

Versione anonimizzata

Traduzione

C-334/19 – 1

Causa C-334/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

24 aprile 2019

Giudice del rinvio:

Landgericht Stuttgart (Germania)

Data della decisione di rinvio:

28 marzo 2019

Ricorrente in appello:

Eurowings GmbH

Convenuti in appello:

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart

Ordinanza

Nella causa

- 1) GD, [OMISSIS]
- ricorrente e convenuto in appello -
- 2) HE, [OMISSIS]
- ricorrente e convenuta in appello -

3) IF, [OMISSIS] [OMISSIS]

- ricorrente e convenuta in appello -

[OMISSIS]

contro

Eurowings GmbH [OMISSIS]

- convenuta e ricorrente in appello -

[OMISSIS]

relativa alle compensazioni pecuniarie di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 261/2004 [Or. 2].

In data 28 marzo 2019, a seguito dell'udienza del 21 febbraio 2019, il Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land di Stoccarda, Germania) – Quinta Sezione civile [OMISSIS] – ha deliberato quanto segue:

1. Il procedimento è sospeso.
2. Ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea [in prosieguo: il «TFUE»] viene sottoposta alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se le disposizioni 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, segnatamente l'articolo 5, paragrafo 3, debbano essere interpretate nel senso che l'assenza spontanea per congedo malattia di una parte rilevante del personale di volo («sciopero selvaggio») del vettore aereo che cede in noleggio al «vettore aereo operativo» ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento, l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio («wet lease»), senza peraltro assumere la responsabilità operativa del volo stesso, abbia come conseguenza che il «vettore aereo operativo» non possa invocare «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, per analogia con la [sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258] [OMISSIS]. [Or. 3].

Motivazioni:

I.

- 1 I ricorrenti chiedono alla convenuta, a titolo di compensazione pecuniaria, la somma di EUR 400,00 ciascuno, per un totale di EUR 1 200,00, ai sensi 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 (in prosieguo: il «regolamento sui diritti dei passeggeri»), e l'interpretazione di detto regolamento da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea con riferimento al ritardo prolungato, nonché il pagamento degli interessi e delle spese legali extragiudiziali.
- 2 I ricorrenti avevano prenotato presso la convenuta il volo numero EW 2695 in partenza da Rodi il 12 settembre 2017 con destinazione Stoccarda, il quale sarebbe dovuto arrivare a Stoccarda alle 22:35 (ora locale) dello stesso giorno. Di fatto, l'aereo è atterrato a Stoccarda solo alle 15:36 del giorno successivo. La distanza di volo tra Rodi e Stoccarda è superiore a 1.500 km e inferiore a 3.500 km. Il volo avrebbe dovuto essere effettuato mediante un aeromobile della Air Berlin, che la convenuta aveva noleggiato, con equipaggio, nel quadro di un contratto di «wet lease».
- 3 In ragione del ritardo superiore a tre ore nel luogo di arrivo, con lettera del 18 settembre 2017 i ricorrenti hanno richiesto alla convenuta il versamento della compensazione pecuniaria. La convenuta ha respinto tale richiesta con lettera del 7 dicembre 2017, in quanto il 12 settembre 2017 si sarebbe verificata un'assenza di massa per congedo malattia del personale di volo della Air Berlin. Successivamente, con lettera del 22 gennaio 2018, i rappresentanti dei ricorrenti hanno nuovamente chiesto alla convenuta il versamento della compensazione pecuniaria. La convenuta non ha provveduto al versamento di tale compensazione.
- 4 È controverso tra le parti se la convenuta debba essere considerata vettore aereo operativo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri ed abbia quindi legittimazione passiva; se, con riferimento all'assenza di massa per congedo malattia presso la Air Berlin, invocata dalla convenuta, quest'ultima [Or. 4] possa invocare, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, e se i ricorrenti abbiano diritto al pagamento delle spese legali extragiudiziali.
- 5 Con sentenza del 19 luglio 2018 [OMISSIS], l'Amtsgericht Nürtingen (tribunale circoscrizionale di Nürtingen, Germania) ha accolto il ricorso con la motivazione che la convenuta, in qualità di vettore aereo operativo, avrebbe legittimazione passiva, non potrebbe invocare una circostanza eccezionale che escluda il diritto a compensazione pecuniaria a causa del congedo malattia di massa dei piloti della Air Berlin, che si può spiegare solo con uno «sciopero selvaggio», e i ricorrenti avrebbero il diritto di chiedere gli interessi e le spese legali extragiudiziali.
- 6 La convenuta ha proposto ricorso, di cui i ricorrenti chiedono il rigetto, avverso la sentenza dell'Amtsgericht; essa chiede il rigetto del ricorso con modifica della

