

# Anonimizált változat

Fordítás

C-816/19 – 1

**C-816/19. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2019. november 5.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Amtsgericht Hamburg (Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. október 16.

**Felperes:**

QF

**Alperes:**

Germanwings GmbH

---

**Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország)**

[omissis]

**Végzés**

A QF, [omissis] Pécs, Magyarország

– felperes –

[omissis]

és

a Germanwings GmbH, [omissis] Köln

– alperes –

[omissis]

között folyamatban lévő jogvitában

az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) [omissis] 2019. október 16-án a következőképpen határoz:

Az eljárást felfüggeszti.

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

**A 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül-e az üzemeltető légi fuvarozó saját személyzetének szakszervezeti sztrájkja?**

[eredeti 2. o.]

**Indokolás:**

1. [omissis] Felfüggesztés [omissis].
2. A jogvita [omissis] eldöntése [omissis] a rendelkező részben előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésnek az Európai Unió Bírósága által, előzetes döntéshozatali eljárás keretében történő megválaszolásától függ.

**A jogvita tárgyának ismertetése**

3. A felperes az alperestől 250 euró összegű kártalanítás megfizetését követeli.
4. A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett a Budapestről (BUD) Hamburgba (HAM) tartó 4U7783. számú légi járatára amelyet az alperesnek kellett volna üzemeltetnie, és amelynek 2016. október 27-én 15 órakor kellett volna Hamburgba érkeznie. A légi járatot törölték. A járat törlésének oka az alperes légiutas-kísérőinek 2016. október 27-i sztrájkja volt.
5. Az alperes 2016. október 26-ig kollektív tárgyalásokat folytatott az UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. [légiutas-kísérők független szervezetének bejegyzett egyesülete], a német kereskedelmi célú légi közlekedésben foglalkoztatott kabinszemélyzet szakmai szakszervezete) szakszervezettel. A 2016. október 26-i tárgyalási fordulón az UFO elutasította a követeléseitől elmaradó alperesi ajánlatot, és ezt követően – az általa az alperessel 2016. október 26-án közölt tervek szerint az alperes valamennyi állomáshelyét érintő – szervezett fellépés mellett döntött.
6. A sztrájk miatt az alperes 2016. október 27-re tervezett 530 járata közül 418-at töröltek. A nem törölt járatokat a menetrend átszervezésével és subcharterek

bérlésével bonyolították le. Pótmenetrendje keretében az alperes azokat a „vízparti célállomásokat” részesítette előnyben, amelyek más közlekedési eszközökkel nem vagy csak nehezen érhetőek el. Az alperes továbbá elsősorban azokat a belföldi járatokat törölte, amelyek célállomása vasúttal elérhető volt. Az alperes a számára még rendelkezésre álló összes munkavállalót pótszemélyzetként osztotta be.

7. Az alperes 2016. október 26-án tájékoztatta a törlésekkel érintett utasokat. [eredeti 3. o.]

### **A vonatkozó uniós jogi rendelkezések**

#### **Az Európai Unió Alapjogi Chartája (HL 2000. C 364., 1. o.)**

8. „A gyülekezés és az egyesülés szabadsága” címet viselő 12. cikk a következőképpen szól:

„(1) Mindenkinnek joga van a békés célú gyülekezés szabadságához és a másokkal való bármilyen szintű, különösen politikai, szakszervezeti és polgári célú egyesüléshez, ami magában foglalja mindenkinek a jogát ahhoz, hogy érdekei védelmére szakszervezetet alapítson, vagy azokhoz csatlakozzon. [...]”

9. „A kollektív tárgyaláshoz és fellépéshez való jog” címet viselő 28. cikk a következőképpen szól:

„A munkavállalóknak és a munkaadóknak, illetőleg szervezeteiknek a közösségi joggal, valamint a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlattal összhangban joguk van arra, hogy megfelelő szinten kollektív tárgyalásokat folytassanak és kollektív szerződéseket kössenek, valamint hogy érdekütközés esetén érdekeik védelmében együttesen lépjenek fel, a sztrájkot is beleértve.”

#### **Európai Szociális Karta (Série des traités européens, 35. sz., 1961. október 18.; kihirdette: az 1999. évi C. tv.)**

10. Az I. rész 6. bekezdése a következőképpen szól:

„Minden dolgozónak és munkaadónak joga van a kollektív megállapodásra irányuló tárgyalás folytatásához.”

11. A II. rész „A béralkuhoz való jog” címet viselő 6. cikke a következőképpen szól:

„A béralku megkötésére irányuló tárgyalások folytatására való jog tényleges gyakorlásának biztosítására a Szerződő Felek kötelezettséget vállalnak arra, hogy

[...]

és elismerik

4. a dolgozók és a munkaadók jogát az érdekkonfliktusok esetén történő kollektív fellépésre, beleértve a sztrájkhoz való jogot is, azon kötelezettségek függvényében, amelyek a korábban életbe lépett kollektív szerződésekből eredhetnek.” [eredeti 4. o.]

