Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
EVGENI TANCHEV
presentate il 12 aprile 2018 [1]

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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia e Gabriel Neufeldt, entrambi legalmente rappresentati dai genitori Sandra e Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger e Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (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
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Lingua originale: l'inglese.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
contro
TUIfly GmbH
[24 domande di pronuncia pregiudiziale proposte dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover, Germania)]
nonché
EUflight.de GmbH (C-292/17)
contro
TUIfly GmbH

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di negato imbarco e di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Nozione di "circostanze eccezionali"Assenza massiccia di personale di volo dovuta al cosiddetto "sciopero selvaggio" mascherato da congedo per malattia – Nesso di causalità – Evitabilità»

I. Introduzione

1. Il cosiddetto «sciopero selvaggio»[2], mascherato da congedo per malattia, si configura come «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004[3], in modo tale che un vettore aereo non è tenuto a pagare alcuna compensazione pecuniaria ai passeggeri che subiscono ritardi e cancellazioni del volo quale conseguenza di tale sciopero?

2. È questa, in sostanza, la questione fondamentale posta all'attenzione della Corte dalle domande di pronuncia pregiudiziale riunite nella presente causa, proposte dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover, Germania) e dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania), dinanzi ai quali diversi passeggeri hanno proposto ricorso per ottenere una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004, dopo che i loro voli erano stati cancellati o avevano subito notevoli ritardi a causa di una percentuale insolitamente elevata di personale di volo del vettore aereo in congedo per malattia.

2 All'indirizzo http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, lo sciopero selvaggio («grève sauvage») viene definito come «grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat» (sciopero indetto indipendentemente da una parola d'ordine del sindacato). All'indirizzo https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike, il Cambridge dictionary definisce lo sciopero selvaggio (wildcat strike) come «a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions [uno sciopero improvviso (=atto con il quale ci si rifiuta, per protesta, di effettuare prestazioni lavorative) senza preavviso da parte dei lavoratori e spesso senza il sostegno ufficiale dei sindacati]». Per una trattazione degli scioperi selvaggi nel diritto dell'Unione, v. ad esempio Alan Bogg, «Viking and Laval: The International Labour Law Perspective» in Mark R. Freeland e Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) pagg. 41-74.

3 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) (in prosieguo: il «regolamento n. 261/2004»).

3. La causa in esame offre quindi alla Corte l'opportunità di sviluppare la propria giurisprudenza in materia di interpretazione del regolamento n. 261/2004 che, va ricordato, ha un impatto effettivo sulla vita dei cittadini dell'Unione europea e di tutte le persone che viaggiano entro i suoi confini.

II. Contesto normativo

4. I considerando 1, 2, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(1) L'intervento della Comunità 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.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(…)

(14) 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.

(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».

5. L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 così dispone:

«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».

III. Fatti del procedimento principale e questioni pregiudiziali

A. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Hannover

6. I ricorrenti nei 24 procedimenti pendenti dinanzi all'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) hanno prenotato voli con la TUIfly GmbH (in prosieguo: la «TUIfly»), un vettore aereo con sede ad Hannover, Germania. I ricorrenti chiedono una compensazione pecuniaria alla TUIfly ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004[4] in quanto i loro voli, fra il 3 ottobre 2016 e l'8 ottobre 2016, sono stati cancellati o hanno subito notevoli ritardi.

4 Per i livelli di compensazione pecuniaria derivanti dalla cancellazione o dal ritardo di un volo, v. infra paragrafo 38.

7. Le cancellazioni o i ritardi di cui trattasi hanno avuto origine in un fatto verificatosi all'inizio di ottobre 2016, quando gran parte del personale di volo della TUIfly si è dichiarata improvvisamente malata, con la conseguenza che si è dovuto procedere alla cancellazione, in totale, di più di cento voli, e un numero ancor più elevato di voli ha subito notevoli ritardi.

8. Tale ondata di congedi per malattia si è verificata dopo che i dirigenti della TUIfly avevano notificato ai lavoratori, il 30 settembre 2016, i futuri piani di ristrutturazione, oggetto di forte contestazione.

9. Secondo la decisione di rinvio, la percentuale di assenze per malattia tra il personale della TUIfly è pari, in genere, a circa il 10% dei lavoratori, compreso il personale di bordo e di cabina. Tuttavia, in seguito all'annuncio da parte dei dirigenti della TUIfly, il 30 settembre 2016, delle misure di ristrutturazione, la percentuale di assenze per malattia del personale della TUIfly è aumentata vertiginosamente, in particolare durante il periodo compreso fra il 3 ottobre 2016 e il 9 ottobre 2016, raggiungendo l'apice il 7 ottobre 2016 con l'89% del personale di bordo e il 62% del personale di cabina assente per malattia.

10. Pertanto la TUIfly, il 3 ottobre 2016, ha completamente abbandonato il piano dei voli originario e ne ha predisposto uno nuovo. La TUIfly ha inoltre stipulato contratti di subnoleggio con altre compagnie aeree e ha disposto il rientro di membri del personale che si trovavano in ferie.

11. Il 3 ottobre 2016, a causa della carenza di personale, 24 voli hanno subito notevoli ritardi. Il 4 ottobre 2016 7 voli sono stati cancellati e 29 voli hanno subito notevoli ritardi. A partire dal 5 ottobre 2016 gran parte dei voli è stata cancellata. Il 7 e l'8 ottobre 2016 la TUIfly ha cancellato tutti i voli dalla Germania verso le rispettive destinazioni in base al presupposto che il trasporto dei passeggeri sulla tratta di ritorno, al termine del loro viaggio, non poteva essere più garantito.

12. Il 7 ottobre 2016 i dirigenti della TUIfly hanno comunicato ai lavoratori che era stato raggiunto un accordo con i rappresentanti del personale riguardo ai piani di ristrutturazione. Successivamente, la percentuale di assenze per malattia del personale di volo è scesa ai livelli normali.

13. Nel procedimento principale la TUIfly afferma di non essere tenuta a pagare una compensazione pecuniaria ai ricorrenti in quanto le cancellazioni o i ritardi di cui trattasi sono stati causati da «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. I ricorrenti sostengono che la TUIfly non è esonerata dall'obbligo di pagare loro una compensazione pecuniaria in quanto gli eventi in questione non costituiscono circostanze eccezionali e avrebbero potuto essere evitate se fossero state adottate tutte le misure del caso.

14. È in tale contesto che l'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) ha deciso di sospendere i 24 procedimenti 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 una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. In caso di risposta affermativa alla prima questione, quanto elevata debba essere la percentuale di assenze per riconoscere una siffatta circostanza.

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 una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. In caso di risposta affermativa alla seconda questione, quanto elevata debba essere la percentuale di assenze per riconoscere una siffatta circostanza.

3) In caso di risposta affermativa alla prima o alla seconda questione, se la circostanza eccezionale debba essersi verificata 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 rilievo la circostanza eccezionale o piuttosto le conseguenze del suo verificarsi».

B. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Düsseldorf

15. Nel procedimento principale pendente dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf), una singola ricorrente ha proposto ricorso contro la TUIfly chiedendo una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004. Nella decisione di rinvio si precisa che la ricorrente, la EUflight.de, promuove tale azione per conto del passeggero che le ha trasferito il proprio diritto a una compensazione pecuniaria ai sensi di tale regolamento per la cancellazione di un volo avvenuta il 7 ottobre 2016.

16. Secondo la decisione di rinvio, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) parte dall'assunto che l'improvvisa presenza di un gran numero di dipendenti in congedo per malattia, sia essa attribuibile a un'ondata di assenze per effettiva malattia o a un cosiddetto «sciopero selvaggio», si configuri come «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Tuttavia, il giudice del rinvio nutre dubbi sull'esistenza o meno di un nesso causale sufficiente fra tale circostanza eccezionale e la cancellazione del volo in questione, dal momento che quest'ultima è stata effettuata nell'ambito di una generale riorganizzazione, da parte della TUIfly, del suo piano dei voli, a decorrere dal 2 ottobre 2016. In particolare, il giudice del rinvio sottolinea che, non avendo indicato quale specifico equipaggio fosse previsto per il volo in questione, la TUIfly sarà esonerata dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria a titolo di circostanze eccezionali solo nel caso in cui il nesso di causalità fra tali circostanze e la cancellazione del volo sia interpretato in senso ampio.

17. È in tale contesto che l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se la cancellazione di un volo sia comunque riconducibile a una circostanza eccezionale 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 una cancellazione del volo considerato. Se un vettore aereo possa esimersi da responsabilità a norma del medesimo articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (…) n. 261/2004 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».

IV. Procedimento dinanzi alla Corte

18. Ai sensi dell'articolo 54 del regolamento di procedura della Corte, i 24 rinvii pregiudiziali dell'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) e il singolo rinvio pregiudiziale dell'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) sono stati riuniti ai fini della fase scritta e orale del procedimento e ai fini della sentenza [5].

19. Hanno presentato osservazioni scritte alla Corte i rappresentanti dei ricorrenti in nove delle cause riunite [6], la TUIfly, il governo tedesco, il governo polacco e la Commissione.

20. I rappresentanti dei ricorrenti in undici delle cause riunite [7], la TUIfly, il governo francese, il governo tedesco e la Commissione sono comparsi all'udienza del 25 gennaio 2018.

V. Analisi

21. La mia analisi è suddivisa in tre parti principali. In primo luogo, fornirò un'osservazione preliminare riguardo all'esame delle questioni pregiudiziali sottoposte alla Corte. In secondo luogo, affronterò talune questioni preliminari di ricevibilità sollevate dalla TUIfly. In terzo luogo, procederò all'esame nel merito delle quattro questioni pregiudiziali, preceduto da una panoramica della giurisprudenza della Corte relativa all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che è alla base della seguente valutazione.

A. Osservazione preliminare

22. Attraverso le quattro questioni sollevate, l'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) chiede in sostanza se un cosiddetto «sciopero selvaggio», mascherato da congedo per malattia, che ha causato direttamente o indirettamente la cancellazione di un volo o un ritardo prolungato, costituisca una «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, tale quindi da esonerare il vettore aereo dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria ai passeggeri nel procedimento principale.

23. L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 prevede che un vettore aereo non sia tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, «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 Osservo che, in origine, i rinvii pregiudiziali presentati dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) erano 28, ma 3 rinvii nelle cause C-196/17, C-276/17 e C-277/17 sono stati revocati, lasciando così 25 cause rimanenti. Osservo inoltre che i 19 rinvii pregiudiziali nelle cause C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, da C-352/17 a C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 e C-429/17, presentati dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) – uno dei quali (C-352/17) è stato revocato – sono stati sospesi ai sensi dell'articolo 55 del regolamento di procedura della Corte sino alla pronuncia della sentenza, da parte della stessa Corte, nelle cause in esame.

6 Cause C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 e C-292/17.

7 Cause C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 e C-292/17. Pertanto, i rappresentanti dei ricorrenti che hanno presentato osservazioni scritte alla Corte sono comparsi anche in udienza, ad eccezione di quelli nelle cause C-280/17 e C-284/17. I rappresentanti dei ricorrenti nelle cause C-226/17, C-228/17, C-282/17 e C-283/17 hanno presentato alla Corte soltanto osservazioni orali.

24. Pertanto, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 indica tre elementi principali che devono essere provati dal vettore aereo per beneficiare dell'esonero ivi stabilito: 1) deve essere dimostrata l'esistenza di «circostanze eccezionali»; 2) è necessario che la cancellazione del volo o il ritardo prolungato siano «dovuti» a circostanze eccezionali; e 3) dev'essere dimostrato che le circostanze eccezionali «non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso» [8].

25. Le quattro questioni sollevate dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) si riferiscono a tutte e tre le condizioni menzionate. La prima e la seconda questione riguardano la prima di tali condizioni, ossia se un'ondata di congedi per malattia o un cosiddetto «sciopero selvaggio» si configurino come «circostanze eccezionali». La terza questione riguarda la seconda condizione per quanto concerne il nesso di causalità, in relazione alla questione se sia sufficiente che le circostanze eccezionali costituiscano solo una causa indiretta della cancellazione del volo o del ritardo prolungato dovuti alla riorganizzazione del piano dei voli da parte della TUIfly. La quarta questione riguarda la terza condizione, ossia se si sarebbero dovute «evitare» le circostanze eccezionali in quanto tali oppure le loro conseguenze.

26. La singola questione sollevata dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) riguarda la questione se, sul presupposto che un'ondata di assenze per malattia oppure un cosiddetto «sciopero selvaggio» si configuri come «circostanza eccezionale», la cancellazione di un volo sia comunque riconducibile a circostanze eccezionali quando tali circostanze interessino il volo di cui trattasi solo in modo indiretto, dal momento che l'equipaggio per esso previsto era in effetti disponibile e che tale volo avrebbe avuto luogo se non fosse stato per la generale riorganizzazione effettuata dalla TUIfly, con conseguente assegnazione di detto equipaggio a voli differenti a causa di tali circostanze eccezionali.

27. Pertanto, la questione pregiudiziale sollevata dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) è molto simile alla terza questione pregiudiziale sollevata dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover). Nell'analisi seguente procederò quindi a una trattazione congiunta di tali questioni.

B. Sulla ricevibilità

28. La TUIfly sostiene che la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) è in parte irricevibile. Essa afferma che la prima e la seconda questione vanno oltre l'oggetto dei procedimenti principali, dato che tali questioni presuppongono un'elevata percentuale di congedi per malattia dell'intero personale del vettore aereo, mentre il procedimento principale riguarda un'elevata percentuale di congedi per malattia tra il personale di volo, vale a dire i piloti, le hostess e gli steward. Essa sostiene altresì che la prima e la seconda questione, nel richiedere indicazioni su quanto debba essere elevata la percentuale di assenze per costituire una circostanza eccezionale, riguardano una valutazione dei fatti che spetta al giudice nazionale, e non a questa Corte. Inoltre, la TUIfly afferma che la terza questione non presenta alcun nesso con l'oggetto della controversia nel procedimento principale, dal momento che essa non ha predisposto un nuovo piano dei voli «per considerazioni di carattere economico», e in ogni caso, che tale questione è troppo astratta.

8 V., ad esempio, conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, paragrafo 31).

29. Osservo inoltre che, sebbene non abbia sollevato alcuna eccezione di irricevibilità riguardo alla domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover), il governo tedesco ritiene, tuttavia, che una risposta alla prima questione pregiudiziale sollevata da detto giudice non sia determinante ai fini della risoluzione della controversia nel procedimento principale, dato che non vi è stata una richiesta massiccia di congedi per malattia tra il personale di volo della TUIfly, bensì un cosiddetto «sciopero selvaggio».

30. A mio avviso, le questioni pregiudiziali sollevate dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) sono ricevibili.

31. Secondo una costante giurisprudenza della Corte, questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità, del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. La Corte può rifiutare di statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un giudice nazionale soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale, qualora la questione sia di tipo ipotetico o, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le sono sottoposte [9].

32. Inoltre, detta presunzione di rilevanza non può essere messa in discussione dalla semplice circostanza che una delle parti nel procedimento principale contesti taluni fatti dai quali dipende la definizione dell'oggetto della controversia in esame [10].

33. Nel caso di specie emerge chiaramente dalla decisione di rinvio e dal contesto della prima e della seconda questione, come formulate dal giudice del rinvio, che tali questioni riguardano il personale di volo della TUIfly. È pacifico che i soggetti interessati ai sensi dell'articolo 23 dello Statuto hanno potuto esprimere il proprio parere su tali questioni in modo effettivo.

34. Inoltre, non è pacifico che le questioni pregiudiziali siano prive di collegamenti con l'effettività o con l'oggetto del procedimento principale. Non esistono inoltre indicazioni, nella decisione di rinvio, circa il fatto che le questioni si riferiscano a un problema di tipo puramente ipotetico.

35. Pertanto, non sussistono motivazioni sufficienti per mettere in discussione la presunzione di rilevanza di cui godono le questioni pregiudiziali sollevate dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover).

9 V., ad esempio, sentenza del 14 dicembre 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, punto 59 e giurisprudenza ivi citata).

10 V., ad esempio, sentenza del 22 settembre 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punto 34 e giurisprudenza ivi citata).

C. Nel merito

1. Panoramica della giurisprudenza della Corte relativa all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004

36. Dalla giurisprudenza costante della Corte deriva che le deroghe alle disposizioni che accordano diritti ai passeggeri devono essere interpretate restrittivamente [11]. Tuttavia, la giurisprudenza riconosce parimenti che, con l'adozione del regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione intendeva altresì bilanciare gli interessi dei passeggeri del traffico aereo e quelli dei vettori aerei [12]. Ciò premesso, l'esonero dall'obbligo dei vettori aerei di pagare una compensazione pecuniaria per cancellazioni e ritardi prolungati in caso di «circostanze eccezionali», espressione non definita nel regolamento n. 261/2004, è stato interpretato dalla Corte come segue.

37. La Corte ha respinto gli argomenti secondo i quali gli oneri finanziari eccessivi a carico dei vettori aerei dovrebbero prevalere nell'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, sottolineando che dalla giurisprudenza emerge che l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi quindi i passeggeri del trasporto aereo, è idonea a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici [13].

38. La Corte ha osservato che l'importo della compensazione pecuniaria, fissato in EUR 250, 400 e 600 in funzione della lunghezza dei voli considerati, può essere poi ridotto del 50%, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004, qualora il ritardo rimanga, per un volo non rientrante nell'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) o b), del suddetto regolamento, inferiore a quattro ore [14], e che gli obblighi assolti in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il diritto di tali vettori di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto che abbia cagionato il ritardo, compresi i terzi, come prevede l'articolo 13 di tale regolamento. Siffatto risarcimento è quindi idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da detti vettori a causa di tali obblighi.

39. La Corte ha inoltre dichiarato che non appare irragionevole che tali obblighi siano adempiuti immediatamente, fatto salvo il diritto al risarcimento sopra menzionato, dai vettori aerei a cui i passeggeri interessati sono vincolati da un contratto di trasporto che dà loro diritto a un volo che non dovrebbe essere né cancellato né ritardato [15].

40. La norma stabilita dal testo dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 è stata ulteriormente precisata grazie all'interpretazione che ne ha fornito la Corte. La Corte ha osservato che, ai sensi del considerando 14 del regolamento n. 261/2004, 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 [16]. Pertanto, la Corte ne ha dedotto che 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 per la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo

11 Sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punto 38). V. anche conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:416, paragrafo 48), in cui l'avvocato generale sottolinea che la Corte ha chiaramente identificato, nella sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punto 48), detta «tutela dei passeggeri» come l'«obiettivo immediato» del regolamento n. 261/2004.

