

Cauza C-385/23**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

22 iunie 2023

Instanța de trimitere:

Korkein oikeus (Finlanda)

Data deciziei de trimitere:

22 iunie 2023

Reclamant:

Fluggast A

Pârâtă

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS**ORDONANȚĂ
DATA**[– –]
[– –]

22 iunie 2023

RECLAMANT: Fluggast A

PÂRÂTĂ: Finnair Oyj

OBIECT: litigiu privind un contract de prestare de servicii

HORTĂRĂREA KORKEIN OIKEUS

Obiectul procedurii

- 1 Cauza privește interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme

comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 [JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218]. Este necesar să se stabilească dacă compania aeriană este obligată să plătească pasagerului compensația forfetară prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 sau dacă a existat o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul, care exonerează compania de plata compensației și care nu a putut fi evitată în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

Situația de fapt relevantă

- 2 La 25 martie 2016, pasagerul A a rezervat un zbor cu Finnair Oyj de la Helsinki la Bangkok. Zborul urma să fie efectuat cu un aparat Airbus A350, aflat în funcțiune de cinci luni și jumătate. La umplerea rezervorului de combustibil, la scurt timp înainte de decolare, a survenit o defecțiune a sistemului de măsurare a cantității de combustibil al aeronavei. Defecțiunea a fost considerată esențială pentru siguranța zborului, astfel încât zborul cu aeronava în discuție a fost anulat și a fost efectuat la 26 martie 2016 cu o aeronavă de rezervă a companiei. Zborul a ajuns la destinație cu o întârziere de aproximativ 20 de ore.
- 3 Tipul de aeronavă utilizat era nou, iar viciul nu fost cunoscut anterior evenimentului în discuție, când defecțiunea a apărut pentru prima dată la nivel mondial. Pentru acest motiv, viciul nu a fost declarat nici de constructorul aeronavei, nici de Autoritatea pentru Siguranța Aviației. Au fost inițiate de îndată cercetări pentru clarificarea originii defecțiunii. Viciul a fost remediat după aproximativ o zi, prin golirea rezervorului și reumplerea acestuia cu combustibil; apoi, aparatul a putut fi din nou folosit pentru efectuarea zborurilor. Cercetările ulterioare realizate de constructorul aeronavei au revelat că defecțiunea în discuție a sistemului de măsurare a cantității de combustibil a fost cauzată de un viciu ascuns de concepție, care a afectat toate aeronavele de acest tip.
- 4 Tipul de aeronavă în discuție a zburat timp de mai multe luni, înainte ca viciul să fi fost definitiv remediat în februarie 2017 prin actualizarea software-ului. De la acel moment, nu au mai existat asemenea defecțiuni la Airbus A350.

Procedura

- 5 Pasagerul A a introdus o acțiune la käräjaoikeus (Tribunalul de Primă Instanță, Finlanda) împotriva Finnair Oyj pentru plata unei compensații forfetare în cuantum de 600 de euro în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Finnair Oyj s-a opus acestei acțiuni. Ea a considerat că a fost vorba despre un viciu ascuns de concepție, care constituie pentru compania aeriană o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul. Aceasta a mai susținut că a adoptat toate măsurile posibile.

- 6 Käräjaoikeus (Tribunalul de Primă Instanță) a considerat că Finnair Oyj trebuia să se aștepte ca în cazul utilizării unui nou tip de aeronavă să se confrunte cu necesitatea de a efectua reparații greu previzibile, precum cele în discuție, din cauza unor vicii de concepție și de fabricație. Asemenea defecțiuni fac parte din activitatea normală a unei companii aeriene, iar împrejurarea că constructorul aeronavei nu a oferit companiei aeriene, pentru noul tip de aeronavă, instrucțiuni privind modul în care trebuie să reacționeze în cazul apariției unor astfel de vicii nu înseamnă că evenimentul este extraordinar. Käräjaoikeus (Tribunalul de Primă Instanță) a admis acțiunea.
- 7 Împotriva hotărârii käräjaoikeus (Tribunalul de Primă Instanță), Finnair Oyj a declarat apel la hovioikeus (Curtea de Apel, Finlanda). Hovioikeus (Curtea de Apel) a constatat că a fost vorba despre o deficiență neprevăzută care afectează siguranța zborului. În opinia sa, defecțiunea nu a fost inerentă exercitării normale a activității Finnair Oyj și, prin natura sau originea sa, scăpa de sub controlul efectiv al companiei, fiind vorba, așadar, despre o împrejurare excepțională. Hovioikeus (Curtea de Apel) a exonerat Finnair Oyj de obligația de a plăti lui A o compensație pentru întârzierea zborului.
- 8 Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda) a admis recursul introdus de A. A și-a reiterat în fața Korkein oikeus (Curtea Supremă) cererea de plată a compensației, iar Finnair Oyj a solicitat respingerea acestei cereri.

