

17 aprile 2018 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Articolo 7, paragrafo 1 – Diritto alla compensazione – Esenzione – Nozione di “circostanze eccezionali” – “Sciopero selvaggio”»

Nelle cause riunite 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,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE, presentate, da un lato, dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover, Germania), con decisioni del 6 (cause C-195/17 e da C-197/17 a C-203/17) e 19 aprile 2017 (cause C-226/17 e C-228/17), dell'11 (cause C-254/17, C-275/17, C-278/17 e C-281/17), 12 (cause C-274/17, C-279/17, C-280/17 e da C-282/17 a C-286/17), 16 (causa C-291/17) e 17 maggio 2017 (causa C-290/17), pervenute in cancelleria il 13 (cause C-195/17 e da C-197/17 a C-203/17) e 28 aprile 2017 (cause C-226/17 e C-228/17) e il 15 (causa C-254/17), 18 (cause C-274/17, C-275/17 e da C-278/17 a C-286/17) e 22 maggio 2017 (cause C-290/17 e C-291/17) e, dall'altro, dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania), con decisione del 16 maggio 2017 (causa C-292/17), pervenuta in cancelleria il 22 maggio 2017, nei procedimenti

Helga Krüsemann e altri (C-195/17),

Thomas Neufeldt e altri (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe e altri (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

Reinhard Wittmann (C-228/17),

Regina Lorenz (C-254/17),

Prisca Sprecher (C-254/17),

Margarethe Yüce e altri (C-274/17),

Friedemann Schoen (C-275/17),

Brigitta Schoen (C-275/17),

Susanne Meyer e altri (C-278/17),

Thomas Kiehl (C-279/17),

Ralph Eßer (C-280/17),

Thomas Schmidt (C-281/17),

Werner Ansorge (C-282/17),

Herbert Blesgen (C-283/17),

Simone Künnecke e altri (C-284/17),

Marta Gentile (C-285/17),

Marcel Gentile (C-285/17),

Gabriele Ossenbeck (C-286/17),

Angelina Fell e altri (C-290/17),

Helga Jordan-Grompe e altri (C-291/17),

EUflight.de GmbH (C-292/17)

contro

TUIfly GmbH,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (relatore) e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: E. Tanchev

cancelliere: R. Schiano, amministratore

considerate le osservazioni presentate:

- per T. Neufeldt e a. e E. Schmeer, da P. Degott, Rechtsanwalt;
- per I. Wallmann, da M. Kleinmann, Rechtsanwalt;
- per H. e N. Schlosser, R. Lorenz e P. Sprecher, F. e B. Schoen nonché per la EUflight.de GmbH, da H. Deussen e M. Diekmann, Rechtsanwälte;
- per B. Wittmann, da R. Weist, Rechtsanwalt;
- per R. Wittmann, da M. Michel, Rechtsanwalt;

- per R. Eßer, dal medesimo;
- per W. Ansorge e H. Blesgen, da J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin;
- per S. Künnecke e a., da C. Steding, Rechtsanwalt;
- per la TUIfly GmbH, da P. Kauffmann e K. Witt, Rechtsanwälte;
- per il governo tedesco, da T. Henze, M. Hellmann e M. Kall, in qualità di agenti;
- per il governo francese, da E. de Moustier e I. Cohen, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da K.-Ph. Wojcik, K. Simonsson e N. Yerrell, in qualità di agenti,

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 25 gennaio 2018,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 12 aprile 2018,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'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 (GU 2004, L 46, pag. 1).
- 2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di controversie tra taluni passeggeri e la TUIfly GmbH, un vettore aereo, in merito al rifiuto di quest'ultimo di versare una compensazione a tali passeggeri, i cui voli hanno subito un ritardo prolungato o sono stati cancellati.

Contesto normativo

- 3 I considerando 1, 4, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(1) L'intervento dell[Unione] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(4) [L'Unione] dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite [dal regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (GU 1991, L 36, pag. 5)], sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione n. 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)], 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.

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 Sotto il titolo «Cancellazione del volo», l'articolo 5 di tale regolamento dispone quanto segue:

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

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

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».

