

Versione anonimizzata

Traduzione

C-381/20 – 1

Causa C-381/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

12 agosto 2020

Giudice del rinvio:

Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania)

Data della decisione di rinvio:

24 luglio 2020

Ricorrente:

VR

Resistente:

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania)

Ordinanza

Nella causa

VR contro Deutsche Lufthansa AG

l'XI Sezione civile del Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia)

in data 24 luglio 2020

[OMISSIS]

ha così deciso:

1. Il procedimento è sospeso.

2. Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale relativa all'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se lo sciopero dei lavoratori di un vettore aereo, indetto dal sindacato, rappresenti una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

Motivazione:

I.

1. Il ricorrente chiede alla resistente una compensazione pecuniaria in misura pari a EUR 250,00, oltre interessi, 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 (CE) n. 261/2004»].
[Or. 2]

Tale domanda si basa sui seguenti fatti:

Il ricorrente era in possesso di una prenotazione con il numero VNI6ZP per il volo LH 238 da Francoforte a Roma-Fiumicino, che la resistente avrebbe dovuto operare l'8 novembre 2019 con partenza da Francoforte alle ore 16:00 e arrivo a Roma alle ore 17:50. Il volo è stato cancellato e il ricorrente è stato trasportato sui voli sostitutivi LX 1077 e LX 1726, raggiungendo la destinazione del suo viaggio il 9 novembre 2019 alle ore 8:55, vale a dire con un ritardo di 15 ore e 5 minuti.

La distanza tra Francoforte e Roma-Fiumicino è inferiore a 1.500 km.

Il ricorrente si è avvalso dei suoi rappresentanti processuali per far valere le proprie pretese. Con lettera del 17 gennaio 2020, detti rappresentanti chiedevano alla resistente il pagamento di una compensazione pecuniaria in misura pari a EUR 250,00 entro il 24 gennaio 2020. La resistente non replicava a tale richiesta.

La cancellazione del volo LH 238 dell'8 novembre 2019 era dovuta alla mancata disponibilità del personale di cabina della resistente all'effettuazione di voli a causa di uno sciopero proclamato dal sindacato degli assistenti di volo UFO il 1° novembre 2019 per il periodo compreso tra le ore 0:00 del 7 novembre 2019 e le ore 24:00 dell'8 novembre 2019, volto, in primo luogo, ad ottenere un aumento della diaria e delle indennità di funzione a seguito del fallimento della contrattazione collettiva. Nel periodo suddetto erano previsti 2165 voli della resistente, di cui 294 intercontinentali e 1871 continentali. Successivamente alla proclamazione dello sciopero, la resistente preparava e pubblicava un piano di volo d'emergenza, che prevedeva ancora un totale di 1273 voli, di cui 171 intercontinentali e 1102 continentali. In realtà, però, il 7 novembre e l'8 novembre 2019 venivano cancellati altri voli, per un totale di 1478 e il 9 novembre 2019 altri

30 voli, di cui 9 intercontinentali e 21 continentali, a causa delle ripercussioni dello sciopero. Complessivamente, oltre 170.000 passeggeri subivano gli effetti di detto sciopero.

In base alle deduzioni della resistente, non contestate dal ricorrente, essa avrebbe pubblicato il 6 novembre 2019 un piano di volo speciale al fine di evitare cancellazioni e ritardi, utilizzando il personale di terra, facendo appelli ai volontari, riducendo quantitativamente l'equipaggio sui voli operativi in considerazione dei minimi previsti dalla legge e affidando alcuni voli alla Condor Flugdienst GmbH. Inoltre, essa concedeva ai passeggeri del Lufthansa Group la possibilità di modificare gratuitamente la prenotazione e offriva, con riguardo ai voli interni sul territorio tedesco, l'opzione del trasporto ferroviario anche nel caso in cui lo sciopero non avesse riguardato il loro volo. I passeggeri interessati dallo sciopero [Or. 3] venivano spostati su altri voli o su collegamenti ferroviari oppure hanno potuto annullare il viaggio senza spese. Inoltre, la resistente ha impiegato aeromobili più capienti su alcune rotte in modo da fornire alternative di viaggio ai passeggeri interessati dallo sciopero. Il 5 novembre 2019, la resistente convocava altresì un incontro al vertice al fine di evitare lo sciopero e il 7 novembre 2019 avanzava un'ulteriore offerta di conciliazione a tal riguardo. Inoltre, essa aveva presentato la richiesta di un provvedimento urgente, che veniva però rigettata in secondo grado dallo Hessisches Landesarbeitsgericht (Tribunale del lavoro del Land dell'Assia, Germania) la sera del 6 novembre 2019.

