



Roj: **SJM M 545/2019 - ECLI: ES:JMM:2019:545**

Id Cendoj: **28079470142019100002**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Madrid**

Sección: **14**

Fecha: **19/06/2019**

Nº de Recurso: **366/2019**

Nº de Resolución: **173/2019**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **CARMEN GONZALEZ SUAREZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 14 DE MADRID

Plaza de Castilla Nº 1 , Planta 3ª - 28046

Tfno: 917043517

Fax: 917031996

42020310

NIG: 28.079.00.2-2019/0022267

Procedimiento: Procedimiento Ordinario 366/2019

Materia: Transportes

Clase reparto: DEMANDAS J. ORD. TRANSP. AEREO EF

Demandante: Dña. Rocío y Dña. Salome

Procurador: Dña. MARIA EMILIA SALVADOR MUÑOZ

Demandado: PLUS ULTRA LINEAS AEREAS S.A.

Procurador: D. JAIME GONZALEZ MINGUEZ

SENTENCIA Nº 173/2019

En Madrid, a 19 de junio de 2019

Vistos por Dª Carmen González Suárez, magistrada titular del Juzgado de lo Mercantil nº 14 de Madrid, los presentes autos registrados entre los de su igual clase con el nº arriba referenciado, identificado el proceso por los siguientes elementos:

- Tipo de procedimiento: Juicio Ordinario.
- Parte actora: Dña. Rocío y Dña. Salome , procuradora Dª. María Emilia Salvador Muñoz.
- Parte demandada: PLUS ULTRA LÍNEAS AEREAS S.A. procurador D. Jaime González Mínguez.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 7 de marzo de 2019, por la Procuradora Dª. María Emilia Salvador Muñoz, en representación de Dña. Rocío y Dña. Salome , se presentó demanda de Juicio Ordinario frente a PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS, S.A. en la que tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimaba de aplicación, solicitaba el dictado de sentencia acordando (...) Se condene a la compañía PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS, S.A. a abonar a quien suscribe la cantidad de once mil doscientos diez euros con setenta y cuatro céntimos más los intereses especificados en el cuerpo de esta demanda.



SEGUNDO.- Mediante decreto de fecha 29 de marzo de 2019, se admitió a trámite la demanda, emplazando por veinte días hábiles a la entidad demandada a fin de contestar a la misma.

TERCERO.- En fecha 6 de mayo de 2019, el procurador D. Jaime González Mínguez, en representación de PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS, S.A. presenta escrito de contestación a la demanda, en el que tras invocar los hechos y fundamentos jurídicos que estimaba de aplicación, terminaba suplicando la íntegra desestimación de la demanda.

CUARTO.- Convocadas las partes a la celebración de la audiencia previa al juicio, tras comparecer oportunamente, ambas partes se ratificaron en sus escritos de demanda y contestación. Habiéndose propuesto como única prueba la documental que acompaña al escrito de demanda y de contestación, al amparo del art. 429.8 LEC se declaran los autos conclusos y vistos para sentencia.

En la tramitación del presente procedimiento se han observado las prescripciones legales excepto el cumplimiento de los plazos procesales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- OBJETO DEL PROCESO.

1.1. Por medio del presente procedimiento D^a. Rocío y D^a. Salome ejercitan una acción de indemnización de daños y perjuicios al amparo de la normativa reguladora del transporte aéreo, reclamando 11.210,74 € en concepto de indemnización de daños y perjuicios por el retraso de un vuelo. En el acto de la AP, tras la solicitud de aclaración del escrito de demanda, la parte actora señala que se reclaman 1.200 euros por pasajero en aplicación del Reglamento, más una cantidad suplementaria por importe de 10.010,74 euros en base a los artículos 18, 22 y 23 del Convenio de Montreal.

Como fundamento de sus pretensiones alegan que adquirieron un billete de avión para viajar el día 18 de septiembre de 2017 desde el aeropuerto de Santiago de Chile hasta el aeropuerto de Barajas (Madrid). El vuelo tenía prevista la salida a las 21.30 horas y la llegada al destino a las 15.20 horas del 19 de septiembre, pese a lo cual el vuelo no partió hasta las 4.30 horas del día 19 de septiembre con llegada a destino a las 22.20 horas. Sostiene que como consecuencia de dicho retraso, perdió más de un día de vacaciones. A ello se une que una de las pasajeras, de 75 de años de edad, sufre polimialgia reumática, enfermedad que se agrava en situaciones de espera. Es por ello que consideran que la indemnización no debe limitarse a los 600 euros previstos en el Reglamento.

1.2. La parte demandada PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS, S.A. (PLUS ULTRA) se opone a la demanda alegando, en síntesis, que el retraso fue debido a una acumulación de circunstancias extraordinarias ajenas a la compañía. Asimismo, se opone a la cuantificación de los daños efectuada por la parte demandante alegando que los daños morales que refleja la parte demandante, estarían incluidos dentro de la indemnización fijada por el Reglamento nº 261/2004. Además, se opone a la alegación de que la parte demandante perdió un día de vacaciones cuando el retraso total que sufrió tuvo una duración de 7 horas y 15 minutos.

SEGUNDO.- COMPENSACIÓN AUTOMÁTICA.

Como señalábamos en el anterior fundamento jurídico, la parte actora reclama la compensación automática prevista en el Reglamento 261/2004 sobre compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos.