12 Sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 39).

13 Ibidem (punto 81 e giurisprudenza ivi citata).

14 Ibidem (punto 78).

15 Ibidem (punto 80 e giurisprudenza ivi citata).

16 Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).

controllo di quest'ultimo [17]. Ciò premesso, la Corte ha dichiarato che una collisione tra un aeromobile e un volatile, e l'eventuale danno provocato da tale collisione, non erano intrinsecamente legati al sistema di funzionamento dell'apparecchio, e non erano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo per la loro natura o per la loro origine. Tale evento sfuggiva, quindi, all'effettivo controllo del vettore aereo [18]. Nel giungere a tale conclusione la Corte ha osservato che non si devono «incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste da un tale incidente facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi» [19].

41. Ciò detto, la Corte ha dichiarato che, nell'ambito dell'attività di un vettore aereo, un guasto provocato dalla prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile costituisce un evento inaspettato, ma tale guasto rimane intrinsecamente legato al sistema assai complesso di funzionamento dell'apparecchio, cosicché tale evento inaspettato è inerente al normale esercizio dell'attività, dovendo detto vettore sistematicamente far fronte a problemi tecnici improvvisi siffatti. Inoltre, la prevenzione di un guasto del genere non sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato [20].

42. Infine, la Corte ha osservato che un «vizio di fabbricazione nascosto che incide sulla sicurezza dei voli» può discendere da eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e *sfuggono* all'effettivo controllo di quest'ultimo [21], e lo stesso vale per i danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo [22]. La Corte ha altresì dichiarato che la chiusura dello spazio aereo europeo a seguito dell'eruzione di un vulcano si configura effettivamente come «circostanz[a] eccezional[e]» [23].

43. Oltre a ciò, la giurisprudenza della Corte ha stabilito che il legislatore dell'Unione ha inteso conferire la capacità di esonerare dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di cancellazione di un volo non a tutte le circostanze eccezionali, bensì solo a quelle che *non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso* [24].

44. Atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene, come la TUIfly, dimostrare, in aggiunta, che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure idonee alla situazione, ossia mediante le 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 in questione.

45. Spetta a quest'ultimo dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, esso palesemente non avrebbe potuto *evitare* – se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente – *che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione del volo* [25].

17 Ibidem (punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

18 Ibidem (punto 24).

19 Ibidem (punto 25).

20 Sentenza del 17 settembre 2015, *v*an der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punti da 41 a 43).

21 Il corsivo è mio.

22 Sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26).

23 Sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 34).

24 Il corsivo è mio.

25 Sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punti da 39 a 41). Il corsivo è mio. V. anche sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punti 28 e 29 e giurisprudenza ivi citata).

46. In tale contesto, la Corte ha accolto un concetto di «misure del caso» da precisarsi di volta in volta e flessibile, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, si potesse considerare che il vettore aereo aveva adottato le misure idonee in funzione della situazione [26].

47. La Corte ha dichiarato che un vettore aereo deve ragionevolmente, in fase di pianificazione del volo, tener conto dei rischi di ritardo connessi all'eventuale emergere di circostanze eccezionali [27]. Al fine di evitare che qualsiasi ritardo, anche insignificante, che derivi dall'emergere di circostanze eccezionali conduca inevitabilmente alla cancellazione del volo, il vettore aereo ragionevole deve pianificare le sue risorse in tempo utile per poter disporre di un determinato margine di tempo, per essere in grado, ove possibile, di effettuare il volo dopo che le circostanze eccezionali sono venute meno [28].

48. Alla luce di tali considerazioni, la Corte ha dichiarato, relativamente ai passeggeri cui sia stato negato l'imbarco su un aeromobile, che emerge dal considerando 15 del regolamento n. 261/2004 che le «circostanze eccezionali» possono riguardare solo «un particolare aeromobile in un particolare giorno», il che non può applicarsi al caso di negato imbarco di un passeggero in ragione della riorganizzazione di voli conseguente a circostanze eccezionali che abbiano riguardato un precedente volo. Infatti la nozione di «circostanze eccezionali» mira a circoscrivere gli obblighi del vettore aereo, o addirittura ad esonerarlo dai medesimi, allorché l'evento di cui trattasi non avrebbe potuto essere evitato anche se tutte le ragionevoli misure fossero state adottate. Orbene, il vettore in questione, qualora sia costretto ad annullare un volo previsto il giorno di uno sciopero del personale di un aeroporto e successivamente decida di riorganizzare i suoi voli ulteriori, non può ritenersi in alcun modo costretto dal suddetto sciopero a negare l'imbarco ad un passeggero il quale si sia regolarmente presentato all'imbarco due giorni dopo la cancellazione del suddetto volo [29].

49. È in tale contesto che è stato chiesto alla Corte di stabilire se un cosiddetto «sciopero selvaggio» costituisca una «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, e le conseguenze che ne derivano in caso di risposta affermativa.