5 L'articolo 7 di detto regolamento, recante il titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

«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;

- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;
- c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).
- (...)».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

- 6 I ricorrenti in via principale hanno tutti effettuato presso la TUIfly delle prenotazioni di voli che dovevano essere effettuati da tale vettore tra il 3 e l'8 ottobre 2016.
- 7 Come risulta dalle decisioni di rinvio, tali voli sono stati cancellati o hanno subito un ritardo pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo a causa di un numero eccezionale di assenze del personale della TUIfly giustificate per malattia, conseguenti alla comunicazione, il 30 settembre 2016, di piani di ristrutturazione da parte della direzione di tale vettore aereo al suo personale.
- 8 Risulta altresì da tali decisioni che, mentre abitualmente la percentuale di assenze del personale per malattia relativa al personale della TUIfly è di circa il 10%, la percentuale tra il 1° ottobre 2016 e il 10 ottobre 2016 è stata soggetta ad un significativo aumento tra il 34% e l'89% quanto ai piloti e tra il 24% e il 62% quanto all'equipaggio di cabina.
- 9 Di conseguenza, a decorrere dal 3 ottobre 2016, la TUIfly abbandonava completamente il suo piano dei voli originario, stipulava accordi di subnoleggio con altre compagnie aeree e disponeva il rientro del personale in ferie.
- 10 Tuttavia, a causa di dette assenze del personale, il 3 ottobre 2016, 24 voli hanno subito un notevole ritardo. Il 4 ottobre 2016, 29 voli hanno subito parimenti un notevole ritardo e 7 voli sono stati cancellati. Dal 5 ottobre 2016 veniva cancellata gran parte dei voli. Il 7 e l'8 ottobre 2016 venivano cancellati dalla TUIfly tutti i voli in partenza dalla Germania.
- 11 La sera del 7 ottobre 2016, la direzione della TUIfly ha informato il proprio personale che era stato trovato un accordo con i rappresentanti di quest'ultimo.
- 12 Tenuto conto di tale situazione che essa ha qualificato come «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, la TUIfly ha rifiutato di corrispondere ai ricorrenti in via principale la compensazione prevista dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), e dall'articolo 7 del medesimo regolamento, come interpretati dalla Corte.

Le cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17

- 13 Nelle cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, il giudice del rinvio, l'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover, Germania), osserva che, secondo la giurisprudenza tedesca, lo stato di malattia di un membro dell'equipaggio, almeno qualora non sia stato causato dall'esterno ad opera di terzi attraverso un atto di sabotaggio, e il fatto che sia necessario procedere alla sua sostituzione non costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.
- 14 Pur interrogandosi sulla possibilità di qualificare le circostanze di fatto che hanno dato luogo alle controversie di cui è investito quali «circostanze eccezionali», poiché tali situazioni riguardano una percentuale di assenze che non si riscontra nell'ambito del normale esercizio dell'attività di un vettore aereo, bensì, come sostenuto dalla convenuta principale, segnatamente in caso di «sciopero

selvaggio» o di un appello al boicottaggio diffuso dal personale stesso, tale giudice ritiene tuttavia che si debba concludere nel caso di specie che non sussistono «circostanze eccezionali».

15 Infatti, da un lato, detto giudice sottolinea il fatto che il vettore aereo di cui trattasi in via principale ha potenzialmente contribuito al verificarsi di tale percentuale di assenze annunciando misure di ristrutturazione dell'impresa. Dall'altro, anche se la maggioranza dei giudici tedeschi riconosce l'esistenza di «circostanze eccezionali» in caso sia di sciopero interno che esterno, nelle controversie di cui è investito l'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover), l'assenza del personale sarebbe il risultato di un appello che invitava taluni membri del personale del vettore aereo interessato a porsi in congedo di malattia e non proverrebbe quindi ufficialmente da un sindacato. Un siffatto movimento sociale si distinguerebbe pertanto da uno sciopero ufficiale e dovrebbe essere qualificato come «sciopero selvaggio», al quale non si applicherebbe il diritto alla libertà sindacale.

16 Inoltre, qualora le circostanze relative alle controversie di cui è investito il giudice del rinvio debbano essere qualificate come «circostanze eccezionali», egli si interroga sulla questione se tali circostanze debbano essere riconosciute solo per i voli su cui si sono ripercosse o possono essere riconosciute anche per i voli successivi al verificarsi di tali «circostanze eccezionali», consentendo così ai vettori aerei interessati di rifiutare di compensare i passeggeri dei voli successivi interessati da un'eventuale riorganizzazione dei voli operata a seguito del verificarsi delle suddette «circostanze eccezionali».

