



Határozatok Tára

PRIIT PIKAMÄE
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2021. március 16.¹

C-28/20. sz. ügy

**Airhelp Ltd
kontra
Scandinavian Airlines Systems SAS**

(az Attunda tingsrätt [attundai körzeti bíróság, Svédország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (3) bekezdése – A 7. cikk (1) bekezdése – Kártalanításhoz való jog –
Mentesülés – A »rendkívüli körülmények« fogalma – Szakszervezet által összehívott és előzetesen bejelentett sztrájk – Valamely rendkívüli körülménynek vagy az ilyen körülmény következményeinek az elhárításához szükséges »ésszerű intézkedések« fogalma”

Tartalomjegyzék

I. Bevezetés	3
II. Jogi háttér	4
A. Az uniós jog	4
B. A svéd jog	7
III. A jogvita alapját képező tényállás, az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések	7
IV. A Bíróság előtti eljárás	10
V. Jogi elemzés	10
A. Előzetes megjegyzések	10
B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről	12
1. A sztrájk mint „rendkívülinek” minősíthető körülmény	12

¹ Eredeti nyelv: francia.

2. A „rendkívüli” jelleg elemzése az ítélkezési gyakorlat által megállapított szempontok alapján .	12
a) A sztrájk nem minősül a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek .	13
1) A légi fuvarozó tevékenységére hatást gyakorló „belső” és „külső” tényezők közötti különbségtétel	13
2) A műszaki aspektusokra vonatkozó ítélkezési gyakorlatnak a személyzeti igazgatás területére való, analógia útján történő alkalmazása	15
3) A Krüsemann ítéletben kifejtett elvek nem alkalmazhatók a jelen ügyben	16
b) A légi fuvarozó nem rendelkezik befolyással a munkavállalók szakszervezete által előidézett sztrájkra	18
1) A Krüsemann ügyben hozott ítéletből eredő elvek nem alkalmazhatók az alapügyben szóban forgó helyzetre	19
2) A szociális partnerek és a fogyasztók Chartában védett érdekeiről, valamint az egyensúlyba hozatal szükségességéről	20
i) Általános észrevételek	20
ii) Az alkotmányos rangú érdekek ellentétének feloldására vonatkozó ítélkezési gyakorlat áttekintése	21
– Az alapvető jogok és a belső piac alapvető szabadságai közötti egyensúly	21
– Az alapvető jogok közötti egyensúly	22
3) Az érdekek egyensúlyba hozatalából levont következtetéseknek a 261/2004 rendelet értelmezése során történő figyelembevétele	24
c) Közbenső következtetés	26
d) A sztrájk „jogszerűségének” és az előzetes bejelentésnek a valamely körülmény „rendkívülinek” minősítése tekintetében fennálló relevanciájáról	26
3. A valamennyi légi fuvarozó által megteendő „észszerű intézkedések” meghatározásának alapjául szolgáló kritériumok	28
a) Az „észszerű intézkedések” fogalma az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően	28
b) A nemzeti bíróság és az uniós bíróság közötti hatáskörmegosztásra vonatkozó megjegyzések	29
c) A kérdést előterjesztő bíróság számára adandó értelmezési szempontok	29
1) Az észszerű intézkedéseknek meg kell előzniük a járat törlését vagy jelentős késését .	29
2) A légi fuvarozónak minden jogszerű lehetőséget ki kell használnia a saját és az utasok érdekeinek védelme érdekében	30
3) A légi fuvarozónak időráhagyást kell előírnia az esetleges előre nem látható körülmények enyhítése céljából	31

4) A légi fuvarozónak figyelembe kell vennie a szakszervezet által összehívott sztrájkot megelőző bejelentést	31
5) A légi fuvarozónak a tevékenységei folytonosságának biztosítása érdekében meg kell szerveznie anyagi és személyi erőforrásait	32
6) A fuvarozónak elő kell segítenie a sztrájjal nem érintett egyéb légitársaságok légi járataihoz való hozzáférést	33
4. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó válasz	34
C. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről	34
D. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésről	35
VI. Véggövetkeztetés	36

I. Bevezetés

1. A jelen ügyben, amelynek tárgyát az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelem képezi, az Attunda tingsrätt (attundai körzeti bíróság, Svédország) a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban 261/2004 rendelet) 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülmények” fogalmának értelmezésére vonatkozóan három kérdést terjeszt a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából.²

2. E kérelmet egy légi utas, S. és a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (a továbbiakban: SAS) között annak tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, hogy ez utóbbi a légi járatának törlését követően megtagadta ezen utas kártalanítását. A SAS e célból a fent említett rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülményekre” hivatkozik, amelyek egy szakszervezet felhívására, a személyzete által a munkafeltételek javítására vonatkozó követelések kifejezése érdekében szervezett sztrájkhoz kapcsolódnak. A SAS ezért úgy véli, hogy mentesül a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében előírt kártalanítás megfizetésének kötelezettsége alól.

3. Kérdéseivel a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az előző pontban leírt helyzetben folytatott sztrájk olyan „rendkívüli körülménynek” tekinthető-e, amely mentesíti a légi fuvarozót az utasokkal szembeni felelőssége alól, nem csupán a kártalanítás megfizetése, hanem a sztrájk hatásának enyhítésére irányuló megfelelő intézkedések meghozatala tekintetében is. Ez az ügy alkalmat nyújt a Bíróságnak arra, hogy továbbfejlessze a 261/2004 rendelet értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlatát, és mindenekelőtt megvilágítsa azt a kontextust, amelybe a 2018. április 17-i Krüsemann ítélet³ illeszkedik, amely ugyan szintén egy, a légi fuvarozó működését érintő sztrájknak – a Bíróság által egyébként megtagadott – „rendkívüli körülményként” történő minősítéséről szól, azonban jelentős eltéréseket mutat a jelen ügy ténybeli háttéréhez képest, amelyek eltérő jogi értékelést indokolhatnak.

² HL 2004. L 46., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.

³ 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítélet. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 és C-290/17–C-292/17; a továbbiakban: Krüsemann ítélet; EU:C:2018:258).

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

4. A 261/2004 rendelet (1), (2) és (12)–(15)-preambulumbekezdése kimondja:

„(1) Szükséges, hogy a[z Unió] fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

(2) A beszállás visszautasítása és légijárat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[...]

(12) A légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget szintén csökkenteni kellene. Ezt úgy kellene elérni, hogy ösztönözni kell a légi fuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezen kívül ajánljanak nekik észszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. A légi fuvarozóknak, ha ezt elmulasztják[,] kártalanítaniuk kellene az utasokat, kivéve ha a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények között kerül sor, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

(13) Azon utasok számára, akiknek a légi járatait törölték, lehetővé kellene tenni a jegyek visszatérítését, vagy az átfoglalást kielégítő körülmények között, továbbá lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légi járatra várakoznak.

(14) 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.

(15) Különleges körülmények [helyesen: rendkívüli körülmények] fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős késedelmet], egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

5. E rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

b) »üzemeltető légi fuvarozó«: légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;

[...]

l) »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése [helyesen: indításának elmaradása], amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

6. Az említett rendelet „Járat törlése” című 5. cikke értelmében:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

- a) az üzemeltető légi fuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel; és
- b) az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja észszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [helyesen: segítséget ajánlja fel]; és
- c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha:
 - i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
 - ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel ériék el; vagy
 - iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel ériék el.

(2) A járat törlésére vonatkozó tájékoztatás esetén, az utasok részére magyarázatot [helyesen: tájékoztatást] kell adni a lehetséges alternatív közlekedési módokról.

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: 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.

(4) A bizonyítási teher azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a járat törléséről, az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.”

7. A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkéből kitűnik:

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

- a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra]
- b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3000 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];
- c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak legfeljebb

- a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút [helyesen: légi járat] esetében; vagy
- b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében, vagy
- c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] esetében,

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

(3) Az (1) bekezdésben említett kártalanítás kifizetése készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással vagy bankcsekkkel, illetve – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal történik.

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.”

8. E rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

- a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút [helyesen: légi járat] az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következővel együtt
 - a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;
- b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy
- c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

[...]

(3) Amennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív repülőtérre induló légijáratot ajánl, akkor az üzemeltető légi fuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérrel arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.”

9. Az említett rendelet 9. cikke, amely „[a]z ellátáshoz való jog[ra]” vonatkozik, a következőket írja elő:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

- a) a várakozási idővel észszerű arányban étkezést és frissítőket;
- b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:
 - ha egy vagy több éjszaka ott tartózkodás szükséges vagy
 - ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia;

c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között).

(2) Ezenkívül az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését kell felajánlani.

(3) E cikk alkalmazásakor az üzemeltető légi fuvarozó különösen figyelmet fordít a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek szükségleteire, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek szükségleteire.”

B. A svéd jog

10. A lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (a munkavállalók döntéshozatalban való részvételi jogairól szóló, 1976. évi 580. sz. törvény) 45. §-a többek között a következőképpen rendelkezik:

„Amennyiben valamely munkáltatói szervezet, munkáltató vagy munkavállalói szervezet szakszervezeti fellépést vagy a folyamatban lévő szakszervezeti fellépés meghosszabbítását tervezi, a másik félnek és a közvetítő hivatalnak köteles ezt legalább hét munkanappal előre bejelenteni. A szombat, vasárnap, a más munkaszüneti napok, a Midsommar, a Szenteste és a Szilveszter kivételével minden nap »munkanapnak« minősül. A határidőt a nap azon időpontjától kell számítani, amelyben a szakszervezeti fellépés megkezdődik.”

III. A jogvita alapját képező tényállás, az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

11. Amint az az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásából kitűnik, az alábbiakban leírt tényállásból ered az a jogvita, amellyel a kérdést előterjesztő bírósághoz fordultak. S. utas jegyet váltott a SAS Malmöből (Svédország) Stockholmba (Svédország) tartó járatára. A járatnak 2019. április 29-én kellett volna indulnia, azt azonban aznap törölték a SAS pilótáinak norvégiai, svédországi és dániai sztrájkja miatt. A pilóták sztrájkjának hátterét az képezte, hogy a SAS pilótáit Svédországban, Norvégiában és Dániában képviselő munkavállalói szervezetek a lejárát előtt megszüntették a SAS-szal korábban fennálló kollektív szerződést, amely egyébként 2020-ban járt volna le. 2019. március óta folytattak tárgyalásokat az új szerződésről. A pilóták sztrájkja – 2019. április 26-tól 2019. május 2-ig – hét napig tartott, és ennek következtében a SAS több mint 4000 járatot törölt, ami körülbelül 380 000 utast, köztük S.-t is érintette. S. számára nem ajánlottak olyan átfoglalást, amely három óránál rövidebb késedelmet eredményezett volna. S. utas a kártalanításhoz való esetleges jogát egyezség útján átruházta az Airhelp Ltd-re.

12. Az Airhelp azt kérte a kérdést előterjesztő bíróságtól, vagyis az Attunda tingsrättől (attundai körzeti bíróság), hogy kötelezze a SAS-t a 261/2004 rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdése szerinti 250 euró kártalanítás és 2019. szeptember 10-től a teljesítés időpontjáig járó késedelmi kamatok megfizetésére.

13. A SAS azon az alapon vitatta az Airhelp kérelmét, hogy véleménye szerint a pilóták sztrájkja olyan „rendkívüli körülmény”, amelyet a SAS akkor sem kerülhetett volna el, ha minden észszerű intézkedést megtett volna. Ennélfogva a SAS nem köteles a kért kártalanítást megfizetni.

14. A SAS szerint a tárgyalások egyrészt a pilóták szakszervezetei által megfogalmazott, a munkabéreknek a korábbi kollektív szerződésben meghatározott három éven belüli 6,5%-os emelése helyett ugyanezen időszakon belüli 13%-os emelésére, másrészt a pilóták munkaidejére vonatkozó követeléseik miatt akadtak el.

15. 2019. április 25-én a Medlingsinstitutet (nemzeti közvetítői hivatal, Svédország) „javaslatot” küldött a felek részére, amelyben évi 2,3%-os béremelést javasoltak. A SAS, amely jóváhagyta a javaslatot, megjegyzi, hogy a közvetítő béremelésre vonatkozó javaslata az úgynevezett „sávon” belül, vagyis a béremelésnek az exportágazat által a svéd munkaerőpiacon alkalmazandóként elfogadott százalékos tartományán belül van, míg a pilóták szakszervezetei az említett „sávot” jelentős mértékben meghaladó béremelést követeltek. A svéd munkaerőpiaci modell alapján azonban abból kell kiindulni, hogy a sáv a svéd versenyképesség fenntartása és a kollektív szerződésekre vonatkozó tárgyalások stabilizálása érdekében normatív jellegű a munkabéreknek a svéd munkaerőpiac egészére történő meghatározása vonatkozásában.

16. A pilóták szakszervezetei a maguk részéről elutasították ezt a javaslatot, majd 2019. április 26-án megkezdték az előzetesen bejelentett kollektív fellépéseket.

17. E szociális vita 2019. május 2-án estig tartott, amikor is új, három évre szóló kollektív szerződést kötöttek. Az új kollektív szerződés hároméves időszakra szól, amely 2022-ben jár le, és a pilóták annak alapján – többek között – 2019-ben 3,5%-os, 2020-ban 3%-os, míg 2021-ben 4%-os béremelést kapnak. Bérük összesen 10,5%-kal emelkedik a három év alatt.

18. A SAS azt állítja, hogy a pilóták sztrájkja a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül, mivel nem tartozik rendes tevékenységi körébe, és a tényleges befolyásolási körén kívül esik. Négy szakszervezet egyidejű sztrájkjokról szóló döntése ugyanis nem tartozik a SAS rendes tevékenységi körébe, amely légi szállítási szolgáltatások nyújtásából áll. Ezenfelül a sztrájkok nagyon ritkán fordulnak elő a svéd munkaerőpiacon, és az alapügyben szóban forgó sztrájk – amely főszabály szerint a SAS valamennyi pilótáját érintette – a légi közlekedési ágazat eddigi legátfogóbb sztrájkjának bizonyult. A SAS tehát nem tudta átszervezni tevékenységeit annak érdekében, hogy biztosítani tudja a tervezett járatokat. Egyébiránt, mivel a pilóták sztrájkja jogszerű volt, a SAS nem utasíthatta volna őket a munkába való visszatérésre. Ezáltal a pilóták sztrájkja kívül esett a tényleges befolyásolási körén.

19. Ráadásul nem ültethető át az alapügyre a Krüsemann ítéletben alkalmazott azon megoldás, amely szerint egy vad sztrájk a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik. A pilóták sztrájkját ugyanis nem a SAS intézkedése indokolta, és az nem minősült a személyzet által a SAS rendes ügyvitelének részét képező intézkedésre adott spontán válasznak.

20. Végül, mivel a SAS a sztrájkjokról szóló bejelentést a svéd jog követelményeinek megfelelően csak egy héttel annak kezdete előtt kapta meg, semmiképpen sem mentesülhetett volna a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában és 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírt kártalanítási kötelezettség alól, mivel e rendelkezések közül az elsőből kitűnik, hogy a légi fuvarozó csak akkor mentesülhet e kártalanítás megfizetése alól, ha a járat törlésére a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel került sor.

21. A pilótáknak a SAS-t érintő és az alapügyben szóban forgó járat törlését eredményező sztrájkja tehát a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül, mivel olyan eseményről van szó, amely – jellegénél és eredeténél fogva – nem tartozik a SAS rendes tevékenységi körébe, és amely a SAS tényleges befolyásolási körén kívül esik.

22. Az Airhelp a maga részéről vitatta, hogy az alapügyben szóban forgó sztrájk a fent hivatkozott rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülményként” minősíthető. A kollektív szerződések megkötése ugyanis egy légitársaság ügyeinek rendes menetébe illeszkedik, és e szerződéskötés alkalmával előfordulhatnak szociális viták.

23. Előreláthatólag az egyrészről a SAS, másrészről pedig a svéd, a dán és a norvég pilóták szövetségei által a munkabérre és a munkavállalás általános feltételeire vonatkozóan megkötött kollektív szerződések a SAS pilótáira és első tisztjeire vonatkoznak. Ugyanakkor az ilyen szerződések tárgyalása során a feleknek lehetőségük van arra, hogy olyan kollektív fellépésekhez folyamodjanak, mint a sztrájk vagy a kizárás. Ha a szociális partnerek kollektív szerződést kötnek, a szerződés időtartamára fenn kell tartani a munkabékét, és így a munkabéke időszakában folytatott sztrájk jogellenes vagy vad sztrájkknak minősül.

24. A múltban a SAS és a különböző munkavállalói csoportok közötti viták több alkalommal a munkavállalók kollektív fellépéséhez vezettek a fizetési feltételekkel és a munkafeltételek javításával, de azzal kapcsolatban is, hogy a munkavállalók befolyással kívántak rendelkezni a munkahelyükön. A 2012. évi szociális vita során a SAS a csőd szélére jutott. Mivel a főrésztvényesek a SAS részére történő további kölcsönnyújtást szigorú megtakarítási követelményekhez kötötték, a SAS munkavállalói kénytelenek voltak az akkoriban hatályos kollektív szerződés időtartama alatt alacsonyabb bért elfogadni a munkájukért, hogy ne veszítsék el az állásukat. Így a megállapodásuk szerint a pilótáknak többet kellett dolgozniuk és évente egyhavi bérüktől estek el.

25. A 2019. évi pilótasztrájk fontos okát képezték a SAS 2012-ben meghozott döntései, mivel a légi fuvarozó pénzügyi nehézségei miatt a pilóták bérének drasztikus csökkentését és a munkafeltételek rosszabbodását eredményezték. Mivel azonban a SAS 2019-re gazdasági szempontból talpra állt, teljes mértékben előrelátható és észszerű volt, hogy a pilóták az új szerződésre vonatkozó tárgyalásokon magasabb bért és a munkafeltételek javítását követelik. A pilóták álláspontja szerint a SAS által alkalmazott díjazás mértéke nem érte el a piaci szintet, a SAS viszont úgy ítélte meg, hogy túlzó a pilóták bérkövetelése.

