

Versione anonimizzata

Traduzione

C-613/20 – 1

Causa C-613/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

18 novembre 2020

Giudice del rinvio:

Landesgericht Salzburg (Tribunale del Land, Salisburgo, Austria)

Data della decisione di rinvio:

10 novembre 2020

Ricorrente:

CS

Resistente:

Eurowings GmbH

ORDINANZA

Il Landesgericht Salzburg (Tribunale del Land, Salisburgo, Austria) in qualità di giudice d'appello [OMISSIS] nella causa tra il ricorrente CS, [OMISSIS] [OMISSIS] [OMISSIS] [OMISSIS] [OMISSIS] contro la resistente Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf, [OMISSIS] avente ad oggetto il pagamento di EUR 250, oltre interessi, nel procedimento sull'appello proposto dal ricorrente avverso la sentenza del Bezirksgericht Salzburg (Tribunale circoscrizionale di Salisburgo, Austria) del 3 luglio 2020 [OMISSIS]:

I. Le seguenti questioni pregiudiziali vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE):

1. Se lo sciopero dei lavoratori di un vettore aereo, indetto da un sindacato per far valere rivendicazioni salariali e/o prestazioni social, i possa rappresentare una

«circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

2. Se ciò valga quantomeno nel caso in cui

a) i lavoratori della società controllata si dimostrino solidali con l'invito allo sciopero nei confronti della capogruppo (Lufthansa AG) per sostenere le richieste del personale di cabina della capogruppo avanzate in sede sindacale, e

b) in particolare, nel caso in cui lo sciopero nella società controllata, a seguito di accordo nella società controllante, divenga « autonomo», ove il sindacato, senza alcun motivo apparente, prosegua lo sciopero e addirittura lo estenda con conseguente adesione del personale di cabina della società controllata a detto invito.

3. Se, ai fini della dimostrazione della sussistenza di una circostanza eccezionale da parte del vettore aereo operativo, sia sufficiente l'affermazione che [Or. 2] l'invito dello sciopero, nonostante l'accoglimento delle richieste da parte della capogruppo, sia stato mantenuto dal sindacato senza alcun valido motivo e persino esteso nel tempo; si chiede, inoltre, chi sia il soggetto responsabile laddove, con riguardo al caso di specie, le circostanze di quanto avvenuto siano rimaste poco chiare.

4. Se uno sciopero nella società controllata dalla resistente, annunciato il 18 ottobre 2019 per il 20 ottobre 2019 dalle ore 5.00 alle ore 11.00, infine spontaneamente prorogato alle 5.30 fino alle 24 dello stesso 20 ottobre 2019, possa rappresentare una circostanza effettivamente non più sotto controllo.

5. Se i provvedimenti adottati, consistenti nella predisposizione di un piano di voli alternativo e nella sostituzione, mediante accordi di subnoleggio, dei voli cancellati per mancanza del personale di cabina, con particolare attenzione alle destinazioni non raggiungibili via terra e alla distinzione tra voli interni alla Germania e voli intraeuropei, costituiscano misure adeguate alla situazione, tenendo altresì conto del fatto che, su un totale di 712 voli da operare in quella data, solo 158 voli hanno dovuto essere cancellati.

6. Quali siano i requisiti cui devono rispondere le affermazioni incumbenti al vettore aereo operativo, in merito all'adozione di tutte le misure ragionevoli e tecnicamente ed economicamente sopportabili.

II. Il procedimento relativo all'appello proposto dal ricorrente è sospeso fino al ricevimento della pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea.

MOTIVAZIONE:

1. Fatti:

2

Il ricorrente prenotava presso la resistente un volo (numero EW 8143) da Salisburgo a Berlino (Tegel) per il 20 ottobre 2019. La partenza era prevista alle ore 21:05 da Salisburgo. L'arrivo a Berlino era previsto alle ore 22:15. La distanza di volo tra le due destinazioni è inferiore a 1 500 km. Il ricorrente non ha potuto prendere il volo perché quest'ultimo era stato cancellato a causa di uno sciopero (circostanza non contestata) del personale di cabina della resistente.

Lo sciopero è stato organizzato dal sindacato «UFO» (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V., associazione registrata dell'organizzazione indipendente degli assistenti di volo) e trae origine dalle trattative inerenti al contratto collettivo in corso con la capogruppo (Lufthansa AG) [Or. 3] della resistente. Al fine di far avanzare le trattative e aumentare la pressione sulla capogruppo, il 18 ottobre 2019 lo sciopero veniva esteso ai lavoratori delle società controllate (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings ed Eurowings). Quanto alla resistente, venivano interessati, in data 20 ottobre 2019, 712 voli. Lo sciopero, inizialmente limitato alla mattina (dalle ore 5:00 alle ore 11:00), veniva subito prorogato, lo stesso giorno, fino alla mezzanotte. Detto prolungamento non consentiva il rispetto del piano di voli predisposto per tale data. A seguito della riorganizzazione del piano di voli, la resistente doveva cancellare 158 voli, incluso quello del ricorrente.

2. Conclusioni e argomenti delle parti:

Il ricorrente chiede il pagamento della compensazione pecuniaria di EUR 250, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004, in quanto la cancellazione del volo sarebbe derivato dallo sciopero del personale di cabina, imputabile alla resistente. Detto sciopero, pur rappresentando una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (sui diritti dei passeggeri, in breve), non esulerebbe dalla responsabilità della resistente. Lo sciopero sarebbe peraltro riconducibile alle misure di ristrutturazione adottate dalla resistente stessa, per cui sarebbe stato evitabile in una fase iniziale mediante opportune trattative e accordi. Le controversie in materia di contrattazione collettiva rientrerebbero nell'attività normale di un vettore aereo. L'accordo successivamente raggiunto avrebbe dimostrato come la resistente fosse in grado di comporre la controversia e che gli scioperi sarebbero pertanto dovuti a decisioni interne alla società. Lo sciopero sarebbe inerente al normale esercizio dell'attività della resistente e non esulerebbe dalla sua sfera di influenza.

La resistente ha respinto la richiesta, sostenendo a sua volta che la cancellazione del volo sarebbe dovuta a circostanze eccezionali. Il 14 ottobre 2019 lo sciopero sarebbe stato annunciato nei confronti della sola Lufthansa AG, estendendosi il 18 ottobre anche alle sue controllate, inclusa la resistente. La durata dello sciopero sarebbe stata prevista inizialmente dalle ore 5:00 alle ore 11:00 e solo il 20 ottobre 2019 sarebbe stata immediatamente prorogata fino alla mezzanotte e senza preavviso da parte del sindacato. La resistente ne sarebbe stata informata alle 5:30 dello stesso giorno, motivo per cui non sarebbe stato attuabile il piano di

emergenza predisposto per il periodo originariamente stabilito. Alla data del volo de quo, mediante accordi di subnoleggio, la resistente avrebbe limitato l'impossibilità di operare voli al numero di 158 rispetto ai 712 complessivamente interessati e avrebbe adottato tutte le misure possibili, elaborando il piano dei voli sostitutivi sulla base del minor pregiudizio arrecabile a ciascun passeggero. Il 18 ottobre 2019 [Or. 4] la Lufthansa AG avrebbe ceduto alle pressioni, rendendo noto che gli stipendi sarebbero aumentati del 2%. Gli scioperi annunciati nei confronti della Lufthansa sarebbero stati revocati, mentre sarebbe invece proseguito lo sciopero nei confronti della resistente, pur privo di fondamento. Lo sciopero non rientrerebbe quindi nel normale funzionamento di un vettore aereo, né sarebbe stato controllabile dalla resistente, tanto più che l'estensione dello sciopero e la proroga della sua durata avrebbero rappresentato una circostanza eccezionale inevitabile per la resistente.