17 A tale proposito, il giudice del rinvio segnala una giurisprudenza divergente dei giudici tedeschi. Esso ritiene, tuttavia, che la volontà del legislatore dell'Unione, come risulta dal considerando 15 del regolamento n. 261/2004, nonché il precetto che scaturisce dalla sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), consentono, a suo parere, di considerare che il vettore aereo possa avvalersi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 unicamente per il volo interessato dalle «circostanze eccezionali» in questione.

18 Ciò premesso, l'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'assenza per malattia di una parte – rilevante ai fini dell'effettuazione dei voli – del personale del vettore aereo operativo costituisca [“circostanze eccezionali”] ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004]. In caso di risposta affermativa alla prima questione, quanto elevata debba essere la percentuale di assenze per riconoscere [siffatte circostanze].

2) In caso di risposta negativa alla prima questione: se l'assenza spontanea di una parte – rilevante ai fini dell'effettuazione dei voli – del personale del vettore aereo operativo, in ragione di una sospensione del lavoro non legittimata dalla normativa in materia di lavoro e dai contratti collettivi (“sciopero selvaggio”) rappresenti [“circostanze eccezionali”] ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004]. In caso di risposta affermativa alla seconda questione, quanto elevata debba essere la percentuale di assenze per riconoscere [siffatte circostanze].

3) In caso di risposta affermativa alla prima o alla seconda questione, se [le circostanze eccezionali debbano essersi verificate] proprio in relazione al volo cancellato o se il vettore aereo operativo possa predisporre un nuovo piano dei voli per considerazioni di carattere economico.

4) In caso di risposta affermativa alla prima o alla seconda questione, se ai fini dell'evitabilità assuma[no rilievo le circostanze eccezionali] o piuttosto le conseguenze del [loro] verificarsi».

19 Nel procedimento C-292/17, il giudice del rinvio, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) rileva che, nella sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), la Corte ha inequivocabilmente dichiarato che il negato imbarco di un passeggero su un volo non interessato dallo sciopero a favore di un passeggero di un precedente volo da esso interessato conferisce diritto a compensazione. Tuttavia, tale sentenza non sarebbe necessariamente applicabile in materia di cancellazione di un volo, in quanto il regolamento n. 261/2004 non prevedrebbe la possibilità per il vettore di invocare «circostanze eccezionali» per sottrarsi all'obbligo di compensazione pecuniaria in caso di negato imbarco.

20 Tale giudice osserva, ciononostante, che l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento impone che la cancellazione del volo in questione sia dovuta a «circostanze eccezionali» e, quindi, che esiste un nesso causale tra detta circostanza e tale cancellazione. Orbene, la cancellazione di un volo dovuta non ad assenze per malattia ma ad una decisione del vettore aereo operativo di riorganizzare i suoi voli alla luce di tale circostanza non consentirebbe di imputare la cancellazione di detto volo direttamente a tale medesima circostanza. Una siffatta interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del citato regolamento potrebbe fondarsi sul considerando 15 dello stesso, ai sensi del quale le «circostanze eccezionali» devono interessare un volo specifico.

21 Pertanto, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la cancellazione di un volo sia comunque riconducibile a “circostanze eccezionali” ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] anche quando le circostanze (nella specie: lo “sciopero selvaggio” o l’“ondata di assenze per malattia”) interessano il volo di cui trattasi solo in modo indiretto, avendo esse indotto il vettore aereo a riorganizzare in toto il suo piano dei voli con conseguente previsione di cancellazione del volo considerato.

2) Se un vettore aereo possa liberarsi dall'obbligo di compensazione ad esso incombente, a norma del medesimo articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n.261/2004 anche nell'ipotesi in cui, in assenza di tale riorganizzazione, il volo di cui trattasi avrebbe potuto essere operato, dal momento che il personale per esso previsto sarebbe stato disponibile se non fosse stato assegnato a voli differenti a seguito della riorganizzazione».