2. L'Amtsgericht [Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania)] respingeva il ricorso, ritenendo – in linea con l'obiezione sollevata dalla resistente – che la cancellazione del volo fosse conseguente a circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. Per i dettagli, si rinvia alla motivazione della decisione impugnata.

3. Avverso la sentenza di detto giudice il ricorrente interponeva l'appello [OMISSIS], insistendo nelle proprie domande e sostenendo che, alla luce della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 17 aprile 2018 nella causa C-195/17 («TUIFly», EU:C:2018:258), contrariamente a quanto ritenuto dal giudice di primo grado, anche lo sciopero dei propri dipendenti, proclamato dal sindacato, potrebbe essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e non sussisterebbe pertanto una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

La resistente chiede di respingere l'appello.

II.

La decisione sull'appello richiede una pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea in merito alla questione sollevata.

1. La questione è rilevante ai fini della decisione:

Ove, nella fattispecie in esame, con riguardo al volo *de quo*, dovessero ritenersi sussistenti circostanze eccezionali aventi effetto liberatorio ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, l'appello verrebbe respinto non avendo quindi il ricorrente alcun diritto a compensazione pecuniaria. Esso sarebbe invece accolto nel caso in cui lo sciopero costituisse una circostanza eccezionale.
[Or. 4]

2. La questione di stabilire se uno sciopero proclamato da un sindacato costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 verte sull'interpretazione della norma medesima – nella specie, con riguardo all'elemento delle «circostanze eccezionali» – che, in caso di dubbio, è riservata alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

3. Secondo l'interpretazione sin qui accolta da questo Collegio, la cancellazione, nel caso di specie, è dovuta ad una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

a) Con sentenza del 21 agosto 2012 [OMISSIS], il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) ha dichiarato che l'effetto liberatorio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 si verifica qualora i dipendenti del vettore aereo entrino in sciopero a seguito di un invito da parte del sindacato. Il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) è stato chiamato a pronunciarsi sull'invito a scioperare proveniente dall'associazione di piloti Cockpit e al riguardo ha dichiarato quanto segue (per estratto):

«(...)

2. Contrariamente a quanto ritenuto dal giudice d'appello, l'invito a scioperare proveniente da un sindacato nell'ambito di una controversia in materia di contrattazione collettiva, come l'annunciata astensione dal lavoro dei piloti della resistente iscritti all'associazione Cockpit, che è stata alla base della cancellazione secondo le affermazioni non contestate del giudice d'appello, può determinare la sussistenza di circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento.

(...)

f) I criteri elaborati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea con riguardo ai difetti di natura tecnica vanno applicati anche quando si verificano gli eventi menzionati – a titolo indicativo [sentenza della Corte, Wallentin-Hermann/Alitalia (EU:C:2008:771) punto 22] – al considerando 14 i quali siano idonei a produrre circostanze eccezionali, come ad esempio i casi di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo, rischi per la sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo. Anche a tal proposito rileva il fatto che la cancellazione sia dovuta o meno a circostanze inconsuete che esulano dal normale svolgimento delle attività del vettore aereo e sfuggono al suo controllo.

Ove, come nel caso controverso, si tratti di uno sciopero, non rileva – almeno in linea di principio – il fatto che sull’attività del vettore aereo si ripercuota una controversia in materia di contrattazione collettiva tra soggetti terzi, ad esempio uno sciopero dei dipendenti del gestore aeroportuale o di un’altra impresa incaricata di compiti operativi essenziali come il controllo di sicurezza, oppure l’entrata in sciopero dei dipendenti dello stesso vettore aereo operativo, come il personale di terra o il personale di volo. Né la formulazione dell’articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, né il considerando 14 del medesimo o la *ratio* della disposizione summenzionata forniscono alcun elemento a supporto di una siffatta distinzione. **[Or. 5]**

