

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-528/20 – 1

Asia C-528/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

19.10.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Köln (Kölnin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

9.9.2020

Kantaja:

CT

Vastaaja:

Deutsche Lufthansa AG

[– –]

Landgericht Köln

Välipäätös

Asiassa

CT vastaan Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Kölnin 11. siviilijaosto on

9.9.2020

[– –]

päättänyt seuraavaa:

FI

1. Asian käsittelyä lykätään.
2. Unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraava kysymys unionin oikeuden tulkinnasta:

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

Perusteet:

I.

1 Kantaja vaatii vastaajalta 250 euron suuruisa korvausta korkoineen matkustajille heidän lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen [alkup. s. 2] viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (jäljempänä asetus (EY) N:o 261/2004) nojalla.

Vaatus perustuu seuraaviin seikkoihin:

Kantaja oli varannut 8.11.2019 varausnumerolla PYGKKJ lennot LH 1429 JA LH 1460 Sofiasta (SOF) Frankfurtin (FRA) kautta Ljubljanaan (LJU), jotka vastaajan oli tarkoitus suorittaa. Lennon LH 1429 oli määrä lähteä aikataulun mukaan kello 6.50 Sofiasta ja laskeutua kello 8.30 Frankfurtiin. Lennon LH 1460 oli määrä lähteä aikataulun mukaan kello 9.15 Frankfurtista ja laskeutua kello 10.30 Ljubljanaan, joka oli kantajan määräpaikka (kellonajat paikallisia). Lento LH 1429 Sofiasta Frankfurtiin peruutettiin. Kantaja menetti sen vuoksi jatkolentonsa LH 1460 Frankfurtista Ljubljanaan. Vastaaja ei tarjonnut korvaavaa kuljetusta, jota käyttämällä kantaja olisi saavuttanut määräpaikkansa alle kahden tunnin viiveellä.

Sofian ja Ljubljanan välinen etäisyys on alle 1 500 kilometriä.

Kantaja [– –] vaati [– –] vastaajalta 9.12.2019 sähköpostitse 250 euron suuruisen korvauksen maksamista 16.12.2019 mennessä, mistä vastaaja kuitenkin kieltäytyi sellaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin vedoten, jotka vapauttavat vastaajan korvausvastuusta.

Lennon LH [1429] peruuttamisen syynä 8.11.2019 oli se, että vastaajan käytettävissä ei ollut matkustamohenkilökuntaa lennon suorittamiseksi johtuen lakosta, johon matkustamomiehistön ammattiliitto UFO oli työehtosopimusneuvottelujen epäonnistuttua 1.11.2019 kehottanut ajalle 7.11.2019 klo 0.000 - 8.11.2019 klo 24.00 saadakseen hyväksytyksi vaateensa, jotka koskivat pääasiallisesti kulujen ja pursereille maksettavien lisien korottamista. Tälle ajanjaksolle oli suunniteltu 2165 vastaajan lentoa, joista 294

oli mannertenvälisiä ja 1871 mantereen sisäisiä lentoja. Vastaaja laati ja julkaisi lakkokehotuksen jälkeen lentoja koskevan valmiussuunnitelman, joka kattoi vielä kaikkiaan 1273 lentoa, joista 171 oli mannertenvälisiä ja 1102 mantereen sisäisiä lentoja. Tosiasiassa jouduttiin peruuttamaan vielä useampia lentoja niin, että 7.11. ja 8.11.2019 jäi pois kaikkiaan 1478 lentoa. Lakon vaikutusten vuoksi jouduttiin 9.11.2019 vielä peruuttamaan 30 lentoa, joista 9 oli mannertenvälisiä ja 21 mantereen sisäisiä lentoja. Lakko vaikutti kaikkiaan yli 170 000 lentomatkustajaan. [alkup. s. 3]

