



Roj: **SJM O 3807/2018 - ECLI: ES:JMO:2018:3807**

Id Cendoj: **33044470022018100077**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Oviedo**

Sección: **2**

Fecha: **06/11/2018**

Nº de Recurso: **214/2018**

Nº de Resolución: **82/2018**

Procedimiento: **Juicio verbal**

Ponente: **MIGUEL ANGEL ALVAREZ-LINERA PRADO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JDO. DE LO MERCANTIL N. 2

OVIEDO

SENTENCIA: 00082/2018

C/ LLAMAQUIQUE S/N

Teléfono: 985250984 , Fax: 985270099

Modelo: M68330

N.I.G. : 33044 47 1 2018 0000442

JVB JUICIO VERBAL 0000214 /2018

Procedimiento origen: /

Sobre OTRAS MATERIAS

DEMANDANTE D/ña. Olga

DEMANDADO D/ña. NORWEGIAN AIR SHUTTLE

m.3

SENTENCIA

En Oviedo, a 6 de noviembre de 2018.

El Ilmo. Sr. D. Miguel Alvarez Linera Prado, Magistrado-Juez del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Oviedo, ha visto los autos de Juicio Verbal seguidos ante este Juzgado con el número de registro 214/2018, promovidos por Olga , que compareció en los autos en su propio nombre y representación, contra NORWEGIAN AIR SHUTTLE, en situación procesal de rebeldía.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por Olga , se interpuso demanda de juicio verbal contra NORWEGIAN AIR SHUTTLE, en la que, tras alegar los hechos y fundamentos que estimó conducentes a su derecho, terminó suplicando al juzgado que se condenara a la demandada a indemnizarle en la cantidad de 400 euros.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, se dio traslado de la misma a la demandada, la cual fue declarada en situación procesal de rebeldía, quedando éstos vistos para sentencia.

TERCERO. En la tramitación del presente procedimiento se han observado todas las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



PRIMERO.- Se ejercita en la presente litis una acción de reclamación de cantidad derivada del retraso en el cumplimiento de un contrato un transporte aéreo por un importe de 250 euros en concepto de indemnización por retraso de un día, más 150 euros en concepto de daño moral, y en éste sentido se ha de decir que, en materia de transporte aéreo el régimen jurídico aplicable viene constituido por la Ley de Navegación Aérea de 21-7-1960, el Reglamento 2027/1997/CE, del Consejo, de 9-10-97, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (reformado por el 889/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12-5-2002), el Reglamento 261/2004/CE, 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 en último término por el Convenio de Montreal de 28-5-1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, ratificado por España y vigente para nuestro país desde el 28-6-2004.

El Convenio de Montreal, en principio, y de conformidad con su art. 1 resultaría aplicable únicamente al transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración, entendiéndose a los fines del citado Convenio que la expresión "transporte internacional" significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte, de modo que el transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del Convenio.

No obstante lo anterior, el Convenio de Montreal resulta asimismo de aplicación en el caso del transporte nacional, no sólo porque el artículo 3, apartado 1, del Reglamento núm. 2027/97 dispone que "la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de **pasajeros** y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad", sino también porque, además de su ratificación por España, el Convenio de Montreal, al tener los Estados miembros cedidas competencias en materia de transportes, fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 sobre la base del artículo 300 CE, apartado 2, y aprobado por decisión del Consejo de 5 de abril de 2001, entrando en vigor, en lo que se refiere a la Comunidad, el 28 de junio de 2004, de suerte que, de acuerdo con una jurisprudencia reiterada, las disposiciones de este Convenio forman parte del ordenamiento jurídico comunitario a partir de esta última fecha (sentencias de 30 de abril de 1974, Haegeman, 181/73, Rec. pg. 449, apartado 5, y de 30 de septiembre de 1987, Demirel, 12/86, Rec. pg. 3719, apartado 7), y así lo tiene declarado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en la Sentencia de 10-1-2006, As. C-344/04, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench División, Administrative Court (en este mismo sentido SJM de Málaga de 20-4-2007).

Y concretamente, por lo que respecta a la reclamación por retraso, la Ley de Navegación Aérea de 21-7-60 se limita a disponer que "cuando el viaje se suspenda o retrase por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete".

Por su parte, el Convenio de Montreal, en su artículo 19, titulado "Retraso", dispone que "el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de **pasajeros**, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas".

El artículo 22, apartado 1, de dicho Convenio limita la responsabilidad del transportista, derivada de un retraso, a la cantidad de 4.150 derechos especiales de giro por **pasajero**. El apartado 5 del mismo artículo prevé, fundamentalmente, que este límite no se aplique si el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

El artículo 3, apartado 1, del Reglamento 2027/97 incorpora al acervo comunitario la protección dispensada por el Convenio de Montreal al establecer que "la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de **pasajeros** y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad".

De forma análoga al Convenio de Montreal el anexo del Reglamento núm. 2027/97 incluye, entre otras, la siguiente disposición bajo el título "Retraso del **pasajero**":

"En caso de retraso del **pasajero**, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del **pasajero** se limita a 4.150 DEG (importe aproximado en divisa local)".



Asimismo, el supuesto de retraso aparece contemplado de forma más concreta en el Reglamento núm. 261/2004, que, tras resaltar en sus dos primeros Considerandos que "la actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los **pasajeros**" y que "las denegaciones de embarque y las **cancelaciones** o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los **pasajeros**" expresa como uno de sus objetivos que "deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los **pasajeros** la **cancelación** de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los **pasajeros** de las **cancelaciones** antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los **pasajeros** puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los **pasajeros** si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las **cancelaciones** se produzcan debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables".

