



JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 7

MADRID

C/ GRAN VIA, 52

55700

N.I.G.: 28079 1 0007565 /2013

Procedimiento: JUICIO VERBAL 564 /2013

SECCIÓN: I

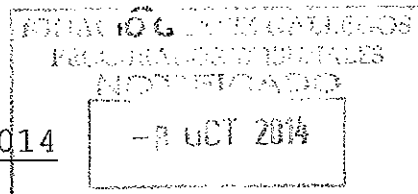
Sobre OTRAS MATERIAS

De D/ña.

Procurador/a Sr/a. IGNACIO GOMEZ GALLEGOS, IGNACIO GOMEZ GALLEGOS , IGNACIO GOMEZ GALLEGOS

Contra D/ña. AIR EUROPA LINEAS AEREAS, S.A.U.

Procurador/a Sr/a. SIN PROFESIONAL ASIGNADO



SENTENCIA N° 159/2014

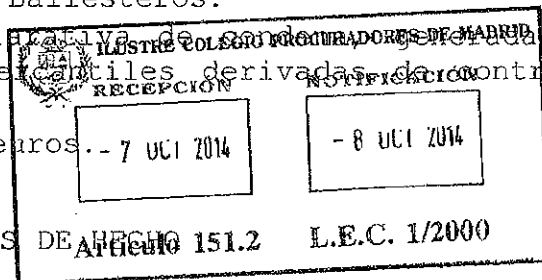
En Madrid, a 1 de Octubre de 2014

Vistos por mí, Dña Miriam Matías Fernández, Juez de refuerzo de este Juzgado, en juicio oral y público los autos registrados entre los de su igual clase con el n° arriba referenciado, identificado el proceso por los siguientes elementos:

- Tipo de procedimiento: Juicio Verbal
- Parte actora:

representados a través de Procurador D. Ignacio Gómez Gallegos y asistidos de Letrado D. Álvaro Ázcarraga Gonzalo sustituido en el acto del Juicio por D. Manuel Molina Ávila.

- Parte demandada: Air Europa Líneas Aéreas S.A.U, asistida de Letrado D. Enrique Olea Ballesteros.
- Pretensión deducida: declarativa de nulidad en materia de obligaciones mercantiles derivadas de contrato de transporte.
- Cuantía de la acción: 750 euros.



ANTECEDENTES DE HECHO 151.2 L.E.C. 1/2000

PRIMERO.- En fecha de 2 de Septiembre de 2011 se interpuso demanda, con el contenido peticional que sigue:

*Suplico: "1.- se dicte Sentencia condenado a la demandada al pago del principal (750 euros) e intereses, así como las costas procesales con especial declaración de temeridad.

En el escrito de demanda se consignan los fundamentos de hecho y jurídicos que se estiman convenientes y de aplicación al caso.

Mediante Decreto fue admitida a trámite la citada demanda, con señalamiento de la vista de juicio y citación de la parte demandada.

SEGUNDO.- El acto de juicio, en sede judicial y bajo audiencia pública, tuvo lugar en fecha 30 de Septiembre de 2014, donde la parte demandada contestó a la demanda en el sentido de oponerse manifestando que la causa del retraso de la salida del vuelo se debió a circunstancias extraordinarias consistentes en el impacto de un pájaro en la aeronave que exoneran de responsabilidad.

Tras lo que invocó oralmente los razonamientos precisos para su defensa, se acompañó de documentos en prueba de sus afirmaciones. Admitida la prueba documental por ambas partes, quedaron los autos vistos para sentencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La pretensión de la actora, se fundamenta en la acción de incumplimiento contractual, del art. 1.101 CC, en relación con los arts. 1.106 y 1.107 CC, derivados de la especial figura de un contrato de transporte aéreo. Son rasgos propios de este contrato, 1.- la mercantilidad, ya que se presta en un régimen de profesionalidad empresarial, 2.- la integridad regulativa referida al mismo, aglutinando y unificando normas de derecho público, por la intensa intervención estatal en este ámbito, con normas de derecho privado, sobre los derechos y deberes de las partes, y 3.- internacionalidad, ya que, por la propia naturaleza del transporte y del medio utilizado, la aeronave, suele referirse a transporte transfronterizo, precisándose normas internacionales para regular los problemas que surgen.

