

Versione anonimizzata

Traduzione

C-816/19 – 1

Causa C-816/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

5 novembre 2019

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Hamburg (Germania)

Data della decisione di rinvio:

16 ottobre 2019

Attrice:

QF

Convenuta:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg

(omissis)

Ordinanza

Nella causa promossa da

QF, (omissis) Pécs, Ungheria
(omissis)

– attrice –

(omissis)

contro

Germanwings GmbH, (omissis) Colonia

– convenuta –

(omissis)

Il 16 ottobre 2019 l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania) (omissis) così ha deciso:

Il procedimento è sospeso.

Viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea (in prosieguo: la «Corte»), ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la seguente questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

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

[Or. 2]

Motivi

1. (omissis) Sospensione (omissis).
2. La (omissis) decisione della controversia (omissis) dipende dalla risposta che la Corte fornirà, in sede di pronuncia pregiudiziale, alla questione pregiudiziale di cui al dispositivo.

Descrizione dell'oggetto della controversia

3. L'attrice chiede alla convenuta una compensazione pecuniaria pari a EUR 250,00.
4. L'attrice disponeva di una prenotazione confermata per il volo n. 4U7783 da Budapest (BUD) ad Amburgo (HAM), che doveva essere operato dalla convenuta e che doveva arrivare ad Amburgo il 27 ottobre 2016 alle ore 15.00. Il volo veniva cancellato in ragione di uno sciopero dell'equipaggio di cabina della convenuta tenutosi il 27 ottobre 2016.
5. Fino al 26 ottobre 2016 la convenuta aveva condotto contrattazioni collettive con il sindacato UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V., sindacato di categoria per il personale di cabina nell'aviazione commerciale tedesca). In data 26 ottobre 2016, nel corso di una trattativa, l'UFO aveva respinto un'offerta presentata dalla convenuta, inferiore alle sue richieste, stabilendo poi l'avvio di azioni sindacali che, stando ai piani comunicati alla convenuta dall'UFO nella data summenzionata, dovevano interessare tutte le basi operative della convenuta.
6. A causa dello sciopero venivano cancellati 418 voli della convenuta, previsti per il 27 ottobre 2016, su un totale di 530. I voli restanti venivano operati attraverso una

riorganizzazione del piano di volo e la stipula di accordi di subnoleggio. Nell'ambito del suo piano di volo alternativo, la convenuta attribuiva priorità a tutte le «destinazioni acquatiche» che non potevano o potevano essere solo difficilmente raggiunte mediante altri mezzi di trasporto. Essa cancellava altresì, a titolo di precedenza, i voli sul territorio tedesco aventi destinazioni raggiungibili in treno. Per tutto il personale, messo ancora a disposizione della convenuta, era prevista l'inclusione in equipaggi sostitutivi.

7. La convenuta informava i passeggeri interessati dalle cancellazioni in data 26 ottobre 2016. [Or. 3]

Disposizioni di diritto dell'Unione pertinenti

Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (2000/C 364/01)

8. L'articolo 12 («Libertà di riunione e di associazione») così recita:

«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. (...)».

9. L'articolo 28 («Diritto di negoziazione e di azioni collettive») dispone quanto segue:

«I lavoratori e i datori di lavoro, o le rispettive organizzazioni, hanno, conformemente al diritto dell'Unione 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».

Carta sociale europea (SEV 35, 18 ottobre 1961)

10. La parte I, punto 6, così stabilisce:

«Tutti i lavoratori e datori di lavoro hanno diritto di negoziare collettivamente».

11. La parte II, articolo 6 («Diritto di negoziazione collettiva»), così dispone:

«Per garantire l'effettivo esercizio del diritto di negoziazione collettiva, le Parti s'impegnano:

(...)

e riconoscono:

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». [Or. 4]

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004

12. Il considerando 14 così recita:

«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».

13. L'articolo 5 («Cancellazione del volo») così prevede:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati (...):

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 (...)

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».

14. L'articolo 7 («Diritto a compensazione pecuniaria») così recita:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri; (...)»
[Or. 5]

(omissis)

15. (omissis)

Giurisprudenza nazionale rilevante rispetto alla questione pregiudiziale

16. Nella sentenza del 21 agosto 2012 (omissis) il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) ha deciso quanto segue (omissis):

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.**
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.**

A sostegno della propria decisione, il Bundesgerichtshof ha addotto, segnatamente, i seguenti motivi (punti 25 e segg.):

«L'invocazione della convenuta di circostanze eccezionali non è esclusa per il fatto che la situazione era controllabile per essa.

Generalmente, nel quadro di una contrattazione collettiva, non può presumersi una controllabilità della situazione che esclude circostanze eccezionali. La decisione di effettuare uno sciopero viene presa dai dipendenti nell'ambito della loro libertà di contrattazione collettiva e dunque al di fuori dell'attività del vettore aereo operativo. Ne consegue che, di norma, il vettore aereo [Or. 6] non esercita alcuna influenza giuridica significativa sulla realizzazione o meno di uno sciopero, nemmeno in relazione al proprio personale. In tale contesto non può essere accolta l'argomentazione secondo cui il vettore aereo operativo, in caso di scioperi interni, è in grado di soddisfare le richieste impedendo così lo sciopero. Si esigerebbe in tal modo dal vettore aereo la rinuncia alla propria libertà sindacale, tutelata dal diritto dell'Unione, assumendo fin dall'inizio il ruolo di parte soccombente nell'azione sindacale. Ciò non sarebbe ragionevole per il vettore aereo né tanto meno nell'interesse a più lungo termine dei passeggeri».

Argomentazioni in diritto delle parti

17. L'attrice ritiene che uno sciopero del proprio equipaggio di cabina non costituisca una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. A suo avviso bisogna aspettarsi scioperi nell'ambito di ogni contrattazione collettiva e quindi anche la sospensione e la cancellazione di voli. Si tratterebbe di un evento tipico e prevedibile nell'esercizio dell'attività operativa e non di un evento eccezionale.
18. A giudizio della convenuta, lo sciopero sindacale costituisce 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.

Posizione giuridica provvisoria del giudice del rinvio

19. Il giudice del rinvio muove dal presupposto che la questione pregiudiziale riceverà presumibilmente risposta negativa.
20. Detto giudice interpreta la sentenza della Corte del 17 aprile 2018 (C-195/17) nel senso che il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria non deve dipendere dalla liceità o meno di uno sciopero ai sensi delle disposizioni nazionali in materia sociale; occorre piuttosto considerare «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 **solamente** gli eventi **[Or. 7]** 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.
21. Il giudice a quo presume che la Corte, qualora consideri già uno «sciopero selvaggio» come evento controllabile, riterrà a fortiori controllabile uno sciopero sindacale del proprio personale (mediante, ad esempio, il raggiungimento di un accordo tra il vettore aereo e il sindacato in questione), per cui non dovrebbero configurarsi «circostanze eccezionali».
22. D'altro canto, il giudice del rinvio ritiene altresì possibile che la Corte giudichi diversamente uno sciopero sindacale, dal momento che questo, al contrario dello «sciopero selvaggio», è garantito dal diritto europeo nonché dagli articoli 12, paragrafo 1, e 28 della Carta dei diritti fondamentali, e che quindi non si possa interpretare la sentenza del 17 aprile 2018 (C-195/17) nel senso che essa include anche 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, contrariamente alle ipotesi di cui ai punti da 19 a 21, la Corte 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.

Stato del procedimento [dinanzi al giudice nazionale]

23. (omissis) **[Or. 8]**
(omissis)
(omissis) [firma]
(omissis)