Dichos Considerandos cristalizan en una serie de preceptos que, en lo que a este litigio respecta, pasamos a transcribir.

El artículo 6, titulado "Retraso", tiene el siguiente tenor:

"1. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista:

- a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1.500 kilómetros o menos, o
- b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros, o
- c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los **pasajeros** la asistencia especificada en:

- i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y
- ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y
- iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.

2. En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias".

De acuerdo con el artículo 9, titulado "Derecho a atención":

"1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerá gratuitamente a los **pasajeros**:

- a) comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar;
- b) alojamiento en un hotel en los casos:
 - en que sea necesario pernoctar una o varias noches, o
 - en que sea necesaria una estancia adicional a la prevista por el **pasajero**;
- c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel u otros).

2. Además, se ofrecerán a los **pasajeros** gratuitamente dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.

3. Al aplicar el presente artículo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo prestará atención especial a las necesidades de las personas con movilidad reducida y de sus acompañantes, así como a las necesidades de los menores no acompañados".

A la vista de cuanto ha quedado expuesto, quedando acreditado un retraso superior a las 20 horas, por la demandada no se ha acreditado en modo alguno la justificación de tal retraso por causas extraordinarias, con lo que procede estimar la demanda en cuanto al derecho a la compensación por retraso de 250 euros.

En cuanto a la indemnización por daño moral reclamado el Tribunal Supremo ha declarado, en general, que "la situación básica para que pueda darse lugar a un daño moral indemnizable consiste en un sufrimiento o padecimiento psíquico (Sentencias 22 mayo 1995 19 octubre 1996 y 27 septiembre 1999). La reciente Jurisprudencia se ha referido a diversas situaciones, entre las que cabe citar el impacto o sufrimiento psíquico o espiritual (S. 23 julio 1990), impotencia, **zozobra**, ansiedad, angustia (S. 6 julio 1990), la **zozobra**, como sensación anímica de inquietud, pesadumbre, temor o presagio de incertidumbre (S. 22 mayo 1995), el trastorno de ansiedad, impacto emocional, incertidumbre consecuente (S. 27 enero 1998), impacto,



quebranto o sufrimiento psíquico (S. 12 julio 1999)" (sentencia de 31 de mayo de 2000); que "puede en esa línea entenderse como daño moral, en su integración negativa, como toda aquella detracción que sufre el perjudicado damnificado y que supone una inmisión perturbadora de su personalidad que, por naturaleza, no cabe incluir, en los daños materiales porque éstos son aprehensibles por su propia caracterización y, por lo tanto, traducibles en su "quantum" económico, sin que sea preciso ejemplarizar el concepto. En cuanto a su integración positiva, hay que afirmar -siguiendo esa jurisprudencia-, que por daños morales habrá de entenderse categorías anidadas en la esfera del intimismo de la persona, y que, por ontología, no es posible emerjan al exterior, aunque sea factible que, habida cuenta la ocurrencia de los hechos, se puede captar la esencia de dicho daño moral, incluso, por el seguimiento empírico de las reacciones, voliciones, sentimientos o instintos que cualquier persona puede padecer al haber sido víctima de una conducta transgresora fundamento posterior de su reclamación por daños morales (.....) El problema del daño moral transitará hacia la realidad económica de la responsabilidad civil, por lo que habrá de ser -en lo posible- objeto de la debida probanza, demostración o acreditamiento por parte del perjudicado (sentencia de 2 de febrero de 2002)", y que "nuestro Código civil no contempla la indemnización por daños morales , si bien su artículo 1107 impone el resarcimiento de 'todos' y ha sido la jurisprudencia casacional civil la que ha ido elaborando doctrina continuada y progresiva sobre su procedencia ya desde las antiguas sentencias de 6-12-1912 y de 19 de diciembre de 1949 , declarando que si bien su valoración no puede obtenerse de pruebas directas y objetivas, no por ello se ata a los Tribunales y se les imposibilita legalmente para poder fijar su cuantificación, cuando efectivamente han concurrido (Sentencias de 3-6-1991 ; 3-11-1995 ;21-10-1996 y 19-10-2000). Y a tales efectos han de tenerse en cuenta y ponderarse las circunstancias concurrentes en cada caso, pues lo que se trata precisamente no es de llevar a cabo una reparación en el patrimonio, sino de contribuir de alguna manera a sobrellevar el dolor y angustia de las personas perjudicadas por el actuar injusto, abusivo o ilegal de otro" (sentencia de 9 de diciembre de 2003).

En su consecuencia, a la vista del retraso sufrido por el actor de casi un día completo y las notorias consecuencias que ello supone en el ánimo del **pasajero** al verse confinado en el interior de un aeropuerto varias horas a la espera de un despegue que finalmente no se produjo sino al día siguiente tras tener que hacer noche en una habitación con personas desconocidas ante la inexistencia de habitaciones suficiente, a más del desasosiego propio de la espera y la pérdida de un día de vacaciones, éste juzgador considera suficiente acreditado el daño moral reclamado, cuya cuantificación económica se fija prudencialmente, en la cantidad de 150 euros.

SEGUNDO.- La estimación de la demanda implica la imposición de costas a la demandada. (art. 394.2 LEC)

Vistos los preceptos legales citados, y los demás de general y pertinente aplicación.

FALLO

Que estimando la demanda interpuesta por Olga contra NORWEGIAN AIR SHUTTLE, debo condenar y condeno a la demandada a indemnizar a la actora en la cantidad de 400 euros. Se imponen las costas a la parte demandada.

Así por esta mi sentencia, contra la que no cabe recurso, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN. La anterior sentencia fue leída por el Juez que la firma en la audiencia pública del día de su fecha de lo que yo, Secretario, doy fe.