26. Következésképpen az alapügyben szóban forgó sztrájk a SAS rendes tevékenységi és tényleges befolyásolási körébe tartozik. Ez a sztrájk nem tekinthető tehát a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, annál is inkább, mivel e rendelkezést szigorúan kell értelmezni.

27. Azon kérdés újszerű jellegére tekintettel, hogy a „rendkívüli körülmények” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalma magában foglalja-e a munkavállalók szervezetei által előzetes bejelentést követően meghirdetett és jogszerűen megkezdett sztrájkot, az Attunda tingsrátt (az attundai körzeti bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett »rendkívüli körülménynek« minősül-e a valamely légi fuvarozó alkalmazásában álló és repülést végrehajtani köteles pilóták sztrájkja, ha a sztrájk nem a légi fuvarozó által meghozott vagy bejelentett intézkedéssel összefüggésben valósul meg, amelyet azonban bejelentenek és amelyet a munkavállalói szervezetek szakszervezeti fellépésként jogszerűen kezdenek meg abból a célból, hogy a szakszervezetek követeléseinek teljesítése érdekében a légi fuvarozót béremelésre, juttatások biztosítására vagy a munkavállalási feltételek módosítására késztessek?

- 2) Van-e bármilyen jelentősége a munkavállalói szervezetek követelései tisztességességének, közelebbről pedig annak, hogy a követelt béremelés jelentősen meghaladja a szóban forgó nemzeti munkaerőpiacokon általában érvényesülő béremelések mértékét?
- 3) Van-e bármilyen jelentősége annak, hogy a légi fuvarozó a sztrájk elkerülése érdekében a munkaügyi jogvitákban közvetítésért felelős nemzeti szervtől származó egyezségi javaslatot fogad el, azt azonban a munkavállalói szervezetek nem fogadják el?”

IV. A Bíróság előtti eljárás

28. A 2020. január 16-i előzetes döntéshozatalra utaló határozat 2020. január 21-én érkezett meg a Bíróság Hivatalához.

29. Az alapeljárás felei, a dán és a spanyol kormány, valamint az Európai Bizottság az Európai Unió Bírósága alapokmányának 23. cikkében előírt határidőn belül írásbeli észrevételeket nyújtott be.

30. A 2020. december 16-i tárgyaláson az alapeljárás felei, a dán, a francia, a spanyol és a német kormány, valamint a Bizottság meghatalmazottjai észrevételeket terjesztettek elő.

V. Jogi elemzés

A. Előzetes megjegyzések

31. A légi utasszállítás az Európai Unió gazdaságának fontos ágazata. Azon légitársaságok közül, amelyek jelenleg nemzetközi szinten vezető szerepet töltenek be ebben az ágazatban, többet a tagállamokban alapítottak, és így bizonyos értelemben az európai vállalkozói szellem jelképeivé váltak. E légitársaságok azáltal, hogy biztosítják az utasoknak a világ különböző pontjaira való szállítását, hozzájárulnak ahhoz, hogy az emberek közelebb kerüljenek egymáshoz, és elősegítik a kereskedelmi és kulturális cserefolyamatokat. Ez ad magyarázatot arra, hogy a sztrájkokat a megbízható légi közlekedéstől függő személyek olyan kellemetlen zavaró tényezőknek tekintik, amelyek mind az utasokra, mind magukra a légitársaságokra nézve súlyos következményekkel járhatnak. Ez a szempont azonban azzal a veszéllyel jár, hogy nem veszik figyelembe azt, hogy a sztrájkok főszabály szerint jogszerű okokkal, azaz a munkavállalóknak a munkafeltételeik javítására irányuló szándékával indokolhatók. Egyebekben nyilvánvaló, hogy nem lehet figyelmen kívül hagyni azon légitársaság érdekeit, amely munkáltatóként végső soron viseli a vállalkozás kockázatát. Mindezek a megfontolások rávilágítanak arra, hogy általában több érdek is összeütközésbe kerül egy sztrájk során. Ennélfogva valódi kihívásnak minősül a vita oly módon történő elhárítása, amely lehetővé teszi valamennyi fél érdekeinek megfelelő figyelembevételét.

32. A jelen ügyben a Bíróságnak nem az a feladata, hogy megoldja a SAS és alkalmazottai közötti vitát, mivel arra egymás között, a tárgyalási önállóságuk révén már sor került. A Bíróságnak a 261/2004 rendeletet kell oly módon értelmeznie, hogy a személyzet sztrájkja esetén a fogyasztó kellő védelemben részesüljön, figyelembe véve azt is, hogy az uniós jogrend a szakszervezetekkel kapcsolatban elismeri az egyesülés szabadságát, valamint a kollektív tárgyaláshoz és fellépéshez való jogot, mivel ezen alapvető jogokat az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) 12. és 28. cikke biztosítja. Tekintve ugyanis, hogy e rendelet jogalkotói célja a fogyasztóvédelem, a Bíróságnak egyértelmű kritériumokat kell felállítania, amelyek lehetővé teszik annak bizonyossággal történő megállapítását, hogy a sztrájkok mely típusait lehet a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősíteni, és adott esetben a légi fuvarozót mentesíteni azon kötelezettsége alól, hogy az utasoknak kártalanítást fizessen a sztrájkból eredő következmények miatt. Az, hogy a nemzeti

bíróságok e kérdést heterogén módon értelmezték,⁴ azt bizonyítja, hogy a Bíróság részéről pontosításokra van szükség. A jogbiztonság ilyen fokozott mértéke a szociális partnerek számára is előnyös.

33. A Bíróság a jelen indítványom bevezető részében hivatkozott Krüsemann ítéletben⁵ megtette az első lépést. Tekintettel azonban az ügy sajátos körülményeire, vagyis a „vad sztrájk” megindítására, amelyet a légi fuvarozó által a vállalkozás szerkezeti átalakítására vonatkozóan tett „váratlan bejelentésre” válaszul nem egy szakszervezet, hanem maguk a munkavállalók szerveztek, úgy vélem, hogy ez az ítélet nem alkalmas minden egyes esetlegesen felmerülő jogkérdés megválaszolására. Ennélfogva egy általánosabb, általános elveket rögzítő ítélkezési gyakorlatot kell kidolgozni, amelynek a fent említett Krüsemann ítélet a sajátosságai figyelembevételével minden bizonnyal részévé válhat.

34. Ezzel szemben úgy vélem, hogy a jelen ügy eldöntése szempontjából egyetlen hasznos következtetést sem lehet levonni a Finnair ítéletből,⁶ amelyben a Bíróságnak arról a kérdéstről kellett határoznia, hogy a beszállás visszautasítását igazolhatja-e a légi járatok „rendkívüli körülmények” miatti átszervezése. Meg kell jegyezni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a repülőtéri személyzetnek az érintett légi járat indulási pontján fennálló sztrájkjára hivatkozott. A Bíróság az okfejtésében átvette a nemzeti bíróság értékelését, és vélhetően nem zárta ki, de részletesen nem is vizsgálta meg, hogy a sztrájk ilyen körülménynek minősülhet.⁷ Kétségtelen, hogy ebben feltételezhető, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által végzett értékelést a Bíróság hallgatólagosan megerősítette. Azonban az is előfordulhat, hogy a Bíróság szándékosan kerülte az olyan jogkérdéssel kapcsolatos állásfoglalást, amely nem állt kifejezetten az ügy középpontjában. Mindenesetre előnyös lenne, ha a Bíróság kifejezetten döntést hozna egy, a légi közlekedés szempontjából ilyen jelentőséggel bíró kérdésben. Tekintettel arra a kétértelműségekre, amely ezen ítélet értelmezését érinti, hajlok arra, hogy az okfejtésemben ezt az ítéletet ne tekintsem az ítélkezési gyakorlat jelenlegi állására jellemzőnek.

35. A Bíróság elé előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések elemzésének megkezdése előtt röviden fel kell idézni a *jogi elemzés azon szakaszait*, amelyeket annak megállapítása érdekében kell elvégezni, hogy valamely légi fuvarozó mentesülhet-e a légi járat törlése vagy jelentős késése következtében a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében fennálló kártalanítás megfizetésének kötelezettsége alól. Mindenekelőtt egy „rendkívüli körülmény” fennállását kell megállapítani az ítélkezési gyakorlatban kialakított szempontok alapján. Mindazonáltal emlékeztetek arra, hogy még ha ez a feltétel teljesülne is a jelen ügyben, a fuvarozó csak akkor mentesülhet, ha bizonyítani tudja, hogy minden „észszerű intézkedést” megtett e körülmény következményeinek elkerülése érdekében. Ezzel összefüggésben megjegyzem, hogy összefüggés áll fenn az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a jogi elemzés említett szakaszai között. Míg e kérdések alaki szempontból valamely helyzet „rendkívüli körülménynek” minősítésére vonatkoznak, bizonyos tényezők a légi fuvarozó által megteendő „észszerű intézkedések” vizsgálata keretében nagyobb jelentőséggel bírhatnak. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket az alábbiakban a kérdést előterjesztő bíróság által feltett sorrendben vizsgálom.

4 Valamely légitársaság személyzeti sztrájkjának „rendkívüli körülményként” történő minősítésével ért egyet: Németország (a legfelsőbb bíróság által az X ZR 138/11. sz. ügyben 2012. augusztus 21-én hozott ítélet); Egyesült Királyság (a londoni West County Court által a Rigby kontra Iberia [2009] 4 WLUK 299. sz. ügyben 2009. április 17-én hozott ítélet); Lengyelország (a varsói regionális bíróság által az XXIII Ga 1889/16. és XXIII Gz 1360/16. sz. ügyben 2017. április 5-én hozott ítélet); Csehország (a prágai városi bíróság által a 18 Co 300/2019. sz. ügyben 2019. november 20-án hozott ítélet). Az ilyen minősítéssel nem ért egyet: Franciaország (a fellebbviteli bíróság által a 08–18., 177. és 08–18.178. sz. ügyben 2009. szeptember 24-én hozott ítélet); Hollandia (a rotterdami bíróság által az 5277790. sz. ügyben 2017. június 2-án hozott ítélet); Olaszország (a trieszti békebíróság által a 668/2012. sz. ügyben 2012. szeptember 17-én hozott ítélet). Ez a felsorolás ugyan valóban nem kimerítő, de lehetővé teszi a bírósági határozatok sokféleségének értékelését.

5 Lásd a jelen indítvány 3. pontját.

6 2012. október 4-i ítélet (C-22/11, EU:C:2012:604).

7 Lásd: 2012. október 4-i Finnair ítélet (C-22/11, EU:C:2012:604, 33., 37., 38. és 40. pont); Bot főtanácsnok ezen ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványa (EU:C:2012:223, 49. és 55. pont).

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

1. A sztrájk mint „rendkívülinek” minősíthető körülmény

36. Amint azt a jelen indítvány bevezetőjében⁸ jeleztem, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben leírt helyzetben egy sztrájk a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” tekinthető-e. Mivel ez a jogi kérdés áll a jelen ügy középpontjában, elemzésem e kérdésre fog összpontosítani.

37. E tekintetben elöljáróban emlékeztetnem kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint valamely uniós jogi rendelkezés értelmezésekor nemcsak annak szövegét, hanem összefüggéseit, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek a részét képezi.⁹ Noha a 261/2004 rendelet nem határozza meg kifejezetten a „rendkívüli körülmény” fogalmát, az uniós jogalkotó rámutatott, hogy az e rendelet (14) preambulumbekkezdésében említettekhez hasonló események bekövetkezése esetén erről lehet szó. Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy e preambulumbekkezdés többek között az olyan „sztrájkokat” említi, „amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják”¹⁰. Tekintettel arra, hogy valamely jogi aktus preambulumbekkezdései – még ha önmagukban nem is rendelkeznek jogi kötőerővel – olyan értelmezési segédanyagként szolgálhatnak, amely lehetővé teszi a jogalkotó akaratának megállapítását,¹¹ a sztrájk ilyen megemlíttése számomra különösen relevánsnak tűnik az első kérdésre adandó válasz szempontjából.

38. Egyébként a Bíróság több alkalommal akként határozott, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében rendkívülinek minősíthető körülmények „olyan eseményhez fűződnek, amely az e rendelet (14) preambulumbekkezdésében felsorolt eseményekhez hasonlóan nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik”¹². A Bíróság kétségtelenül pontosította, hogy az e preambulumbekkezdésben szereplő körülmények nem jelentenek szükségképpen és automatikusan kimentési okokat a kártalanítási kötelezettség alól¹³. A (14) preambulumbekkezdés szövege ténylegesen azt sugallja, hogy a sztrájkok *képezhetnek* ilyen körülményeket, de nem feltétlenül azok.¹⁴ Ennélfogva eseti alapon, meghatározott kritériumok alapján kell megvizsgálni e minősítés lehetőségét.

2. A „rendkívüli” jelleg elemzése az ítélkezési gyakorlat által megállapított szempontok alapján

39. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy két együttes feltétel teljesülése teszi lehetővé annak megállapítását, hogy bizonyos események körülményei „rendkívülinek” minősíthetők. Az első feltétel az, hogy az ezzel kapcsolatos esemény nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe. A második feltétel pedig az, hogy az esemény jellegénél vagy eredeténél fogva az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik.¹⁵

⁸ Lásd a jelen indítvány 3. pontját.

⁹ 2019. szeptember 5-i Verein für Konsumenteninformation ítélet (C-28/18, EU:C:2019:673, 25. pont); 2019. február 26-i Rimševičs és EKB kontra Lettország ítélet (C-202/18 és C-238/18, EU:C:2019:139, 45. pont); 2018. április 17-i Egenberger ítélet (C-414/16, EU:C:2018:257, 44. pont).

¹⁰ Kiemelés tőlem.

¹¹ Lásd ebben az értelemben: Szpunar főtanácsnok X és Visser egyesített ügyekre vonatkozó indítványa (C-360/15 és C-31/16, EU:C:2017:397, 132. pont).

¹² 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771, 23. pont). Kiemelés tőlem.

¹³ Krüsemann ítélet, 34. pont.

¹⁴ 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 42. pont).

¹⁵ 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 37. pont); 2020. március 12-i Finnair ítélet (C-832/18, EU:C:2020:204, 38. pont); 2019. április 4-i Germanwings ítélet, C-501/17, EU:C:2019:288, 20. pont).

40. Amint azt az alábbi elemzésben kifejtem, e feltételek teljesülnek egy szakszervezett által szervezett, az alapügyben szereplőhöz hasonló sztrájk esetén. A sztrájk megkezdésére vonatkozó döntést a kollektív tárgyalásokkal kapcsolatban fennálló önállóságuk keretében a munkavállalók szakszervezeti képviselői hozták meg, és így e döntés kívül esik az érintett légi fuvarozó döntéshozatali rendszerén. Még ha a sztrájk a vállalkozások gazdasági életének részét képezi is, ez utóbbiak semmilyen ellenőrzést nem gyakorolnak a szakszervezet által hozott döntések felett. Következésképpen a légi fuvarozó általában a saját személyzete vonatkozásában sem gyakorol jogi szempontból jelentős befolyást arra, hogy sor kerül-e sztrájkra, vagy sem.

a) A sztrájk nem minősül a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek

41. Az első kritériumot illetően az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az értékelés során figyelembe kell venni a járat törlését vagy késését okozó esemény „eredetét”. Amint azt egyes érdekelt felek az észrevételeikben jelezték, különbséget kell tenni a légi közlekedés „belső” és „külső” eredetű eseményei között. E megközelítésnek megfelelően csak azok tekinthetők a légi fuvarozó tevékenységeinek gyakorlásához „szorosan kapcsolódó” eseményeknek, amelyek „belső” eredetűek.

1) A légi fuvarozó tevékenységére hatást gyakorló „belső” és „külső” tényezők közötti különbségtétel

42. A légi járművek működését érintő műszaki hiányosságokra vonatkozó ítélkezési gyakorlatában a Bíróság egyértelmű különbséget tett a légi fuvarozó tevékenységére hatással lévő „belső” és „külső” tényezők között, anélkül azonban, hogy kifejezetten ezt a terminológiát alkalmazta volna. Ez az egyik oka annak, amiért a szóban forgó probléma megoldására ezt a megközelítést javaslom. Ahhoz, hogy jobb magyarázattal lehessen szolgálni e különbségtétel relevanciájára vonatkozóan, először röviden össze kell foglalni a Bíróság e területre vonatkozó ítélkezési gyakorlatát, kiemelve az abból levonható tanulságokat.

43. A Wallentin-Herrmann ítéletben¹⁶ a Bíróság azzal az indokkal tagadta meg a légi fuvarozó mentesítését az utasokkal szemben fennálló felelőssége alól, hogy a gép karbantartásának hiányosságából eredő műszaki probléma megoldása a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik. Indokolásában a Bíróság abból a megállapításból indult ki, hogy a légi közlekedés különleges feltételeire és a légi járművek technológiai fejlettségi szintjére figyelemmel meg kell állapítani, hogy a légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen találkoznak különböző műszaki hibákkal. A Bíróság rámutatott, hogy éppen az ilyen hibák elkerülése és a járatok biztonságát megkérdőjelező balesetekkel szembeni védekezés érdekében vetik alá e gépeket olyan különösen szigorú rendszeres ellenőrzéseknek, amelyek a légiközlekedési vállalkozások rendes működési feltételei között szerepelnek. A Bíróság ezért megállapította, hogy a légi jármű működését érintő műszaki hibák bekövetkezése nem tartozik a „rendkívüli körülmény” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalmába.¹⁷

44. Ezt az ítélkezési gyakorlatot a Bíróság megismételte a van der Lans ítéletben¹⁸ is, amely arra a kérdésre vonatkozott, hogy a légi jármű bizonyos alkatrészeinek idő előtti hibája miatti meghibásodás ilyen körülménynek minősül-e. A Bíróság erre nemleges választ adott azzal a pontosítással, hogy az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép rendkívül bonyolult működéséhez kapcsolódik, mely repülőgépet a légi fuvarozó gyakran – különösen meteorológiai szempontból – kényes, sőt akár

¹⁶ 2008. december 22-i ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771).