Vastaajan kertoman mukaan, mitä kantaja ei ole kiistänyt, vastaaja julkaisi 6.11.2019 erityisen lentosuunnitelman peruutusten ja viivästysten välttämiseksi, otti käyttöön lentohenkilökuntaa toimistotoista (Büroflieger), kutsui palvelukseen vapaaehtoisia, vähensi suoritettavien lentojen miehistövahvuutta lakisääteiseen vähimmäismäärään ja antoi joitakin lentoja Condor Flugdienst GmbH:lle. Lisäksi se tarjosi Lufthansa Groupin matkustajille mahdollisuuden muuttaa varausta ilmaiseksi ja Saksan sisäisten lentojen osalta mahdollisuuden käyttää junaan myös siinä tapauksessa, että lakko ei vaikuttaisi heidän lentoonsa. Matkustajille, joihin lakko vaikutti, tehtiin varaukset muille lennoille tai junaan, minkä lisäksi heillä oli mahdollisuus peruuttaa matkansa kuluitta. Tämän lisäksi vastaaja otti yksittäisillä reiteillä käyttöön suurempia ilma-aluksia voidakseen tarjota matkustajille, joihin lakko vaikutti, vaihtoehtoisia matkustusmahdollisuuksia. Vastaaja kutsui 5.11.2019 koolle työmarkkinaosapuolten johdon tapaamisen lakon välttämiseksi. Se teki 7.11.2019 tässä tarkoituksessa uuden sovintoesityksen. Vastaaja oli hakenut myös väliaikaista kieltomääräystä, mutta Hessenin Landesarbeitsgericht (osavaltion työoikeudellisten asioiden ylioikeus, Saksa) toisena oikeusasteena hylkäsi hakemuksen 6.11.2019 illalla.

2. Amtsgericht (paikallinen alioikeus) hylkäsi kanteen. Se katsoi vastaajan tavoin, että peruutus johtui asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista. Yksityiskohtien osalta viitataan riidanalaisen ratkaisun perusteluihin.

3. Kantaja on [– –] valittanut Amtsgerichtin tuomiosta. Kantaja toistaa kanteessa esittämänsä vaatimukset ja katsoo, että unionin tuomioistuimen 17.4.2018 asiassa C-195/17, TUIFly, antaman tuomion [EU:C:2018:258] johdosta on niin, että – toisin kuin Amtsgericht katsoo – myös ammattijärjestön aloitteesta tapahtuvan [lentoliikenteen harjoittajan] omien työntekijöiden lakon voidaan katsoa liittyvän lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan, minkä vuoksi kyse ei ole asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista.

Vastaaja vaatii valituksen hylkäämistä.

II.

Valituksen ratkaiseminen edellyttää, että unionin tuomioistuin tekee ennakkoratkaisupäätöksen vastaamalla ennakkoratkaisukysymykseen. **[alkup. s. 4]**

1. Kysymys on merkityksellinen asiassa annettavan ratkaisun kannalta:

Mikäli asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden, jotka vapauttavat korvausvastuusta, soveltuvat riidanalaisen lennon tilanteeseen, valitus on hylättävä, koska kantajalla ei silloin ole oikeutta korvaukseen. Jos lakkoa ei sen sijaan pidetä poikkeuksellisena olosuhteena, valitus on hyväksyttävä.

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

3. Jaoston tähänastisen käsityksen mukaan peruutus käsiteltävän asian kaltaisessa tilanteessa johtuu asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta olosuhteesta.

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

”– –

2. Toisin kuin muutoksenhakutuomioistuin on katsonut, ammattijärjestön antama lakkokehoitus työehtosopimusriidan yhteydessä, kuten Vereinigung Cockpitiin kuuluvia, vastaajan palveluksessa olevia lentäjiä koskeva töiden pysäyttämislomitus, joka muutoksenhakutuomioistuimen riidattomien päätelmien mukaan on peruutuksen syy, voi olla peruste asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille poikkeuksellisille olosuhteille.