2. Risposta suggerita per la prima questione

50. Se considerata isolatamente, la risposta alla prima questione è semplice. Da un lato, in base alla giurisprudenza sintetizzata nei paragrafi precedenti, i piani di gestione dei congedi per malattia di un'impresa che svolge la propria attività in una comunità normalmente sana rientrano fra le questioni inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori aerei e sotto il controllo effettivo degli stessi. D'altro lato, un'assenza di massa dovuta a una pandemia o ad altra emergenza sanitaria pubblica non è inerente al normale esercizio dell'attività dei vettori aerei e sfugge al loro effettivo controllo. Il primo caso non si configurerebbe come «circostanz[a] eccezional[e]» ai fini dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, diversamente dal secondo.

51. Tuttavia, risulta chiaramente sia dal fascicolo che dagli argomenti presentati in udienza che non sono queste le circostanze di fatto di cui al procedimento principale. Ciò che si è verificato è un'assenza di massa, mascherata da congedo per malattia, in esecuzione di un cosiddetto «sciopero selvaggio». Ciò premesso, sebbene alla prima questione, considerata isolatamente, si possa rispondere,

26 Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 30).

27 Sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punto 27).

28 Ibidem (punto 28).

29 Sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punto 37).

in linea di principio, in senso affermativo, tale risposta non è sufficiente per risolvere la controversia nel procedimento principale, controversia basata in fatto su un cosiddetto «sciopero selvaggio» e non su una pandemia o su altra emergenza sanitaria pubblica. È questo, in sostanza, l'aspetto centrale della richiesta di chiarimenti formulata dal giudice del rinvio [30].

52. Propongo quindi di rispondere alla prima questione nel modo seguente:

«Solo la reale assenza per malattia di una parte significativa del personale di un vettore aereo operativo per le operazioni di volo, che sia dovuta a una pandemia o ad altra emergenza sanitaria pubblica, costituisce una "circostanz[a] eccezional[e]" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. La percentuale precisa di assenze, in tali circostanze, necessaria affinché che la situazione possa configurarsi come "circostanz[a] eccezional[e]" deve essere determinata dal giudice del rinvio, tenendo in debita considerazione tutte le circostanze di fatto pertinenti».

3. Risposta suggerita per la seconda questione

53. Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se un cosiddetto «sciopero selvaggio» costituisca una «circostanz[a] eccezional[e]» ai fini dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. In caso di risposta affermativa a tale questione, il giudice del rinvio chiede quanto debba essere elevata la percentuale di assenze per costituire una circostanza eccezionale.

54. Come ha evidenziato la Corte nella sua giurisprudenza, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte [31]. In proposito, il dispositivo di un atto dell'Unione è indissociabile dalla sua motivazione e va pertanto interpretato, se necessario, tenendo conto dei motivi che hanno portato alla sua adozione [32].

55. Da un lato, il considerando 1 del regolamento n. 261/2004 fa riferimento alla necessità di un «elevato livello di protezione» per i passeggeri, mentre il considerando 2 di tale regolamento precisa che il negato imbarco e la cancellazione del volo sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

56. D'altro lato, il considerando 14 del regolamento n. 261/2004 dichiara che, 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.

57. Pertanto, gli obiettivi del regolamento n. 261/2004 mirano all'inclusione degli «scioperi» nella nozione di «circostanze eccezionali». Ciò è suffragato dalla giurisprudenza della Corte, esposta in dettaglio nei paragrafi precedenti, quantomeno nell'ambito delle assenze sostanziali che incidono sulla capacità operativa, relativa all'interpretazione finora elaborata della nozione di «circostanze eccezionali», in particolare per quanto riguarda il cosiddetto «sciopero selvaggio». Dato che ha luogo al di fuori dei limiti rigorosi della legge, lo sciopero selvaggio sfugge al controllo effettivo del vettore

30 V. supra, paragrafi da 28 a 35.

31 V., ad esempio, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

32 Ibidem (punto 42 e giurisprudenza ivi citata).

aereo [33]. Ciò è altresì confermato dai lavori preparatori dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Nel corso di tali lavori, l'espressione «forza maggiore» è stata sostituita con «circostanze eccezionali». Secondo quanto dichiarato dal Consiglio nella Posizione comune, tale modifica è stata introdotta nell'interesse della chiarezza giuridica [34].

58. Inoltre, in un'Unione disciplinata dal principio dello stato di diritto, i cosiddetti «scioperi selvaggi» non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo considerato. Detti scioperi non sono assimilabili a qualcosa di intrinsecamente collegato al sistema operativo dell'aeromobile, così da essere inerenti al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo. Ritengo altresì che informare i dipendenti della potenziale ristrutturazione non abbia posto lo sciopero selvaggio sotto il controllo della TUIfly, dato che detto sciopero non era la conseguenza inevitabile di tale azione [35].