¹⁷ 2008. december 22-i Wallentin-Herrmann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771, 24. és 25. pont).

¹⁸ 2015. szeptember 17-i ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618).

szélsőséges körülmények között üzemelteti, és egyértelmű ezenfelül, hogy a légi jármű egyetlen alkatrésze sem örök életű. A Bíróság megállapította, hogy egy ilyen esemény a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, mivel e fuvarozó rendszeresen szembesül ilyen típusú váratlan műszaki problémákkal.¹⁹

45. Hajlok a fent hivatkozott ítélezési gyakorlat olyan értelmezésére, amely szerint a légi fuvarozó *felelős a légi járművei fenntartásának és megfelelő működésének biztosításáért annak érdekében, hogy megfelelően teljesítse az utasokkal szemben fennálló szerződéses kötelezettségeit*. Másként fogalmazva: a légi fuvarozó az említett kötelezettségektől való mentesülés érdekében nem hivatkozhat olyan műszaki problémákra, amelyeket a vállalkozás szokásos üzletvezetése keretében azonosítani és megoldani köteles.

46. Ezzel együtt fel szeretném hívni a figyelmet arra, hogy a fent hivatkozott ítéletekben a Bíróság nem zárta ki, hogy a műszaki hibák esetlegesen ilyen „rendkívüli körülmények” közé tartoznak, amennyiben olyan eseményekből erednek, amelyek nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyek annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek. A Bíróság szerint erről lenne szó például abban a helyzetben, amikor az érintett légi fuvarozó flottáját képező gépek gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi, hogy a már használatban lévő gépeknek a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van. Ugyanerről lenne szó a légi járművekben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk esetén is.²⁰

47. Véleményem szerint ez a Bíróság ítélezési gyakorlatában szereplő fenntartás egyenértékű annak elismerésével, hogy még a műszaki hiányosságokat illetően is vannak olyan „külső” tényezők, amelyekért a légi fuvarozó nem tehető felelőssé, mert egyébként a lehetetlenre lenne köteles a működésére hatással lévő ilyen típusú események megelőzése érdekében.²¹ Tekintettel ugyanis arra, hogy a légi fuvarozónak gyakran nincs tudomása olyan rejtett gyártási hibákról vagy harmadik személyek által a vállalkozás – leginkább a mindennapi irányításra korlátozódó – tevékenységeinek megakadályozása céljából megvalósított cselekményeiről, nem tűnik igazságosnak, hogy egy gyakorlatilag korlátlan kötelezettség terhelje minden olyan műszaki hiba elkerülésére, amely hatással lehet légi járművek működésére.

48. Az előző pontban kifejtett érvelés szolgál egyébként a Bíróság által később kialakított azon ítélezési gyakorlat alapjául, amely szerint ha az érintett hiba eredete kizárólag egy „idegen” testtel való ütközés, ez a hiba nem tekinthető a repülőgép működési rendszeréhez kapcsolódónak.

49. Ez volt a helyzet a Pešková és Peška ítélet alapjául szolgáló ügyben,²² amely egy légi jármű madárral való ütközése miatti sérülésére vonatkozott, valamint a Germanwings ítélet²³ alapjául szolgáló ügyben, amely egy gumibroncsnak a repülőtér kifutópályáján jelenlévő mozgó törmelék általi sérülésére vonatkozott. A teljesség kedvéért hivatkozni kell a közelmúltban hozott Moens ítéletre²⁴ is, amelynek a tárgya olyan üzemanyag kifutópályán való, a kifutópálya lezárásához vezető és a légi járat jelentős kérését okozó jelenlétének „rendkívüli körülménynek” minősítése volt, amely nem a járatot üzemeltető fuvarozó légi járművéből származott. A fent említett ítéletekben a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó körülmények jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe.

19 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 41. és 42. pont).

20 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771, 26. pont); 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 38. pont).

21 Mindazonáltal azon elv, amely szerint „lehetetlen teljesítésére senki nem kötelezhető” (*impossibilium nulla obligatio est*), az uniós jogrend általános elvei közé tartozik (lásd 2018. november 6-i Scuola Elementare Maria Montessori kontra Bizottság, Bizottság kontra Scuola Elementare Maria Montessori és Bizottság kontra Ferracci ítélet [C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79. pont]; 2016. március 3-i Daimler ítélet [C-179/15, EU:C:2016:134, 42. pont]).

22 2017. május 4-i ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342).

23 2019. április 4-i ítélet (C-501/17, EU:C:2019:288).

24 2019. június 26-i ítélet (C-159/18, EU:C:2019:535).

50. A fenti ítélezési gyakorlat elemzése tehát megerősíti azt az előzőekben hivatkozott elgondolást,²⁵ amely szerint a Bíróság arra törekszik, hogy *különbséget tegyen* a légi fuvarozó tevékenységeinek akadályozását eredményező minden körülmény „belső” és „külső” tényezői között, mivel kizárólag az ez utóbbi kategóriába tartozó tényezők alkalmasak arra, hogy „rendkívülinek” minősüljenek.

2) *A műszaki aspektusokra vonatkozó ítélezési gyakorlatnak a személyzeti igazgatás területére való, analógia útján történő alkalmazása*

51. Mivel ez a megkülönböztetés nem feltétlenül korlátozódik a *műszaki területre*, azt ki kell terjeszteni a *személyzeti igazgatás* területére is oly módon, hogy e különbségtételt analógia útján alkalmazni kell az ezen utóbbi területre esetlegesen hatást gyakorló eseményekre. Végeredményben a légi fuvarozó vállalkozásként nemcsak a repülőgépeire, hanem személyzetére is támaszkodik. Valamely légitársaság személyzete ugyanis nélkülözhetetlen a működésének biztosításához, mivel a légi jármű navigációját, az utasok biztonságát, valamint a fedélzeti szolgálatot is magában foglaló feladatok széles skáláját látja el.²⁶ A tárgyi és emberi erőforrások tehát a légi személyszállítás ágazatában működő valamennyi vállalkozás elválaszthatatlan elemeinek minősülnek.

52. Logikusnak tűnik tehát a légi fuvarozóra hárítani az alkalmazottak szervezéséért és a feladatok oly módon történő kijelöléséért való felelősséget, ami az olyan zavaró események bekövetkezése ellenére is biztosítja a tevékenységei folytonosságát, mint például a személyzet tagjainak az uniós jogban,²⁷ a nemzeti szociális jogban és a kollektív szerződésekben szabályozott éves szabadsághoz vagy betegszabadsághoz kapcsolódó távolléte. Mivel az ilyen tisztán „belső” események csak a vállalkozás azon tárgyi és személyzeti eszközeinek a szervezésére vonatkoznak, amelyért ez utóbbi kizárólagosan felelős, logikusnak tűnik azokat a működéséhez szorosan kapcsolódónak tekinteni. Ennélfogva azokat a légi fuvarozó tevékenységéhez „kapcsolódó” eseményeknek kell tekinteni, éppúgy, mint bármely más vállalkozás esetén.

53. Más a helyzet azonban akkor, ha a személyzet olyan „külső” tényezőkre reagál, amelyek nem tartoznak a légi fuvarozó ellenőrzése alá. Ez történik egy munkavállalói szakszervezet felhívása alapján tartott sztrájk esetében. A szakszervezetek mint olyan személyegyesülések, amelyek célja a közös szakmai érdekek védelme, a létrejöttük folytán nem tartoznak a munkáltatók szervezeti befolyása alá. A szakszervezetek ugyanis nem tartoznak sem a vállalkozás döntéshozatali struktúrájába, sem pedig a vállalkozás üzemeltetési vagy működési rendszerébe. Amennyiben valamely szakszervezet díjazásra vonatkozó követeléseket fogalmaz meg, és munkabeszüntetésre bátorítja a személyzetet annak érdekében, hogy a munkáltatót ezen követelések elfogadására kényszerítse, a tevékenységeit olyan

25 Lásd a jelen indítvány 42. pontját.

26 Lásd e tekintetben a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 212., 1. o.), amely többek között alapvető követelményeket állapít meg a hajózási személyzettel (IV. melléklet) és a légi járművek üzemen tartásával (V. melléklet) kapcsolatban. E rendelkezésekből kitűnik, hogy a hajózási személyzetnek megfelelő szintű (elméleti és gyakorlati) szakmai képzéssel kell rendelkeznie, valamint egészségileg feladatai megfelelő ellátására alkalmasnak kell lennie.

27 Lásd többek között a korlátokat és minimumkövetelményeket, ideértve az éves fizetett szabadságra vonatkozó rendelkezéseket meghatározó, az Európai Légiközlekedési Szervezet (AEA) által kötött, a polgári repülés területén a mozgó személyzet munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodás végrehajtásáról szóló az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról szóló, 2000. november 27-i 2000/79/EK tanácsi irányelvet (HL 2000. L 302., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 425. o.), valamint a légi járművek üzemen tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 965/2012/EU rendelet módosításáról szóló, 2014. január 29-i 83/2014/EU bizottsági rendeletet (HL 2014. L 28., 17. o.; helyesbítés: HL 2015. L 251., 18. o.), amely meghatározza a kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemen tartók és a személyzet tagjai által a személyzetre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében teljesítendő követelményeket.

„külső” tényezőnek kell tekinteni, amely alkalmas arra, hogy jelentősen zavarja a légi fuvarozó működését. Ez a megállapítás attól függetlenül érvényes, hogy az uniós jogrend a szakszervezetek vonatkozásában elismeri az egyesülés szabadságát, valamint a kollektív tárgyaláshoz és fellépésekhez – köztük a sztrájkhoz – való jogot, amelyekre elemzésem keretében később visszatérek.

54. A jelen ügy megfelelő példája annak, hogy mekkora zavart okozhatnak a szakszervezetek által szervezett kollektív fellépések a légi fuvarozó működésében. Az iratokból kitűnik, hogy a szóban forgó sztrájk nagyszabásúnak minősül, mivel e sztrájkban Svédországban, Norvégiában és Dániában is részt vettek munkavállalói szervezetek. A légi fuvarozót ugyanis a kollektív fellépések egyidejűleg érintették abban a három országban, ahol gazdasági tevékenységének legjelentősebb részét végzi. Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy a sztrájkot a légijármű-pilótákat képviselő szakszervezetek felhívására indították, vagyis egy olyan munkavállalói ágazatban, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság helyesen jelöl meg „a repüléshez nélkülözhetetlenként”. E sztrájk hét napig tartott, így a légi fuvarozónak több mint 4000 járatot kellett törölnie, ami körülbelül 380 000 utast érintett. A SAS által a Bíróság tudomására hozott számítások szerint, ha minden utas jogosult lett volna a 7. cikkben előírt átalánykártalanításra, ez körülbelül 117 000 000 euró költséget eredményezett volna. Az elhúzódó sztrájjal való fenyegetés még jelentősebb kárt okozhatott volna. E megállapítások azt mutatják, hogy a működés szakszervezeti sztrájk által előidézett megszakításának jellegét és időtartamát tekintve jelentősen különbözik attól a szokásos esettől, amikor a személyzet egyes tagjai éves vagy betegszabadság miatt maradnak távol a munkától. Következésképpen úgy vélem, hogy a sztrájkot jogi szempontból eltérően kell kezelni.

3) A Krüsemann ítéletben kifejtett elvek nem alkalmazhatók a jelen ügyben

55. Nem cáfolja ezt az értékelést a Krüsemann ítélet, amelyben a Bíróság megállapította, hogy a vad sztrájk nem minősül „rendkívüli körülménynek”, mivel ez az ítélet az adott ügy körülményeire korlátozódik. Fel kell hívni a figyelmet ugyanis arra, hogy a Bíróság ebben az ügyben úgy ítélte meg, hogy a sztrájk „belső” eredetű volt, vagyis a vállalkozás szerkezeti átalakításának bejelentésén alapult, és hogy a szakszervezetek vagy a személyzet képviselői nem vettek benne részt.

56. Közelebbről: a Bíróság először is megállapította, hogy a légi fuvarozó „váratlan bejelentés” útján közölte a személyzettel az szerkezeti átalakítás tervét, másodszor pedig, hogy a sztrájkot nem a személyzet képviselői szervezték, hanem maguk a munkavállalók, akik betegszabadságot vettek ki. Ezen ítélet indokolásából kitűnik, hogy az ügy sajátos körülményei nyilvánvalóan indokolják a sztrájknak a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe „tartozóként” történő minősítését. Különösen az említett ítélet 42. pontjában hivatkozott a Bíróság „38. és 39. pont[ban] foglalt feltételekre”²⁸, amely csupán összefoglalja az alapügy ténybeli elemeit. A sajátos kontextus – és különösen a fuvarozó által elfogadott és a munkavállalók munkakörülményeinek romlását eredményező irányítási intézkedés – teszi lehetővé annak magyarázatát, hogy a Bíróság miért jutott arra a kategorikus következtetésre, hogy „légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen nézeteltérésbe vagy konfliktusba kerülhetnek a személyzetük tagjaival vagy e személyzet egy részével”.

57. Ezzel szemben számomra úgy tűnik, hogy semmilyen következtetés nem vonható le a jelen ügyben szereplőhöz hasonló, a szakszervezet és a munkáltató között fennálló vita miatt váratlanul bejelentett sztrájk minősítésével kapcsolatban. Nincs arra utaló jel, hogy a SAS olyan intézkedést jelentett volna be vagy fogadott volna el, amely a személyzet részéről elutasítást eredményezhet. Úgy tűnik, hogy a szóban forgó sztrájknak általánosabb indokai voltak. Az iratokból kitűnik, hogy a szakszervezetek úgy döntöttek, hogy 2019-ben, még a munkáltatóval folytatott tárgyalások kudarcra vagy nem megfelelő előrehaladása előtt meghirdetik a sztrájkot. E tekintetben meg kell említeni, hogy a szakszervezetek idő előtt mondták fel a SAS-szal kötött kollektív szerződést, és ezzel megnyitották az utat a kollektív tárgyalások előtt, e megközelítés minden olyan kockázatával együtt. A tárgyalások megkezdése ugyanis nem garantálja a követelések sikerét. Inkább az ellenérdekű féllel való megállapodásról van szó. Úgy

²⁸ Kiemelés tőlem.

tűnik tehát, hogy a sztrájkhoz vezető események időbeli sorrendje az említett kollektív szerződésnek maguk a szakszervezetek kezdeményezésére történő felmondásával és a munkáltató által biztosított díjkedvezmények megszerzésére irányuló erőfeszítéseik nyilvánvaló kudarcával kezdődött. Ezzel szemben az Airhelp általi hivatkozás a SAS-szal 2012-ben, vagyis hét évvel a jelen ügy vizsgálata szempontjából releváns események előtt megkötött megállapodásra, amelyben a szakszervezetek e légitársaság fennmaradásának biztosítása érdekében bér csökkentéseket fogadtak el,²⁹ számomra túl homályosnak tűnik ahhoz, hogy közvetlen okozati összefüggést lehessen megállapítani a sztrájk bekövetkezésével.

58. Hasonlóképpen kizárja a Krüsemann ítéletben kialakított elvek jelen ügyben való bármiféle alkalmazását az, hogy a jelen ügyben nem maga a személyzet, hanem inkább egy, a vállalkozástól független szervezet zavarta meg a személyzet távolléte révén a légi fuvarozó működését. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a légi fuvarozó tevékenységeihez képest „külső” tényezőt képez a szakszervezet által indított sztrájk, amennyiben azt nem lehet bármilyen módon a munkáltatónak felróni.

59. Számomra úgy tűnik, hogy a Krüsemann ítélet hatályát a lehető legnagyobb mértékben az annak alapjául szolgáló sajátos körülményekre kell korlátozni, ennek hiányában a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekzdése értelmét vesztené. Megjegyzem, hogy ez a preambulumbekzdés nem hagy semmilyen kétséget, amikor valamely sztrájkot „rendkívüli körülménynek” minősít. Függetlenül *a priori* példálózó jellegétől, valamint attól, hogy természetesen eseti alapon kell értékelné azt, hogy az e preambulumbekzdésben említett körülmények esetén teljesül-e a fentiekben³⁰ felidézett két együttes feltétel, a sztrájkra való utalást úgy kell tekinteni, mint az uniós jogalkotó által kifejezett, az e minősítést erősítő valószínűsítő körülményt.³¹

60. Ami az ítélezési gyakorlat jövőbeni alakulását illeti, és elvonatkoztatva az előttünk lévő ügytől, érdemes a sztrájknak a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó jellegére vonatkozó értékelés során különbséget tenni a zavart keltő tisztán „belső” és a „külső” tényezők között.

61. Egyrészt bizonyos sztrájkok – mint a Krüsemann ítélet alapjául szolgáló ügyben – magából a vállalkozáson belüli vitából származnak. Másrészt vannak olyan sztrájkok, amelyek akkor is hatással lehetnek a légi fuvarozó működésére, ha jellegüknel és eredetüknel fogva nem kapcsolódnak a vállalkozás irányításához, hanem inkább egy harmadik személy szándékától függnék, mint például a légiforgalmi irányítók, az üzemanyag-szállítók, a földi kiszolgálást végző személyzet sztrájkja, vagy a tagállam egész területén több közszolgáltatásra kiterjedő politikai sztrájkok.³² Ebben az esetben kétségtelenül aránytalan lenne arra kötelezni a légi fuvarozót, hogy biztosítsa tevékenységeinek zavartalanágát és az utasok bármely díj ellenében történő szállítását. Az ilyen kötelezettségvállalást bizonyos esetekben szinte lehetetlen teljesíteni.