Dispozițiile de drept aplicabile

- 9 Potrivit articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii trebuie să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, sub rezerva anumitor excepții. Potrivit articolului 5 alineatul (3) din regulament, operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.
- 10 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene, pasagerii zborurilor cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore sunt asimilați pasagerilor zborurilor anulate în ceea ce privește dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din regulament (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 69).
- 11 Regulamentul nu definește noțiunea de „împrejurări excepționale”. În considerentul (14) al regulamentului se precizează că astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

Pertinența trimiterii preliminare

- 12 În cauza civilă de pe rolul Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda), pentru pronunțarea unei hotărâri motivate este necesară interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 în ceea ce privește condițiile în care un viciu ascuns de concepție poate fi calificat drept împrejurare excepțională. În cauză s-a învederat că și în alte state membre ale Uniunii Europene au fost pronunțate hotărâri judecătorești având ca obiect dreptul la plata compensației datorate ca urmare a întârzierii zborurilor din cauza aceleiași deficiențe.
- 13 Curtea de Justiție a Uniunii Europene a tratat în mai multe hotărâri chestiunea dacă problemele tehnice sunt subsumate împrejurărilor excepționale. În Hotărârea van der Lans (din 17 septembrie 2015, C-257/14, EU:C:2015:618), Curtea a arătat că întrucât în funcționarea aeronavelor intervin inevitabil probleme tehnice, operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit, în cadrul activității lor, cu asemenea probleme (punctul 37). Totuși, anumite probleme tehnice pot intra în sfera acestor împrejurări excepționale. Aceasta ar fi situația de exemplu în cazul în care constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat sau o autoritate competentă ar comunica, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor (punctul 38). În cauza van der Lans, Curtea a considerat relevant faptul că nici constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat, nici o autoritate competentă nu a comunicat că nu numai această aeronavă, în particular, ci și alte aeronave din această flotă au fost afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor (punctele 39 și 40).
- 14 În jurisprudența sa recentă (a se vedea, de exemplu, Hotărârea din 7 iulie 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, punctul 25), Curtea a subliniat că, în vederea aprecierii noțiunii de împrejurări excepționale, evenimentele a căror origine este „internă” trebuie diferențiate de cele a căror origine este „externă” operatorului efectiv de transport aerian. Intră astfel în sfera acestei noțiuni, în contextul apariției unor asemenea evenimente „externe”, cele care rezultă parțial din activitatea operatorului de transport aerian și parțial din împrejurări exterioare, mai mult sau mai puțin frecvente în practică, dar asupra cărora operatorul de transport aerian nu are control deoarece își au originea într-un eveniment natural sau în fapta unui terț, cum ar fi un alt operator de transport aerian sau o entitate publică ori privată care intervine în activitatea aeriană sau aeroportuară.
- 15 În cadrul examinării prezentei cauze se ridică problema de a stabili modul în care trebuie interpretate cele de mai sus, în cazul în care întârzierea zborului este cauzată inițial de un viciu apărut pentru prima dată numai la aeronava în discuție și care nu a fost anterior descoperit nici de constructorul aeronavei, nici de autoritatea competentă, dar pe care constructorul l-a identificat ulterior ca viciu ascuns de concepție care afectează întregul nou tip de aeronavă.