**2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet**

12. A (14) preambulumbekzdés a következőképpen szól:

„A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.”

13. A „Járat törlése” címet viselő 5. cikk a következőképpen szól:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak [...]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban [...]

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.”

14. A „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikk a következőképpen szól:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra]; [...]”[eredeti 5. o.]

[omissis]

15. [omissis]

**Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéshez kapcsolódó nemzeti ítélezési gyakorlat**

16. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) 2012. augusztus 21-i[omissis] ítéletével a következőképpen határozott[omissis]:

1. **Amennyiben kollektív munkaügyi vita keretében a szakszervezet a légi fuvarozó pilótáit munkabeszüntetésre hívja fel, ez a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény megállapítását eredményezheti.**
2. **A légi fuvarozó ebben az esetben mentesül a törlés miatti kártalanítási kötelezettsége alól mindazon légi járatok esetében, amelyeket amiatt mond le, hogy a menetrendben a sztrájkfelhívás várható hatásaihoz igazodjon.**

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) többek között az alábbiakkal indokolta határozatát (25. és azt követő pont):

„Az alperes rendkívüli körülményekre való hivatkozását nem zárja ki az, hogy a helyzet a számára kezelhető volt.

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 [eredeti 6. o.] 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.”

#### **A felek jogi állásfoglalása**

17. A felperes álláspontja szerint a saját légiutas-kísérők sztrájkja nem minősül a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek”. Véleménye szerint sztrájkokkal minden kollektív tárgyalás során számolni kell, és ezért járatok kiesésére és törlésére is számítani kell: az üzemi tevékenység során várható, jellemző, nem pedig rendkívüli eseményről van szó.
18. Az alperes véleménye szerint a szakszervezeti sztrájk rendkívüli körülménynek minősül attól függetlenül, hogy a sztrájkoló személyzetet az üzemeltető légi fuvarozó munkavállalói alkotják-e vagy sem. A 261/2004/EK rendelet még csak aszerint sem tesz különbséget, hogy munkavállalók vagy harmadik személyek sztrájkjáról van-e szó.

**Az eljáró bíróság ideiglenes jogi álláspontja**

19. A kérdést előterjesztő bíróság szerint az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre a Bíróság valószínűleg nemleges választ ad majd.
20. Az eljáró bíróság úgy értelmezi a Bíróság 2018. április 17-i ítéletét (C-195/17), hogy az utas kártalanításhoz való joga nem függhet attól, hogy a sztrájk a vonatkozó nemzeti munkajogi és kollektív munkajogi szabályozás alapján jogszerű volt-e vagy sem, hanem a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” valójában csak az olyan eseményeket [**eredeti 7. o.**] kell minősíteni, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.
21. Az eljáró bíróság úgy véli, hogy a Bíróság – ha már a „vad sztrájkot” is kezelhető eseménynek tekinti – a saját munkavállalók szakszervezeti sztrájkját *mindenképpen* kezelhetőnek minősíti (amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó például egyezsége jut az érintett szakszervezettel), ezért ebben az esetben a „rendkívüli körülmények” megállapítása semmiképpen sem lehetséges.
22. A kérdést előterjesztő bíróság másfelől azt is lehetségesnek véli, hogy a Bíróság másként ítél meg egy szakszervezeti sztrájkot, mivel azt a „vad sztrájkjal” ellentétben védi az európai jog, valamint az Alapjogi Charta 12. cikkének (1) bekezdése és 28. cikke, és hogy ezért nem értelmezhető úgy a 2018. április 17-i ítélet (C-195/17), hogy az kiterjed a szakszervezet által szervezett sztrájkra is. Az Európai Szociális Karta 6. cikkének bevezető szövege, valamint a Karta I. részének 6. bekezdésében foglalt programjellegű rendelkezés szerint az említett cikk 4. bekezdésében biztosított sztrájkhoz való jog is a béralku megkötésére irányuló – koordinált – tárgyalások folytatására való jogot szolgálja. A Karta ugyanis azt kifejezetten „[a] béralku megkötésére irányuló tárgyalások folytatására való jog tényleges gyakorlásának biztosítására” szolgáló eszközként ismeri el. Előfordulhat ezért, hogy a Bíróság a 19–21. pontban megfogalmazott feltevésekkel ellentétben abból indul ki, hogy ítélkezési gyakorlatának a szakszervezet által szervezett sztrájkra való alkalmazása az európai jog megsértését eredményezi, amely adott esetben már a 261/2004/EK rendeletnek – a sztrájkot általában „rendkívüli körülménynek” minősítő – (14) preambulumbekzdéséből is levezethető, de mindenekelőtt abban áll, hogy – legalábbis végeredményben – a légi fuvarozóknak az uniós jog által védett egyesülési szabadságába való beavatkozás valósul meg.

**Az eljárás szakasza [a nemzeti bíróság előtt]**

23. [omissis] [**eredeti 8. o.**]

[omissis]

[omissis] [aláírás]

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM