

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

13 giugno 2024 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Compensazione dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo – Esonero dall’obbligo di compensazione – Circostanze eccezionali – Guasti tecnici causati da un vizio occulto di progettazione rivelato dal costruttore successivamente all’annullamento del volo – Sistema di misurazione della quantità di carburante dell’aeromobile»

Nella causa C-385/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia), con decisione del 22 giugno 2023, pervenuta in cancelleria il 22 giugno 2023, nel procedimento

Matkustaja A

contro

Finnair Oyj,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Piçarra, presidente di sezione, N. Jääskinen e M. Gavalec (relatore), giudici,

avvocato generale: L. Medina

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per Matkustaja A, da K. Väänänen, kuluttaja-asiamies, e J. Suurla, johtava asiantuntija,
- per la Finnair Oyj, da T. Väättäinen, asianajaja;
- per il governo finlandese, da M. Pere, in qualità di agente,
- per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman e J.M. Hoogveld, in qualità di agenti,
- per la Commissione europea, da T. Simonen e N. Yerrell, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l’avvocata generale, di giudicare la causa senza conclusioni, ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte 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 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra Matkustaja A (in prosieguito: «A»), un passeggero, e la Finnair Oyj, un vettore aereo, in merito al rifiuto di quest’ultima di offrire una compensazione a detto passeggero, il cui volo è stato annullato.

Contesto normativo

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

«(1) L'intervento della Comunità [europea] 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.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 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 L'articolo 5 del medesimo regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», 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, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri 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).

(...»

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

6 A ha prenotato presso la Finnair un volo da Helsinki (Finlandia) a Bangkok (Thailandia) previsto per il 25 marzo 2016. Tale volo doveva essere effettuato da un aeromobile entrato in servizio da poco più di cinque mesi.

7 Durante il riempimento del serbatoio, subito prima del decollo, si è verificato un guasto tecnico a livello dell'indicatore di livello del carburante dell'aeromobile. Ritenendo che tale guasto incidesse in modo essenziale sulla sicurezza del volo, la Finnair ha cancellato il volo previsto e, come indicato dal giudice del rinvio, l'ha effettuato solo il giorno successivo, ossia il 26 marzo 2016, con un aeromobile sostitutivo. Tale volo ha raggiunto la destinazione con un ritardo di circa 20 ore.

8 Tenuto conto del carattere recente del modello dell'aereo inizialmente previsto, il difetto in questione, che si manifestava per la prima volta al mondo, era sconosciuto prima di tale guasto. Di conseguenza, né il costruttore di tale aeromobile, né l'autorità di sicurezza aerea erano venuti a conoscenza di tale difetto prima di tale manifestazione e non avevano quindi potuto segnalarlo.

9 Venivano avviate immediatamente da Finnair indagini volte a chiarire la causa del guasto dell'indicatore di livello del carburante. Dopo circa 24 ore, si è ovviato al guasto procedendo ad uno svuotamento del serbatoio e ad un nuovo riempimento di carburante. Tale aeromobile era quindi nuovamente idoneo al volo.

10 A seguito di ulteriori indagini più approfondite condotte dal costruttore dell'aeromobile in questione, è emerso che tale guasto era dovuto a un vizio occulto di progettazione che riguardava tutti gli aeromobili dello stesso tipo.

11 In attesa di una soluzione definitiva del guasto, nel febbraio 2017, con un aggiornamento del software, tali aeromobili hanno comunque continuato a volare.

12 Poiché la Finnair ha rifiutato di versare ad A la somma di EUR 600 a titolo di compensazione pecuniaria forfettaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, A ha proposto un ricorso dinanzi al käräjäoikeus (Tribunale di primo grado, Finlandia). La Finnair ha sostenuto che il guasto in questione costituiva una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, e che aveva adottato tutte le misure che ci si poteva ragionevolmente aspettare da essa.

13 Tale giudice ha accolto il ricorso di A, dichiarando che il guasto di cui al procedimento principale, pur essendo certamente dovuto a un vizio di progettazione difficilmente prevedibile, era inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. Il semplice fatto che il costruttore dell'aeromobile non avesse fornito alla Finnair indicazioni su come affrontare l'insorgenza di un siffatto guasto su un nuovo tipo di aeromobile non avrebbe reso l'evento in questione eccezionale.

14 La Finnair ha presentato appello contro la sentenza del käräjäoikeus (Tribunale di primo grado) dinanzi allo hovioikeus (Corte d'appello, Finlandia). Tale giudice ha dichiarato che il guasto dell'indicatore di livello del carburante si configurava come una «circostanza eccezionale», dal momento che esso non era inerente al normale esercizio dell'attività della Finnair e che, per la sua natura o per la sua origine, sfuggiva all'effettivo controllo della Finnair.

