. cikkének (1) bekezdése és 28. cikke) 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« [eredeti 5. o.] 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, 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 [omissis] összemósódhat.

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 ismertett 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) preambulumbekkezdésében 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.

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 **[eredeti 6. o.]** legalábbis jelentős részének távollétével kapcsolatos veszélyre kellett reagálni. Az alperesnek abból kellett kiindulnia, hogy a sztrájk következtében nem fog rendelkezésére 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 legkevesbé 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 körülmények fennállását kizáró kezelhetősége kollektív munkaügyi vita esetén főszabály szerint nem állapítható meg. A munkavállalói oldal az őt megillető kollektív tárgyalási szabadság keretében dönt a sztrájk lefolytatása mellett, mely döntés ezért nem az üzemeltető légi fuvarozó működési körébe tartozik. Ebből következően a légi fuvarozó rendszerint saját munkavállalói esetében sem képes jogi szempontból releváns módon befolyásolni, hogy sor kerül-e sztrájkra vagy sem. E tekintetben nem fogadható el az az érv, hogy az üzemeltető légi fuvarozón belüli sztrájk esetén e fuvarozónak lehetősége van teljesíteni a követeléseket és ezzel elhárítani a sztrájkot. Ez azt követelné meg a légi fuvarozótól, hogy lemondjon az egyesülés uniós jog által védett szabadságáról, és a munkaügyi vitában eleve a vesztes szerepébe helyezkedjen. Ez nem várható el a légi fuvarozótól, és az utasok hosszú távú érdekeit sem szolgálja.”

b) Az eljáró bírósági tanács az eddigi ítélezési 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, amelyre a légifuvarozó munkavállalói közvetlenül és saját kezdeményezésükre reagáltak. Ez nem

hasonlítható össze a jelen üggyel, amelyben a szakszervezet tagjai a szakszervezet által kiadott sztrájkfelhívást követték.

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 **[eredeti 7. o.]** 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, illetve hogy a légitársaság személyzetének szakszervezeti felhívással legalizált munkabeszüntetése főszabály szerint nem minősülhet rendkívüli körülménynek, mivel a szakszervezet kezdeményezését követően nem olyan körülményről van szó, amely nem tartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és befolyásán kívül esik.

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. E sztrájkfelhívás a légi fuvarozó befolyásán kívül esik, és a kialakult sztrájk nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe: A sztrájkfelhívásnak, illetve a sztrájknak pontosan az a célja, hogy megzavarja vagy leállítsa e működést [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 munkafeltételek módosítására 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 képviselik, hogy szakszervezet által szervezett, vállalkozáson belüli sztrájk esetén nem **[eredeti 8. o.]** – [omissis] illetve mindenesetre további különös körülmények fennállása nélkül nem – lehet rendkívüli körülmények fennállásából kiindulni [omissis]. A légifuvarozó 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]