LO SCIOPERO PROCLAMATO, CON ANTICIPO, DAGLI ASSISTENTI DI VOLO NON E' UNA CIRCOSTANZA ECCEZIONALE. CASSAZIONE N. 4261/2023

A cura dell'Avv. Laura Buzzerio

INDICE

1) IL FATTO;

2) LA NORMATIVA EUROPEA

3) LE CIRCOSTANZE "ECCEZIONALI";

4) LO SCIOPERO E' UNA CIRCOSTANZA ECCEZIONALE?

IL FATTO

Due soggetti si rivolgevano alla Magistratura Ordinaria Civile chiedendo la condanna di una famosa compagnia aerea alla liquidazione, in proprio favore, di somme a titolo di compensazione pecuniaria[1] (ai sensi del Regolamento CE n. 261/2004) e a titolo di rimborso del prezzo del pacchetto turistico non utilizzato a seguito ***della cancellazione***[2] di un volo gestito dalla prefata compagnia.-

Prima il Giudice di Pace, poi il Tribunale Civile di Trani – in sede di gravame – rigettavano la domanda, ritenendo che *"**lo sciopero, indetto dalle organizzazioni sindacali dei controllori di volo Enav, fosse di per sé circostanza eccezionale**, idonea ad escludere il dovere della compagnia corrispondere, in favore degli attori, la somma richiesta".-*

[1] Vale a dire l'indennizzo che la compagnia aerea deve pagare al passeggero.-

[2] Si ha cancellazione del volo se lo stesso non viene eseguito entro tre ore dalla prevista partenza o se, viceversa, venga anticipato per piu' di un'ora.-

Di conseguenza, i due consumatori[3] ricorrevano in Cassazione.-

(2)

LA NORMATIVA EUROPEA

La materia è disciplinata dal Regolamento n. 261/2004[4] del Parlamento Europeo[5] e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che, sinteticamente, di seguito si riassume.-

In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati spetta l'indennizzo a meno che[6]:

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

2) 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;

3) 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".-

Come tutte le regole è prevista una eccezione, vale a dire che la compagnia aerea non è tenuta a pagare alcun indennizzo se prova che la cancellazione del volo sia ***dovuta a circostanze eccezionali*** che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso".-

(3)

---

[3] Assistiti dall'avv. Savino Ferrini.-

[4] Qui consultabile https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1551283075722&uri=CELEX:32004R0261

[5] In particolare l 'art. 5, par. 1.-

[6] E' opportuno sottolineare che l'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo incombe sulla compagnia aerea; mentre il passeggero deve produrre solo il biglietto oppure un titolo di viaggio equipollente.-

SULLE CIRCOSTANZE ECCEZIONALI

Sebbene il regolamento non preveda una precisa definizione di *"circostanze eccezionali"*, le stesse sono state individuate dalla Corte di Giustizia Ue, che le qualifica come *"eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni che sono cumulative e la loro osservanza deve essere oggetto di una valutazione caso per caso"*.-

Ad esempio, possono in particolare ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo, rischi per la sicurezza o, come è successo più recentemente, un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante[7].-

All'interno della macro categoria delle *"circostanze eccezionali",* bisogna distinguere quelle

- ***interne alla compagnia***: vale a dire quelle relative ad operazioni inerenti il normale esercizio dell'attività[8];
- ***esterne alla compagnia***: vale a dire quelle più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non controlla, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisce nell'attività aerea o aeroportuale[9].-

---

[7] Corte giustizia Unione Europea, Sez. VIII, Sent., (data ud. 07/07/2022) 07/07/2022, n. 308/21.-

[8] Come ad esempio, la predisposizione della scaletta mobile d'imbarco, che lasciata incustodita va a sbattere contro l'ala, danneggiandola, ritardando o impedendo la partenza.-

[9] Ad esempio la collisione tra un aeromobile e un volatile (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, Peèková e Peèka, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 26), il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo presente sulla pista di un aeroporto (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 34), la presenza di carburante sulla pista di un aeroporto che abbia comportato la chiusura di tale pista (v., in tal senso, sentenza del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 29), una collisione tra l'equilibratore di un aeromobile in posizione di parcheggio e l'aletta d'estremità dell'aeromo-bile di un'altra compagnia aerea, causata dallo spostamento di quest'ultimo (v., in tal senso, ordinanza del 14 gennaio 2021, Airhelp, C-264/20, non pubblicata, EU:C:2021:26, punto 26), ma anche un vizio occulto di fabbricazione, o ancora degli atti di sabotaggio o di terrorismo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008,

La scelta del termine ***«eccezionali»*** testimonia la volontà del legislatore di includere **soltanto le circostanze sulle quali il vettore aereo operativo non ha alcun controllo**. –

In questi casi, la compagnia è tenuta a dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione del volo.--

(4)

LO SCIOPERO E' UNA CIRCOSTANZA ECCEZIONALE?

Con specifico riferimento all'indizione di scioperi di personale interessanti la regolarità dei voli, la Corte di Giustizia UE distingue se

- ***Sono indetti da personale esterno***, come ad esempio quelli dei controllori di volo; simili movimenti di sciopero, non rientrando, del resto, nell'esercizio dell'attività di tale vettore e sfuggendo quindi all'effettivo controllo di quest'ultimo, costituiscono ***"circostanze eccezionali"***;
- ***Sono indetti da personale interno***: come qualsiasi datore di lavoro, una compagnia aerea che abbia a che fare con uno sciopero del suo personale motivato da rivendicazioni connesse alle condizioni di lavoro e di retribuzione ***non può sostenere di non avere alcun controllo su tale movimento.-***

*****

Nel caso di specie, nonostante la causa della cancellazione del volo fosse da individuarsi in una causa non imputabile (secondo la previsione poc'anzi descritta), cioè uno sciopero dei controllori di volo non di meno, ***la Cassazione***

Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26, e del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 38.-

riteneva sanzionabile la condotta della compagnia, in quanto l'astensione era stata proclamata oltre quindici giorni prima e "uno sciopero, preceduto dal preavviso disposto dalla legge nazionale applicabile di cui si sia annunciato l'eventuale sconfinamento in settori che investono le attività di un' impresa inizialmente non interessata dallo sciopero, non costituisce un evento anomalo ed imprevedibile".-

La circostanza che lo sciopero fosse stato indetto molto prima della data del volo, e che fosse noto al vettore con largo anticipo, non esclude l' inevitabilità dei suoi effetti perché posti al di fuori del controllo del vettore medesimo, che non ha dato concreta dimostrazione dell'effettiva impraticabilità di qualunque altra possibilità di intervento residuo da parte della compagnia interessata (ad es. una tempestiva riprogrammazione dei voli nelle c.d. fasce garantite dai lavoratori in astensione, l'offerta di una soluzione di trasporto sostituiva equivalente e soluzioni analoghe).-