decisione dell'Amtsgericht e, in subordine, la sospensione del procedimento nonché il rinvio «alla Corte di giustizia dell'Unione europea della questione controversa tra le parti, concernente l'interpretazione» del regolamento sui diritti dei passeggeri, ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 3, del TFUE:

7 [Proposta di formulazione della questione pregiudiziale] [OMISSIS] **[Or. 5]**

8 [OMISSIS]

9 La convenuta sostiene di non essere un vettore aereo non operativo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri e che, contrariamente alla [sentenza 17 aprile 2018, Krüsemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258] [OMISSIS] – non avrebbe avuto la possibilità di evitare l'assenza dei piloti di Air Berlin.

II.

10 [OMISSIS]

11 La decisione sul ricorso dipende dalla pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea, che deve risolvere la questione pregiudiziale di cui al dispositivo:

12 Per quanto riguarda l'assenza per congedo malattia di una parte significativa del personale di volo del vettore aereo Air Berlin, presso il quale la convenuta aveva noleggiato l'aeromobile comprensivo di equipaggio nel quadro di un contratto di «wet lease» e tenuto conto, in particolare, del servizio trasmesso da tagesschau.de il 12 settembre 2017 [OMISSIS] e presentato dalla convenuta, secondo il quale il contesto dell'assenza spontanea per congedo malattia era costituito da controversie relative alla vendita della Air Berlin, la Sezione ritiene che si tratti di un'«azione concordata» e quindi, conformemente [alla sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258][OMISSIS] di uno «sciopero selvaggio». Si pone la questione se la convenuta non possa quindi nemmeno invocare «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, in quanto, in qualità di vettore aereo operativo con responsabilità operativa **[Or. 6]**, tale «sciopero selvaggio» viene considerato come relativo al proprio personale di volo. In questo caso, il ricorso non avrebbe alcuna prospettiva di successo.

13 D'altro canto, il ricorso potrebbe essere accolto se si ritenesse che uno «sciopero selvaggio» del personale di volo della Air Berlin, in qualità di parte locatrice o concedente nel contratto di «wet leasing», avrebbe come conseguenza la possibilità per la convenuta di invocare l'esistenza di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, a

causa dell'impossibilità per essa di controllare o influenzare lo sciopero stesso in qualità di locataria o conduttrice nel contratto di «wet leasing».

- 14 Nella fattispecie, la Sezione è incline a ritenere che, in considerazione della possibilità di invocare un'esclusione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri nei confronti dei passeggeri che chiedono un risarcimento ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, del medesimo regolamento, la convenuta, in ragione del fatto di avere noleggiato l'aeromobile comprensivo di equipaggio dalla Air Berlin nel quadro di un contratto di «wet lease», non dovrebbe essere posta in una posizione migliore o peggiore di quella in cui si sarebbe trovata se avesse effettuato lei stessa il volo e non dovrebbe quindi poter invocare «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione in caso di «sciopero selvaggio» da parte del personale della parte locatrice o concedente nel contratto di «wet lease». In caso contrario, infatti, l'obbligo del vettore aereo operativo dipenderebbe dal fatto che esso operi con il proprio aeromobile e il proprio equipaggio o, nel quadro di un contratto di «wet lease», con un aeromobile e il personale di volo del vettore aereo che ha concesso il noleggio. Un risultato diverso sarebbe inoltre contrario al settimo e al primo considerando del regolamento sui diritti dei passeggeri.
- 15 [Osservazioni sulla formulazione della questione pregiudiziale proposta dalla convenuta] [OMISSIS]
- 16 [OMISSIS] [Or. 7] [OMISSIS]
- 17 [OMISSIS]
[OMISSIS]

DOCUMENTO DIVERSO