62. Ez annál is inkább igaz, mivel az előző pontban említett sztrájk típust az jellemzi, hogy elsősorban a légi fuvarozó gazdasági tevékenységére vonatkozó általános feltételeket érinti, amelyekre a légi fuvarozónak általában semmilyen befolyása nincs. Ennélfogva helyénvalónak tűnik, hogy az ilyen típusú sztrájkok ne minősüljenek a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe „tartozó” eseménynek.

29 Lásd a jelen indítvány 24. és 25. pontját.

30 Lásd a jelen indítvány 35. és 39. pontját.

31 Lásd a jelen indítvány 38. pontját.

32 Bot főtanácsnok a Finnair ügyre vonatkozó indítványában (C-22/11, EU:C:2012:223, 53. és 55. pont) a repülőtér személyzetének sztrájkja kapcsán megjegyezte, hogy a sztrájk nem tudható be a légi fuvarozónak, mivel e fuvarozó egyáltalán nem tudta az eseményeket befolyásolni. Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet módosításáról szóló, 2013. március 13-i bizottsági rendeletre irányuló javaslat (COM(2013) 130 final) tartalmazza a „rendkívülinek” minősülő körülmények nem kimerítő felsorolását, amely többek között megemlíti az „alapvető szolgáltatókat, például repülőtereket vagy légi navigációs szolgáltatókat érintő munkahelyi konfliktusokat”, ami úgy tűnik, a támogatott értelmezést támasztja alá. Ezzel együtt megjegyzem, hogy „az üzemeltető légi fuvarozót érintő munkaügyi viták”, vagyis a jelen ügyben szereplőhöz hasonló helyzetek ezen esetekkel esnek egy tekintet alá.

63. Ebből következik, hogy a légi fuvarozó munkavállalóinak szakszervezete által az alapügyben szereplőhöz hasonló körülmények között előidézett sztrájk nem tekinthető e légi fuvarozó tevékenységi körébe „tartozó” eseménynek.

b) A légi fuvarozó nem rendelkezik befolyással a munkavállalók szakszervezete által előidézett sztrájkra

64. Amint az korábban megállapításra került, a légi fuvarozó semmilyen ellenőrzést nem gyakorol valamely szakszervezet tevékenysége vagy döntéshozatali hatásköre felett. Ez utóbbi nem része a vállalkozás struktúrájának, és a munkáltató sem vesz részt a szakszervezet belső döntéshozatali folyamatában. Két önálló jogalanyról van szó, amelyek ráadásul szociális szempontból nem mindig ugyanazokat az érdekeket képviselik. Ezzel együtt a dolgok természetéből adódik, hogy egy szakszervezet a munkavállalók védelmét szolgáló feladatát függetlenül és a munkáltató bármiféle beavatkozásától szabadon gyakorolja. A szakszervezet ezzel szemben döntően befolyásolhatja a vállalkozás működését azáltal, hogy az általa képviselt munkavállalókat munkabeszüntetésre biztatja annak érdekében, hogy a vállalkozást a követelések teljesítésére kényszerítse. Feltételezve, hogy a sztrájk „jogszerű”, a munkáltató nem alkalmazhat a munkajogból és az eljárási jogból eredő eszközöket annak megakadályozására. Tekintettel arra, hogy a szakszervezet által kezdeményezett sztrájk olyan „külső” tényezőnek minősül, amelyre a légi fuvarozónak nincs semmilyen befolyása, logikusnak tűnik az a következtetés, hogy az a tényleges befolyásolási körén kívül esik.

65. A következő pontokban bemutatok néhány érvet azon elmélet alátámasztására, amely szerint a kérdést előterjesztő bíróság által az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben ismertetetthez hasonló sztrájk nem minősül „a befolyásolási körbe” tartozó eseménynek. Először is³³ kifejtem azokat az okokat, amelyek alapján úgy vélem, hogy a Krüsemann ítéletben ismertetett elvek *nem alkalmazhatók* az alapügyben szereplő helyzetre. Ezáltal megragadom az alkalmat, hogy a sztrájk megindítása tekintetében fennálló „felelősségi” szabályt – amelyet a Bíróság az említett ítéletben alkalmazott – a sztrájk hasznosságára vonatkozó *kritikai elemzésnek* vesse alá. Ezt követően kifejtem a munkavállalók szakszervezeteinek és a munkáltatók szakszervezeteinek az úgynevezett szociális párbeszéd keretében betöltött szerepét annak alátámasztása céljából, hogy e szervezetek, amelyek semmilyen alárendeltségi kapcsolatban nem állnak egymással, valójában *egyenlő partnerek*, ami kizárja annak megállapítását, hogy a munkáltatónak módjában áll egyoldalúan befolyásolni a sztrájk alakulását, és hogy következésképpen e sztrájk ez utóbbinak a tényleges befolyásolási körébe tartozik. E célból elsőként felidézem a *Charta azon rendelkezéseit, amelyek az érdekeiket védik*, annak érdekében, hogy második lépésben a szóban forgó érdekeknek az *elsődleges jog szintjén történő egyensúlyba hozatalát* javasoljam.³⁴ Az *ítélkezési gyakorlatból származó néhány példával* bemutatom, hogy a Bíróság hogyan oszlatta el az alkotmányos jellegű összeférhetlenségeket az uniós jogrendben.³⁵ Ezen egyensúlyba hozatal célja a 261/2004 rendeletnek az *alapvető jogokkal összhangban* álló értelmezése, amely lehetővé teszi a *szóban forgó érdekek összehangolását*. Végül megállapítok néhány, az *említett rendelet* és különösen a „rendkívüli körülmény” fogalmának *értelmezésére vonatkozó iránymutatást*.³⁶ Közbenső következtetésem – mielőtt rátérnék a sztrájk egyéb szempontjainak relevanciájára – az lesz, hogy a jelen ügyben teljesül az a két feltétel, amelyet az ítélkezési gyakorlat a 261/2004 rendelet 5. cikkének az e rendelet (14) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülményként” történő minősítés céljából kidolgozott.³⁷

³³ Lásd a jelen indítvány 66–69. pontját.

³⁴ Lásd a jelen indítvány 70–76. pontját.

³⁵ Lásd a jelen indítvány 77–81. pontját.

³⁶ Lásd a jelen indítvány 82–92. pontját.

³⁷ Lásd a jelen indítvány 92. pontját.

1) A Krüsemann ügyben hozott ítéletből eredő elvek nem alkalmazhatók az alapügyben szóban forgó helyzetre

66. Úgy tűnik számomra, hogy a Bíróságnak a Krüsemann ítéletben ismertetett következtetései nem ültethetők át az alapügyben szereplő helyzetre, mivel azok az említett ügy sajátos körülményeihez kapcsolódnak. A fentiekben jelzetteknek megfelelően, a Bíróság ebben az ítéletben megállapította, hogy a vad sztrájk részben a légitársaság „tényleges befolyásolási” körébe tartozott, mivel az az említett légi fuvarozó döntésén alapult. Ezen ítélet jobb megértése szempontjából az is releváns, hogy a Bíróság megállapította, hogy az említett vad sztrájk megszűnt a légi fuvarozó által a munkavállalók képviselőivel kötött megállapodást követően. E megállapításokból tehát az a következtetés vonható le, hogy a Bíróság láthatóan kapcsolatot talált egyrészt a légitársaság által bejelentett intézkedés, másrészt pedig a vita gyors, adott esetben az említett intézkedés visszavonása révén történő megoldása között.

67. Meg kell azonban állapítani, hogy a jelen ügybeli sztrájk egyáltalán nem a vállalkozás irányítása alá tartozó valamely intézkedésre adott válasz volt. Éppen ellenkezőleg: a fent kifejtett megfontolásokra³⁸ tekintettel, és ezzel ellentétes utalások hiányában feltételezhető, hogy kizárólag a munkavállalók bérkövetelései képezték a sztrájk eredetét. Következésképpen a légi fuvarozót a magatartása miatt nem lehet a sztrájk megkezdésében kizárólagosan „felelősnek” tekinteni. Ebből következik, hogy a Krüsemann ítéletben kifejtett elvek a jelen ügyben nem alkalmazhatók.

68. Ezzel együtt be kell vallanom, hogy bizonyos mértékben fenntartásaim vannak a sztrájk megindításában fennálló ezen – vélhetően a Bíróságnak a Krüsemann ítéletben³⁹ kifejtett érvelése alapját képező – „felelősségi” szabállyal, és különösen azzal kapcsolatban, hogy e feltételt a jelen ügyben alkalmazni kell akár a szakszervezet, akár a légi fuvarozó ezért a helyzetért fennálló „felelősségének” megállapítása érdekében. Mivel a Bíróság nem rendelkezik információval a munkavállalóknak a SAS-nál fennálló munkafeltételeiről, számomra helytelennek tűnik annak eldöntése, hogy a szakszervezet bérkövetelései indokoltak voltak-e vagy sem. Ezenkívül az ilyen minősítés a szociális partnerek álláspontjától, valamint az egyes tagállamokban fennálló társadalmi-gazdasági kontextustól függ. Amint azt az alábbiakban részletesen kifejtem, leginkább a szociális partnerek feladata, hogy kollektívszerződés-kötési autonómiájuk keretében az állam vagy az intézmények beavatkozása nélkül szabadon tárgyalják és rögzítsék a béreket és munkafeltételeket.⁴⁰

69. E megfontolásokon túl megjegyzem, hogy fennáll annak a veszélye, hogy az említett „felelősségi” szabály viszonylag korlátozott haszonnal jár a gyakorlatban. Nem szabad elfelejteni, hogy a valamely tagállamban fennálló társadalmi-gazdasági kontextus önállóan, még a munkáltató közreműködése nélkül is alakulhat a munkafeltételek rovására, például a polgárok vásárlóerejére hatást gyakorló inflációt vagy a megélhetési költségek más tényezőkhöz kapcsolódó növekedését követően. Ilyen esetben a munkáltató észszerűen nem tehető felelőssé a munkavállalók helyzetének romlásáért. Ez bizonyítja, hogy az említett feltétel nem alkalmas arra, hogy minden elképzelhető helyzetre alkalmazzák. Véleményem szerint ez valósul meg többek között az alapügyben szóban forgóhoz hasonló körülmények esetén, amikor nem lehet a sztrájkra való felhíváshoz vezető egyetlen és kizárólagos indokot meghatározni.

38 Lásd a jelen indítvány 57. pontját.

39 Lásd ebben az értelemben: Herrmann, C., „Entschädigung der Fluggäste bei wildem Streik – das TUIfly des EuGH vom 17.4.2018”, *Reise-Recht aktuell: Zeitschrift für das Tourismusrecht*, 2018., 102. o; Croon, J. A., „Wild Cat” Ruling by the European Court of Justice, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2018., N°4, 601. o.), amely azt feltételezi, hogy a Bíróság érvelése abból az előfeltevésből indul ki, hogy a légi fuvarozónak viselnie kell a cselekményei következményeit, tekintettel arra, hogy általában ő viseli a vállalkozás irányításához kapcsolódó gazdasági kockázatot.

40 Lásd az EPSU kontra Bizottság ügyre vonatkozó indítványom (C-928/19 P, EU:C:2021:38) 74. pontját.

2) A szociális partnerek és a fogyasztók Chartában védett érdekeiről, valamint az egyensúlyba hozatal szükségességéről

i) Általános észrevételek

70. Először is meg kell állapítani, hogy a szociális párbeszédet az EUMSZ 151. cikk értelmében az Unió egyik célkitűzéseként ismerik el. Megerősíti „központi és eredeti helyét Európa demokratikus irányításában”⁴¹. Ebben az összefüggésben az EUMSZ 152. cikk (1) bekezdése annak előírásával rögzíti a szociális partnerek önállóságának elvét, hogy az Unió „az egyes nemzeti rendszerek különbözőségeinek figyelembevételével elismeri és támogatja a szociális partnerek uniós szintű szerepvállalását” és hogy „önállóságuk tiszteletben tartása mellett elősegíti a szociális partnerek közötti párbeszédet”⁴².

71. Mivel a szociális partnereket egyformán megilleti a fent említett kollektívszerződés-kötési autonómia, továbbá mivel így *egyenlő helyzetben vannak*, komolyan nem feltételezhető, hogy a légi fuvarozó „befolyásolni” tudja a helyzetet, mivel a munkabeszüntetés abbahagyása érdekében teljes egészében engedhetett volna a bérköveteléseknek. Éppúgy, ahogy nem várható el, hogy a személyzet elálljon egy jogszerűen megengedett sztrájkról, mivel ez az álláspontja szerint indokolt követelésekről való lemondást jelentené, nem követelhető meg a légi fuvarozótól sem, hogy az utasok által kért kártalanítás alóli mentesülés érdekében a munkavállalók valamennyi követelésének teljesítésével gondolkodás nélkül reagáljon a munkabeszüntetésekre.

72. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jogrend főszabály szerint *egyformán*, vagyis egyikük vagy másikuk elsődleges pozíciójának elismerése nélkül *védi* a szociális partnerek érdekeit. A munkavállalók és szakszervezeti képviselőik ugyanis hivatkozhatnak az egyesülés szabadságára, a kollektív tárgyaláshoz és a kollektív fellépésekhez – köztük a sztrájkhoz – való jogra, mivel e jogok mindegyike a Charta 12. cikkének (1) bekezdésében és 28. cikkében biztosított alapvető jogot képez, míg a munkáltatók a saját érdekeik védelme érdekében élhetnek a tárgyaláshoz való joggal és a vállalkozásnak a Charta 16. cikkében biztosított szabadságával. E jogok lényegének figyelmen kívül hagyását jelentené annak feltételezése, hogy a két fél közül az egyik köteles lemondani az érdekeiről.

73. Szociális partnerekként e felek osztoznak a megállapodás tárgyalásos úton való megkötéséért fennálló felelősségben. Ez a megközelítés vitathatatlanul több előnnyel jár, mint azon egyéb intézkedések, amelyeket Jacobs főtanácsnok tömören és pontosan összefoglalt az Albany ügyre vonatkozó indítványában.⁴³ Álláspontja szerint „a munkáltatók és a munkavállalók közötti kollektív szerződések költséges munkaügyi jogvitákat előznek meg, a szabályozott kollektív tárgyalásos folyamat segítségével csökkennek az ügyleti költségek, növekszik az előreláthatóság és az átláthatóság. A felek közötti tárgyalási hatáskör bizonyos egyensúlyra hozzájárul a mindkét fél és a társadalom összessége számára kiegyensúlyozott eredményhez.” Egyébiránt, amennyiben a személyzetnek a személyszállítást megzavaró sztrájkjai veszélyeztetik a fogyasztók érdekeit, ez utóbbiak ugyanakkor előnyben is részesülnek abban az esetben, ha a megállapodás megkötésére kompromisszum útján a lehető leghamarabb sor kerül. Az érdekeiket ennél fogva a szociális partnereknek megfelelően figyelembe kell venniük.

41 A Bizottságnak „Az európai szociális párbeszéd, a modernizáció és a változás ereje” című közleménye (COM(2002) 341 végleges, 2002. június 26., 6. o.).

42 Ezt a rendelkezést kell alkalmazni az Unióra, és az EUSZ 13. cikk révén valamennyi intézményre. Kiemelés tőlem.

43 C-67/96, C-115/97 és C-219/97, EU:C:1999:28, 181. pont.

74. A fenti észrevételek bizonyítják, hogy az alapügyben – legalábbis néhány szempontból – ellentétes érdekekről van szó. Mivel ezeket az érdekeket a Chartában foglalt alapvető, és így *alkotmányos rangú jogok* védik, azokat a *hatékony vitarendezés érdekében egyensúlyba kell hozni*⁴⁴. Az ilyen megközelítés szükségessége abból ered, hogy az alapvető jogok – különösen ha az uniós jog által védett más jogos érdekekbe ütköznek – gyakran nem biztosíthatók korlátozás nélkül, amint az a Charta releváns rendelkezéseiből kitűnik. Először is, a Charta 52. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a jogok és szabadságok gyakorlása korlátozható, „amennyiben az elengedhetetlen és *ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja*”⁴⁵. Másodszor, maga a Charta 28. cikke az, amely a sztrájk alkalmazását „[az uniós] jog” tiszteletben tartásától teszi függővé, ami magában foglalja a Charta által biztosított egyéb jogokat is. Ebből következik, hogy a sztrájkhoz való jog a már említett vállalkozás szabadságának – amely egyébként szintén nem képez korlátlan előjogot⁴⁶ – védelme és a fogyasztók érdekeinek a Charta 38. cikkében foglalt védelme érdekében korlátozható.

75. Az egyensúlyba hozatalból levonandó következtetéseket a 261/2004 rendelet értelmezése során figyelembe kell venni. Emlékeztetnem kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat⁴⁷ szerint az uniós jogot, ideértve a másodlagos jogot is, a Chartában foglalt alapvető jogok fényében kell értelmezni. Az ilyen egyensúlyba hozatal célja a 261/2004 rendelet olyan értelmezése, amely az egyes érdekek összehangolásával összhangban áll az alapvető jogokkal. Az uniós jogrend egységének elve azt is megköveteli, hogy a szóban forgó jogos érdekek átfogó értékelése során el kell kerülni a következtetlenségeket.

