

**Processo C-385/23****Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

22 de junho de 2023

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Korkein oikeus (Supremo Tribunal, Finlândia)

**Data da decisão de reenvio:**

22 de junho de 2023

**Demandante:**

Passageiro A

**Demandada:**

Finnair Oyj

**KORKEIN OIKEUS****DESPACHO**

[– –]

DATA

[– –]

22 de junho de 2023

DEMANDANTE: Passageiro A

DEMANDADA: Finnair Oyj

OBJETO: Litígio relativo a um contrato de prestação de serviços

**DECISÃO DO KORKEIN OIKEUS (SUPREMO TRIBUNAL)***Objeto do processo*

- 1 O processo tem por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos

voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO L 46, p. 1). A questão a decidir é a de saber se a companhia aérea está obrigada a pagar ao passageiro a indemnização fixa prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 ou se se verificou uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do mesmo regulamento, que a isenta de responsabilidade e que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

*Matéria de facto relevante*

- 2 O passageiro A reservou um voo da Finnair Oyj de Helsínquia para Banguécoque em 25 de março de 2016. O voo devia ser operado por um Airbus A350 que se encontrava em serviço havia 5 meses e meio. Durante o enchimento do depósito de combustível, o sistema de medição da quantidade de combustível do avião avariou pouco antes da descolagem. O defeito foi considerado tão crítico para a segurança do voo que o voo operado pela aeronave em causa foi cancelado e realizado em 26 de março de 2016 com uma aeronave de substituição da companhia. O voo chegou ao destino com um atraso de cerca de 20 horas.
- 3 O tipo de aeronave utilizado era novo e o defeito não era conhecido antes do acontecimento em causa, tendo a perturbação ocorrido pela primeira vez a nível mundial. Por conseguinte, nem o fabricante da aeronave nem a Agência Europeia para a Segurança da Aviação tinham comunicado a avaria. Os inquéritos para esclarecer a causa da avaria foram imediatamente iniciados. Após cerca de um dia, a avaria foi corrigida através da remoção do combustível do depósito e do seu reabastecimento. Posteriormente, a aeronave ficou novamente em condições de voar. Investigações subsequentes do fabricante da aeronave revelaram que o mau funcionamento do sistema de medição da quantidade de combustível em questão se devia a um defeito de fabrico oculto que afetava todas as aeronaves deste tipo.
- 4 O tipo de aeronave em questão continuou a voar durante vários meses até que, em fevereiro de 2017, uma atualização do *software* corrigiu definitivamente o defeito. Desde então, não se registaram avarias deste tipo no Airbus A350.

*Tramitação processual*

- 5 O passageiro A intentou uma ação contra a Finnair Oyj no Käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância) com vista a obter uma indemnização fixa de 600 euros ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004. A Finnair Oyj contestou esta ação. Considerou que existia um defeito de fabrico oculto que constituía uma circunstância extraordinária para a companhia aérea, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do regulamento. Além disso, tomou todas as medidas razoáveis.
- 6 O Käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância) considerou que a Finnair Oyj devia ter previsto que, ao utilizar um novo tipo de aeronave, estaria exposta a necessidades de reparação dificilmente previsíveis, como a que estava em causa, devido a defeitos de conceção e de fabrico. Tais avarias são inerentes à atividade normal de uma companhia aérea, pelo que o simples facto de o construtor

aeronáutico não ter dado à companhia aérea instruções relativamente ao novo tipo de aeronave sobre como atuar em caso de ocorrência desse defeito, não tornava o acontecimento extraordinário. O Käräjäoikeus julgou a ação procedente.

- 7 A Finnair Oyj interpôs recurso da sentença do Käräjäoikeus para o Hovioikeus (Tribunal de Recurso). O Hovioikeus considerou que se tinha verificado uma falha inesperada para a segurança do voo. Na sua opinião, a avaria não era inerente ao exercício normal da atividade da Finnair Oyj e escapava, devido à sua natureza ou à sua origem, ao seu controlo efetivo, pelo que se tratava de uma circunstância extraordinária. O Hovioikeus isentou a Finnair Oyj da obrigação de indemnizar o passageiro A pelo atraso do voo.
- 8 O Korkein oikeus (Supremo Tribunal) admitiu o recurso de A, no qual este reiterou o seu pedido de indemnização, tendo a Finnair Oyj requerido que o pedido fosse julgado improcedente.