Anche lo sciopero dei propri dipendenti è indetto, di solito, da un sindacato che intende così ottenere migliori condizioni di lavoro o salari più elevati dalla controparte del contratto collettivo di lavoro, che può essere il datore di lavoro dei dipendenti o un’organizzazione dei datori di lavoro. Per raggiungere tale obiettivo, il sindacato invita i propri aderenti a partecipare all’azione sindacale, la quale costituisce uno strumento della libertà di associazione riconosciuta dal diritto dell’Unione [articolo 12, paragrafo 1, e articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea (GU C 364 del 18 dicembre 2000, pagg. 1 e segg. [OMISSIS])] e, quantomeno nella misura in cui rende possibile la rivendicazione sindacale, sospende i diritti e gli obblighi altrimenti derivanti dal contratto di lavoro. L’invito a scioperare opererebbe sul vettore aereo «dall’esterno» – anche se conduce a uno sciopero dei suoi dipendenti – e non è inerente al normale esercizio della sua attività. Infatti, quale arma impiegata nel confronto su un nuovo o diverso contratto collettivo, tale invito mira proprio ad interferire sul «normale esercizio dell’attività» o, se possibile, a bloccarla in toto. Di norma, dunque, esso non riguarda solo singole persone o singoli voli, ma l’insieme, o almeno una parte essenziale, dell’attività del vettore aereo. La finalità del regolamento, consistente nella protezione dei passeggeri dai «disagi» di cancellazioni che possono essere evitate [sentenza della Corte, IATA e ELFAA (EU:C:2006:10) punto 69; Wallentin-Hermann/Alitalia, punto 18] – anche attraverso l’obbligo della compensazione pecuniaria – non può prendersi in considerazione nel caso di uno sciopero siffatto come peraltro nei casi in cui un’azione sindacale esterna o un altro evento comporti il blocco totale o sostanziale del normale funzionamento di un vettore aereo. Inoltre, come dimostra un caso deciso dalla West London County Court, nel quale i dipendenti di un vettore aereo erano entrati in uno sciopero selvaggio, in quanto il gestore aeroportuale non intendeva continuare a svolgere il servizio di movimentazione dei bagagli affidatogli dal vettore aereo (citato da Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136), le due fattispecie possono finire per confondersi.

g) Questo Collegio può fondare l’ulteriore esame nel merito su tale interpretazione del regolamento senza essere tenuta a chiedere previamente alla Corte di giustizia dell’Unione europea di pronunciarsi in proposito in via pregiudiziale. Infatti, come già rilevato, il suesposto significato attribuito alla norma deriva dal tenore letterale e dalla finalità del regolamento ed è coerente con l’interpretazione dell’articolo 5,

paragrafo 3, del regolamento fornita dalla pregressa giurisprudenza della Corte. Le considerazioni sulle quali la Corte ha basato, nelle richiamate decisioni, la propria interpretazione della disposizione *de qua* trovano applicazione anche nel caso controverso. Alla luce di detta giurisprudenza, questo Collegio è incline a ritenere che, con riguardo alle circostanze eccezionali derivanti da uno sciopero, la Corte non giungerà ad una conclusione diversa da quella formulata per le altre situazioni menzionate a titolo indicativo nel considerando 14 del regolamento.

Tale conclusione non è inficiata dal fatto che il giudice d'appello, in linea con parte della dottrina [OMISSIS], sia pervenuto a diverso risultato. Infatti, alla base della motivazione, ove specificamente articolata, vi è da un lato un'analogia interpretazione dell'articolo 19 della Convenzione di Montreal e, dall'altro, l'idea che le controversie in materia di contrattazione collettiva con i propri dipendenti rientrerebbero nel rischio operativo generale del vettore aereo. Tuttavia, né la formulazione del regolamento, né la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea sono decisivi per entrambi gli aspetti. **[Or. 6]**

3. Nel caso di specie, l'annuncio dello sciopero da parte dell'associazione Cockpit era idoneo a determinare le circostanze eccezionali di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, come questo stesso Collegio può rilevare alla luce di quanto accertato dal giudice d'appello.

a) Nel caso controverso, la resistente doveva attendersi che la maggior parte dei piloti impiegati presso di essa avrebbe aderito all'invito a scioperare. Non si trattava quindi di supplire all'assenza, ad esempio, per malattia di un numero limitato di dipendenti, ma di far fronte all'imminente assenza quantomeno di una parte considerevole del personale pilota. La resistente doveva sapere di non avere a disposizione, in conseguenza dello sciopero, un numero di piloti sufficiente per garantire il rispetto *in toto* del piano di volo e, pertanto, che un numero non trascurabile dei voli programmati non avrebbe potuto essere operato o, in ogni caso, non nel modo previsto; essa ha quindi avuto l'opportunità di reagire già all'annuncio dello sciopero e di riorganizzare il piano di volo in modo da poter minimizzare le ripercussioni negative dello sciopero sui passeggeri, da un lato, e da trovarsi, dall'altro, nella condizione di tornare il più presto possibile al normale funzionamento al termine dello sciopero. Una situazione del genere non può essere considerata inerente alla normale attività di un vettore aereo.

b) L'invocazione di circostanze eccezionali da parte della resistente non risulta esclusa dal fatto che la situazione potesse essere sotto il suo controllo.