El sistema normativo para el tratamiento de las infracciones en el tracto de cumplimiento del transporte aéreo es complejo. De una parte se integra por el RCEE 261/2004, para el ámbito de la Unión Europea, por el que se establecen unos derechos mínimos a favor del viajero frente a la cancelación de vuelo. En Derecho internacional se contiene en el Convenio de Montreal (CM) de 28 de mayo de 1999, el cual viene a sustituir sustancialmente al sistema jurídico complejo y dispar del Convenio de Varsovia de 1929. La aplicación de la normativa del CM 1999 es generalizada, no solo por los criterios amplios de aplicación contenidos en el mismo texto internacional, su art. 1 declara aplicable su regulación cuando el transporte tenga inicio o final en un Estado parte del Convenio, sino también por la remisión expresa que las disposiciones de tal CM hace el Reglamento CEE 2027/1997, modificado por el Reglamento CEE 889/2002, cuando se trate de examinar la responsabilidad contractual de una cía. de transporte aéreo comunitaria, entendiéndose que goza de tal consideración por el mero hecho de poseer una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de la UE, según dispone el Reglamento CEE 2407/1992, de 23 de julio.

La parte demandada, reconoce que existió un retraso en el vuelo, pero que éste se debió a circunstancias extraordinarias tales como el impacto de un pájaro en la aeronave.



TERCERO.- Han sido acreditados en el presente proceso los siguientes hechos; los demandantes adquirieron tres billetes para el vuelo UX 1094 con origen Ámsterdam y destino Madrid para el día 14 de Junio de 2013 a las 18.15 horas con llegada a las 20.45 horas, que finalmente operó su salida a las 22.43 horas del mismo día con llegada a las 1.08 am del día 15 de Junio de 2013, y en consecuencia con un retraso de 4 horas y 23 minutos (263 minutos) -documento nº 2 y 3 de la demanda consistentes en tarjetas de embarque y retraso sufrido por la aeronave extraído de la página web de la aerolínea-.

En relación con la concurrencia de una circunstancia extraordinaria que sea equiparable a los supuestos de fuerza mayor regulados en el Código Civil, hay que señalar que la doctrina más moderna sobre el incumplimiento contractual, art. 1.101 CC, ha ido objetivando su contenido, separándolo cada vez más del vínculo subjetivo, dolo o negligencia recogido en su tenor literal, atendiendo progresivamente al dato objetivo de la ausencia de prestación debida, o a su irregularidad en el cumplimiento, con la consiguiente insatisfacción del derecho de crédito del acreedor. El elemento fundamental no es ya pues un nexo subjetivo entre el deudor y la realidad del incumplimiento de la prestación debida, como evento atribuible a la voluntad defectuosa del mismo, a su dolo o culpa civil del art. 1.104 CC, sino el puro hecho de su defecto en la realización del débito. Tal vínculo subjetivo, expreso en el art. 1.101 CC, se ha desplazado al elemento objetivo de falta de satisfacción del derecho subjetivo de crédito, perdiendo su autonomía al quedar insito en él.

Este camino ya fue auspiciado en el propio Código Civil, al presumir todo incumplimiento como culposo, art.1.183 CC, operando las causas de exención de responsabilidad contractual del art. 1.105 CC solo en los casos cumplidamente acreditados, por el deudor, art. 217 LEC, o cuando omitió cualquier referencia a la culpa en la mora del art. 1.100 CC. Esta doctrina tiene como corolario la restricción del alcance de exoneración de los supuestos recogidos en el art. 1.105 CC, evolucionando desde las tradicionales definiciones romanistas del caso fortuito y la fuerza mayor, según criterios de previsibilidad y evitabilidad, a otros más objetivos, teniendo por caso fortuito el evento no voluntario pero generado dentro de la esfera de control y actuación del deudor, y la fuerza mayor proveniente de fuera por completo de tal ámbito.

A pesar de que en el presente caso, la parte demandada alega que concurre causa de exoneración de responsabilidad al tratarse de un retraso ocasionado por el impacto de un pájaro en la aeronave, de la documental presentada carente de autor no se encuentra alusión alguna a dicha incidencia, únicamente en el apartado de incidencia se refiere a desvío por meteorología que sufre otra aeronave, sin especificar en ningún momento el evento extraordinario que produjo el retraso en el vuelo UX 1094.

En consecuencia, ante la falta de material probatorio relativo a las circunstancias extraordinarias alegadas (art 217 LEC) procede estimar íntegramente la demanda.

QUINTO.- En cuanto a las consecuencias del retraso, el art. 6 Reglamento CEE 261/2004 fija unos mínimos de duración de tal retraso, en proporción a la distancia del viaje, para dar lugar a

los derechos contemplados en tal norma. Cuando se superen los límites temporales fijados en el retardo en la llegada al punto de destino, la norma general es la de obtener el derecho de atención y asistencia del art. 9 Reglamento CEE 261/2004, y sólo podrá obtenerse el derecho de reembolso del precio del billete cuando el retraso exceda de las 5 horas, por remisión a la letra a) del apartado 1º del art. 8. Pero este precepto sólo impone el reembolso del precio del billete cuando el vuelo ya no tiene razón de ser para el interés del pasajero, o parte proporcional del precio del billete cuando ello opere solo para una parte del viaje no efectuado.