--

f) Unionin tuomioistuimen kehittämät teknisiä vikoja koskevat kriteerit on otettava huomioon myös silloin, kun tapahtumat, kuten johdanto-osan 14 perustelukappaleessa – esimerkinomaisesti (yhteisöjen tuomioistuimen tuomio [22.12.2008, asia C-549/07,] Wallentin-Hermann v. Alitalia[, EU:C:2008:771], 22 kohta) – mainitut poliittisesti epävakaaat olot, kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat sääolosuhteet, turvallisuusriskit ja lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavat työtaistelutilanteet, on otettava huomioon poikkeuksellisten olosuhteiden syinä. Myös tältä osin on ratkaisevaa se, johtuuko peruutus epätavallisista olosuhteista, jotka eivät liity lentoliikenteen harjoittajan

tavanomaiseen toimintaan eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. [alkup. s. 5]

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, 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 suojatun ammatillisen yhdistymisvapauden (perusoikeuskirjan 12 artiklan 1 kohta ja 28 artikla) (EUVL 2000, C 364, s. 1 – –) väline, ja sillä lykätään, ainakin työtaistelun mahdollistamiseksi välttämättömässä laajuudessa, työehtosopimuksesta muutoin johtuvia oikeuksia ja velvollisuuksia. Lakkokehoitus vaikuttaa – myös siltä osin kuin se johtaa omien työntekijöiden työnseisaukseen – ”ulkoa käsin” lentoliikenteen harjoittajaan eikä ole osa tämän tavanomaisen toiminnan harjoittamista. 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 tarkoitus, joka on lentomat kustajien suojaaminen – myös korvausvelvollisuuden kautta – niiltä haitoilta (yhteisöjen tuomioistuimen tuomio [10.1.2006] asiassa [C-344/04,] IATA ja ELFAA[, EU:C:2006:10], 69 kohta ja yhteisöjen tuomioistuimen tuomio [22.12.2008] asiassa [C-549/07,] Wallentin-Hermann v. Alitalia[, EU:C:2008:771], 18 kohta), joita periaatteessa vältettävissä olevista peruutuksista 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 kuten eräs West London Country Courtin (alioikeus) ratkaisema tapaus, jossa lentoliikenteen harjoittajan työntekijät ryhtyivät villiin lakkoon, koska lentoaseman toiminnanharjoittaja ei halunnut enää antaa matkatavaroiden pintakuljetuksesta huolehtimista lentoliikenteen harjoittajalle [– –], osoittaa, molemmat tilanteet voivat nivoutua toisiinsa.

g) [Bundesgerichtshofin] jaosto voi tutkia valituksen asetuksen edellä esitetyn tulkinnan perusteella pyytämättä ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta. Esitetty tulkinta on, kuten todettua, nimittäin pääteltävissä asetuksen

sanamuodosta ja tarkoituksesta ja se on yhdenmukainen asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa koskevan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa. Näkökohdat, jotka unionin tuomioistuin on edellä mainituissa ratkaisuisaan ottanut säännöksen tulkintaperusteiksi, soveltuvat myös riidanalaiseen tapaukseen. 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 muiden asetuksen 14 perustelukappaleessa esimerkinomaisesti lueteltujen tilanteiden osalta. [alkup. s. 6]

Tätä päätelmää ei horjuta se, että muutoksenhakutuomioistuin on eräiden oikeuskirjallisuudessa esitettyjen mielipiteiden tavoin ([– –]) päätenyt erilaiseen 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 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 lentomatikustajille 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) Vastaajan esittämän väitteen, jonka mukaan kyse on ollut poikkeuksellisista olosuhteista, jääminen vaille menestystä ei johdu siitä, että tilanne on ollut vastaajan hallittavissa.

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 työntekijöihin, kun on kyse siitä, ryhdytäänkö lakkoon vai ei. Tältä osin väite, jonka mukaan lennosta vastaavan 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 työtaistelutilanteesta jo lähtökohtaisesti altavastaajan aseman hyväksymistä. Tämä ei olisi kohtuullista lentoliikenteen harjoittajan kannalta, eikä se olisi pidemmällä aikavälillä myöskään lentomatrustajien etu.” [alkup. s. 7]

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 tuomio 17.4.2018 asiassa C-195/17, TUIfly [, EU:C:2018:258]. Kyseinen tuomio koski erityistä ”villin lakon” tilannetta, joka sai alkunsa lentoliikenteen harjoittajan yllättäen antamasta rakenneuudistussuunnitelmia koskevasta ilmoituksesta. Se ei ole mitenkään verrattavissa käsiteltävänä olevana tilanteeseen, jossa ei ole konkreettisia ja ajankohtaisia yritykseen liittyviä toimenpiteitä, joihin omat työntekijät reagoivat välittömästi ja oma-aloitteisesti ryhtymällä villiin lakkoon.