76. Az alábbiakban ismertetett ítélkezési gyakorlat áttekintése annak bemutatására irányul, hogy a Bíróság miként oldotta fel az uniós jogrendben fennálló *alkotmányos rangú érdekek ellentétét*. Példaként megemlítem az alapvető jogok és a belső piac alapvető szabadságai közötti, valamint maguk az alapvető jogok közötti összeütközéseket. Az alkalmazandó terminológiától eltekintve, az általam bemutatott esetekben az a közös, hogy – amint az alapügyben is – a szociális jogok gazdasági jogokkal ütköznek. Az ítélkezési gyakorlat ezen áttekintését a 261/2004 rendelet értelmezésével kapcsolatos néhány gondolat követi.

ii) Az alkotmányos rangú érdekek ellentétének feloldására vonatkozó ítélkezési gyakorlat áttekintése

– Az alapvető jogok és a belső piac alapvető szabadságai közötti egyensúly

77. A javasolt megközelítés felidézi az International Transport Workers’ Federation és Finnish Seamen’s Union ítélet alapjául szolgáló ügyben⁴⁸ követett azon megközelítést, amelyben a Bíróságnak a kollektív fellépésekhez – köztük a sztrájkhoz – való jogot és a letelepedés szabadságát kellett összeegyeztetnie. Emlékeztetek arra, hogy az említett ügy tárgya az EK 43. cikk (jelenleg EUMSZ 49. cikk) értelmezésére vonatkozó előzetes döntéshozatal iránti kérelem volt. Pontosabban: a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánta megtudni, hogy egy magánvállalkozás hivatkozhat-e ezen alapvető szabadságra a szakszervezet által ellene indított kollektív fellépésével szemben. Az említett ítéletben a Bíróság – miután hangsúlyozta a sztrájkhoz való jog alapvető jellegét az uniós

44 Hesse, K., *Grundzüge des Verfassungsrechts der Bundesrepublik Deutschland*, Heidelberg 1999., 28. o., 72. pont szerint: „az alkotmányjog által védett jogos érdekeket egymáshoz képest egyensúlyba kell hozni annak érdekében, hogy azok ténylegesen megvalósuljanak. Az említett érdekek tekintetében korlátozásokat kell előírni annak érdekében, hogy azok elérhessék az optimális hatékonyságot”. Lásd még: Alexy, R., „*Constitutional Rights and Proportionality*”, *Journal for constitutional theory and philosophy of law*, 2014, 22. sz., 51. o., amely szerint bizonyos alapvető jogok „olyan elveket képeznek, amelyeket egyensúlyba kell hozni annak érdekében, hogy azokat a jogi és ténybeli lehetőségekre tekintettel a lehető legnagyobb mértékben lehessen érvényesíteni”.

45 Kiemelés tőlem.

46 2013. január 22-i Sky Österreich ítélet (C-283/11, EU:C:2013:28, 45. pont).

47 Lásd: 2014. május 13-i Google Spain és Google ítélet (C-131/12, EU:C:2014:317, 68. pont); 2014. július 3-i Kamino International Logistics és Datema Hellmann Worldwide Logistics ítélet (C-129/13 és C-130/13, EU:C:2014:2041, 69. pont); 2014. szeptember 11-i A ítélet (C-112/13, EU:C:2014:2195, 51. pont); 2016. május 25-i Meroni ítélet (C-559/14, EU:C:2016:349, 45. pont).

48 2007. december 11-i ítélet (C-438/05, EU:C:2007:772).

jogrendben – megállapította, hogy a sztrájk nem esik kívül a belső piac alapvető szabadságainak hatályán.⁴⁹ Ezt követően, miután megállapította, hogy a szóban forgó kollektív fellépések a letelepedés szabadságának korlátozását jelentik, a Bíróság megvizsgálta, hogy azok egyben igazolhatók-e.⁵⁰ Meg kell említeni, hogy a Bíróság elismerte, hogy a kollektív fellépés joga, amelynek célja a munkavállalók védelme, olyan jogos érdeket képez, amely főszabály szerint igazolhatja a Szerződésben biztosított alapvető szabadságok valamelyikének korlátozását.⁵¹

78. A Bíróság azonban nem mulasztott el emlékeztetni arra, hogy a Közösség nemcsak a belső piacot foglalja magában, amelyet az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke tagállamok közötti szabad mozgását gátló akadályok eltörlése jellemez, hanem a szociálpolitikát is. Ezért a Bíróság megállapította, hogy mivel a Közösségnek nemcsak gazdasági, hanem szociális célja is van, a Szerződésnek az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgására vonatkozó rendelkezéseiből eredő jogokat egyensúlyba kell hozni a szociálpolitika céljaival, amelyek között szerepel különösen az élet- és munkakörülmények javítása – lehetővé téve ezáltal a fejlődési folyamat fenntartása mellett ezek összehangolását –, a megfelelő szociális védelem és a szociális partnerek közötti párbeszéd.⁵² Az eltérő érdekek egyensúlyba hozatala alapján a Bíróság ezt követően az EK 43. cikk értelmezésére vonatkozóan olyan útmutatásokat adott a nemzeti bíróságnak, amelyek lehetővé tették számára az előtte folyamatban lévő jogvita eldöntését.

– Az alapvető jogok közötti egyensúly

79. A jelen ügy problematikájára tekintettel a Scarlet Extended⁵³ és a SABAM ítélet⁵⁴ is relevánsnak tűnik számomra. Ezekben az ítéletekben a Bíróság a szellemi tulajdonjog védelme – amely a Charta 17. cikkében biztosított tulajdonhoz való alapvető jog körébe tartozik – és a vállalkozás szabadságának már említett védelme közötti egyensúlyról határozott. Ezen ügyek alapját olyan jogviták képezték, amelyek egyrészt zeneművek szerzőit, alkotóit és kiadóit képviselő jogkezelő szervezet, másrészt online közösségi hálózati felületet üzemeltető vállalkozások, valamint egy internethozzáférést nyújtó szolgáltató között álltak fenn. Konkrétabban: az alapeljárás felperese azt kérte a nemzeti bíróságoktól, hogy kötelezzék az alpereseket a szerzői jogi jogsértések megszüntetésére. A nemzeti bíróságok ezt követően előzetes döntéshozatal iránti kérelmeket terjesztettek a Bíróság elé annak megállapítása érdekében, hogy az uniós jog lehetővé teszi-e a tagállamoknak, hogy felhatalmazzák a nemzeti bíróságot arra, hogy az alpereseket eltiltsa a jogsértő magatartástól, és arra kötelezze őket, hogy olyan szűrőrendszert hozzanak létre, amely azonosítja a szervereiken található azon zeneműveket, filmeket vagy audiovizuális alkotásokat tartalmazó elektronikus fájlokat, amelyeken a felperes jogokkal rendelkezik, annak érdekében, hogy megakadályozza a művek nyilvánosság számára történő, a szerzői jogot sértő hozzáférhetővé tételét.

80. Még ha a Bíróság először meg is említette a szellemi tulajdonjog jelentőségét, egyértelműen azt sugallta, hogy sem a Charta 17. cikkének (2) bekezdéséből, sem az ítélkezési gyakorlatából nem tűnik ki, hogy e jog „érinthetetlen lenne, és abszolút jelleggel kellene biztosítani a védelmét”⁵⁵. Ezzel szemben a Bíróság rámutatott, hogy e jog védelmét „más alapvető jogok védelmével egyensúlyban kell biztosítani”⁵⁶. A Bíróság azt kérte a nemzeti hatóságoktól és bíróságoktól, hogy biztosítsák az „igazságos egyensúlyt” a szellemi tulajdonjog védelme, amelyben a szerzői jog jogosultja részesül, és a

49 2007. december 11-i International Transport Workers' Federation és Finnish Seamen's Union ítélet (C-438/05, EU:C:2007:772, 47. pont).

50 2007. december 11-i International Transport Workers' Federation és Finnish Seamen's Union ítélet (C-438/05, EU:C:2007:772, 74. pont).

51 2007. december 11-i International Transport Workers' Federation és Finnish Seamen's Union ítélet (C-438/05, EU:C:2007:772, 77. pont).

52 2007. december 11-i International Transport Workers' Federation és Finnish Seamen's Union ítélet (C-438/05, EU:C:2007:772, 78. és 79. pont).

53 2011. november 24-i ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771).

54 2012. február 16-i ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85).

55 2011. november 24-i Scarlet Extended ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771, 43. pont); 2012. február 16-i SABAM ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85, 41. pont).

56 2011. november 24-i Scarlet Extended ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771, 44. pont); 2012. február 16-i SABAM ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85, 42. pont).

vállalkozás szabadságának védelme között, amelyben a Charta 16. cikke értelmében az alperesek részesülnek^{57 58} A Bíróság számos érv alapján – amelyeket a kérdést előterjesztő bíróság számára nyújtott értelmező iránymutatásoknak lehet tekinteni – megállapította, hogy a vitatott szűrőrendszer létrehozására kötelezés nem tartotta tiszteletben azt a követelményt, hogy ilyen egyensúly álljon fenn az alapvető jogok között. Közelebbről: a Bíróság kifogásolta e szűrőrendszer hatásait, mivel az érinthette a felhasználóknak a személyes adataik védelméhez való jogát, valamint információk fogadásának és közlésének szabadságát, amely jogok védelméről a Charta 8. és 11. cikke rendelkezik.⁵⁹ Ezenkívül arra hivatkozott, hogy az erre való kötelezés az alperesek vállalkozási szabadságának súlyos sérelmét vonná maga után, mivel arra köteleznék őket, hogy bonyolult, költséges és állandó informatikai rendszert hozzanak létre, amelynek költsége kizárólag őket terhelné.⁶⁰ Ezért a Bíróság úgy ítélte meg, hogy „az alkalmazandó alapvető jogok védelméből eredő követelményekre tekintettel értelmezett” uniós jogot akként kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha a nemzeti bíróság az alpereseket a vitatott szűrőrendszer létrehozására kötelezi.⁶¹

81. Végül meg kell említeni a McDonagh ítéletet,⁶² amelyet ugyanazon jogterületen hoztak, mint a jelen ügyben, és amelyben a Bíróság azt vizsgálta, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke – amely a törölt légi járatok utasainak ellátására kötelezi a légi fuvarozót – összeegyeztethető-e a Chartának a vállalkozás szabadságát és a tulajdonhoz való jogot biztosító 16. és 17. cikkével. A Bíróság mindenekelőtt megjegyezte, hogy a vállalkozás szabadsága és a tulajdonhoz való jog nem korlátlan jogosultságokat jelentenek, hanem azokat a társadalomban betöltött szerepük alapján kell megítélni.⁶³ A Bíróság megemlítette, hogy a Charta 52. cikkének (1) bekezdése bizonyos feltételek mellett lehetővé teszi a Chartában szereplő jogok gyakorlásának korlátozását.⁶⁴ Emlékeztetett arra, hogy „az uniós jogrend által védett több jog ütközése esetén ezt az értékelést az e különböző jogok, valamint az azok közötti *igazságos egyensúly* védelméhez kapcsolódó követelmények szükségzerű összeegyeztetésének tiszteletben tartása mellett kell elvégezni”⁶⁵. A Bíróság helytállóan jegyezte meg, hogy nemcsak a Charta 16. és 17. cikkében foglalt alapvető jogokat kell figyelembe venni az egyensúlyba hozatal keretében, hanem annak 38. cikkét is, amely az EUMSZ 169. cikkhez hasonlóan az uniós politikában a légi utasokat is magukban foglaló fogyasztók védelme magas szintjének biztosítására irányul⁶⁶. Ily módon a Bíróság megállapította, hogy „a 261/2004 [az] 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke esetében azt kell megállapítani, hogy azok megfelelnek a *különböző érintett alapvető jogok összeegyeztetésére és az azok közötti igazságos egyensúly kialakítására* vonatkozó követelménynek”⁶⁷. A Bíróság megállapította a fent említett rendelkezéseknek a Charta 16. és 17. pontjával való összeegyeztethetőségét.

57 2011. november 24-i Scarlet Extended ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771, 46. pont); 2012. február 16-i SABAM ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85, 43. és 44. pont).

58 Everson, M./Calreia Gonçalves, R., *The EU Charter of Fundamental Rights – Az A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, 16. cikk, 455. o., 16.40. pont, azért hivatkozik ezen ítéletek jelentőségére, mert ezek arra kötelezik a nemzeti bíróságokat, hogy egyensúlyba hozzák a tulajdonhoz való jogot és a vállalkozás szabadságát, ami azzal a következménnyel jár, hogy a vállalkozás szabadságát magánjogi vagy alanyi jogi kötelezettséggé alakítja át.

59 2011. november 24-i Scarlet Extended ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771, 50. pont); 2012. február 16-i SABAM ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85, 48. pont).

60 2011. november 24-i Scarlet Extended ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771, 48. pont); 2012. február 16-i SABAM ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85, 46. pont).

61 2011. november 24-i Scarlet Extended ítélet (C-70/10, EU:C:2011:771, 54. pont); 2012. február 16-i SABAM ítélet (C-360/10, EU:C:2012:85, 52. pont).

62 2013. január 31-i ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43).

63 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 60. pont).

64 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 61. pont).

65 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 62. pont).

66 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 63. pont).

67 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 64. pont). Kiemelés tőlem.

3) Az érdekek egyensúlyba hozatalából levont következtetéseknek a 261/2004 rendelet értelmezése során történő figyelembevétele

82. A fentiekre tekintettel úgy vélem, hogy a 261/2004 rendelet jelen ügyben történő értelmezése során ügyelni kell a szociális partnerek közötti erőegyensúlyt fenntartására. Konkrétabban: ezen értelmezésnek lehetővé kell tennie a munkavállalók számára kollektív fellépések igénybevételét, anélkül azonban, hogy a légi fuvarozótól megkövetelné a vállalkozás létét fenyegető, elviselhetetlen hátrányok viselését. Egyértelműnek tűnik számomra, hogy egy ilyen eredmény bekövetkezése senkinek sem áll érdekében. Ezen általános jellegű észrevételek alapján a következőkben bemutatok néhány iránymutatást, amelyek segítik a Bíróságot a 261/2004 rendelet értelmezését befolyásoló szükséges egyensúly megteremtésében.

83. Elfogadhatónak tartom a jelen ügyben érdekelt bizonyos felek által előadott azon érvet, amely szerint el kell fogadni, hogy a légi fuvarozó saját személyzetének sztrájkja esetén „rendkívüli körülményre” hivatkozhasson, amikor – éppúgy, mint a munkavállalók – tárgyalások keretében próbálja érvényesíteni érdekeit. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a 261/2004 rendelet célja – amint az a rendelet (1) preambulumbekzdéséből kitűnik – a fogyasztók védelme. A 261/2004 rendelet elfogadásával a jogalkotónak az volt a célja, hogy egyensúlyba hozza a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeit⁶⁸. Ezzel szemben nem volt célja a munkavállalók azon jogának védelme, hogy érdeklődés esetén érdekeik védelme érdekében kollektív fellépésekhez – köztük sztrájkhoz – folyamodjanak.

84. A légi járat törlése vagy jelentős késése esetén az utasok kártalanításhoz való jogának biztosítása, amennyiben azt munkavállalóinak a sztrájkja keretében okozták, azzal a kockázattal jár, hogy e kártalanításhoz való jogot társadalmi megmozdulások céljára „eszközként” alkalmazzák. A munkavállalóknak ugyanis lehetőségük van arra, hogy jelentős számú utasnak a légi fuvarozóval szemben támasztott kártalanítás iránti igényét idézzék elő, hogy ily módon további nyomást gyakoroljanak a vállalkozás vezetésére, és súlyos gazdasági kárt okozzanak a vállalkozásnak, amely – főszabály szerint – mentesülés lehetősége nélkül lenne köteles kártalanítást fizetni a járat törlése vagy jelentős késése esetén. Ez azt feltételezi, hogy a légi fuvarozóknak jelentős pénzügyi terhet kell viselniük.⁶⁹

85. Ebben az összefüggésben szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a légi fuvarozó általában kevésbé előnyös bánásmódban részesül, mint a hasonló helyzetben lévő többi gazdasági szereplő. Amint azt bizonyos érdekelt felek a tárgyaláson jelezték, a 261/2004 rendelet szinte „automatikus” kártalanítási kötelezettséget ír elő a légitársaságok esetében, míg más gazdasági szereplők főszabály szerint hivatkozhatnak a kártérítésre vonatkozó nemzeti jogszabályokban, illetve magukban a szerződésekben előírt, a felelősség alóli mentesülésre vonatkozó rendelkezésekre és kikötésekre annak érdekében, hogy érvényesen tiltakozzanak a kártérítési kérelmekkel szemben.⁷⁰ Tekintettel arra, hogy ez az egyenlőtlen bánásmód nehezen érthetőnek tűnik, felmerül a kérdés, hogy szükség van-e a 261/2004 rendelet „helyesbítő” értelmezésére oly módon, hogy a légi fuvarozó mentesülhessen a kártérítés alól.

68 Lásd: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 52. pont); 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 67. pont); 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39. pont).

69 Lásd ebben az értelemben Kučko, M., „The decision in TUIfly: ARE the Ryanair Strikes to be seen as extraordinary circumstances?” *Air and Space Law*, 06/2019, 44. kötet, 3. szám, 334. o., amely azt állítja, hogy még ha egy ilyen eredmény az utasok jogait erősíti is, nem lenne kívánatos a légitársaságok számára, mivel méltánytalan előnyhöz juttatná a szakszervezeteket. A sztrájk idején felhalmozódott veszteségek viselésén túl az utasok kártalanításának lehetősége arra kényszerítheti a légitársaságokat, hogy engedjenek a szakszervezetek bármilyen (még észszerűtlen) követelésének is; Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz wilden Streiks des Flugpersonals,” *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018., 461. o., amely azzal a kockázattal szembesít, hogy ez arra ösztönzi a munkavállalókat, hogy a légi fuvarozókkal szemben kollektív fellépéseket alkalmazzanak annak érdekében, hogy elfogadtassák velük a követeléseiket.