3. Precedenti gradi di giudizio:

Il giudice di primo grado respingeva la domanda. In punto di diritto, riteneva che, sulla base dei fatti suesposti, occorrerebbe considerare lo sciopero, da cui è derivata la cancellazione del volo, quale circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, che sfuggiva al controllo della resistente. Nonostante la disponibilità dimostrata dalla Lufthansa AG in qualità di capogruppo, lo sciopero non solo sarebbe proseguito, bensì sarebbe stato addirittura esteso. In quanto società controllata dalla Lufthansa AG, la resistente non avrebbe potuto peraltro raggiungere un accordo vincolante per la capogruppo. Nonostante l'improvvisa estensione dello sciopero, la resistente sarebbe riuscita a predisporre un piano di emergenza. L'improvvisa proroga della durata dello sciopero subito dopo il suo inizio sarebbe sfuggita al controllo della resistente. Alla data indicata, sarebbero stati interessati dallo sciopero 712 voli, mentre la resistente sarebbe stata in grado di contenere le cancellazioni a 158 voli e, pertanto, nei limiti del possibile.

Avverso tale sentenza, il ricorrente interponeva appello, sostenendo l'erroneità delle valutazioni giuridiche effettuate dal giudice di primo grado e chiedendo di accogliere *in toto* la propria domanda.

[OMISSIS]

Questo Collegio, in qualità di giudice d'appello, deve ora pronunciarsi su detto appello. [OMISSIS]

Dinanzi a questo Collegio, in qualità di giudice d'appello, sono inoltre pendenti altri quattro procedimenti, in cui i ricorrenti fanno valere le loro richieste di risarcimento sulla base di fatti identici. In tali casi, tuttavia, i ricorsi sono stati accolti in primo grado. La Eurowings GmbH, resistente anche in tali procedimenti, ha chiesto, negli appelli rispettivamente proposti, non solo di riformare la sentenza, mediante il rigetto dei ricorsi, ma anche, in subordine, di

sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea due questioni pregiudiziali riguardanti la qualificazione dello sciopero come circostanza eccezionale. [Or. 5]

Valutazione giuridica:

4. Fondamenti giuridici:

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri esonera il vettore aereo operativo dall'obbligo di pagamento di 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.

A termini del considerando 14 del regolamento sui diritti dei passeggeri, gli obblighi incombenti 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. Circostanze di tal genere possono, in particolare, ricorrere in caso di scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

5. Questioni pregiudiziali:

Nella causa C-195/17 la Corte di giustizia dell'Unione europea (in prosieguo: la "Corte") ha precisato che possono essere considerati circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri gli eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo. Le circostanze previste nel considerando 14 non sono necessariamente e automaticamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria. Occorre valutare caso per caso se esse soddisfino le condizioni cumulative, vale a dire che gli eventi, per la loro natura o la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo. In considerazione dell'obiettivo del regolamento di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, la nozione di circostanze eccezionali deve essere interpretata restrittivamente. Nella valutazione di uno sciopero, non dovrebbe tenersi conto del fatto se lo sciopero sia legittimo o meno in base al diritto nazionale applicabile, al fine di procedere alla distinzione indipendentemente dalle disposizioni in materia sociale di ciascuno Stato membro. Le ristrutturazioni e le riorganizzazioni di imprese fanno parte delle normali misure di gestione delle stesse. Nello sciopero selvaggio del personale del vettore aereo in questione, che trae origine dall'annuncio a sorpresa di piani di ristrutturazione da parte di tale impresa, si realizza, secondo la menzionata sentenza, un rischio inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione. [Or. 6]

