

**Causa C-442/20**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

21 settembre 2020

**Giudice del rinvio:**

Amtsgericht Nürnberg (Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

11 settembre 2020

**Ricorrente:**

Flightright GmbH

**Resistente:**

Ryanair Designated Activity Company

---

**Amtsgericht Nürnberg (Tribunale circoscrizionale di Norimberga)**

(omissis)

nella causa tra:

Flightright GmbH (omissis) Potsdam, Germania

Ricorrente

(omissis)

e

**Ryanair Designated Activity Company, (omissis) Dublino, Irlanda**

Resistente

(omissis)

avente ad oggetto diritti di credito

in data 11 settembre 2020 (omissis) l'Amtsgericht Nürnberg (Tribunale circoscrizionale di Norimberga) (omissis) ha pronunciato la seguente

### **Ordinanza**

I. Il procedimento è sospeso.

II. Alla Corte di giustizia delle Comunità europee vengono sottoposte, ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3, lettera b), del Trattato sull'Unione europea e dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, ai fini dell'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, le seguenti questioni pregiudiziali:

a) Se lo sciopero sindacale del personale di un vettore aereo operativo costituisca una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

b) Se a tal proposito sia rilevante il fatto che lo sciopero citato sia stato indetto in base a rivendicazioni che fino a quel momento non erano state oggetto di accordo contrattuale tra il personale e il vettore aereo operativo.

c) Se a tal proposito sia rilevante il fatto che lo sciopero di cui trattasi sia stato provocato da un determinato comportamento del vettore aereo operativo nel corso dei negoziati con i sindacati.

### **Motivi**

- 1 I. (omissis) [Sulla sospensione del procedimento]
- 2 La decisione sulla controversia, che non può essere oggetto di impugnazione ordinaria (omissis), dipende dalla decisione pregiudiziale che la Corte di giustizia dell'Unione europea darà alla questione pregiudiziale formulata nel dispositivo.
- 2 II. Descrizione dell'oggetto della controversia
- 3 La ricorrente chiede alla resistente il versamento di una compensazione pecuniaria pari a EUR 500,00.

- 4 I passeggeri, che hanno ceduto i loro diritti alla ricorrente, disponevano di prenotazioni confermate per un volo in partenza da Norimberga (NUE) a Cracovia (KRK) con il n. FR5420, che doveva essere effettuato dalla resistente in partenza da Norimberga il 10 agosto 2018 alle 14:45h (ora locale) con arrivo lo stesso giorno a Cracovia alle 16:15h (ora locale). Il volo è stato cancellato. La cancellazione era motivata da uno sciopero dei piloti della resistente in data 10 agosto 2018.
- 5 La resistente aveva avviato una negoziazione tariffaria con l'associazione sindacale Cockpit (in prosieguo: la «VC»), tra l'altro, sulla conclusione di un contratto collettivo relativo alle retribuzioni e di un accordo quadro. Le trattative erano state avviate già dal mese di dicembre del 2017. Il sindacato intendeva raggiungere un incremento retributivo del 42 %. La resistente ha accettato un aumento del 20 % e ha proceduto all'effettivo pagamento a decorrere dall'inizio del 2018. Il 3 agosto 2018 la resistente ha presentato alla VC un'offerta migliore, su cui non aveva ancora avuto luogo alcuna trattativa. L'8 agosto 2018 la VC ha indetto uno sciopero dei piloti.
- 6 A causa dello sciopero del 10 agosto 2018, sono stati cancellati voli in Germania e in altri paesi. I voli rimanenti sono stati effettuati riorganizzando il piano di volo e impiegando ulteriori piloti. Inoltre, la resistente ha scioperato in Irlanda, in Belgio, in Svezia e nei Paesi Bassi.
- 7 Disposizioni rilevanti del diritto dell'Unione
- 8 Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea ([GU] 2000/C-364/01)
- 9 L'articolo 12 («Libertà di riunione e di associazione») così recita:
- 10 «(1) Ogni persona ha diritto alla libertà di riunione pacifica e alla libertà di associazione a tutti i livelli, segnatamente in campo politico, sindacale e civico, il che implica il diritto di ogni persona di fondare sindacati insieme con altri e di aderirvi per la difesa dei propri interessi. (...)».
- 11 L'articolo 28 («Diritto di negoziazione e di azioni collettive») dispone quanto segue:
- 12 «I lavoratori e i datori di lavoro, o le rispettive organizzazioni, hanno, conformemente al diritto comunitario e alle legislazioni e prassi nazionali, il diritto di negoziare e di concludere contratti collettivi, ai livelli appropriati, e di ricorrere, in caso di conflitti di interessi, ad azioni collettive per la difesa dei loro interessi, compreso lo sciopero».
- 13 Carta sociale europea (SEV 35, 18.10.1961)
- 14 La parte I, punto 6, così recita:
- 15 «Tutti i lavoratori e datori di lavoro hanno diritto di negoziare collettivamente».

