

Frauke Adrians

# Hegedűk az égen

**A zenészek szeretnék, ha repülőútjaik során fair elbánásban lenne részük, és hangszereiket is nyugodtan magukkal vihetnék.**

**A poggyásztérben, külön ülésen vagy sehogy sem? A hangszerek repülőgépen történő szállítása az EU-n belül még mindig a repülő-társaságok egyéni döntésére van bízva, ám a Zenészek Nemzetközi Szövetsége (FIM) által kezdeményezett internetes petíció ismét napirendre emelte a kérdést.**

Van, amikor csak a humor segít. Miután David Carroll countrynékes gitárja a kanadai Halifaxból a Nebraska állambeli Omahába történő repülőút során eltörött, és az amerikai United Airlines légitársaság panaszai egy részét visszautasította, másik részét pedig még tudomásul sem vette, Carroll és „Sons of Maxwell” nevű zenekara zenés videóval vette fel ellene a harcot, amelynek címe „United Breaks Guitars”. A satirikus videoklip sok humorral és kissé túlzóan adja elő a történeteket: a poggyászközpontok boldogan dobálják a futószalagon érkező gitártöredékeket (egy ilyen jelenetnek Carroll saját szemével is tanúja volt a chicagói O’Hare reptéren), a stewardessek úgy tesznek, mint aki semmit nem vesz észre, és a United Airlines chicagói irodájában az ügyintéző hátráltatja a kártérítési követelések ügyintézését.

Carroll kálváriája hosszabb és borzalmasabb volt, mint ami a videóban látható. Háromnegyed éven keresztül számtalanszor hívta a United Airlines ügyfélszolgálatát az Egyesült Államokban, Kanadában és Indiában, rengeteg e-mailt írt, és folyamatosan akadályokba ütközött. Amikor a légitársaság elutasította azt az ötletét, hogy legalább repülőjegy-utalvány formájában térítsék meg számára az 1200 euró összegű gitárjavítási költségeket, jelezte nekik, hogy írni fog és az interneten közzé fog tenni ingyen letöltésre három dalt a légitársaság üzleti módszereiről. Az első, a „United Breaks Guitars” című videoklip elsöprő sikert hozott. A cikk megírásáig több mint 15,7 millióan nézték meg, és a következő két videóra is több millióan voltak kíváncsiak. A www.sentium.com marketingplatform valóságos közönségkatasztrófának nevezte a United Airlinest. Csak mert nem akart kifizetni 1200 dollárt, több milliós potenciális ügyfelére tett rossz benyomást.

A vállalat végül belátta, hogy hibázott, és kártérítést ajánlott fel David Carrollnak,

aki azonban visszautasította, és egy közhasznú szervezetnek ajánlotta fel a pénzszeget. Ily módon a „Thelonious Monk Institute Of Jazz” 3 ezer dolláros adományhoz jutott. A gitárt gyártó Taylor vállalat, amely láthatóan sokkal jobban ért az arculatépítéshez, mint a United Airlines, új hangszert ajándékozott Carrollnak.

Az ember azt hihetné, hogy a többi légitársaság képes tanulni a fenti történetből. Azonban a brit író és zenekritikus Norman Lebrecht által létrehozott www.slippedisc.com kulturális platformon megosztott vélemények egyértelműen azt támasztják alá, hogy az utazó zenészeket és hangszereiket néhányan még mindig rendkívül barátságatlanul kezelik. „Ne utazz az Air Berlinnel! Komolyan gyűlölik a hegedűket” – figyelmeztet az egyik február végi bejegyzés. Pedig egy ideig úgy tűnt, a német légitársaság nagyvonalúbban kezeli a hangszerszállítás kérdését. Fiona Stevens és Daniel Deuter hegedűművészek február elején például egymástól függetlenül kézipoggyászként felvihették magukkal a repülőre hangszereiket. Időközben azonban az Air Berlin is láthatóan visszatért a régi merev hozzáálláshoz – kivéve, ha a hangszer kisebb, mint a kézipoggyász maximális mérete (55×40×23 cm). Aki ennél nagyobb hangszert kíván felvinni az utastérbe (csak egy hegedűtok bő 80 cm), annak külön helyjegyet kell váltania, mint ahogy az például a csellók esetében megszokott. Alternatívát jelentene, ha a hegedűt légi áruként szállított csomagként tekintenék, erre azonban a sérülésveszély, illetve a csomagterben fellépő szélsőséges hőhatás és légnyomás miatt minden bizonnyal egy zenész sem vállalkozik szívesen. Kivéve persze, ha a legjobb szándék ellenére sincs más megoldás, mert a hangszer túl nagy ahhoz, hogy felvigyék az utastérbe.