70 Egyes érdekelt felek emlékeztettek arra, hogy a nemzeti jog a kártérítéshez való jogot az okozott kárra vonatkozó „felróhatóság” („szándékosság” vagy „gondatlanság”) feltételhez köti. Arra is hivatkoztak, hogy egy gazdasági szereplő szerződésalkötési autonómiája alapján főszabály szerint hivatkozhat a szerződésben foglalt felelősséget kizáró kikötésekre, vagy újratárgyalhatja azt az üzleti partnerével.

86. A 261/2004 rendelet 13. cikke értelmében olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy az ilyen kártérítés enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fuvarozó által viselt pénzügyi terhet.⁷¹ Ugyanakkor kétlem, hogy a sztrájk esetén az utasoknak fizetendő esetleges kártalanítási kötelezettségből eredő pénzügyi veszteségeket a légi fuvarozó azon hipotetikus joga ellensúlyozhatja, hogy e rendelkezés alapján harmadik személyektől kártérítést kérhet.⁷² Az adott esetben alkalmazandó nemzeti jogban foglalt előírások kivételével az ilyen kártérítési kérelmet nagy valószínűséggel a kár okozójának minősülő természetes vagy jogi személynek kell címezni. Mindazonáltal nem zárható ki, hogy egy ilyen kérelem „jogszerű” sztrájk, vagyis a munkáltatóval szemben a nemzeti szociális és munkajognak megfelelően alkalmazott kollektív fellépés esetén sikertelennek bizonyul.⁷³ Következésképpen, mivel egy ilyen lehetőség kivétel nélküli megvalósítása nem tűnik lehetségesnek, úgy vélem, hogy nem olyan jellegű, amely enyhítené a sztrájk által okozott kárt, és így megfelelné a légi fuvarozó érdekeinek.

87. Még ha igaz is, hogy a kollektív fellépéshez való jogot annak érdekében alakították ki, hogy segítsék a munkavállalókat a munkáltatóval szembeni érdekeik megerősítésében, és hogy az utasok kártalanításhoz való jogának a légi fuvarozó személyzetének sztrájkja esetén a Bíróság általi esetleges elismerése hozzájárulna e célkitűzés megvalósításához, számomra úgy tűnik, hogy a 261/2004 rendelet ilyen értelmezése meghaladná a munkavállalók védelméhez szükséges mértéket. Erősen kétlem, hogy az uniós jogalkotó az előző pontokban leírt eredményt, vagyis a erőegyensúlynak a munkavállalók javára történő aránytalan eltolását irányozta volna elő.

88. A Charta 16. cikke által nyújtott védelem magában foglalja a gazdasági vagy kereskedelmi tevékenység gyakorlásának szabadságát, a szerződési szabadságot és a szabad versenyt, amint ez az ugyanezen cikkre vonatkozó magyarázatokból következik, amelyeket az EUSZ 6. cikk (1) bekezdése harmadik albekezdésének és a Charta 52. cikke (7) bekezdésének megfelelően figyelembe kell venni a Charta értelmezésénél.⁷⁴ A légi fuvarozónak mint munkáltatónak joga van ahhoz, hogy megvédje érdekeit és a személyzettel fennálló minden vita megoldását tárgyalások útján követelje. Ezenkívül, mivel viseli a pénzügyi kockázatot, a légi fuvarozó olyan irányítási intézkedések elfogadására jogosult, amelyeket a vállalkozás fennmaradásának biztosítására alkalmasnak tekint. Védelemre jogosult továbbá harmadik személyek általi bármilyen zavarástól – így az esetleges joggal való visszaéléstől⁷⁵ –, amely a fennállását veszélyeztetheti.⁷⁶ Márpedig az előző pontokban leírt eredmény pontosan azzal a

71 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 36. pont); 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 46. pont); 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 68. pont).

72 Lásd: Bot főtanácsnok Finnair ügyre vonatkozó indítványa (C-22/11, EU:C:2012:223, 56. pont), amelyben e megoldást javasolta. Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy először is az említett ügy különbözik a jelen ügytől, mivel a repülőtér személyzetének (és nem a szakszervezet kezdeményezésére a légi fuvarozó személyzetének) a sztrájkjára vonatkozik, másodszor pedig a főtanácsnok annak állítására szorítkozott, hogy ilyen jog főszabály szerint létezhet az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően.

73 Lásd ebben az értelemben a Wendeling-Schröder, „Schadensersatz drittbetroffener Unternehmen bei Streiks?“, *Arbeit und Recht*, 03/2017, 65. kötet, 3. sz., 96. o.; Unterschütz, J., „Strike and Remedies for Unlawful Strikes in the Legal System of Poland, Hungary, and Slovakia“, *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, 2014, 30. kötet, 3. sz., 335. o., amely a német, a lengyel, a magyar és a szlovák jog viszonylatában kifejti, hogy a kártérítéshez való jog csak jogellenes sztrájk vagy sztrájk idején elkövetett jogellenes cselekmények miatt áll fenn.

74 2013. január 22-i Sky Österreich ítélet (C-283/11, EU:C:2013:28, 42. pont).

75 Lásd ebben az értelemben: Gernigon, B., Odero, A., Guido, H., *ILO principles concerning the right to Strike*, Genf, 2000, 42. o., amely rámutat, hogy a sztrájkhoz való jog nem abszolút jog, és hogy gyakorlásának összhangban kell állnia a polgárok és munkáltatók egyéb alapvető jogaival. A nemzeti jogszabályok általánosságban előírják az ilyen visszaélések szankcióit, amelyek az e visszaélésekből eredő következmények súlyosságától függően különböző típusú pénzügyi vagy büntetőjogi szankciók lehetnek.

76 Lásd ebben az értelemben: Everson, M. és Calreira Gonçalves, R., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, 16. cikk, 459. o. 16.52. pont, amely felhívja a figyelmet arra, hogy a vállalkozás szabadsága szorosan kapcsolódik a tulajdonhoz való joghoz, valamint a munkavállaláshoz való joghoz, aminek következtében e szabadságot „egzisztenciális jognak” kell tekinteni.

következménnyel járna, hogy *de facto* megtagadná a munkáltatótól az érdekei hatékony védelméhez való jogát, mivel a személyzet követeléseinek teljesítésének alternatívája a vállalkozás fizetéseptelenségének kockázatával járna, amit az alapvető jogok Chartában előírt garanciáival összeegyeztethetetlennek látok.

89. A 261/2004 rendelet jogalkotói céljának eléréséhez nem látom szükségesnek azt sem, hogy valamennyi sztrájk esetében elismerjék az utasok kártalanításhoz való jogát. Ezen érdek védelmét már biztosítja az, hogy a légi járatok munkavállalói sztrájk következtében történő törlésével vagy jelentős késésével érintett utasoknak továbbra is joguk van a 261/2004 rendelet 8. cikke szerinti visszatérítésre vagy átfoglalásra, valamint az e rendelet 9. cikke szerinti segítségre. Ez bizonyítja, hogy léteznek olyan arányos eszközök, amelyek – figyelembe véve a munkavállalóknak és a munkáltatóknak a kollektív szerződések tárgyalásához és megkötéséhez fűződő jogos érdekét – lehetővé teszik a fogyasztó védelmét.

90. A fentiekből következik, hogy a szakszervezet által a jelen indítványban körülírt feltételek mellett megindított sztrájk nem tartozik a légi fuvarozó „befolyásolási” körébe. Munkáltatóként a légi fuvarozó jogosult és felelős a munkavállalókkal való megállapodás megtárgyalására a szociális partnereket megillető kollektív szerződés-kötési autonómia keretében. Ezzel szemben nem állapítható meg a személyzet kollektív fellépéseiből eredő következményekért való kizárólagos felelőssége.

c) Közbenső következtetés

91. A tények vizsgálata alapján azt a következtetést vonom le, hogy a jelen ügyben teljesül az a két kritérium, amelyet a 261/2004 rendelet 5. cikkének az e rendelet (14) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülményként” történő minősítés céljából az ítélkezési gyakorlat dolgozott ki.

92. Következésképpen *közbenső következtetésként* meg kell állapítani, hogy a légi fuvarozó személyzete által, a szakszervezet felhívására a sztrájkhoz való joga gyakorlása keretében annak érdekében szervezett sztrájk, hogy kifejezze a munkafeltételek javítására vonatkozó követeléseit – amennyiben az említett sztrájk nem a vállalkozás előzetes döntésével, hanem a munkavállalók követeléseivel indul – a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmény” fogalmába tartozik.

d) A sztrájk „jogszerűségének” és az előzetes bejelentésnek a valamely körülmény „rendkívülinek” minősítése tekintetében fennálló relevanciájáról

93. Amint azt a jelen indítványban már jeleztem, az, hogy a sztrájk „jogszerű”, vagyis a szakszervezet a kollektív fellépést a nemzeti munkajogi szabályoknak megfelelően indította meg, bizonyos mértékben kihathat az ilyen helyzetben lévő munkáltató mozgásterére.⁷⁷ Ugyanez vonatkozik arra a kérdésre is, hogy a sztrájkot „előzetes bejelentést” követően hirdették-e meg, amely szempontot egyébként a nemzeti jog is szabályozza. E két szempont szorosan összefügg, következésképpen a légi utasok kártalanításhoz való jogosultságára vonatkozó kérdéssel kapcsolatos relevanciájukat együttesen kell megvizsgálni.

94. Először is hangsúlyozni szeretném, hogy ellentétben azzal, amit a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésében sugall, jogi szempontból nem tűnik megfelelőnek e tényezőknek a valamely körülmény „tényleges befolyásolási kör” – mint a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívülinek” minősítés vonatkozásában releváns kritérium – szempontjából történő elemzése. Megfelelőbbnek vélem e tényezőket azon „észszerű

⁷⁷ Lásd a jelen indítvány 64. és 86. pontját.

intézkedések” alapján vizsgálni, amelyeket a fuvarozónak meg kell tennie annak érdekében, hogy elkerülje a „rendkívüli körülmény” bekövetkezéséhez tipikusan kapcsolódó következményeket, azaz a járat törlését vagy jelentős késését.⁷⁸ Az alábbiakban bemutatott indokok közül több is amellett szól, hogy az említett tényezőket a jogi elemzés e szakaszában kell megvizsgálni.

95. Először is nem vitatott, hogy e tényezők kizárólag a nemzeti jog hatálya alá tartoznak. Másként fogalmazva: a nemzeti jog állapítja meg azokat a szabályozási követelményeket, amelyeknek a tagállamoknak meg kell felelniük, és végül azt, hogy egy sztrájk „jogszerű”-e, vagy sem. Egyetértek a Bíróságnak a Krüsemann ítélet indokolásából megismerhető azon véleményével, amely szerint az alkalmazandó nemzeti jog alapján jogszerű és jogellenes sztrájkok közötti különbségtétel annak meghatározása során, hogy e sztrájkokat „rendkívüli körülményeknek” kell-e minősíteni, azt eredményezné, hogy az utasok kártalanításhoz való joga minden egyes tagállam saját szociális jogától válna függővé, megsértve ezáltal a 261/2004 rendeletnek az (1) és (4) preambulumbekkezdésében foglalt céljait, amelyek az utasok magas szintű védelmének, valamint az Unió területén a légi fuvarozók harmonizált feltételek mellett folytatott tevékenységének biztosítására irányulnak⁷⁹. Következésképpen egy sztrájk esetleges „jogszerűségét” nem lehet a „rendkívüli körülménynek” minősítése kérdésben döntő szempontnak tekinteni.

96. Másodszor, a sztrájk „jogszerűsége” alapján történő különbségtétel megkérdőjelezné a jelen indítványban elvégzett azon elemzést alátámasztó megfontolásokat, amelyből kitűnik, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben leírt sztrájk a légi fuvarozó „tényleges befolyásolási körén” kívül esik, mivel eredete és későbbi alakulása nem kizárólag a munkáltató akaratától függ, hanem a munkavállalók szakszervezetének a szándékától is, amely szakszervezet – amint azt részletesen kifejtettem – önálló jogalanynak minősül, amelyre a munkáltató semmilyen befolyást nem gyakorol⁸⁰. Éppen ezen okok miatt nem zárható ki, hogy a szakszervezet esetleg úgy dönt, hogy sztrájkhoz folyamodik, függetlenül attól, hogy az ilyen megközelítés megfelel-e a nemzeti munkajogi szabályoknak, vagy sem. Ez különösen érvényes az előzetes bejelentésre vonatkozó kötelezettség teljesítésére. Meg kell jegyezni, hogy ilyen esetben a szakszervezet által indított kollektív fellépések esetleges jogellenessége csak azt a lehetőséget hagyja nyitva a munkáltató számára, hogy az illetékes bíróságoktól e fellépések abbahagyásának elrendelését kérje. Mivel azonban az ilyen eljárás időigényes, nem zárható ki annak kockázata, hogy bírósági határozatot csak azt követően hoznak, hogy a munkáltatót már jelentős gazdasági kár érte. E megfontolások véleményem szerint egyértelműen azt mutatják, hogy valamely sztrájk „jogszerűsége” önmagában nem minősül megfelelő kritériumnak egy esemény „rendkívüli” jellegének meghatározásához.

97. Harmadszor, úgy vélem, hogy az arra a kérdésre adandó válasz, hogy a munkavállalói szakszervezet felhívására szervezett sztrájk „rendkívüli körülménynek” minősül-e, olyan jelentőséggel bír a jogbiztonság szempontjából, amelyet nem lehet a véletlenre hagyni. Márpedig pontosan ez lenne a helyzet, ha minden egyes alkalommal meg kellene vizsgálni, hogy tiszteletben tartották-e a nemzeti jog azon követelményeit, amelyek a légitársaságok munkavállalói által tartott sztrájk megfelelő megszervezésének módjára vonatkoznak. Ennek következménye egy rendkívül mértékben eseti jellegű, sőt véletlenszerű megközelítés lenne, amely alig különbözne a jelenlegi bírósági gyakorlattól. Az ítélkezési gyakorlat előreláthatóságához kapcsolódó okokból, valamint abból a célból, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára világos és egyszerű értékelési szempontokat lehessen biztosítani, azt javaslom, hogy a Bíróság általános jelleggel ismerje el, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben ismertetetthez hasonló sztrájk „rendkívüli körülménynek” minősül, és hogy az alapügyet jellemző tényezők – például a többek között az előzetes bejelentés tiszteletben tartását előíró nemzeti munkajogi szabályoknak való megfelelés – kizárólag annak vizsgálatában játszhat szerepet, hogy a légi fuvarozó „észszerű intézkedéseket” tett-e.

⁷⁸ Lásd a jelen indítvány 108–111. pontját (a sztrájk jogszerűségéről) és 114–116. pontját (a sztrájk előtti bejelentés figyelembevételének szükségességéről).

⁷⁹ Krüsemann ítélet, 47. pont.

⁸⁰ Lásd a jelen indítvány 40. és 64. pontját.

98. A 261/2004 rendelet alkalmazása vonatkozásában az ilyen megközelítés azzal az előnnyel járna, hogy leegyszerűsíti az elemzést, és a nemzeti bíróság számára lehetővé teszi az adott ügy körülményeinek értékelését. Ezenkívül semmilyen hátrányt nem jelentene a légi utasok számára, mivel nem minden „rendkívüli körülmény” mentesítő tényező. A sztrájk ilyen minősítése ugyanis nem zárja ki eleve az érintett utasok kártalanításhoz való jogát, hanem inkább biztosítja annak lehetőségét, hogy figyelembe vegyenek több releváns szempontot, többek között a sztrájk jogszerűségét és az előzetes bejelentés tiszteletben tartását, és ily módon árnyaltabb következtetésre jussanak.

3. A valamennyi légi fuvarozó által megteendő „ésszerű intézkedések” meghatározásának alapjául szolgáló kritériumok

a) Az „ésszerű intézkedések” fogalma az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően

99. A fenti megfontolások alapján ezt követően meg kell állapítani, hogy melyek azok az ügynevezett „ésszerű” intézkedések, amelyeket a légi fuvarozónak az alapügyben szereplőhöz hasonló sztrájk következményeinek elkerülése érdekében meg kell tennie. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy relevánsak-e bizonyos ténybeli elemek, pontosabban az, hogy a sztrájkot a nemzeti jogban az előzetes bejelentés időpontjára vonatkozóan megállapított rendelkezés tiszteletben tartásával hirdették meg. Ennélfogva e tényezőket egyenként kell megvizsgálni a Bíróság ítélkezési gyakorlatában kialakított szempontok fényében.

100. Amint arra az előzetes megjegyzéseimben⁸¹ már rámutattam, ezen ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy „rendkívüli körülmény” bekövetkezése esetén a légi fuvarozó csak akkor mentesül a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében előírt kártalanítási kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a helyzethez igazított, valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést elfogadta annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez vezessen, azonban az nem követelhető meg, hogy az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokat hozzon⁸².

101. A Bíróság tehát az „ésszerű intézkedés” fogalmának rugalmas és esettől függő értelmét vette figyelembe, és a nemzeti bíróságra hagyta annak értékelését, hogy az adott ügy körülményei között úgy lehet-e tekinteni, hogy a légi fuvarozó megtette a helyzetnek megfelelő intézkedéseket⁸³, miközben rámutatott, hogy kizárólag azok az intézkedések vehetők figyelembe, amelyek ténylegesen rá hárulhatnak, kizárva a harmadik személyek hatáskörébe tartozó intézkedéseket.⁸⁴

102. Meg kell állapítanom, hogy e megközelítés rugalmas és esettől függő jellege ellenére a fent hivatkozott ítélkezési gyakorlat a fogyasztók védelme érdekében különösen szigorú mentességi feltételeket ír elő, amelyek arra kötelezik a légi fuvarozót, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel minden objektíve lehetséges lépést tegyen meg a légi járat törlésének vagy jelentős késésének elkerülése érdekében. Továbbá nem szabad megfedkezni arról, hogy a szállítási kötelezettség azt foglalja magában, hogy az utas a lehető leghamarabb megérkezzen a végső célállomásra, és nem csak a csatlakozás helyszínére⁸⁵. Ebből következően a légi fuvarozó nem hivatkozhat érvényesen arra, hogy „részben teljesítette” e kötelezettségét.

