

Asunto C-385/23

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

22 de junio de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlandia)

Fecha de la resolución de remisión:

22 de junio de 2023

Demandante:

Pasajero A

Demandada:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS	(TRIBUNAL SUPREMO)	[--]
	RESOLUCIÓN	[--]
	22 de junio de 2023	

DEMANDANTE:	Pasajero A
DEMANDADA:	Finnair Oyj
OBJETO:	Litigio sobre un contrato de servicios

RESOLUCIÓN DEL KORKEIN OIKEUS

Objeto del procedimiento

- 1 El asunto versa sobre la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso

de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1). Ha de elucidarse si la compañía aérea está obligada a abonar al pasajero la compensación a tanto alzado contemplada en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, o bien si concurría una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento que exonera del pago de la compensación, circunstancia esta que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

Hechos pertinentes

- 2 El pasajero A había reservado un vuelo de Finnair Oyj desde Helsinki hasta Bangkok para el 25 de marzo de 2016. El vuelo debía efectuarse con un Airbus A350, que llevaba en servicio 5 meses y medio. Al procederse al llenado del depósito de combustible, el sistema de medición de la cantidad de combustible de la aeronave funcionó de manera anormal poco antes del despegue. Se consideró que este fallo era tan esencial para la seguridad del vuelo que se anuló el mismo con la aeronave en cuestión y se realizó el 26 de marzo de 2016 con una aeronave de sustitución de la compañía aérea. El vuelo llegó a su destino con un retraso de aproximadamente veinte horas.
- 3 El tipo de aeronave utilizado era nuevo y el fallo no se conocía antes del incidente en cuestión, en el que la avería se produjo por primera vez en el mundo. En consecuencia, ni el fabricante de la aeronave ni la autoridad de seguridad aérea habían notificado el fallo. Se iniciaron de inmediato las investigaciones dirigidas a elucidar la causa del fallo. Tras aproximadamente un día, se subsanó el fallo extrayendo el combustible del depósito y llenando este de nuevo; con ello, la aeronave estaba de nuevo lista para volar. Posteriores investigaciones del fabricante de la aeronave pusieron de manifiesto que el fallo en cuestión del sistema de medición de la cantidad de combustible se debía a un vicio oculto de fabricación que afectaba a todas las aeronaves de este tipo.
- 4 El tipo de aeronave en cuestión siguió volando durante más meses antes de que una actualización del software, realizada en febrero de 2017, subsanase definitivamente el fallo. Desde entonces, no se han vuelto a producir fallos de este tipo en el Airbus A350.

Procedimiento

- 5 El pasajero A interpuso ante el Käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia) una demanda contra Finnair Oyj por la que reclamaba el pago de una compensación a tanto alzado por importe de 600 euros al amparo del Reglamento n.º 261/2004. Finnair Oyj no se avino a las pretensiones de la demanda. Sostuvo la tesis de que se trataba de un vicio oculto de fabricación que, para la compañía aérea, constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento. Además, sostiene que adoptó todas las medidas razonables que cabía exigirle.

- 6 El Käräjäoikeus declaró que Finnair Oyj debió contar con que, al utilizar un nuevo tipo de aeronave, se vería en la necesidad de realizar trabajos de reparación difícilmente previsibles, como en el presente asunto, derivados de errores de construcción y fabricación. Tales averías forman parte de la actividad usual de una compañía aérea, de suerte que la mera circunstancia de que el fabricante de la aeronave no diera a la compañía aérea instrucciones acerca del modo de actuar en caso de que se produjeran tales fallos en el nuevo tipo de aeronave, no hace que el incidente revista un carácter extraordinario. El Käräjäoikeus estimó la demanda.
- 7 Finnair Oyj interpuso recurso de apelación ante el Hovioikeus (Tribunal de Apelación) contra la sentencia del Käräjäoikeus. El Hovioikeus declaró que se trataba de una deficiencia inesperada en la seguridad del vuelo. A su juicio, la avería no era inherente al ejercicio normal de la actividad de Finnair Oyj y escapaba al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen, por lo que se trataba de una circunstancia extraordinaria. El Hovioikeus exoneró a Finnair Oyj de la obligación de pagar una compensación al pasajero A por el retraso del vuelo.
- 8 El Korkein oikeus admitió a trámite el recurso de casación interpuesto por A. A formuló una vez más, ante el Korkein oikeus, su reclamación de pago de una compensación, de la que Finnair Oyj solicita su desestimación.