- 16 La parte II, articolo 6 («Diritto di negoziazione collettiva»), dispone quanto segue:
- 17 «Per garantire l'effettivo esercizio del diritto di negoziazione collettiva, le Parti s'impegnano: (...)
- e riconoscono:
- 18 (4) il diritto dei lavoratori e dei datori di lavoro d'intraprendere azioni collettive in caso di conflitti d'interesse, compreso il diritto di sciopero, fatti salvi gli obblighi eventualmente derivanti dalle convenzioni collettive in vigore».
- 19 Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004
- 20 Il considerando 14 così recita:
- 21 «Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo».
- 22 L'articolo 5 («Cancellazione del volo») stabilisce quanto segue:
- 23 «1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati: (...)
- 24 c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 (...).
- 25 3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».
- 26 L'articolo 7 («Diritto a compensazione pecuniaria») così recita:
- 27 «1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:
- 28 a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri; (...))».
- 29 La giurisprudenza nazionale pertinente relativa alla[e] questione[i] pregiudiziale[i]
- 30 Con sentenza del 21 agosto 2012 (rif. X ZR 138/11), il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) aveva dichiarato quanto segue (massime):

- 31 «1. Dallo sciopero dei piloti di un vettore aereo, indetto da un sindacato nell'ambito della contrattazione collettiva, possono conseguire circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.
- 32 2. In tal caso il vettore aereo è esonerato dalla corresponsione di compensazioni pecuniarie in relazione alla cancellazione di quei voli che vengono annullati per adeguare l'orario dei voli alle conseguenze prevedibili dello sciopero indetto».
- 33 A sostegno della sua decisione, il Bundesgerichtshof ha addotto, tra l'altro, i seguenti motivi (punti 25 e segg.):
- 34 «L'invocazione della resistente di circostanze eccezionali non è esclusa per il fatto che la situazione era controllabile per essa.
- 35 In genere, nell'ambito di una controversia in materia di contrattazione collettiva non può ritenersi sussistente una circostanza eccezionale che escluda il controllo della situazione. La decisione di effettuare uno sciopero è presa dai lavoratori nell'ambito della loro autonomia contrattuale collettiva e quindi al di fuori degli spazi aziendali del vettore aereo operativo. Ne consegue che, di solito, detto vettore non può esercitare alcuna influenza giuridicamente rilevante sui propri dipendenti con riguardo all'effettuazione o meno dello sciopero. È capzioso l'argomento secondo il quale il vettore aereo operativo sarebbe in grado di assecondare le richieste in caso di scioperi interni all'azienda e, così facendo, di evitare lo sciopero. In tal modo, si imporrebbe alla compagnia aerea di rinunciare alla propria libertà sindacale, riconosciuta dal diritto dell'Unione, e di assumere fin dall'inizio il ruolo di parte soccombente nelle controversie di lavoro. Ciò non sarebbe ragionevole per la compagnia aerea, né corrisponderebbe all'interesse a lungo termine dei passeggeri».
- 36 Tesi delle parti
- 37 Secondo la ricorrente, uno sciopero degli steward [di un vettore aereo] non costituisce una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. A suo avviso, in ciascuna negoziazione tariffaria si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di scioperi e quindi anche di sospensioni e di cancellazioni di voli: si tratterebbe di un evento tipico prevedibile nell'esercizio dell'attività imprenditoriale, e non di un evento eccezionale.
- 38 A giudizio della resistente, lo sciopero sindacale costituirebbe una circostanza eccezionale, indipendentemente dal fatto che il personale in sciopero sia o meno alle dipendenze del vettore aereo operativo. Il regolamento (CE) n. 261/2004 non distinguerebbe nemmeno se si tratta di uno sciopero del personale o di uno sciopero di terzi.
- 39 Pronunce giurisdizionali nazionali