#### *Legislação aplicável*

- 9 Nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, os passageiros têm direito a receber da transportadora aérea operadora uma indemnização nos termos do artigo 7.º deste regulamento, salvo determinadas exceções. Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do regulamento, a transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- 10 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça da União Europeia, os passageiros de voos atrasados três horas ou mais devem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados para efeitos do direito a indemnização previsto no artigo 7.º do regulamento (Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 69).
- 11 O conceito «circunstâncias extraordinárias» não é definido no regulamento. O considerando 14 do regulamento precisa que essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

#### *Necessidade do pedido de decisão prejudicial*

- 12 No processo civil pendente no Korkein oikeus (Supremo Tribunal), a adoção de uma decisão fundamentada exige a interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, no que respeita às condições em que um defeito de fabrico oculto pode ser considerado uma circunstância extraordinária. No processo, foi salientado que órgãos jurisdicionais de outros Estados-Membros da

União Europeia também proferiram decisões relativas a pedidos de indemnização por atraso de voo causado pela mesma falha.

- 13 Em vários acórdãos, o Tribunal de Justiça da União Europeia pronunciou-se sobre a questão de saber se os problemas técnicos se enquadram nas circunstâncias extraordinárias. No seu Acórdão van der Lans (Acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618), o Tribunal de Justiça considerou que, uma vez que o funcionamento das aeronaves provoca inevitavelmente problemas técnicos, as transportadoras aéreas, no âmbito da sua atividade, são habitualmente confrontadas com esses problemas (n.º 37). No entanto, determinados problemas técnicos podem ser qualificados de circunstâncias extraordinárias. É o que sucede, por exemplo, na situação em que o construtor dos aparelhos da frota da transportadora aérea em causa ou uma autoridade competente revela, quando esses aparelhos já estão em serviço, que os mesmos têm um defeito de fabrico oculto que afeta a segurança dos voos (n.º 38). No processo van der Lans, o Tribunal de Justiça considerou relevante o facto de nem o construtor dos aparelhos da frota da transportadora aérea em causa nem nenhuma autoridade competente terem revelado que não só essa aeronave em particular, mas também outras aeronaves dessa frota, tinham um defeito de fabrico oculto que afetava a segurança dos voos (n.ºs 39 e 40).
- 14 Na sua jurisprudência mais recente (v., por exemplo, o Acórdão de 7 de julho de 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, n.º 25), o Tribunal de Justiça considerou que, na apreciação do conceito de circunstâncias extraordinárias, há que distinguir entre os acontecimentos cuja origem é «interna» à transportadora aérea operadora daqueles cuja origem é «externa». Estão abrangidos por este conceito de acontecimentos ditos «externos» os acontecimentos resultantes da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática mas que escapam ao controlo da transportadora aérea, por serem devidos a um evento natural ou à ação de um terceiro, como outra transportadora aérea ou um organismo público ou privado envolvido na exploração aérea ou aeroportuária.
- 15 No âmbito da apreciação do caso em apreço, coloca-se a questão de saber como deve ser interpretado o que precede quando o atraso do voo se deve, num primeiro momento, a um defeito que inicialmente só se manifestou na aeronave em causa, que não foi previamente detetado pelo construtor aeronáutico nem pela autoridade competente, mas que foi posteriormente detetado pelo construtor como um defeito de fabrico oculto que afeta todas as aeronaves do novo tipo.
- 16 O Korkein oikeus (Supremo Tribunal) considera necessário pronunciar-se sobre a questão de saber se um problema técnico, como o que está em causa no caso em apreço, que ocorreu numa aeronave nova, deve ser considerado um acontecimento «externo» ou «interno». Deve um acontecimento ser qualificado como «externo» apenas porque, após a deteção do defeito, se verificou que outras aeronaves do tipo em questão também foram afetadas pela mesma falha oculta para a segurança do voo? A mera descoberta posterior pelo construtor de que o defeito é um

chamado defeito de tipo é, por isso, suficiente para qualificar as circunstâncias como circunstâncias extraordinárias, ou a expressão «ação de terceiros» é mais suscetível de ser entendida, por exemplo, como proibições súbitas de voo de determinados tipos de aeronaves?