Unionin tuomioistuimen asiassa C-195/17 antamasta tuomiosta ei myöskään voida päätellä, että omien työntekijöiden laillinen lakko ei voisi olla poikkeuksellinen olosuhde. Erityisesti kyseisen tuomion 46 ja 47 kohdasta ilmenee, että sen ratkaisemiseksi, onko lakkoa pidettävä poikkeuksellisena olosuhteena, ei ole merkitystä sillä, onko lakkoa kansallisen lainsäädännön mukaan pidettävä laillisena vai ei. Tästä ei kuitenkaan seuraa, että tietyt lakkotilanteet sellaisinaan pitäisi jättää korvausvastuusta vapautumisen ulkopuolelle, tai että lentoyhtiön työntekijöiden työnseisaus, joka on laillinen ammattiliiton lakkokehotuksen perusteella, ei lähtökohtaisesti voisi olla poikkeuksellinen olosuhde, koska se tapahtuu ammattiliiton aloitteesta, eikä tämän vuoksi kuulu lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan eikä ole sen hallittavissa.

Ratkaisevana sen kannalta, onko käsiteltävä tilanne luokiteltava poikkeukselliseksi olosuhteeksi, on jaoston käsityksen mukaan se, että ammattijärjestön kehoitus – toisin kuin villi lakko – vaikuttaa juuri ulkoa käsin yrityksen toimintaan. Lakko ei ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, eikä näin käynnistetyn lakon voida katsoa kuuluvan asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen: lakkokehotuksen tai lakon nimenomaisena tarkoituksena on häiritä kyseisen yrityksen toimintaa tai pysäyttää se (Bundesgerichtshofin em. tuomio 21.8.2012 [– –]).

Jaoston näkemyksen mukaan ei myöskään voida väittää, että lentoliikenteen harjoittaja voisi estää lakon tai ”hallita” sitä [alkup. 8] hyväksymällä

ammattijärjestön esittämät vaatimukset, koska se merkitsisi ammatillisen yhdistymisvapauden sivuuttamista siten, että riita ammattijärjestön kanssa kytkettäisiin asetuksessa (EY) N:o 261/2004 säädettyyn korvausvelvollisuuteen. Tällä perusteella jaosto katsoo myös, että tiettyä palkkausrakennetta tai haluttomuutta palkankorotuksiin tai, kuten käsiteltävässä asiassa, kulujen ja pursereille maksettavien lisien korotuksiin 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 oikeuskäytännössä on viime aikoina kuitenkin yleistynyt näkemys, jonka mukaan ammattijärjestön järjestämässä yrityksen sisäisessä lakossa ei enää voi olla kyse poikkeuksellisista olosuhteista (LG (Landgericht) Düsseldorf, tuomio 26.8.2018 – 22 S 111/19 [– –]; LG Berlin, päätös 11.2.2020 [– –]; LG Bad Kreuznach, määräys 20.1.2020 [– –]; LG Nürnberg-Fürth, määräys 2.3.2020 [– –]; LG Memmingen, määräys 30.3.2020 [– –]; AG (Amtsgericht) Frankfurt, tuomio 8.8.2019 [– –]) tai ainakaan niistä ei ole kyse ilman muiden erityisten olosuhteiden olemassaoloa (LG Hamburg, tuomio 21.5.2019 [– –] ja tuomio 3.6.2019 [– –]). Myös oikeuskirjallisuudessa suhtaudutaan osin kielteisesti siihen, että lentoliikenteen harjoittajan omien työntekijöiden lakko johtaa korvausvastuusta vapautumiseen ([– –]).

Tämän vuoksi jaosto pitää ennakkoratkaisumenettelyä aiheellisenä.

[– –]