Az európai és a világ többi részén működő légitársaságok teljesen eltérő szabályozáso-

kat alkalmaznak arra vonatkozóan, hogy a zenészek – ingyenes – kézipoggyászként felvihetik-e magukkal hangszerüket a repülőgépre. Európában az egységes szabályozás hiánya nagymértékben visszavezethető az EU döntéshozási folyamatára. 2014. február elején az Európai Parlament képviselői elsöprő többséggel, 41 ellenszavazat és 48 tartózkodás mellett 580 igen szavazattal voksoltak amellett, hogy az Unió egész területén egyszerűbb legyen a hangszerek utastérbe történő felvitele. A határozat azóta is az Európa Tanács jóváhagyására vár. Felmerült ugyanis, hogy a légi fuvarozók az utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló csomagból töröljék éppen azt a részt (6c cikk), amely a hangszerek fedélzeten történő könnyebb szállítását szabályozza. Az indok: „minden légi fuvarozónak lehetővé kellene tenni, hogy saját alapelveket határozzon meg ez ügyben”. Ennek pedig a zenészek fizetik meg az árát, akik egyszer magukkal vihetik hangszerüket, máskor meg nem, vagy csak több száz eurós felár ellenében. Az ember ezek láttán pedig úgy érzi, az európai légterben önkényesség alapelve uralkodik.

A franciaországi székhelyű Zenészek Nemzetközi Szövetsége (FIM) 2016 februárjában petíciót indított a Change.org-nál, és követeli „a hangszerekkel repülőn utazó zenészekkel szembeni fair bánásmódot”. A FIM-nek nemcsak az a célja, hogy elérje a munkaeszközök ingyenes szállítását, hanem hogy felhívja a figyelmet azokra a kirívó esetekre is, amikor a zenészek külön foglalt helyjegy ellenére sem vihették fel magukkal a repülőre értékes hangszereiket. Ez történt 2012 nyarán Paul Katz amerikai csellistával, aki Calgaryból utazott Los Angelesbe, és majdnem idegösszeomlást kapott, miután az 1669-es Guarneri-csellóját kénytelen volt a poggyásztérbe leadni. Mint számos korábbi repülőútja során, most is külön jegyet vett hangszerének, azonban a kanadai WestJet társaság megtiltotta neki, hogy felvigye a gépre a csellót. Az indoklás szerint az ülőhelyek és biztonsági övek kizárólag emberekre vannak méretezve. Katz két lehetőség közül választhatott, vagy elhagyja a repülőt, vagy megengedi, hogy 45 éve használt csellóját a csomagterben szállítsák. A

hangszer végül sérülésmentesen megérkezett, de a történet rosszabbul is végződhetett volna.

A FIM petíciója kapcsán, amelyhez többek között a Német Zenekarok Egyesülete és a Német Hangverseny-igazgatóságok Szövetsége (VDKD) is csatlakozott, a zenészek beszámoltak a különböző légitársaságoknál szerzett rossz tapasztalataikról. „A brácsám befér a poggyásztartóba, mégis külön jegyet kellett váltanom.” – „Felvihettem a gitáromat, de más kézipoggyászt nem, még egy kis kizárólag sem.” – „Az EasyJet személyzete becsekkoláskor kötelezett, hogy külön helyjegyet vásároljak, mert a hangszerem egy alumíniumbőröndben van. A textilbevonatú kofferrel utazó kollégámnak nem volt ilyen problémája.” – „Az Alitaliánál kétszeres áron pluszjegyet kellett váltanom a gembámért.” – „Az Alitalia három helyjegy megváltására kötelezett a csellóm szállításához, pedig minden további nélkül elért volna egy helyen is.”