Disposiciones legislativas aplicables

- 9 De conformidad con el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, sin perjuicio de la aplicación de determinadas excepciones, los pasajeros tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7. Con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- 10 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, los pasajeros de vuelos que sufren un retraso de tres horas o más pueden equipararse a los pasajeros de vuelos anulados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 69).
- 11 El Reglamento no define el concepto de «circunstancias extraordinarias». En el considerando 14 del mismo se señala que dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

Necesidad de plantear la petición de decisión prejudicial

- 12 En el litigio civil pendiente ante el Korkein oikeus, la adopción de una resolución fundada requiere interpretar el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en relación con los requisitos en virtud de los cuales un vicio oculto de fabricación puede ser visto como una circunstancia extraordinaria. En el presente asunto se ha señalado que los tribunales de otros Estados miembros de la Unión Europea también han adoptado resoluciones sobre reclamaciones de pago de una indemnización por el retraso de vuelos causado por esta misma deficiencia.
- 13 El Tribunal de Justicia de la Unión Europea se ha pronunciado en diversas resoluciones sobre la cuestión de si los problemas técnicos quedan comprendidos en el concepto de circunstancias extraordinarias. En su sentencia van der Lans (sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618), el Tribunal de Justicia declaró que en el ejercicio de su actividad los transportistas aéreos tienen que hacer frente con frecuencia a problemas técnicos que son consecuencia inevitable del funcionamiento de las aeronaves (apartado 37). Sin perjuicio de ello, ciertos problemas técnicos pueden constituir circunstancias extraordinarias. Así sucedería en particular en el supuesto de que el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo interesado, o una autoridad competente, pusiera de manifiesto que esos aparatos, cuando ya están en servicio, presentan un vicio oculto de fabricación que afecta a la seguridad de los vuelos (apartado 38). En el asunto van der Lans, el Tribunal de Justicia consideró relevante que ni el fabricante de los aparatos que forman parte de la flota del transportista aéreo interesado ni ninguna autoridad competente habían puesto de manifiesto que existía un vicio oculto de fabricación que afectaba a la seguridad aérea, no solo en esa aeronave singular, sino también en otras aeronaves de la flota (apartados 39 y 40).
- 14 En su jurisprudencia más reciente (véase, por ejemplo, la sentencia de 7 de julio de 2022, SATA International — Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, apartado 25), el Tribunal de Justicia ha señalado que, a la hora de examinar el concepto de circunstancias extraordinarias, los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Así pues, están comprendidos en este concepto, en cuanto acontecimientos «externos», aquellos acontecimientos que resultan de la actividad del transportista aéreo y de circunstancias externas, más o menos frecuentes en la práctica, pero que el transportista aéreo no controla porque su origen es un hecho natural o el de un tercero, como otro transportista aéreo o un sujeto público o privado que interfiere en la actividad aérea o aeroportuaria.
- 15 En el examen del asunto que ha de resolverse aquí, se plantea la cuestión de cómo ha de interpretarse cuanto antecede cuando el retraso del vuelo se debe, en un primer momento, a un fallo que se produjo por vez primera solamente en la aeronave en cuestión, que no había sido detectado antes ni por el fabricante de la aeronave ni por la autoridad competente, pero que posteriormente fue identificado

por el fabricante como vicio oculto de fabricación que afectaba a todas las aeronaves de un nuevo tipo de las mismas.