81 Lásd a jelen indítvány 35. pontját.

82 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 57. pont).

83 2019. június 26-i Moens ítélet (C-159/18, EU:C:2019:535, 27. pont); 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 30. pont).

84 2019. június 26-i Moens ítélet (C-159/18, EU:C:2019:535, 27. pont); 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 43. pont).

85 Lásd: 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106, 35. és 47. pont).

103. A fent említett kritériumokat szem előtt tartva kell meghatározni, hogy a jelen ügygel összefüggésben mit jelent minden „észszerű intézkedés” megtételének követelménye annak érdekében, hogy meg lehessen előzni légi járatoknak a légi fuvarozó személyzetének sztrájkja miatti törlését.

b) A nemzeti bíróság és az uniós bíróság közötti hatáskörmegosztásra vonatkozó megjegyzések

104. Mielőtt megvizsgálnám e szempontokat, emlékeztetnem kell arra, hogy a Bíróság szerepe az EUMSZ 267. cikkben bevezetett eljárásban az „észszerű intézkedések” fogalmának a pontosítására korlátozódik. A Bíróság feladata ugyanis, hogy megadja a kérdést előterjesztő bíróság számára azokat az értelmezési szempontokat és iránymutatásokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy ez utóbbi bíróság maga elvégezhesse a tények jogi értékelését, és a 261/2004 rendelet rendelkezéseit a kapott értelmezésnek megfelelően alkalmazhassa. A nemzeti bíróság és az uniós bíróság közötti hatáskörmegosztás tiszteletben tartása alapvető fontosságú a Szerződésekkel létrehozott bírósági rendszer megfelelő működésének biztosításához.⁸⁶

105. A kérdést előterjesztő bíróságnak – annak érdekében, hogy felhatalmazza a Bíróságot hatáskörének gyakorlására – aprólékosan össze kell gyűjtenie a tényeket, lehetővé téve ezáltal a Bíróság számára, hogy megértse az elé terjesztett ügy tétjét. Ebben az összefüggésben nem lehet alábecsülni azt a felelősséget, amelyet a kérdést előterjesztő bíróságnak kell viselnie a tényállás megállapítása tekintetében, mivel nem zárható ki, hogy olyan releváns szempontok állnak fenn, amelyeket figyelembe kell venni ezen előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés elemzése során, és amelyek a szükséges – például a légi fuvarozó rendelkezésére álló logisztikai, technikai és pénzügyi eszközökre vonatkozó – információk hiányában elkerülnek a Bíróság figyelmét. A Bíróság által a kérdést előterjesztő bíróságnak adandó iránymutatások pontossága nagymértékben függ az összegyűjtött információktól.

c) A kérdést előterjesztő bíróság számára adandó értelmezési szempontok

106. A következő értelmezési szempontok célja, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára megadja a szükséges iránymutatást a tényállás célzott és hatékony értékelése érdekében.

1) Az észszerű intézkedéseknek meg kell előzniük a járat törlését vagy jelentős késését

107. Először is meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében a légi fuvarozót terhelő észszerű intézkedéseknek arra kell irányulniuk, hogy megkíméljék az utasokat a „rendkívüli körülmény” tipikus, következésképpen előre látható következményeitől, vagyis a szóban forgó járat törlésétől vagy jelentős késésétől. Ennélfogva – figyelembe véve az elfogadott *közbenső következtetést*, amely szerint az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésben ismertetett sztrájk „rendkívüli körülménynek”⁸⁷ minősül – a kérdést előterjesztő bíróságnak nem kell feltétlenül megvizsgálnia, hogy magának a sztrájknak a bekövetkezését a légi fuvarozó elkerülhette volna-e. Ez a következtetés számomra logikusnak tűnik, mivel végeredményben a „rendkívüli körülmény” fogalmához szorosan hozzátartozik, hogy azt az érintett felek ne lássák előre.

⁸⁶ Lásd: a Transportes Aéreos Portugueses ügyre vonatkozó indítványom (C-74/19, EU:C:2020:135) 67. és 68. pontja.

⁸⁷ Lásd a jelen indítvány 92. pontját.

2) A légi fuvarozónak minden jogszerű lehetőséget ki kell használnia a saját és az utasok érdekeinek védelmére érdekében

108. Mindazonáltal egy árnyaltabb értékelés indokolt, ha bebizonyosodik, hogy a sztrájk azért *jogellenes*, mert nem tartja tiszteletben a nemzeti szociális és munkajog követelményeit. A sztrájk „jogszerűségének” a kérdést előterjesztő bíróság által felvetett szempontja ténylegesen bizonyos relevanciával bírhat, amikor azon „észszerű intézkedések” meghatározásáról van szó, amelyeket a légi fuvarozónak meg kell tennie.⁸⁸ Úgy vélem, hogy a légi fuvarozó felelősségének magában kell foglalnia azt a kötelezettséget, hogy kihasználja mindazokat a jogszerű lehetőségeket – ideértve a munkajogi jogviták eldöntésére hatáskörrel rendelkező bíróságok előtti keresetindítást is –, amelyek a saját, és közvetve az utasok érdekeinek védelmére rendelkezésére állnak. Az ilyen eljárás célja az, hogy a hatáskörrel rendelkező bíróságoktól a kollektív fellépések jogellenességének megállapítását és adott esetben e fellépések megszüntetését kérjék.⁸⁹

109. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a Charta 28. cikke csak „az uniós joggal, és a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlattal összhangban” védi a munkavállalók kollektív fellépéshez való jogát. E pontosítás célja az alapvető jog hatályának meghatározása. A Charta 28. cikke azonban önmagában nem szól olyan lényeges szempontokról, mint például azokról a feltételekről, amelyeknek egy jogszerű sztrájkhoz eleget kell tennie, ezek meghatározását az általa hivatkozott jogra bízta.⁹⁰ Ugyanígy kell értelmezni a Charta 52. cikkének (6) bekezdését, amely szerint „a nemzeti jogszabályokat és gyakorlatot az ebben a Chartában meghatározottak szerint teljes mértékben figyelembe kell venni”⁹¹.

110. Meg kell jegyezni, hogy az említett hatály alá tartozó területeken igen korlátozottak az Unió jogalkotási hatáskörei. Az EUMSZ 153. cikk (1) bekezdésének f) pontja ugyanis úgy rendelkezik, hogy a Parlament és a Tanács irányelvek útján minimumkövetelményeket állapíthat meg „a munkavállalók és munkaadók érdekeinek képviselete és kollektív védelmére”⁹² céljából. Mindazonáltal az EUMSZ 153. cikk (5) bekezdéséből kitűnik, hogy e rendelkezés nem alkalmazható „a díjazásra, az egyesülési jogra, a sztrájkjogra vagy a kizárás jogára”⁹³. Ebből következik, hogy az Unió nem rendelkezik olyan jogalkotási hatáskörrel, amely lehetővé tenné számára a sztrájkhoz való jog gyakorlására vonatkozó szabályok elfogadását.⁹⁴ Egyébként ez az oka annak, hogy egyes irányelvek – amelyek utalnak a kollektív tárgyalásokra és fellépésekre – nem szabályozzák ezeket az aspektusokat. Ennek ellenére nem zárható ki egyértelműen, hogy a Bíróság a jövőben ítélkezési gyakorlat útján a tagállamok közös alkotmányos hagyományai alapján meghatározza e jog lényegét.⁹⁵

111. Releváns uniós jogi rendelkezések hiányában a nemzeti jogot kell alkalmazni. A „nemzeti jogszabályokra és gyakorlatokra” való utalást úgy kell értelmezni, hogy az a nemzeti jog által meghatározott jogszerűségi feltételtől függ. Következésképpen megállapítható, hogy a munkavállalók nem hivatkozhatnak érvényesen a Charta 28. cikkében biztosított jogra, ha megsértik a kollektív fellépések igénybevételére irányadó szabályokat. Kétségtelen, hogy a légi fuvarozónak a Charta 16. cikkében védett vállalkozási szabadságát vita esetén alkalmazni kell. Ezzel együtt a légi fuvarozó

⁸⁸ Lásd a jelen indítvány 94. pontját.

⁸⁹ Lásd ebben az értelemben: Jarec, W., „Eindeutiges und Widersprüchliches im Urteil des EuGH in der RS Krüsemann ua/TUIfly”, *Ecolex*, 2019., 1. sz., 102. o.

⁹⁰ Lásd Krebber, S., *EUV/AEUV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar (Calliess/Ruffert)*, 4. Auflage, GRCh, 28. cikk, 2903. o., 3. pont.

⁹¹ Lásd ebben az értelemben: Barnard, C., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, 28. cikk, 792. o., 28.57. pont.

⁹² Kiemelés tőlem.

⁹³ Kiemelés tőlem.

⁹⁴ Lásd ebben az értelemben: Lembke, U., *Europäisches Unionsrecht Kommentar* (Hans von der Groeben/Jürgen Schwarze/Armin Hatje), 7. Aufl., 2015, Band 1, GRCh, 28. cikk, 682. o., 15. pont.

⁹⁵ Lásd e tekintetben Krebber, S., *EUV/AEUV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar (Calliess/Ruffert)*, 4. Auflage, GRCh, 28. cikk, 2903. o., 8. pont.

feladata, hogy jogait a rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségek igénybevételével érvényesítse. A tagállamoknak a maguk részéről elő kell írniuk azokat a jogorvoslati lehetőségeket, amelyek vita esetén szükségesek a szociális partnerek hatékony bírói jogvédelmének biztosításához, amint azt az EUSZ 19. cikk (1) bekezdésének második albekezdése és a Charta 47. cikke megköveteli.

3) A légi fuvarozónak időráhagyást kell előírnia az esetleges előre nem látható körülmények enyhítése céljából

112. Egyébiránt számításba kell venni azt, hogy minél hosszabb az az időszak, amely a rendkívüli körülménynek minősülő eseményt elválasztja az esemény által esetlegesen érintett légi járat indulási vagy érkezési időpontjától, annál nagyobb a légi fuvarozó mozgástere. Másképp megfogalmazva: ha elegendő idő áll a fuvarozó rendelkezésére, általában több megoldást is igénybe vehet az érintett utas átfoglalása érdekében, egészen a végső célállomásáig. E megoldások azonban nagyon korlátozottak, sőt szinte nem is léteznek, ha a légi fuvarozó időhiányban szenved⁹⁶. Ebből következően a légi fuvarozónak megfelelő időráhagyást kell előírnia az esetleges előre nem látható körülmények enyhítése céljából.

113. A Bíróság ugyanis az Eglitis és Ratnieks ítéletben⁹⁷ emlékeztetett arra, hogy az észszerűen eljáró légi fuvarozót az jellemzi, hogy kellő időben megtervezi az erőforrásait, hogy rendelkezzen bizonyos időráhagyással ahhoz, hogy más megoldásokat számításba vehessen. Az útvonalaknak a légi fuvarozó általi gondos és észszerű megtervezése tehát döntő fontosságú a járatok törlése és jelentős késése által az utasoknak okozott gondok és kényelmetlenségek megelőzése érdekében, összhangban a 261/2004 rendelet (12) preambulumbekkezdésében foglalt célkitűzéssel.

4) A légi fuvarozónak figyelembe kell vennie a szakszervezet által összehívott sztrájkot megelőző bejelentést

114. Az általam az előzőekben annak alátámasztására előadott érvek, hogy az esetleges váratlan események enyhítése érdekében megfelelő időráhagyást kell biztosítani, relevánsak az alapügy összefüggésében is, amelyben a sztrájkot a szakszervezet a nemzeti jogban az előzetes bejelentés időpontjára vonatkozóan megállapított rendelkezés tiszteletben tartásával hirdette meg.⁹⁸ Figyelemmel arra, hogy a Bíróság milyen jelentőséget tulajdonít az időráhagyás előírázásának, úgy vélem, hogy a légi fuvarozó részéről felelőtlenség lenne, ha e többletidőt nem használná arra, hogy a sztrájk által a tevékenységére gyakorolt hatás mérséklése érdekében valamennyi lehetőségét igénybe vegye. Ez különösen igaz az olyan helyzetre, mint amelyről az alapügyben szó van, amelyben a pilóták szövetségei 2019. április 2-án bejelentették, hogy 2019. április 26-tól sztrájkot hirdetnek. Ennélfogva a SAS-nak több hét – azaz a svéd jogszabályok által előírt minimális (legalább hét munkanapos) határidőnél hosszabb idő – állt rendelkezésére a szükséges intézkedések megtételére. Következésképpen azt kell válaszolni a kérdést előterjesztő bíróságnak, hogy a fuvarozó a tervezése során köteles figyelembe venni azt, hogy a sztrájkhoz való jog gyakorlását a nemzeti jogban az előzetes bejelentés időpontjára vonatkozóan megállapított rendelkezés tiszteletben tartásával hirdették meg.

115. A teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy bizonyos esetekben felmerülhet a kérdés, hogy alkalmazhatóak-e a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt mentességek. E rendelkezésből kitűnik, hogy egy járat törlése esetén az érintett utasoknak joguk van a 7. cikknek megfelelő kártalanításhoz, „kivéve, ha [...] tájékoztatták őket a járat törléséről” egy olyan időpontban, amely a menetrend szerinti indulási időpontnál két héttől legalább hét napig változó időtartammal

⁹⁶ Lásd e tekintetben: a Transportes Aéreos Portugueses ügyre vonatkozó 2020. február 27-i indítványom (C-74/19, EU:C:2020:135, 72. pont).

⁹⁷ 2011. május 12-i ítélet (C-294/10, EU:C:2011:303, 28. pont).

⁹⁸ Lásd a jelen indítvány 93. pontját.

korábbi. A szóban forgó helyzettől függően e követelmény esetlegesen az említett rendelkezések hatálya közötti átfedéshez vezethet, vagyis abban az esetben, ha a nemzeti jogszabály előírja, hogy a sztrájkot az előzetes bejelentés időpontjára vonatkozóan megállapított rendelkezés tiszteletben tartásával kell meghirdetni.

116. Mindazonáltal úgy vélem, hogy ez a lehetőség önmagában nem kérdőjelezheti meg a kártalanításhoz való jogot biztosító rendelkezések, vagyis a 261/2004 rendeletnek a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát képező 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazhatóságát. Ráadásul – mivel a SAS nem állítja, hogy az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában felsorolt mentességeket alkalmazta annak érdekében, hogy ne kelljen kártalanítást fizetnie az utasoknak – e problémakör álláspontom szerint tisztán hipotetikus, és ennél fogva a jelen ügy elemzése szempontjából tárgytalan.

5) A légi fuvarozónak a tevékenységei folytonosságának biztosítása érdekében meg kell szerveznie anyagi és személyi erőforrásait

117. A jelen indítványban⁹⁹ már kifejtettem, hogy a légi fuvarozó anyagi és emberi erőforrásokra támaszkodik a vállalkozás működésének biztosítása érdekében. A légi jármű műszaki hibája esetén fizetendő kártalanításhoz való jogra vonatkozó ítélkezési gyakorlat analógia útján történő alkalmazásával javaslom a légi fuvarozóra hárítani az alkalmazottak szervezéséért és a feladatok oly módon történő kijelöléséért való felelősséget, ami a zavaró események bekövetkezése ellenére biztosítja a tevékenységei folytonosságát. Ez a megközelítés megfelel a Bíróság ítélkezési gyakorlatának, amely kifejezetten megköveteli, hogy a légi fuvarozó „*valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket igénybe vevő intézkedést* hajtson végre annak elkerülése érdekében, hogy e körülmény az érintett légi járat törléséhez vagy annak jelentős késéséhez vezessen”¹⁰⁰. Ez természetesen a személyzet átszervezésére irányuló erőfeszítést követel meg. Így számomra logikusnak tűnik megkövetelni, hogy éppúgy, ahogyan a légi fuvarozó köteles gondoskodni arról, hogy elegendő személyzet álljon rendelkezésre az éves szabadsághoz és a betegszabadsághoz kapcsolódó távollétek pótlására,¹⁰¹ a légi fuvarozónak a lehetőségekhez mérten megfelelő személyzettel kell rendelkeznie a sztrájkoló kollégák feladatainak ellátására, amennyiben szükséges.

118. E tekintetben fontos megjegyezni, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésben arra való hivatkozás, hogy a sztrájk „*valamely légi fuvarozó alkalmazásában álló pilótákra*” vonatkozik, valamint arra a körülményre, hogy a sztrájk „*a nemzeti joggal összhangban*” jogszerűen indult, két olyan szempontot vet fel, amelyek jelentősen korlátozhatják a munkáltató mozgásterét a személyzet átszervezésére irányuló intézkedések kidolgozása során, és amelyeket a kérdést előterjesztő bíróságnak figyelembe kell vennie a tények értékelése során. Ténybeli és szabályozási jellegű korlátokról van szó.

119. A *ténybeli* korlátokat illetően meg kell jegyezni, hogy a pilóták központi szerepet töltenek be a légi utasszállítás területén, mivel az magas szintű felelősségvállalást és a repülőgép működéséhez kapcsolódó műszaki tényezők tökéletes ismeretét követeli meg. Ez az oka annak, hogy a pilóták speciális és átfogó képzésen vesznek részt, amelyet időszakonként további oktatás követ. A kérdést előterjesztő bíróság tehát helyesen véli úgy, hogy a pilóták „*a repüléshez nélkülözhetetlenek*”. Tekintettel arra, hogy a pilóták nem helyettesíthetők megfelelően a személyzet eltérő feladatokat ellátó egyéb tagjaival, számomra észszerűnek tűnik annak a légi fuvarozótól való megkövetelése, hogy amennyire lehetséges, biztosítsa a *működés folyamatosságát*. Ennél fogva a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak értékelése, hogy a jelen ügyben biztosított volt-e a működési folyamatossága, és ha igen, milyen mértékben.