A [www.slippedisc.com](http://www.slippedisc.com) platformon Mike Block csellista arról számol be, hogy a légi áruként feladott hangszere komolyan megsérült a Southwest Airlines egyik járatán: letörött a nyaka, a fedlapon pedig négy nagy repedés keletkezett. Kollégái megrökönyödéssel reagáltak: hogyan adhatta a poggyásztérbe a hangszert? „Légy igazi csellista, és vegyél helyjegyet a csellódnak”

– állt az egyik hozzászólásban. Azonban egyrészt Paul Katz esete azt bizonyítja, hogy ez sem mindig megoldás, másrészt sok zenész van, aki nem engedheti meg magának ezeket a többletköltségeket. Ezért vannak, akik eleve lemondanak a repülőútról és ezzel a külföldi fellépésekről. A FIM petíciója éppen ezért egyenlőségre is törekszik: minden zenésznek – nemcsak a nagy jövedelműeknek – joga kellene legyen ahhoz, hogy hangszerét biztonságosan magával vigye. „Ne a légitársaságok döntsék el, hogy játszhatunk-e külföldön vagy sem” – mondja Katie Melua popénekesnő, aki arcával és hangjával is támogatja a kampányt:

A FIM igyekszik a zenésztársadalmon kívül is, különösen az Európa Tanácsnál megértő fülekre lenni, hogy felismerjék a zenészek és hangszereik közötti különleges kapcsolatot, hiszen a hangszerek nem pótolhatók a fellépés helyszínén kölcsönzött más hangszerekkel. Emellett azt ajánlja az EU-nak, hogy vegyen példát az egyesült államokbeli rendelkezésekről. A 2014-ben meghozott és minden államra érvényes szabályozás azt rögzíti, ami valójában teljesen magától értetődő: a hegedűk, brácsák és hasonló méretű hangszerek felár nélkül szállíthatók a kézi-

## UTAZÁS REPÜLŐN, HANGSZEREKKEL

### LÉGITÁRSASÁGOK HANGSZEREK SZÁLLÍTÁSÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYZATAINAK ELEMZÉSE

Az elemzés közel 20 légitársaság kézipoggyászként szállítható hangszerekre vonatkozó szabályzatát taglalja, ezzel a témában a 2012 óta megjelent hasonló felmérések közül ez a leg részletesebb, és egyben az első olyan, amelyben már két nagy amerikai légitársaság is szerepel.

Bár léteznek bizonyos nemzetközi egyezmények, amelyek a poggyász elvesztése vagy sérülése esetén alkalmazandó szabályokat határozzák meg, a hangszerekre vonatkozó előírások inkább az Egyesült Államokban nyújtanak nagyobb jogbiztonságot. Az ott jelenleg érvényes szabályozás szerint az adott feltételeknek megfelelő hangszerek az USA légitársaságai a kereskedelmi járataikon kötelesek kézipoggyászként vagy feladott poggyászként szállítani. Az amerikai közlekedési minisztérium a <http://www.dot.gov/airconsumer/air-travel-musical-instruments> honlapon hasznos tippeket és információkat közöl a hangszerek légi útra való előkészítésével kapcsolatban.

Bár az Európai Unióban hasonló szabályozással védik az utasok jogait, azonban a tagállamok mindezekig nem tettek hathatós lépéseket az átláthatóság, a jogbiztonság és az egyértelmű szabályozás érdekében. Az elemzés rámutat, hogy a légitársaságok szabályzatai jelentősen eltérnek egymástól, hiányzik egy általános és egységes szabályrendszer, amely így bizonytalanságot eredményez a hangszerrel utazó zenészek és zenekarok körében.