In genere, nell'ambito 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».

b) Nella propria precedente giurisprudenza, questo Collegio ha seguito l'interpretazione del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) e continua a ritenerla corretta con riguardo alla presente fattispecie di un invito a scioperare da parte del sindacato.

Secondo questo Collegio, nemmeno la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 17 aprile 2018 nella causa C-195/17 («TUIFly») consente una diversa valutazione. Detta decisione concerneva la particolare fattispecie di uno «sciopero selvaggio» che traeva origine dall'annuncio a sorpresa da parte della compagnia aerea di una ristrutturazione dell'impresa. Ciò non è in alcun modo paragonabile alla situazione di cui trattasi, in cui mancano le misure operative concrete [Or. 7] e attuali, alle quali i dipendenti della società reagiscono direttamente e di propria iniziativa con uno «sciopero selvaggio».

Dalla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-195/17 non può neanche dedursi che un legittimo sciopero dei propri dipendenti non possa rappresentare una circostanza eccezionale. In particolare, i punti 46 e 47 della sentenza consentono solo di inferire che, ai fini della qualificazione di uno sciopero come circostanza eccezionale, non rilevi la legittimità o meno dello sciopero ai sensi del diritto nazionale. Tuttavia, ciò non implica che a certe fattispecie di sciopero debba essere di per sé negato un effetto liberatorio oppure che un'astensione dal lavoro da parte dei dipendenti della compagnia aerea legittimata in forza dell'invito allo sciopero proveniente da un sindacato non possa costituire, in linea di principio, una circostanza eccezionale in quanto, per effetto della proclamazione da parte del sindacato, essa non rientrerebbe nell'attività corrente del vettore aereo e sfuggirebbe al suo controllo.

A parere di questo Collegio, l'elemento determinante ai fini della qualificazione come circostanza eccezionale, nella situazione di cui trattasi, è che l'invito a scioperare proveniente dal sindacato – a differenza dello «sciopero selvaggio» – abbia determinato un impatto dall'esterno sull'attività corrente dell'impresa. Un siffatto invito a scioperare non può essere soggetto al controllo del vettore aereo e lo sciopero che ne è seguito non può essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato: l'invito a scioperare o lo sciopero hanno proprio lo scopo di ostacolare o interrompere tale attività [Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), sentenza del 21 agosto 2012, [OMISSIS]].

Secondo questo Collegio, non può eccepirsi al vettore aereo che esso potrebbe opporsi allo sciopero o «controllarlo» assecondando le richieste provenienti dal sindacato, in quanto in tal modo sarebbe vulnerata la libertà sindacale per mezzo del collegamento della controversia sindacale con l'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004. Pertanto, questo Collegio ritiene che anche l'esistenza di una certa struttura salariale o rispettivamente l'indisponibilità all'aumento dei salari, oppure, come nel caso di specie, della diaria o delle indennità di funzione, non possa essere considerata quale misura operativa del vettore aereo paragonabile all'annuncio della ristrutturazione dell'impresa, come nella causa C-195/17.

c) Tuttavia, alla luce della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-195/17, nella giurisprudenza recente si sostiene [Or. 8] in maniera crescente che uno sciopero interno all'impresa organizzato da un sindacato non potrebbe più considerarsi quale circostanza eccezionale [Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania), sentenza del 26 agosto 2018 [OMISSIS]; Landgericht Berlin (Tribunale del Land, Berlino, Germania), ordinanza dell'11 febbraio 2020 [OMISSIS]; Landgericht Bad Kreuznach (Tribunale del Land, Bad Kreuznach, Germania), decreto del 20 gennaio 2020 [OMISSIS]; Landgericht Nürnberg-Fürth (Tribunale del Land, Norimberga-Fürth, Germania), decreto del 2 marzo 2020 [OMISSIS]; Landgericht Memmingen (Tribunale del Land, Memmingen, Germania), decreto del 30 marzo 2020 [OMISSIS]; Amtsgericht Frankfurt (Tribunale circoscrizionale di Francoforte, Germania), sentenza dell'8 agosto 2019 [OMISSIS]] o, in ogni caso, solo in presenza di ulteriori particolari circostanze [Landgericht Hamburg (Tribunale del Land, Amburgo, Germania), sentenza del 21 maggio 2019 [OMISSIS]; sentenza del 3 giugno 2019 [OMISSIS]]. Anche una parte della dottrina [OMISSIS] nega l'effetto liberatorio per il vettore aereo in caso di sciopero dei propri dipendenti.

Pertanto, questo Collegio ritiene opportuno procedere al rinvio pregiudiziale.

[OMISSIS]