- 40 In un'ampia gamma di decisioni nazionali successive alla sentenza della Corte di giustizia europea del 17 aprile 2018 (C-195/17) - in base alla quale il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria non deve dipendere dalla liceità o meno di uno sciopero ai sensi delle pertinenti disposizioni nazionali in materia di lavoro e di contrattazione collettiva, ma occorre piuttosto considerare «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, solo quegli eventi che, per loro natura od origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo - si sostiene ormai, contrariamente alla summenzionata decisione del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia), che non sussistono circostanze eccezionali. A titolo esemplificativo, si fa qui riferimento ad una nota riassuntiva del Landgericht Nürnberg-Fürth (Tribunale del Land di Norimberga-Fürth) del 2 marzo 2020 (Rif. 16 S 1060/20), che è prodotta come allegato. In proposito, il Landgericht (Tribunale del Land) concorda parimenti con la giurisprudenza predominante.
- 41 Tuttavia, nella giurisprudenza non è chiaro attualmente se la Corte di giustizia europea valuti uno sciopero sindacale alla stessa stregua dello «sciopero selvaggio» o in modo diverso, dal momento che lo sciopero sindacale, al contrario dello «sciopero selvaggio», è garantito dal diritto europeo nonché dagli articoli 12, paragrafo 1, e 28 della Carta dei diritti fondamentali, e quindi non si può interpretare la sentenza del 17 aprile 2018 (C-195/17) nel senso che essa include altresì lo sciopero sindacale. Anche il diritto di sciopero garantito dall'articolo 6, paragrafo 4, della Carta sociale europea, come emerge dalla sua frase introduttiva, nonché dalla frase di intento programmatico di cui alla parte I, punto 6, è al servizio del diritto di negoziazione collettiva coordinata. Infatti è espressamente riconosciuto «[p]er garantire l'effettivo esercizio del diritto di negoziazione collettiva». Pertanto, la Corte di giustizia europea potrebbe ritenere che una trasposizione della propria giurisprudenza agli scioperi sindacali implichi una violazione del diritto europeo, aspetto che, eventualmente, potrebbe già dedursi dal considerando 14 del regolamento (CE) n. 261/2004, il quale, in generale, definisce lo sciopero come una «circostanza eccezionale», ma che consisterebbe soprattutto nell'interferire, quantomeno in definitiva, con la libertà sindacale del vettore aereo tutelata dal diritto dell'Unione.
- 42 Tuttavia, si potrebbe parimenti adottare una diversa interpretazione, in base alla quale si deve tener conto del motivo per cui lo sciopero è stato effettuato. Di conseguenza, si potrebbe ritenere necessario distinguere a seconda che lo sciopero sia inteso a contrastare misure da parte del vettore aereo che rappresentino un peggioramento della situazione in materia di diritto del lavoro e contrattuale esistente. Pertanto, lo sciopero sarebbe causato da un comportamento (imprenditoriale) del vettore aereo e sarebbe quindi «controllabile». Se invece il sindacato chiedesse «di più» rispetto alle condizioni precedenti ed indicasse dunque uno sciopero senza un motivo concreto da parte del vettore aereo, sarebbe ipotizzabile l'ipotesi di una circostanza eccezionale. A titolo esemplificativo, si fa qui [riferimento] all'ordinanza [allegata] dell'Amtsgericht Nürnberg (Tribunale

circostrizionale di Norimberga) del 29 novembre 2019, rif. 240 C-6688/19, che fornisce inoltre una sintesi della giurisprudenza attuale.

43 Fase del procedimento

44 L'esito del procedimento dipende dalla soluzione della questione pregiudiziale sollevata. Per il resto, lo stato degli atti consente di statuire sulla controversia tanto in fatto quanto in diritto. [segue esplicazione] (omissis)

45 (omissis)

DOCUMENTO DI LAVORO