22 Con decisioni del presidente della Corte del 10, 18 e 29 maggio 2017, le cause 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 sono state riunite ai fini della fase orale e della sentenza.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla ricevibilità delle questioni nelle cause 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, C-290/17 e C-291/17

23 La TUIfly sostiene che la prima, la terza e la quarta questione sollevate dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) siano irricevibili. La prima, in quanto sarebbe diretta ad ottenere indicazioni riguardo alla percentuale di assenze per constatare la sussistenza di «circostanze eccezionali», s'ingerirebbe nella sfera di competenza del giudice del merito. La terza questione non presenterebbe alcun nesso con l'oggetto delle controversie principali, poiché la TUIfly non avrebbe disposto nuovi orari per «considerazioni di carattere economico inerenti all'impresa», ma si sarebbe limitata a riorganizzare i suoi voli a prescindere dai costi come anche da siffatte considerazioni economiche. Infine, la quarta questione sarebbe troppo astratta.

24 A tale proposito, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione proposte dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli definisce sotto la propria responsabilità, e di cui non spetta alla

Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il rigetto, da parte della Corte, di una domanda proposta da un giudice nazionale è possibile soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto del procedimento principale, qualora la questione abbia carattere ipotetico, o anche quando la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenza del 28 febbraio 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, punto 19 e giurisprudenza citata).

25 Nel caso di specie, si deve constatare che la prima questione sollevata dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) mira ad ottenere dalla Corte un'interpretazione della nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, alla luce dei fatti di cui ai procedimenti principali. Orbene, la qualificazione rispetto al diritto dell'Unione degli accertamenti operati dal giudice del rinvio presuppone un'interpretazione di tale diritto per la quale, nell'ambito della procedura di cui all'articolo 267 TFUE, la Corte è competente (sentenza del 20 dicembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punto 20).

26 Per quanto riguarda le censure formulate in merito alla terza questione sollevata dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover), occorre ricordare che la presunzione di rilevanza menzionata al punto 24 della presente sentenza non può essere messa in discussione dalla semplice circostanza che una delle parti nel procedimento principale contesti taluni fatti relativi ai procedimenti principali di cui non spetta alla Corte verificare l'esattezza e dai quali dipende la definizione dell'oggetto della controversia in esame (sentenza del 22 settembre 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, punto 34 e giurisprudenza ivi citata).

27 Infine, non si può ritenere che la quarta questione sollevata dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) riveste un carattere astratto, in quanto essa presenta un nesso diretto con l'oggetto della controversia principale e non è quindi ipotetica. Essa è volta infatti ad ottenere dalla Corte, in caso di risposta affermativa alla prima o alla seconda questione sottoposta da tale giudice, un'interpretazione delle modalità che consentono ai vettori aerei di esimersi dal loro obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

28 Pertanto, occorre respingere le obiezioni della TUIfly circa l'irricevibilità delle questioni prima, terza e quarta sollevate dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover).

Nel merito

Sulle prime due questioni nelle cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, nonché sulle questioni nella causa C-292/17 nei limiti in cui esse riguardano la qualificazione di «circostanze eccezionali»

29 Con le sue questioni prima e seconda nelle cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17 nonché con le questioni nella causa C-292/17, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 dello stesso, debba essere interpretato nel senso che l'assenza spontanea di una parte significativa del personale di volo («sciopero selvaggio»), come quella di cui trattasi nei procedimenti principali, rientri nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione.

30 A tale riguardo, occorre ricordare che, in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare

gli obblighi dei vettori aerei previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 e giurisprudenza citata).

31 Secondo i considerando 14 e 15 e l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 20 e giurisprudenza citata).

32 Possono essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 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 (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 22 e giurisprudenza citata).

33 Ai sensi del considerando 14 di detto regolamento siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere nel caso di scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

34 A tale proposito la Corte ha già avuto modo di precisare che le circostanze previste in tale considerando non sono necessariamente e automaticamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 22) e che, di conseguenza, occorre valutare, caso per caso, se esse soddisfino le due condizioni cumulative ricordate al punto 32 della presente sentenza.

35 Infatti, emerge dalla giurisprudenza della Corte che non ogni evento inaspettato deve necessariamente essere qualificato come «circostanz[a] eccezional[e]», nel senso di cui al punto precedente, bensì si può considerare che siffatto evento inaspettato sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione (v., in tal senso, sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 42).

36 Inoltre, considerati l'obiettivo del regolamento n. 261/2004, che consiste, come emerge dal suo considerando 1, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e il fatto che l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, deroga al principio del diritto in capo ai passeggeri alla compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o ritardo significativo di un volo, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di quest'ultimo paragrafo, va interpretata restrittivamente (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20).