Nel rispondere alla questione pregiudiziale la Corte ha dichiarato che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, letto alla luce del suo considerando 14, dev'essere interpretato nel senso che l'assenza spontanea di una parte significativa del personale di volo («sciopero selvaggio»), come quella oggetto dei procedimenti principali, che trae origine dall'annuncio a sorpresa da parte di un vettore aereo operativo di una ristrutturazione dell'impresa, a seguito di un appello diffuso non dai rappresentanti dei dipendenti dell'impresa, bensì spontaneamente dai dipendenti stessi, i quali si sono messi in congedo di malattia, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, la Corte non si è ancora dovuta occupare di una fattispecie fortemente caratterizzata da dinamiche interne ad un gruppo. Si pone pertanto la questione se e per quanto tempo possa considerarsi inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione il fatto che i lavoratori della società controllata si dimostrino solidali rispetto all'invito allo sciopero proclamato dal sindacato nei confronti della capogruppo, a sostegno delle rivendicazioni salariali del personale di cabina della capogruppo avanzate in sede sindacale. Tale questione sorge, in particolare, laddove lo sciopero all'interno della società controllata, a seguito dell'accordo raggiunto tra il sindacato e la capogruppo, «diventi autonomo» avendo il sindacato UFO proseguito lo sciopero senza alcun valido motivo e avendolo addirittura esteso a seguito dell'adesione all'invito da parte del personale di cabina.

Dai punti 27 e 28 della sentenza della Corte nella causa C-315/15 si evince che possono essere considerati «circostanze eccezionali» gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo, purché siano soddisfatte le summenzionate condizioni cumulative. Dalle risposte fornite alle questioni pregiudiziali nel loro insieme, questo Collegio desume che la possibilità di un effettivo controllo è rilevante non solo ai fini dell'evitabilità delle conseguenze tramite l'adozione di misure adeguate, bensì anche per stabilire se determinati eventi siano ancora inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione.

La questione dell'onere della prova sembra essere chiarita, conformemente ai punti 27 e 28 della sentenza della Corte C-315/15, nel senso che il vettore aereo operativo deve dimostrare l'esistenza di una circostanza eccezionale, nonché che le circostanze eccezionali non si sarebbero comunque potute evitare con misure adeguate alla situazione. Deve trattarsi di misure che, nel momento in cui si sono verificate tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo interessato. Inoltre, non è stata peraltro ancora chiarita la questione se sia sufficiente, nel senso del suesposto onere della prova e dell'allegazione [Or. 7], che la resistente affermi che l'invito allo sciopero, nonostante l'accoglimento delle richieste da parte della capogruppo, sia stato mantenuto dal sindacato e alla fine persino esteso. A tal riguardo, sembra opportuno rammentare che il ricorrente contesta

alla resistente di non aver illustrato le condizioni dello sciopero e le questioni sollevate dai suoi dipendenti.

Ad avviso di questo Collegio, l'onere dell'allegazione e della prova posto a carico del vettore aereo resistente non dovrebbe essere soggetto a requisiti eccessivamente rigorosi in tale contesto e nemmeno essere così ampio da escludere tutti i motivi solo ipotizzabili e imputabili in astratto al vettore operativo alla base della prosecuzione dello sciopero da parte del sindacato e dei lavoratori invitati ad aderirvi. Ove uno sciopero tragga origine dallo stallo delle trattative legate alla contrattazione collettiva e venga successivamente raggiunto un accordo, ne consegue la mancanza di un valido motivo per la prosecuzione e l'estensione dello sciopero, nel caso in cui nel corso del procedimento non emergano motivi imputabili alla resistente.

In relazione alla gestione dello sciopero da parte della capogruppo e della resistente in qualità di sua controllata, secondo quanto si è constatato, può affermarsi che il venir meno di 712 voli in un giorno comporti giocoforza che non tutte le rotte possano essere operate e che sia necessario stabilire priorità. Nel caso di una riorganizzazione del genere, sembra dunque lecito, in linea generale, definire delle priorità, come ha sostenuto la resistente richiamandosi al minor pregiudizio possibile per tutti i passeggeri. Il ricorrente ha contestato tale approccio senza dedurre argomenti probanti, mentre, in ultima analisi, a seguito della riorganizzazione del piano dei voli, sono stati cancellati solo 158 voli.

[OMISSIS]

DOCUMENTO CONFIDENZIALE