15 A ha proposto ricorso dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia), giudice del rinvio.

16 Quest'ultimo si chiede se un guasto tecnico come quello di cui trattasi nel procedimento principale che riguarda un nuovo aeromobile costituisca una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

17 Esso nutre dubbi, più in particolare, sul fatto che costituisca un evento di origine esterna, ai sensi della sentenza del 7 luglio 2022, SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante) (C-308/21, EU:C:2022:533), e, pertanto, una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, un guasto tecnico che si ripercuote sulla sicurezza di un volo e che il costruttore riconosce come causato da un vizio occulto di progettazione, riguardante tutti gli aeromobili dello stesso tipo, solo dopo la cancellazione di tale volo.

18 In caso di risposta negativa, tale giudice si chiede se la giurisprudenza della Corte relativa al guasto prematuro di alcuni pezzi tecnici può essere trasposto al caso di un vizio occulto di progettazione che si riveli per la prima volta su un nuovo tipo di aeromobile. Infatti, non sarebbe inusuale che un nuovo modello di aereo presenti vizi occulti nella fase iniziale della messa in servizio.

19 In tali circostanze, il Korkein oikeus (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se un vettore aereo possa invocare le circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento [n. 261/2004], già per il solo fatto che il costruttore dell'aeromobile abbia segnalato la presenza di un vizio occulto di progettazione, che incide sulla sicurezza del volo e che riguarda tutti gli aerei di tale tipo, benché tale segnalazione sia avvenuta solo successivamente al ritardo o alla cancellazione del volo.

2) In caso di risposta in senso negativo alla prima questione, qualora occorra stabilire se le circostanze siano riconducibili a eventi inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo che, per la loro natura o per la loro origine, sono soggetti al suo effettivo controllo: se la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea sulla prematura difettosità di alcuni pezzi tecnici sia applicabile in un caso come quello di specie in cui, all'atto della cancellazione del volo, né il costruttore, né il vettore aereo sapevano che natura avesse il difetto del nuovo tipo di aereo in questione e come esso potesse essere sanato».

Sulle questioni pregiudiziali

20 Con le sue due questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che il verificarsi di un guasto tecnico imprevisto e inedito che interessa un nuovo modello di aeromobile recentemente messo in servizio e che induce il vettore aereo a cancellare un volo rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il costruttore di tale aeromobile riconosca, successivamente alla cancellazione di tale volo, che detto guasto era causato da un vizio occulto di progettazione che riguardava tutti gli aeromobili dello stesso tipo e pregiudicava la sicurezza del volo.

21 Anzitutto, occorre ricordare che, in caso di cancellazione di un volo, l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento prevede che ai passeggeri interessati spetti una compensazione pecuniaria a carico del vettore aereo operativo, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, a meno che essi non siano

stati previamente informati di tale cancellazione nel rispetto dei termini previsti al paragrafo 1 di detto articolo 5.

22 L'articolo 5, paragrafo 3, del medesimo regolamento, letto alla luce dei considerando 14 e 15 di quest'ultimo, esonera il vettore aereo da tale obbligo di compensazione pecuniaria se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e, qualora si verifichi una siffatta circostanza, se può 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 o il ritardo prolungato del volo interessato (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

23 Poiché tale articolo 5, paragrafo 3, costituisce una deroga al principio del diritto in capo ai passeggeri alla compensazione pecuniaria, e considerato 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, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di detto articolo 5, paragrafo 3, va interpretata restrittivamente (v., in tal senso, sentenza del 17 aprile 2018, *Krüsemann e a.*, 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, EU:C:2018:258, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

24 A tal proposito va rammentato che la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, designa eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di una valutazione caso per caso (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

25 Quindi, salvo qualora soddisfino le due condizioni cumulative rammentate al punto precedente, le carenze tecniche di per sé non possono costituire «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 25, e del 12 marzo 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 39).

26 È in tale contesto che occorre valutare se un guasto tecnico inaspettato e inedito, che incide su un nuovo modello di aeromobile messo recentemente in servizio e che, successivamente alla cancellazione di un volo, si rivela essere causato da un vizio occulto di progettazione riguardante l'insieme degli aerei dello stesso tipo e che incide sulla sicurezza del volo, possa costituire una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

27 In primo luogo, occorre stabilire se un guasto tecnico avente le caratteristiche menzionate al punto precedente possa costituire, per la sua natura o la sua origine, un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

28 A questo proposito, la Corte ha dichiarato che, tenuto conto delle particolari condizioni in cui si effettua il trasporto aereo e del grado di sofisticazione tecnologica degli aeromobili, atteso che il loro funzionamento comporta ineluttabilmente l'insorgere di problemi tecnici, guasti o difetti prematuri e inaspettati di taluni pezzi di un aeromobile, i vettori aerei si ritrovano regolarmente, nell'ambito della loro attività, a dover far fronte a siffatti problemi (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

29 Ne consegue che la risoluzione di un problema tecnico derivante da un guasto, dalla mancata manutenzione di un apparecchio o, ancora, dal difetto prematuro e inaspettato di taluni pezzi di un aeromobile è considerata inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo (v., in tal senso,

sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 25; del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 42, nonché del 12 marzo 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 41).