⁹⁹ Lásd a jelen indítvány 51. pontját.

¹⁰⁰ 2019. április 4-i Germanwings ítélet (C-501/17, EU:C:2019:288, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Kiemelés tőlem.

¹⁰¹ Lásd ebben az értelemben: Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz wilden Streiks des Flugpersonals”, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018., 461. o., amely szerint a légi fuvarozótól elvárható, hogy kellő személyzettel rendelkezzen a tevékenységeinek ellátásához.

120. *Szabályozási* szempontból meg kell jegyezni, hogy az elemzés szempontjából releváns lehet az a körülmény, hogy a nemzeti szabályozás megtiltja a vállalkozásnak, hogy személyzetet vegyen fel a sztrájkban részt vevők helyettesítésére. Emlékeztetnem kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlat nem minősíti „észszerűnek” azokat az intézkedéseket, amelyek „a vállalkozás kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokkal járnának”, ami alatt minden bizonnyal a személyi, műszaki és gazdasági szempontból elviselhető intézkedésekre utal. Még ha a Bíróság még nem is foglalt kifejezetten állást abban a kérdésben, hogy ez a fogalom magában foglalja-e a jogszerűen elfogadható intézkedéseket is, nem kételkedem abban, hogy erre igenlő választ kell adni. Az uniós jog nem követelheti meg a fuvarozótól, hogy szándékosan megsértse a nemzeti jogot, annál is kevésbé, mivel – amint arra már rámutattam – a Charta 28. cikke biztosítja a munkavállalók számára a „a nemzeti jogszabályoknak és gyakorlatnak megfelelő” kollektív fellépéshez való jogot. Ennélfogva, amennyiben ez a rendelkezés a nemzeti jogra utal, és ez utóbbi a *munkáltató jogkörének korlátait rögzítve* meghatározza a *sztrájkhoz való jog terjedelmét*,¹⁰² a munkáltató köteles e korlátokat tiszteletben tartani.

121. Ebből következik, hogy különös jelentőséggel bír az a körülmény, hogy a nemzeti jog adott esetben megtiltja a személyzetnek a sztrájkban részt vevő személyek helyettesítése céljából történő felvételét, és ezért azt figyelembe kell venni azon „észszerű intézkedések” értékelése során, amelyeket a légi fuvarozónak esetlegesen meg kellett volna hoznia.

6) *A fuvarozónak elő kell segítenie a sztrájkkal nem érintett egyéb légitársaságok légi járataihoz való hozzáférést*

122. A légi fuvarozó utasokkal szembeni felelőssége nem szűnik meg egy sztrájk bekövetkezésekor. Épp ellenkezőleg: köteles megkönnyíteni az utasok számára a sztrájkkal nem érintett egyéb társaságok légi járataihoz való hozzáférést, amely tárgyban a Transportes Aéreos Portugueses ítélet¹⁰³ fontos információkat nyújt. Emlékeztetnem kell, hogy a Bíróság rámutatott arra, hogy „rendkívüli körülmény felmerülése esetén az a légi fuvarozó, aki mentesülni kíván az utasoknak [...] nyújtandó kártalanítás kötelezettsége alól, *főszabály szerint nem szorítkozhat arra, hogy az érintett utasoknak az általa üzemeltetett legközelebbi légi járatra ajánl fel átfoglalást*, amely végső célállomásukra az eredeti érkezési naphoz képest egy nappal később érkezik”¹⁰⁴.

123. A Bíróság az említett ítéletben úgy ítélte meg, hogy „az e légi fuvarozótól ahhoz megkövetelt gondosság [...], hogy mentesülhessen kártalanítási kötelezettsége alól, feltételezi, hogy igénybe vesz a rendelkezésére álló minden eszközt az észszerű, kielégítő és lehető legkorábbi átfoglalás érdekében, ideértve a más, *közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló, esetlegesen ugyanazon vagy másik légi szövetségbe tartozó légi társaságok által üzemeltetett, olyan járatok keresését*, amelyek kisebb késéssel érkeznék célba, mint az érintett légi fuvarozó következő járata”¹⁰⁵.

124. A Bíróság szerint „[a]z említett légi fuvarozót tehát csak akkor lehet úgy tekinteni, hogy az általa üzemeltetett következő járatra való átfoglalás szóban forgó utasnak való biztosításával igénybe vett a rendelkezésére álló minden intézkedést, ha nincs egyetlen szabad hely sem valamely másik közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló járaton, amellyel az érintett utas végső célállomását kisebb késéssel érhetné el, mint az érintett légi fuvarozó következő járatával, vagy ha ezen átfoglalás megvalósítása e légi fuvarozó számára az adott időpontban a vállalkozásának kapacitását tekintve elviselhetetlen áldozatokkal járna”¹⁰⁶.

¹⁰² Lásd a jelen indítvány 111. pontját.

¹⁰³ 2020. június 11-i ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460).

¹⁰⁴ 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 58. pont). Kiemelés tőlem.

¹⁰⁵ 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 59. pont). Kiemelés tőlem.

¹⁰⁶ 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 60. pont).

125. Az említett ítéletből következik, hogy a fuvarozó főszabály szerint köteles előirányozni azt a lehetőséget is, hogy átfoglalást biztosít a más légi fuvarozók által üzemeltetett közvetlen vagy közvetett járatokra, feltéve hogy az ilyen átfoglalás megvalósítása vállalkozása kapacitásaira tekintettel nem minősül e légi fuvarozó számára „elviselhetetlen áldozatnak”, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell értékelnie.

4. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó válasz

126. Mindezen tényezőkre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül a valamely légi fuvarozó alkalmazásában álló és repüléshez nélkülözhetetlen pilótáknak az alapügyben szereplőhöz hasonló terjedelmű sztrájkja,¹⁰⁷ ha azt a munkavállalói szervezetek előzetesen bejelentették és kollektív fellépésként a nemzeti jognak megfelelően jogszerűen kezdték meg abból a célból, hogy a szakszervezetek követeléseinek teljesítése érdekében a légi fuvarozót béremelésre, juttatások biztosítására vagy a munkafeltételek módosítására késztessek.

127. Olyan körülmények között, mint amelyekről az alapügyben szó van, a légi fuvarozó köteles a légi járat törlésének vagy jelentős késésének elkerülésére irányuló észszerű intézkedéseket tenni. Különösen ki kell használnia minden jogi lehetőséget annak érdekében, hogy megvédje a saját és az utasok érdekeit, megfelelő időráhagyást kell előirányoznia az esetleges előre nem látható körülmények enyhítése érdekében, figyelembe kell vennie a szakszervezet által összehívott sztrájkot megelőző bejelentést, meg kell szerveznie az anyagi és személyi erőforrásait a tevékenységek folytonosságának biztosítása és a sztrájk által nem érintett más légitársaságok járataihoz való hozzáférés elősegítése érdekében.

C. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről

128. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kéri a Bíróságtól, hogy azon kérdés értékelése céljából, hogy valamely sztrájk a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül-e, pontosítsa, hogy adott esetben milyen jelentőséget kell tulajdonítani a munkavállalói szervezetek követeléseinek észszerű jellegének, és különösen annak, hogy a követelt béremelés jelentősen meghaladja a szóban forgó nemzeti munkaerőpiacokon általában érvényesülő béremelések mértékét.

129. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre általam javasolt válaszra tekintettel úgy vélem, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdést már nem szükséges megvizsgálni. Ennélfogva a következő észrevételeket csak a teljesség és az egyértelműség érdekében említem.

130. Kiindulásként jelezném, hogy teljes mértékben egyetértek az alapeljárás felei által kifejtett állásponttal, amely szerint nem a Bíróság feladata érdemben megvizsgálni azt a kérdést, hogy egy követelés „észszerű-e”, vagy sem. Félő, hogy amennyiben a Bíróságnak vagy a 261/2004 rendelet alkalmazásával kapcsolatos jogvitában eljáró nemzeti bíróságnak értékelnie kellene a szociális partnerek álláspontjait, fennállna a veszélye annak, hogy a beavatkoznak a tárgyalásaikba, ami megkérdőjelezné a kollektív szerződés-kötési autonómia elvét. Márpedig, amint azt a jelen indítványban kifejtettem, ez az autonómia magában foglalja, hogy a szociális partnerek feladata, hogy az állam vagy az intézmények beavatkozása nélkül szabadon megtárgyalják és rögzítsék a munkabérek és a munkafeltételeket. A teljesség kedvéért felhívom a figyelmet arra, hogy a Bíróság semmiképpen nem rendelkezik elegendő információval ahhoz, hogy e kérdéssel tájékozott döntést tudjon hozni.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Lásd a jelen indítvány 54. pontját.

¹⁰⁸ Lásd a jelen indítvány 68. pontját.

131. Következésképpen azt javaslom, hogy a Bíróság ne válaszoljon erre az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre. A Bíróság így elkerüli, hogy valamelyik fél javára állást foglaljon, amivel fennállna a kockázata annak, hogy megkérdőjeleződik a szociális partnereknek a kollektív tárgyalásokra vonatkozó autonómiája.

D. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésről

132. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés a „rendkívüli körülmény” 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett fogalmának értékelése céljából annak meghatározására irányul, hogy adott esetben mekkora jelentőséget kell tulajdonítani annak, hogy a légi fuvarozó a sztrájk elkerülése érdekében elfogadja a munkaügyi jogvitákban közvetítésért felelős nemzeti szervtől származó egyezségi javaslatot, míg a munkavállalói szervezetek elutasítják azt.

133. Figyelemmel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre javasolt válaszra, nem látom szükségesnek az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés vizsgálatát. Mindazonáltal elemzésem keretében a teljesség és az egyértelműség érdekében foglalkozom e kérdéssel.

134. E tekintetben először is meg kell jegyeznem, hogy nem szabad túlértékelni a különböző vitarendezési mechanizmusok, köztük a közvetítés hasznosságát. E mechanizmusok megfelelő eszközöket képeznek, amelyek lehetővé teszik a szociális partnerek számára, hogy olyan megállapodást találjanak, amely figyelembe veszi az érdekeiket.¹⁰⁹ Véleményem szerint aligha kétséges, hogy a közvetítés igénybevétele elsősorban jó szándékként kell értelmezni, ami egy hosszútávú kompromisszum elérésére irányuló kötelezettségvállalásra utal.

135. Ennek pontosítása alapján úgy vélem, hogy mivel az uniós jogrend kifejezetten elismeri a szociális partnerek azon jogát, hogy a nézeteltéréseiket szabadon, tárgyalások útján és egyenlő alapon¹¹⁰ oldják meg, következtlen lenne azt megkövetelni, hogy meghatározott vitarendezési mechanizmust vegyenek igénybe. Ez inkább az e partnereket a megállapodás megkötésének megfelelő módjára vonatkozó döntéssel, valamint egy egyezségi javaslatnak az érdekeik függvényében történő elfogadásával (vagy elutasításával) kapcsolatosan megillető autonómia körébe tartozik. Ennélfogva nem róható fel nekik, hogy ezeket az érdekeket a számukra leginkább megfelelő módon érvényesítik.

136. Éppen ez a széles mérlegelési mozgástér az, amely más tényezők mellett megmagyarázza, hogy e sztrájk miért minősül olyan eseménynek, amely kívül esik az egyenként vizsgált szociális partnerek „tényleges befolyásolási körén”, amint az a „rendkívüli körülmény” fogalmába tartozó kritériumok vizsgálata keretében már kifejtettem.¹¹¹ Mivel a szociális partnerek továbbra is elutasíthatják a megállapodásra irányuló javaslatot (és adott esetben ellenjavaslatot terjeszthetnek elő), ésszerűen nem állítható, hogy a sztrájk – mint egy alapvető nézeteltérés kifejeződése – a légi fuvarozó számára „befolyásolható” eseménynek minősül.

109 García, A., Romero Pender, E., Medina, F. és Euwema, M., „Mediation in Collective Labor Conflicts”, *Industrial Relations & Conflict Management*, 2019., 5. és 10. o., kifejti, hogy a kollektív munkajogi viták elkerülhetetlenül részét képezik a társadalmi életnek. Az alkalmazottak, az igazgatóság és a tulajdonos – részvényesek vagy köztisztviselők – érdekei és jogai közötti feszültségek könnyen romboló szinteket érhetnek el. Ezért a társaságok jogi kereteket dolgoznak ki e viták rendezésére. A viták rendezésének egyik eszköze a közvetítés, amely úgy határozható meg, hogy harmadik személyek segítséget nyújtanak a feleknek a vita kifejlődésének megelőzésében, a megszüntetésében és a tárgyalásos megoldás megtalálásában.

110 Lásd a jelen indítvány 71. pontját.

111 Lásd a jelen indítvány 90. pontját.

137. Egyébiránt ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy bizonyos hasonlóság áll fenn az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés tárgyával, mivel a szóban forgó kérdés nyilvánvalóan arra irányul, hogy a Bíróságnak lényegében a felek tárgyalási álláspontjának „észszerű” jellegéről kell döntenie. Márpedig az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés vizsgálata keretében már kifejtett okokból a Bíróságnak tartózkodnia kellene attól, hogy valamelyik fél javára állást foglaljon.

138. Abban az esetben, ha a Bíróság mégis úgy döntene, hogy választ ad erre az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre, szeretném fenntartásaimat kifejezni egy olyan esetleges megközelítéssel kapcsolatban, amely arra hívja fel a kérdést előterjesztő bíróságot, hogy *a szociális partnereknek a sztrájk előtt és annak során tanúsított hozzáállásához vagy magatartásához kapcsolódó kritériumokat alkalmazzon*.¹¹² Úgy vélem, hogy a kritériumok e típusa inkább *további bizonytalansági tényezővé* válhat a bírósági gyakorlat szempontjából, mivel ezek a kritériumok utat nyithatnának olyan kazuisztikának, amelynek alakulását nehéz előre látni. Mivel ugyanis a szociális partnerek hozzáállása vagy magatartása az adott esettől függően jelentősen eltérhet, tartani kell attól, hogy egy adott jogvita kimenetele előre nem láthatóvá válik.

139. Egyébként attól tartok, hogy abban az esetben, ha e kritériumokat a Bíróság relevánsnak tekinti, a jelen ügyben szereplőhöz hasonló jogvitában eljáró polgári bíróság elkerülhetetlenül olyan *kényes munkajogi kérdésekkel* szembesül, amelyek kívül esnek a hatáskörén. Ezzel együtt, ha a jogvitát nemzeti munkajogi bíróság elé kellene terjeszteni, fennállna a veszélye annak, hogy e bíróság az ügy körülményeit a polgári bíróságtól eltérő módon állapítja meg. Márpedig mindez éppen ellentétes lenne a Bíróság által elérni kívánt céllal, vagyis a jogbiztonság előmozdítására alkalmas *objektív kritériumok meghatározásával* és az eltérő bírósági határozatok megakadályozásával.¹¹³ Mivel a jelen ügy kizárólag a 261/2004 rendelet értelmezésére vonatkozik, érdemes elkerülni a külön jogterületre, azaz a munkajogra vonatkozó megfontolások ezen ügyben való alkalmazását.

140. A fenti észrevételek annál is inkább relevánsak, mivel a 261/2004 rendelet mint uniós jogi aktus *önálló értelmezést* követel meg annak érdekében, hogy *egységes alkalmazása* valamennyi tagállamban biztosítva legyen. Tekintettel először is arra, hogy a munkajoggal kapcsolatos és a jelen ügyben felvetett több szempont a nemzeti jogalkotó hatáskörébe tartozik,¹¹⁴ amely ennél fogva jelentősen eltérő lehet a tagállamok között, másodszor pedig arra, hogy e rendelet alkalmazandó rendelkezései nem tartalmaznak semmilyen utalást a nemzeti jogra, nem látom, hogy ezeket a szempontokat miért kellene a „rendkívüli körülmények” fogalma értelmezésének kritériumaként alkalmazni.

141. A fent kifejtett okok miatt azt javaslom, hogy a Bíróság ne válaszoljon az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésre.

VI. Végkövetkeztetés

142. A fenti megfontolások fényében azt javaslom, hogy a Bíróság a következő választ adja az Attunda tingsrátt (attundai körzeti bíróság, Svédország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre:

- 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 szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül a valamely légi fuvarozó alkalmazásában álló és repüléshez

¹¹² Olyan kritériumok, mint a szociális partnerek közötti „párbeszéd konstruktív jellege és nyitottsága”, vagy „a közvetítő igénybevételeének elfogadása”.

¹¹³ Lásd a jelen indítvány 32. pontját.

¹¹⁴ Lásd a jelen indítvány 93. pontját.

nélkülözhetetlen pilótáknak az alapügyben szereplőhöz hasonló terjedelmű sztrájkja, ha azt a munkavállalói szervezetek előzetesen bejelentették és kollektív fellépésként a nemzeti jognak megfelelően jogszerűen kezdték meg abból a célból, hogy a szakszervezetek követeléseinek teljesítése érdekében a légi fuvarozót béremelésre, juttatások biztosítására vagy a munkafeltételek módosítására késztessek.

- Olyan körülmények között, mint amelyekről az alapügyben szó van, a légi fuvarozó köteles a légi járat törlésének vagy jelentős késésének elkerülésére irányuló észszerű intézkedéseket tenni. Különösen ki kell használnia minden jogi lehetőséget annak érdekében, hogy megvédje a saját és az utasok érdekeit, megfelelő időráhagyást kell előirányoznia az esetleges előre nem látható körülmények enyhítése érdekében, figyelembe kell vennie a szakszervezet által összehívott sztrájkot megelőző bejelentést, meg kell szerveznie az anyagi és személyi erőforrásait a tevékenységek folytonosságának biztosítása és a sztrájk által nem érintett más légitársaságok járataihoz való hozzáférés elősegítése érdekében.