Por tanto, del sentido aparente del tenor literal de los arts. 6 y 8 del Reglamento CEE 261/2004, dicha norma parece no otorgar a los pasajeros de vuelos retrasados el derecho de compensación económica automática del art. 7, previsto para las cancelaciones de vuelo.

No obstante, resulta evidente que el perjuicio generado a los pasajeros por la cancelación de un vuelo pueden en ocasiones ser completamente equiparables a los causados por un retraso de cierta consideración, los que de seguir tal literalidad quedarían fuera de todo derecho de compensación, al menos conforme al citado Reglamento CEE 261/2004, siempre sin perjuicio de poder acudir a otra normativa especial del transporte, como es el caso del Convenio de Montreal (CM) de 28 de mayo de 1999, cuyos arts. 19 y 22 sancionan el retraso en el vuelo con un máximo de 4.150 derechos especiales de giro por pasajero, por todos los conceptos.

Para evitar ese funesto resultado de desprotección de intereses jurídicos equivalentes a otros sí protegidos, la STJCE de 19 de noviembre de 2009, Sala 4ª, asunto C-402/07, tras un examen sistemático del Reglamento CEE 261/2004, establece en su prf. 54 que *"por consiguiente, procede declarar que los pasajeros cuyo vuelo ha sido objeto de cancelación y aquellos cuyo vuelo se ha retrasado sufren un perjuicio análogo que se materializa en una pérdida de tiempo, de tal modo que se encuentran en situaciones comparables a efectos de la aplicación del derecho de compensación previsto en el art. 7 del Reglamento"*, para añadir en el prf. 57 *in fine* que *"de este modo, adquieren un derecho de compensación cuando soportan una pérdida de tiempo igual o superior tres horas con respecto a la duración inicialmente prevista por el transportista"*. Y concluye la citada STJCE de 19 de noviembre de 2009, sobre el quantum indemnizatorio, en el prf. 61 que *"procede declarar que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden invocar el derecho de compensación previsto en el art. 7 cuando soportan una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas de la hora de llegada prevista inicialmente por el transportista aéreo"*. Finalmente, en el prf. 63 de la resolución, se indica la posibilidad de reducir, siempre conforme al propio art. 7, en hasta el 50% la suma de compensación de los pasajeros de vuelos retrasados que excedan de 3 horas sin superar las 4 horas de tal retraso.

Y así, según lo indicado, tal derecho de compensación aparece liquidado en el propio art. 7.1 RgCEE, al disponer que *"cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de: a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros; b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entrel*

500 y 3 500 kilómetros; c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b). La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación".

Es necesario matizar que el retraso originador de indemnización es el previsto en la llegada y no en la salida de la aeronave y que en el presente caso fue de 4 horas y 23 minutos, superando así el límite temporal y espacial contemplado en el artículo 7 del citado Reglamento, por lo que procede la compensación de 250€ derivados del retraso de vuelo sufrido a favor de cada uno de los demandantes al tratarse de un trayecto de 1.472 kilómetros.

SEXTO.- La contravención del débito contraído, según el tenor de la obligación, art. 1.091 CC, por parte del deudor, engendra su directa responsabilidad por el incumplimiento, art. 1.101 y 1.124 CC, siéndole exigible desde ese momento ya no solo la primitiva prestación, sino además una indemnización de daños y perjuicios, conforme a los arts. 1.106 y 1.107 CC.

En cuanto al momento inicial del cómputo será, por analógica aplicación del art.1.100 CC, el de la presentación de la demanda, como interpelación judicial para el pago. Su cuantía en porcentaje será la referida en los arts. 1.100 CC y art. 576 LEC.

SÉPTIMO.- En virtud de lo establecido en el artículo 394 de la LEC procede su imposición a la parte que haya visto rechazadas sus pretensiones. Así las cosas, procede la imposición de costas a la parte demandada.

En virtud de las razones expuestas, de las pruebas analizadas y de los preceptos citados.

FALLO

Que, estimando la demanda interpuesta por

debo condenar y condeno a Air Europa Líneas Aéreas S.A.U, al pago de la cantidad de 750 euros (250 euros para cada uno de los actores), cantidad que devengará el interés legal del dinero desde la fecha de interposición de la demanda, hasta su completo pago, interés que se incrementará en dos puntos porcentuales desde la fecha de esta sentencia.

Todo ello con imposición de costas a la parte demandada.

Modo de impugnación.- Notifíquese esta sentencia a las partes, con expresa prevención de que la misma es firme, por no admitir contra ella recurso.

Así por esta mi sentencia, que dicto, mando y firmo.