- 16 El Korkein oikeus considera que es necesario interpretar si un problema técnico como el que se da en el presente asunto, que se ha producido en un nuevo tipo de aeronave, ha de verse como un acontecimiento «externo» o «interno». ¿Ha de calificarse, por consiguiente, un acontecimiento de «externo» solamente porque, una vez detectada la deficiencia, se haya puesto de manifiesto que esta misma deficiencia oculta en la seguridad de vuelo afectaba a otras aeronaves del tipo en cuestión? Por tanto, ¿basta con la mera comunicación *a posteriori* por el fabricante de que la deficiencia es una denominada deficiencia de categoría para convertir tales circunstancias en circunstancias extraordinarias, o han de entenderse por la expresión «hecho de un tercero» más bien, por ejemplo, las prohibiciones de volar impuestas repentinamente a determinados tipos de aeronave?
- 17 Si un defecto como el aquí controvertido no pudiera considerarse una circunstancia extraordinaria por el mero hecho de que, tras la detección del defecto que ha impedido realizar el vuelo, se pone de manifiesto que también otras aeronaves del tipo en cuestión adolecían del mismo vicio oculto, habrá de examinarse si tal defecto, producido en un aparato y, en última instancia, subsanado, puede quedar comprendido en tales circunstancias por otros motivos. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en el caso de que se den problemas técnicos, las circunstancias extraordinarias deberán corresponder a un acontecimiento que cumpla dos requisitos acumulativos: en primer lugar, el acontecimiento no ha de ser inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate. En segundo lugar, han de escapar al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen (por ejemplo, sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23).
- 18 En la sentencia van der Lans (apartados 41 y 43) se señala que, cuando se dan prematuramente deficiencias de algunas piezas [de una aeronave], la avería estará básicamente ligada al sistema muy complejo de funcionamiento del aparato, que el transportista aéreo explota en condiciones a menudo difíciles, incluso extremas. En tal caso, habrá de suponerse que la prevención de una avería o la reparación que esta requiere no escapan al control efectivo del transportista aéreo interesado, ya que a este le corresponde garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de las aeronaves que explota para sus actividades económicas. Así, por ejemplo, en la sentencia Finnair también se señaló que el fallo prematuro, incluso imprevisto, de algunas piezas de una aeronave no constituye una circunstancia extraordinaria, por cuanto que, en principio, está intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento del aparato (véase la sentencia de 12 de marzo de 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, apartado 41).
- 19 Se plantea la cuestión de si la interpretación antes expuesta de la aparición prematura de deficiencias en algunas piezas es extrapolable a un vicio oculto de

fabricación o construcción como el aquí en cuestión, que se ha producido por primera vez en un nuevo tipo de aeronave y cuya subsanación requirió actualizar un programa informático. El defecto que se da en el presente asunto se diferencia del vicio oculto de fabricación o construcción comunicado por el fabricante («technical follow-up» –seguimiento técnico–) en el citado asunto Finnair, en la medida en que ni el fabricante ni el transportista aéreo sabían en el momento de la cancelación del vuelo cuál era la causa del fallo del nuevo tipo de aeronave en cuestión ni cómo podía subsanarse. Por otro lado, según las pruebas presentadas en el presente asunto, no es inusual que un nuevo tipo de aeronave tenga defectos ocultos en la fase inicial de puesta en funcionamiento.

Cuestiones prejudiciales

Tras brindar a las partes la oportunidad de pronunciarse sobre el contenido de la petición de decisión prejudicial, el Korkein oikeus ha resuelto suspender el ulterior procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea una petición de decisión prejudicial sobre las siguientes cuestiones:

1. ¿Puede invocar un transportista aéreo la existencia de circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 por el único motivo de que el fabricante de la aeronave haya comunicado que existía un vicio de oculto de fabricación que afectaba a la seguridad aérea y a todas las aeronaves del mismo tipo, pese a que tal comunicación solo se hizo tras la demora o la cancelación del vuelo?

2. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial y que proceda examinar si las circunstancias se deben a acontecimientos que son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y que han de quedar sujetos al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen, ¿es aplicable la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea relativa al fallo prematuro de algunas piezas técnicas [de una aeronave] en un caso como el de autos, en el que ni el fabricante ni el transportista aéreo sabían en el momento de la cancelación del vuelo qué tipo de fallo afectaba al nuevo tipo de aeronave en cuestión ni cómo podía subsanarse?

Una vez reciba la decisión prejudicial, el Korkein oikeus dictará sentencia en el asunto.

[—]