

EXP 14/1379/2003



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

JDO. DE LO MERCANTIL N. 3 MADRID

C/ GRAN VIA, N: 52
91 493 05 51-2-3-4-5
91 493 05 48

IGNACIO GOMEZ CALLEJOS
PROCURADOR TRIBUNALES
NOTIFICADO
29 SEP 2014

V6042
N.I.G.: 28079 47 1 2013 0008263
Procedimiento: JUICIO VERBAL 605 /2013
Sobre
De D/ña.
Procurador/a Sr/a.
Abogado/a Sr/a. SIN PROFESIONAL ASIGNADO
Contra D/ña. DARMAWATI -- EMIRATES GROUP EMIRATES AIRLINES
Procurador/a Sr/a. SIN PROFESIONAL ASIGNADO, SIN PROFESIONAL ASIGNADO
Abogado/a Sr/a. SIN PROFESIONAL ASIGNADO, SIN PROFESIONAL ASIGNADO

SENTENCIA N° 246/14

En Madrid, a 17 de Septiembre de 2014

Vistos por mí, _____, 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: _____ y _____ Procurador _____ y _____
- Parte demandada: Compañía Aérea Emirates Group- Emirates Airlines-, representado por Procurador _____ y asistido de Letrado _____
- Pretensión deducida: declarativa de condena generada en materia de obligaciones mercantiles de transporte. de _____ de _____ contrato. _____ DE MADRID
- Cuantía de la acción: 1.200 €.

RECEIVED
26 SEP 2014
Artículo 151.2
NOTIFICACIÓN
29 SEP 2014
L.E.C. 1/2000

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En fecha de 23 de Septiembre de 2013 se interpuso demanda, con el contenido peticional que sigue:"1.- se dicte Sentencia condenando a la demandada al pago del principal (1.200 euros) e intereses, así como las costas procesales.

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

Mediante Decreto de fecha 23 de Diciembre de 2014 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 de 17 de Septiembre de 2014, donde la parte demandada contestó a la demanda en el sentido de oponerse manifestando que el retraso causado fue de 5 horas y que la causa del retraso de la salida del vuelo se debió a la existencia de niebla en el aeropuerto de Dubai, circunstancia extraordinaria que exonera de responsabilidad, a consecuencia de la cual se produjo una congestión del tráfico aéreo. Igualmente manifestó que la parte actora no ha acreditado la existencia de ningún daño.

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 los actores, y 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, Compañía Aerea Emirates Group- Emirates Airlines-, reconoce que existió un retraso en el vuelo de aproximadamente 5 horas después de la hora de llegada establecida el día 23 de Enero de 2013, pero alega que se debió a la existencia de niebla en el aeropuerto de Dubai, circunstancia extraordinaria que exonera de responsabilidad, a consecuencia de la cual se produjo una congestión del tráfico aéreo.

TERCERO.- Han sido acreditados en el presente proceso los siguientes hechos; los actores adquirieron un billete de avión para el trayecto Hong Kong -Madrid, con escala en Dubai. El vuelo entre Hong Kong y Dubai (EK 381) tenía la salida prevista 00.35 horas y llegó a las 05.35 horas del día 23 de Enero de 2013. por su parte, el vuelo entre Dubai y Madrid, tenía prevista su salida a las 7.25 horas y finalmente salió a las 12.40 horas, llegando a destino con un retraso de 5 horas y 4 minutos (según se desprende del documento 2, 3 y 4 aportados por la actora consistentes en la confirmación de la reserva y la información suministrada por Aena sobre la hora de salida y llegada y las tarjetas de embarque de ambos vuelos respectivamente).

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.

Así las cosas, a pesar de que de los documentos aportados por la demandada consistente en la información meteorológica (doc 1) del día 23 de Enero de 2013 en Dubai, que refiere la existencia de niebla, no resulta acreditado que el retraso en la salida de la

aeronave se debiera a tal circunstancia, dado que a través del documento 2 aportado por la demandada se comprueba que otros vuelos cuya salida estaba prevista en idéntica franja horaria tuvieron un retraso de menor entidad (hasta tres horas menos) que el presente bajo las mismas condiciones climatológicas. Es decir, si bien la niebla puede ser considerada una circunstancia extraordinaria por reunir los requisitos de imprevisibilidad e inevitabilidad, no se puede concluir que en el presente caso se desprenda de la información aportada por la demandada, dado que no se observa que el aeropuerto de Dubai estuviera cerrado al tráfico aéreo por la preexistencia de niebla y además los vuelos programados a escasos minutos del referido operaron con mayor rapidez, siendo unánime por la jurisprudencia del TJUE, que sólo las circunstancias meteorológicas podrían acogerse al restrictivo concepto de circunstancias extraordinarias establecido por la jurisprudencia del TJUE, y nunca las de carácter operativo.

CUARTO.- 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 5 horas y 4 minutos, superando así el límite temporal y espacial contemplado en el artículo 7 del citado Reglamento, por lo que procede la compensación de 600€ para cada pasajero, derivados del retraso de vuelo sufrido al tratarse de un trayecto de más de 3500 kilómetros.

QUINTO.- 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.

SEXTO.- 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 _____ y
debo condenar y condeno a Compañía
Aérea Emirates Group- Emirates Airlines al pago de la cantidad de
600 euros a 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

Diligencia de publicación.- En el día de la fecha, el Juez
que suscribe la presente resolución, ha procedido a publicarla
mediante íntegra lectura, constituido en audiencia pública, de
lo que yo, la Secretario Judicial, DOY FE