- 16 Korkein oikeus (Curtea Supremă) consideră că este necesar să se interpreteze dacă o problemă tehnică precum cea în discuție în speță, survenită în cazul unei aeronave noi, trebuie considerată un eveniment „extern” sau „intern”. Un eveniment trebuie calificat drept „extern” numai pentru că, după constatarea viciului, s-a dovedit că și alte aeronave de tipul respectiv au fost afectate de același viciu ascuns care a afectat siguranța zborului? Simplul fapt că constructorul a descoperit ulterior că viciul este un așa-numit viciu tipic este suficient pentru ca împrejurările să devină împrejurări excepționale sau expresia „fapta unui terț” trebuie înțeleasă mai degrabă în sensul că include de exemplu interdicții subite de zbor pentru aeronavele de un anumit tip?
- 17 În cazul în care un defect precum cel în discuție în speță nu trebuie considerat o împrejurare extraordinară pentru simplul motivă că, după constatarea viciului care a împiedicat zborul, s-a dovedit că și alte aeronave de același tip au fost afectate de același viciu ascuns, este necesar să se examineze dacă un asemenea viciu, care a apărut la un aparat și care a fost în cele din urmă remediat, poate constitui o asemenea împrejurare pentru alte motive. Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene, în cazul problemelor tehnice, împrejurările excepționale trebuie să se refere la un eveniment care îndeplinește cumulativ două condiții: în primul rând, evenimentul să nu fie inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat. În al doilea rând, el trebuie să scape de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale (a se vedea de exemplu Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 23).
- 18 În Hotărârea van der Lans (punctele 41 și 43) se arată că, în cazul defectării premature a anumitor componente, pana este legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare foarte complex al aparatului, acesta fiind exploatat de operatorul de transport aerian în condiții adesea dificile sau chiar extreme. Într-o asemenea situație, se consideră că nici prevenirea unei pene sau repararea ocazională de aceasta nu scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză, întrucât acestuia din urmă îi revine sarcina de a asigura întreținerea și buna funcționare a aeronavelor pe care le exploatează în cadrul activităților sale economice. Astfel, în Hotărârea Finnair de exemplu, s-a arătat că nu constituie o împrejurare excepțională defectarea prematură, chiar inopinată, a anumitor componente ale unei aeronave, având în vedere că aceasta este, în principiu, legată intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului (a se vedea Hotărârea din 12 martie 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punctul 41).
- 19 Se ridică problema dacă interpretarea prezentată mai sus privind defectarea prematură a anumitor componente este valabilă și pentru viciile de fabricație sau de concepție precum cele în discuție în speță, survenite pentru prima dată la un tip nou de aeronavă și pentru a căror remediere a fost necesară o actualizare a software-ului. Viciul din speță este diferit de viciul ascuns de fabricație sau de concepție declarat de constructor în Hotărârea Finnair menționată (*Technical Follow-up*), în măsura în care nici constructorul, nici operatorul de transport aerian nu cunoșteau la momentul anulării zborului care a fost cauza defectării

care afecta noul tip de aeronavă în discuție în speță și modul de remediere a acesteia. Pe de altă parte, potrivit elementelor de probă prezentate în speță nu este neobișnuit ca un nou tip de aeronavă să aibă vicii ascunse în faza inițială a punerii în funcțiune.

Întrebările preliminare

După ce a oferit părților posibilitatea de a-și prezenta observațiile cu privire la conținutul cererii de decizie preliminară, Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda) a hotărât să suspende procedura și să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

1) Un operator de transport aerian poate invoca împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 pentru simplul motiv că constructorul aeronavei a declarat că a existat un viciu ascuns de concepție, care afectează siguranța zborului și care privește ansamblul tipului de aeronavă, deși această declarație a avut loc abia după întârzierea sau anularea zborului?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare și dacă este necesar să se examineze dacă împrejurările sunt cauzate de evenimente inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și care, prin natura sau originea lor, nu scapă de sub controlul efectiv al acestui operator, jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene privind defectarea prematură a anumitor componente este aplicabilă într-un caz precum cel din speță, în care nici constructorul, nici operatorul de transport aerian nu cunoșteau la momentul anulării zborului natura defectiunii care afecta noul tip de aeronavă în discuție și nici modul de remediere a acesteia?

Korkein oikeus (Curtea Supremă) va pronunța hotărârea în cauză după primirea unei decizii preliminare.

[–]