30 Tuttavia, non è inerente al normale svolgimento dell'attività del vettore aereo e può quindi rientrare nel concetto di «circostanze eccezionali» il difetto tecnico nel caso in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione, o una competente autorità, riveli che tali apparecchi, già in servizio, presentano un vizio occulto di fabbricazione che incide sulla sicurezza dei voli (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, 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).

31 Nel caso di specie, come risulta dalla decisione di rinvio, è dimostrato che il guasto tecnico trae origine da un vizio occulto di progettazione riguardante l'insieme degli aerei dello stesso tipo e che incide sulla sicurezza del volo, cosicché si deve ritenere che tale evento, conformemente alla giurisprudenza citata al punto precedente, non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.

32 In secondo luogo, occorre stabilire se un guasto tecnico che presenta le caratteristiche menzionate al punto 26 della presente sentenza debba essere considerato un evento che sfugge completamente al controllo effettivo del vettore aereo interessato, vale a dire un evento che il vettore aereo non ha alcuna possibilità di padroneggiare. (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 36).

33 Certamente, per principio, il problema tecnico o il guasto non sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo, dato che la prevenzione o la riparazione di tali problemi e guasti fanno parte dell'onere che incombe a tale vettore aereo di provvedere alla manutenzione e al buon funzionamento degli aeromobili che gestisce a fini economici (sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 43). Tuttavia, la situazione è diversa nel caso di un vizio occulto di fabbricazione del motore di un aeromobile.

34 Infatti, da un lato, sebbene sia responsabilità del vettore aereo provvedere alla manutenzione e al corretto funzionamento dell'aeromobile che gestisce a fini economici, è tuttavia consentito dubitare che, nel caso in cui un vizio occulto di progettazione venga rivelato dal costruttore dell'aeromobile in questione o dall'autorità competente solo dopo la cancellazione di un volo, tale vettore abbia effettivamente la competenza per identificare e porre rimedio a tale vizio, per cui non si può ritenere che esso eserciti un controllo sul verificarsi di detto vizio.

35 Dall'altro lato, dalla giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, emerge che gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo, laddove solo questi ultimi possono sfuggire all'effettivo controllo di tale vettore. Rientrano nella nozione di «eventi di origine esterna» quelli che derivano dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non controlla, in quanto hanno origine in un fatto di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale [sentenza del 7 luglio 2022, SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante), C-308/21, EU:C:2022:533, punto 25 e giurisprudenza ivi citata].

36 Occorre quindi determinare, nel caso di specie, se la segnalazione o il riconoscimento da parte del costruttore dell'esistenza di un vizio occulto di progettazione di un aeromobile e tale da incidere sulla sicurezza di un volo, successivamente alla decisione del vettore aereo di cancellare il volo, possa configurare il fatto di un terzo che interferisce nell'attività aerea del vettore e possa, pertanto, costituire un evento di origine esterna.

37 A tal riguardo, occorre precisare che dalla giurisprudenza citata ai punti 30 e 35 della presente sentenza non risulta che la Corte abbia subordinato la qualificazione come «circostanze eccezionali» di un vizio occulto di progettazione alla condizione che il costruttore dell'aeromobile o l'autorità competente abbiano rivelato l'esistenza di tale vizio prima del verificarsi del guasto tecnico da esso causato. Infatti, il momento in cui viene rivelato il collegamento tra il guasto tecnico e il vizio occulto di progettazione da parte del costruttore dell'aeromobile o dell'autorità competente è irrilevante, allorché il vizio occulto di progettazione esisteva al momento della cancellazione del volo e il vettore non disponeva di alcun mezzo di controllo per porvi rimedio.

38 Il fatto di qualificare una situazione come quella in esame nel procedimento principale quale «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, è conforme all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, perseguito da tale regolamento, come specificato al primo considerando dello stesso. Infatti, tale obiettivo comporta il fatto di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste da un siffatto incidente facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi (v., per analogia, sentenze del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 25, nonché del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 28).

39 Alla luce dei motivi che precedono, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il verificarsi di un guasto tecnico imprevisto e inedito che interessa un nuovo modello di aeromobile recentemente messo in servizio e che induce il vettore aereo a cancellare un volo rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il costruttore dell'aeromobile riconosca, successivamente a detta cancellazione, che il guasto era causato da un vizio occulto di progettazione che riguardava tutti gli aeromobili dello stesso tipo e pregiudicava la sicurezza del volo.

Sulle spese

40 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 (Ottava 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,

deve essere interpretato nel senso che:

il verificarsi di un guasto tecnico imprevisto e inedito che interessa un nuovo modello di aeromobile recentemente messo in servizio e che induce il vettore aereo a cancellare un volo rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il costruttore dell'aeromobile riconosca, successivamente a detta cancellazione, che il guasto era causato da un vizio occulto di progettazione che riguardava tutti gli aeromobili dello stesso tipo e pregiudicava la sicurezza del volo.

Firme

* Lingua processuale: il finlandese.