59. Ciò detto, per fornire un'utile risposta al giudice del rinvio, comprendente tutti gli elementi pertinenti del diritto dell'Unione, è importante ribadire (v. supra, paragrafi da 43 a 48) che, secondo la giurisprudenza della Corte, la mera esistenza di «circostanze eccezionali» non è sufficiente per esonerare un vettore aereo dalla compensazione pecuniaria per cancellazione del volo o ritardo prolungato che, diversamente, essa sarebbe tenuta a versare ai sensi del regolamento n. 261/2004. L'esonero, previsto all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento si applica soltanto nel caso di «circostanze eccezionali» che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso da parte del vettore aereo considerato. Come chiarito supra ai paragrafi da 43 a 48, la TUIfly ha l'onere di provare che non è stata in grado di evitare che la circostanza eccezionale, cui essa doveva far fronte, comportasse la cancellazione del volo [36].

60. Spetta altresì al giudice del rinvio, sulla base di tutti i fatti rilevanti, definire la questione della percentuale di assenze nel corso di un cosiddetto «sciopero selvaggio», necessaria affinché essa possa costituire una «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi del regolamento n. 261/2004.

61. Propongo quindi di rispondere alla seconda questione nel modo seguente:

«L'assenza spontanea, dovuta a una sospensione del lavoro non legittimata dalla normativa in materia di lavoro o dai contratti collettivi ("sciopero selvaggio"), di una parte significativa del personale di un vettore aereo operativo per le operazioni di volo rappresenta una "circostanz[a] eccezional[e]" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Tuttavia, l'esonero, previsto all'articolo 5, paragrafo 3, si applica soltanto nel caso di "circostanze eccezionali" che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso da parte del vettore aereo considerato. Si tratta di una questione che spetta al giudice del rinvio decidere, così come per la questione di quanto debba essere elevata la percentuale di assenze affinché si verifichi una circostanza eccezionale nell'ambito di uno sciopero selvaggio».

33 La proposta di regolamento n. 261/2004 della Commissione fa riferimento a circostanze straordinarie che esulano dalla «responsabilità» del vettore aereo. V., ad esempio, COM(2001) 784 definitivo, pag. 6, punto 20.

34 Conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, paragrafo 50), che fa riferimento alla posizione comune, e comunicazione al Parlamento del 25 marzo 2003 [SEC(2003) 361 definitivo] in cui la Commissione ha osservato che le condizioni cui era subordinata la compensazione pecuniaria nella posizione comune (CE) n. 27/2003, del 18 marzo 2003 (GU 2003, C 125 E, pag. 63) «(…) stabil[iscono] in tal modo un nesso più stretto tra la compensazione e i disagi e gli inconvenienti dovuti alla cancellazione del volo».

35 Osservo inoltre che la conclusione secondo la quale lo sciopero selvaggio è una circostanza eccezionale è conforme alla recente proposta di modifica del regolamento n. 261/2004 della Commissione, che prevede un elenco non tassativo di circostanze considerate «circostanze eccezionali» ai fini del regolamento. Tale proposta include «vertenze di lavoro presso il vettore aereo operativo o presso i fornitori di servizi fondamentali, quali gli aeroporti o i fornitori di servizi di navigazione aerea». V. paragrafo 1, punto vii), dell'allegato 1 alla COM(2013) 130 final, pag. 30. V. anche paragrafo 1, punto vii), dell'allegato 1 alla risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014, P7_TA(2014) 0092: «vertenze di lavoro ***impreviste*** presso il vettore aereo operativo o presso i fornitori di servizi fondamentali, quali gli aeroporti o i fornitori di servizi di navigazione aerea». Corsivo nell'originale.

36 Al riguardo sono applicabili le norme nazionali in materia di prove, fatti salvi i principi di effettività e di equivalenza. V. conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, paragrafi da 63 a 72).

4. Risposta suggerita per la terza questione

62. Con la terza questione sollevata dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover) e con la questione sollevata dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf), i giudici del rinvio chiedono in sostanza chiarimenti sulla portata del nesso di causalità tra le circostanze eccezionali e la cancellazione del volo, e in particolare se tale nesso sia interrotto dalla decisione della TUIfly di riorganizzare l'intero piano dei voli.

63. Secondo il considerando 15 del regolamento n. 261/2004, 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 [37].

64. Ritengo che la risposta alla terza questione sia determinata dalle constatazioni della Corte nella sentenza Finnair [38] (v. supra, paragrafo 48) secondo le quali quando un vettore è costretto ad annullare un volo previsto il giorno di uno sciopero del personale di un aeroporto e successivamente decide di riorganizzare i suoi voli ulteriori, non può ritenersi in alcun modo costretto dal suddetto sciopero a negare l'imbarco ad un passeggero il quale si sia regolarmente presentato all'imbarco due giorni dopo la cancellazione del suddetto volo. In altri termini, le circostanze eccezionali devono essersi verificate nel momento in cui il volo è stato cancellato, e non si estendono a nuovi piani dei voli elaborati alla luce delle circostanze eccezionali. Ciò è in linea con l'obbligo dei vettori stabilito nella giurisprudenza della Corte, secondo la quale il vettore aereo ragionevole deve pianificare le proprie risorse in tempo utile per poter disporre di un determinato margine di tempo, per essere in grado, ove possibile, di effettuare il volo dopo che le circostanze eccezionali sono venute meno (v. supra, paragrafo 47) [39].