37 È alla luce di tali elementi che occorre stabilire se uno «sciopero selvaggio», come quello di cui trattasi in via principale, possa essere qualificato come «circostanz[a] eccezional[e]», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

38 Nel caso di specie, risulta dal fascicolo sottoposto alla Corte che lo «sciopero selvaggio» di parte del personale del vettore aereo in questione trae origine dall'annuncio a sorpresa da parte di quest'ultimo di una ristrutturazione dell'impresa. Tale annuncio ha fatto sì che, per circa una settimana, la percentuale di assenze del personale di volo è stata particolarmente elevata, a seguito di un appello diffuso non dai rappresentanti dei dipendenti dell'impresa, bensì spontaneamente dai dipendenti stessi che si sono messi in congedo di malattia.

39 Pertanto, è pacifico che tale «sciopero selvaggio» è stato avviato dal personale della TUIfly al fine

di manifestare le sue rivendicazioni, nel caso di specie relative alle misure di ristrutturazione annunciate dalla direzione di tale vettore aereo.

40 Orbene, come giustamente rileva la Commissione europea nelle sue osservazioni scritte, le ristrutturazioni e le riorganizzazioni di imprese fanno parte delle normali misure di gestione delle stesse.

41 Pertanto, i vettori aerei possono normalmente trovarsi ad affrontare, nell'esercizio della loro attività, divergenze o conflitti con i membri del loro personale o con una parte di tale personale.

42 Pertanto, nel rispetto delle condizioni di cui ai punti 38 e 39 della presente sentenza, i rischi derivanti dalle conseguenze sociali che accompagnano siffatte misure devono essere considerati inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione.

43 Inoltre, lo «sciopero selvaggio» di cui trattasi nella causa principale non può essere considerato come una circostanza che sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato.

44 Oltre al fatto che tale «sciopero selvaggio» trova la sua origine in una decisione di detto vettore aereo, occorre rilevare che, nonostante la percentuale di assenze elevata menzionata dal giudice del rinvio, tale «sciopero selvaggio» è cessato a seguito di un accordo di detto vettore con i rappresentanti dei dipendenti.

45 Pertanto, uno sciopero simile non può essere qualificato come «circostanz[a] eccezional[e]», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, idonea a liberare il vettore aereo operativo dall'obbligo di compensazione pecuniaria su di esso incombente a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento.

46 Tale considerazione non può essere rimessa in discussione dal fatto che il suddetto movimento sociale dovrebbe essere qualificato, ai sensi delle disposizioni in materia sociale applicabili, come «sciopero selvaggio», in quanto non è stato ufficialmente proclamato da un sindacato.

47 Infatti, procedere alla distinzione tra gli scioperi che, sulla base del diritto nazionale applicabile, sarebbero leciti e quelli che non lo sarebbero per determinare se debbano essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, implicherebbe la conseguenza di far dipendere il diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri dalle disposizioni in materia sociale di ciascuno Stato membro, pregiudicando così gli obiettivi del regolamento n. 261/2004, previsti nei considerando 1 e 4 dello stesso, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri nonché condizioni armonizzate di esercizio dell'attività di vettore aereo nel territorio dell'Unione.

48 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alle due prime questioni nelle cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, nonché alle questioni nella causa C-292/17, dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 di quest'ultimo, deve essere interpretato nel senso che l'assenza spontanea di una parte significativa del personale di volo («sciopero selvaggio»), come quella di cui trattasi nei 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.

Sulla terza e sulla quarta questione nelle cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, e sulle questioni nella causa C-292/17 nei limiti in cui riguardano le conseguenze da trarre dalla qualificazione di «circostanze eccezionali» dei fatti di cui trattasi nel procedimento principale

49 Tenuto conto della risposta fornita alle prime due questioni nelle cause C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, non occorre rispondere alla terza e alla quarta questione in tali cause medesime e neanche alle questioni poste nella causa C-292/17 nei limiti in cui riguardano le conseguenze da trarre dalla qualificazione di «circostanze eccezionali» dei fatti di cui trattasi nel procedimento principale.

Sulle spese

50 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

L'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, letto alla luce del considerando 14 dello stesso, dev'essere interpretato nel senso che l'assenza spontanea di una parte significativa del personale di volo («sciopero selvaggio»), come quella di cui trattasi nei 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.

Firme

* [Lingua processuale: il tedesco.](#)