- 17 Na hipótese de um defeito como o que está em causa no caso em apreço não dever ser considerado uma circunstância extraordinária pelo simples facto de, após a deteção do defeito que impediu o voo, se ter verificado que outras aeronaves do tipo em questão estavam igualmente afetadas pelo mesmo defeito oculto, há que examinar se esse defeito, que se verificou num aparelho e que acabou por ser corrigido, pode ser abrangido por essas circunstâncias por outras razões. De acordo com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça da União Europeia, em caso de problemas técnicos, as circunstâncias extraordinárias devem dizer respeito a um acontecimento que preencha duas condições cumulativas: em primeiro lugar, o acontecimento não deve ser inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa. Em segundo lugar, esse acontecimento, devido à sua natureza ou à sua origem, deve escapar ao controlo efetivo desta última (v., por exemplo, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 23).
- 18 No Acórdão van der Lans (n.ºs 41 e 43), esclarece-se que, em caso de falha prematura de algumas peças da aeronave, tal avaria permanece intrinsecamente associada ao sistema de funcionamento muito complexo do aparelho que a transportadora aérea explora em condições muitas vezes difíceis ou mesmo extremas. Nesse caso, considera-se que a prevenção dessa avaria ou a reparação ocasionada pela mesma não escapam ao controlo da transportadora aérea em causa, uma vez que incumbe a esta última assegurar a manutenção e o bom funcionamento das aeronaves que explora no âmbito da sua atividade económica. Assim, por exemplo, o Acórdão Finnair também precisou que não constitui uma circunstância extraordinária a falha prematura, mesmo que inesperada, de certas peças de uma aeronave, uma vez que se trata, em princípio, de um acontecimento intrinsecamente ligado ao sistema de funcionamento do aparelho (v. Acórdão de 12 de março de 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, n.º 41).
- 19 Coloca-se a questão de saber se a referida interpretação da ocorrência prematura de defeitos de certas peças é igualmente válida para um defeito oculto de fabrico ou de construção, como o que está em causa no caso em apreço, que ocorreu pela primeira vez num novo tipo de aeronave e cuja correção exigiu uma atualização de *software*. O defeito em causa no caso em apreço distingue-se do defeito oculto de fabrico ou de construção (Technical Follow-up) detetado pelo construtor no Acórdão Finnair, já referido, na medida em que nem o construtor nem a transportadora aérea sabiam, no momento do cancelamento do voo, qual era a origem do defeito do novo tipo de aeronave em causa no caso em apreço e como podia ser corrigido. Por outro lado, de acordo com os elementos de prova apresentados no processo, não é invulgar que um novo tipo de aeronave tenha defeitos ocultos na fase inicial de entrada em serviço.

*Questões prejudiciais*

Após ter dado às partes a oportunidade de apresentarem as suas observações sobre o teor do pedido de decisão prejudicial, o Korkein oikeus (Supremo Tribunal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

**1. Pode uma transportadora aérea invocar circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, pelo simples facto de o construtor aeronáutico ter detetado a existência de um defeito de construção oculto que afeta a segurança do voo e que afeta todas as aeronaves desse tipo, apesar de essa deteção só ter ocorrido após o atraso ou o cancelamento do voo?**

**2. Em caso de resposta negativa à primeira questão e se for necessário apreciar se as circunstâncias resultam de acontecimentos inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à sua natureza ou à sua origem, estão efetivamente sob o seu controlo, é aplicável a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia relativa à falha prematura de determinadas peças técnicas, numa situação como a do caso em apreço, em que nem o construtor nem a transportadora aérea conheciam, no momento do cancelamento do voo, a natureza do defeito do novo tipo de aeronave em causa e o modo como este podia ser corrigido?**

O Korkein oikeus proferirá o acórdão no processo após ter recebido a decisão prejudicial.

[—]