65. Propongo quindi di rispondere alla terza questione nel modo seguente:

«Le circostanze eccezionali devono essere state presenti nel momento in cui il volo è stato annullato o ritardato, a seconda dei casi».

5. Risposta suggerita per la quarta questione

66. In caso di risposta affermativa alla seconda o alla terza questione, con la quarta questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il criterio di evitabilità, riguardante la dimostrazione che circostanze eccezionali «non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», si riferisca al verificarsi di circostanze eccezionali o piuttosto alle conseguenze di tali circostanze.

67. La formulazione [40] della frase «anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», contenuta nell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 può essere letta come riferentesi alla «cancellazione» e non al verificarsi di «circostanze eccezionali», sebbene il pronome relativo «che» possa essere considerato fonte di ambiguità al riguardo. Tuttavia, come indicato dalla frase in corsivo contenuta nel paragrafo 45 supra, la Corte ha già dichiarato che il criterio consiste nell'evitare che le circostanze eccezionali cui il vettore aereo *doveva far fronte «comportassero la cancellazione del volo»*.

37 Il corsivo è mio.

38 Sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 V. inoltre, a tal proposito, le conclusioni dell'avvocato generale Bot nella causa Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, paragrafi 53, 54 e 61).

40 Sui metodi interpretativi applicabili all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, v. supra paragrafo 54.

68. Pertanto, l'espressione «misure del caso» si riferisce alle conseguenze delle circostanze eccezionali più che al loro verificarsi. Potrebbe, ad esempio, non sussistere alcun obbligo per il vettore aereo di adottare misure per evitare il verificarsi di un'eruzione vulcanica, ma al contempo il vettore aereo è obbligato ad adottare le misure del caso per evitare la cancellazione di un volo dopo aver fatto fronte a tale evento. Tali misure potrebbero includere, ad esempio, il dirottamento dei voli interessati verso altre destinazioni.

69. Tale interpretazione, aggiungo, è conforme al considerando 15 del regolamento n. 261/2004, che menziona l'«impatto» sui vettori aerei di circostanze eccezionali e al riferimento all'adozione di «ragionevoli misure» per «evitare ritardi o cancellazioni». È altresì coerente con lo scopo, elaborato al considerando 1 di tale regolamento, di garantire un «elevato livello di protezione» per i consumatori e con il più ampio contesto del regolamento n. 261/2004 [41].

70. Propongo quindi di rispondere alla quarta questione nel modo seguente:

«I criteri di evitabilità riguardano unicamente le conseguenze del verificarsi della circostanza eccezionale».

VI. Conclusione

71. Propongo quindi alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sollevate dall'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover, Germania) e dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) nei seguenti termini:

1) Solo la reale assenza per malattia di una parte significativa del personale di un vettore aereo operativo per le operazioni di volo, che sia dovuta a una pandemia o ad altra emergenza sanitaria pubblica, costituisce una «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi 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. La percentuale precisa di assenze, in tali circostanze, necessaria affinché la situazione possa configurarsi come «circostanz[a] eccezional[e]» dev'essere determinata dal giudice del rinvio, tenendo in debita considerazione tutte le circostanze di fatto pertinenti.

2) L'assenza spontanea, dovuta a una sospensione del lavoro non legittimata dalla normativa in materia di lavoro o dai contratti collettivi («sciopero selvaggio»), di una parte significativa del personale di un vettore aereo operativo per le operazioni di volo rappresenta una «circostanz[a] eccezional[e]» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Tuttavia, l'esonero, previsto all'articolo 5, paragrafo 3, si applica soltanto per circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso da parte del vettore aereo considerato. Si tratta di una questione che spetta al giudice del rinvio decidere, così come per la questione di quanto debba essere elevata la percentuale di assenze affinché si verifichi una circostanza eccezionale nell'ambito di uno sciopero selvaggio.

3) Le circostanze eccezionali devono essere state presenti nel momento in cui il volo è stato annullato o ritardato, a seconda dei casi.

4) I criteri di evitabilità riguardano unicamente le conseguenze del verificarsi della circostanza eccezionale.

41 Per un'opinione contraria, formulata in un contesto in cui le «circostanze eccezionali» in questione riguardavano un guasto tecnico, e che precede la giurisprudenza successiva cui viene fatto riferimento nelle presenti conclusioni, v. le conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, paragrafi da 24 a 32).