A dokumentum 17 európai és 2 amerikai légitársaság szabályzatait veti össze, ezek: Airberlin, Airfrance, Alitalia, American Airlines, British Airways, Brussels Airlines, Czech Airlines, Easyjet, Finnair, Iberia, KLM, LOT, Lufthansa, Ryanair, SAS, Swiss Airlines, TAP, United Airlines és Wizzair. Az összehasonlíthatóság érdekében minden légitársaságnál kizárólag a turista osztályra vonatkozó előírásokat vették alapul, az európai légitársaságoknál pedig csupán az Európán belüli célállomással közlekedő járatok feltételeit vizsgálták meg. Az összehasonlító táblázat öt kategória alapján ismerteti az egyes légitársaságok szabályzatainak a hangszerek szállítása szempontjából releváns előírásait, ezek: kézipoggyászok, raktérben szállított poggyász, túlsúlyos vagy extra poggyász, extra ülés és hangszertok. Az összehasonlításból is nyilvánvaló, hogy a fenti öt kategóriában nincs általános és közös álláspont a hangszerekre vonatkozóan. A korábbiakhoz képest azonban két területen javulás tapasztalható: egyes légitársaságok már felár nélkül felengednek egy második kisebb kézipoggyászt is a gépre (pl. kézi táskák, laptop táskák), valamint a légitársaságok honlapjain a korábbinál már könnyebben elérhetőek és részletesebbek a hangszerekre vonatkozó információk.

Az elemzésben szereplő légitársaságok többsége – az EasyJet, a Ryanair és a Wizzair kivételével – tagja a három nagy légiszövetség, azaz a Oneworld, a SkyTeam vagy a Star Alliance valamelyikének. Az írás azonban rámutat, hogy a légiszövetségeken belül is hiányzik az egységes szabályozás, sőt mindegyik szövetség honlapja külön felhívja a légiutasok figyelmét arra, hogy az utazás megkezdése előtt mindenképpen ellenőrizték az adott légitársaságok poggyászkokra vonatkozó szabályzatait.

(Forrás: PEARLE)

poggyásztartóban vagy az ülés alatt, míg a nagyobb hangszerek, amelyek elférnek az ülésen, szállíthatók az utastérben, ha foglalnak számukra jegyet.

A petíciót néhány hét alatt több tízezer támogató írta alá. Azonban az Air Berlinnél és új igazgatójánál, Stefan Pichlernél továbbra sem látszanak az enyhülés jelei. Viviane Hagner hegedűsnek saját elmondása szerint februárban 396 eurót kellett fizetnie, hogy az Air Berlin egy Münchenből Berlinbe tartó járatán felvihesse magával az utastérbe a hangszerét. Miután panaszt tett az ügyben, később visszakapta a pénzét. Március 10-én a „Service Team airberlin group” egyik munkatársa az alábbiakat nyilatkozta: „Legfeljebb 8 kg súlyú kézipoggyászt vihet fel költségmentesen a fedélzetre. Ha van Önnek egy notebook, a maximális súly 10 kilogramm. Kérjük, tartsa be a megengedett méreteket: 23×40×55 cm. Ha a hangszer nagyobb ennél, nem szállítható kézipoggyászként. Foglalhat a hangszernek külön helyet, és azon szállíthatja.”

Nagyjából ugyanekkor, március elején az Air Berlin „Political Affairs” részlege panaszt tett a VDKD-nál a zenészek érdekvégségeinek panaszai kapcsán, és felhív-

ta a figyelmet arra, hogy a társaság új szabályozásokat kíván kidolgozni a hangszerek szállítására vonatkozóan. A jövőben állítólag a legfeljebb 86 cm hosszú hangszereket – tehát legalább a hegedűket – kézipoggyászként lehet majd szállítani. Azt azonban, hogy a szabályozást mikor és ténylegesen életbe lépteti-e az Air Berlin, lapzártáig nem sikerült megtudni.

A [www.slippedisc.com](http://www.slippedisc.com) az Air Berlinit helyezte a zenészek szempontjából legrosszabb légitársaságok listájának első helyére. A listát alkotó színes és kétes megbízhatóságú „csapatban” a német légitársaságok mellett megtalálható számos vállalat Nagy-Britanniából, Spanyolországból, Norvégiából, Kanadából és az Egyesült Államokból, illetve egy ír fapados társaság is. Néhányra közülük, de nem mindegyikre, az alacsonyabb árfekvésű kínálat a jellemző. A United Airlines konszern nem szerepel a listán. A David Carrollal történt affér alapján ők minden bizonnyal levonták a megfelelő és hosszú távú következtetéseket. Más légitársaságoknak még túl kell esniük ezen a tanulási folyamaton.

(Das Orchester 2016/06; Köszönjük a közlés jogát!)