2.1. Hechos probados.

Con la finalidad de lograr una mayor claridad expositiva, se ha de efectuar en primer lugar, un relato de hechos probados.

- Erica y D^a. Salome, contrataron con la compañía demandada, su transporte por avión desde Santiago de Chile hasta Madrid para el día 18 de septiembre de 2017, con salida a las 21.30 horas y llegada al destino a las 15.20 horas.

- Tampoco resulta controvertido que el vuelo no partió hasta las 4.30 horas del día 19 de septiembre con llegada a destino a las 22.20 horas.

2.2. Régimen jurídico.

2.2.1. Con carácter previo, puesto que la parte demandada sostiene que resulta de aplicación del Convenio de Montreal, se ha de determinar el régimen jurídico aplicable.



De conformidad con el art. 3 del Reglamento 261/2004 del Parlamento y del Consejo de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, el Reglamento se aplica si el vuelo sale de un aeropuerto situado en un país no comunitario -cuyas normas no dispongan compensaciones y asistencia- con destino a un aeropuerto comunitario y el transportista encargado de efectuar el vuelo sea comunitario.

De conformidad con el art. 2 el transportista se considera comunitario si cuenta con licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro.

Puesto que, en el presente caso, el vuelo se dirigía a Madrid y la compañía aérea encargada de efectuar el vuelo es española y por tanto, comunitaria, resulta de aplicación del Reglamento 261 y no el Convenio de Montreal.

2.2.2. Según el art. 5 del Reglamento 261/2004, en caso de cancelación, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros;

a. asistencia conforme al artículo 8, es decir, la posibilidad de optar entre:

a. el reembolso del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible.

b. la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible,

c. la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

b. asistencia conforme al art. 9 (comida, refrescos, llamada telefónica...)

Además, tendrá que pagar una compensación que se calculará conforme al artículo 7 (en función de la distancia del vuelo), salvo que pruebe que:

a. la cancelación se debió a circunstancias extraordinarias, que no podrían haberse evitado aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables,

b. se ha informado al pasajero de la cancelación con una antelación de al menos 2 semanas; de entre 2 semanas y 7 días si se ofrece un medio de transporte alternativo y; de al menos 7 días de antelación si se ofrece tornar otro vuelo.

En lo que respecta la concurrencia de circunstancias extraordinarias, el art. 5.3 del Reglamento establece que (...) "Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al art. 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables".

La Sentencia del TJUE de 31 de enero de 2013, caso Denise McDonagh contra **Ryanair**, analiza el concepto de circunstancia extraordinaria y señala que (...) no se encuentra definido en el artículo 2 del Reglamento núm. 261/2004 ni en el resto de disposiciones, si bien de su considerandos decimocuarto y decimoquinto se desprende una lista no exhaustiva de tales circunstancias.

(...) En el contexto del transporte aéreo, la expresión "circunstancias extraordinarias" designa un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de éste a causa de su naturaleza o de su origen.

Asimismo, el considerando decimocuarto del Reglamento núm. 261/2004 establece que tales circunstancias extraordinarias 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.

2.3. Valoración

2.3.1. En el presente caso, la parte demandada se opone al pago de la compensación, alegando que el retraso se produjo como consecuencia de una acumulación de circunstancias extraordinarias ajenas a la compañía. En concreto, sostiene que el vuelo NUM001 inmediatamente anterior a aquel cuyo retraso es objeto de la presente litis acumuló en su llegada un retraso de 7 horas y 15 minutos debido a una serie de circunstancias extraordinarias no imputables a PLUS ULTRA que inevitablemente se reflejaron en la salida del vuelo NUM000: el retraso en la culminación de la reparación del tren de aterrizaje de la aeronave disponible para realizar el vuelo, provocada por la deficiente actuación de la empresa de mantenimiento, a saber, TARMAC ARAGON, S.L., cuyos trabajos se preveía que finalizaran el día de septiembre y sin embargo se demoraron hasta el día 29 de septiembre. Puesto que la otra aeronave a disposición de la compañía se encontraba realizando una operación



ACMI a favor de un tercero, el retraso en la reparación de la aeronave programada para realizar el vuelo obligó a esperar la llegada de esta segunda aeronave a Madrid, lo que motivó el retraso del vuelo.

2.3.2. Sentado lo anterior, debemos examinar si los hechos invocados por la parte demandada tienen encaje en el concepto de circunstancias extraordinarias, tal y como se han definido en la jurisprudencia del TJUE.

A estos efectos, la STJCE de 22 de diciembre de 2008 interpreta el art. 5.3 del Reglamento en los siguientes términos: a) el legislador comunitario ha querido que el transportista quede exonerado de la obligación de indemnizar a los pasajeros en caso de cancelación de vuelo no cuando concurra cualquier circunstancia extraordinaria, sino únicamente cuando concurren circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran adoptado todas las medidas razonables; b) de ello se deduce que, como no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, incumbe a quien pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan en particular a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las referidas circunstancias; y c) en efecto, dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o todo el material y medios financieros de que disponía, le habría resultado "manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo", salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento (apartados 39, 40 y 41).

La STJCE de 12 de mayo de 2011 completa la interpretación del referido precepto con las siguientes consideraciones: a) con mucha frecuencia, la aparición de circunstancias extraordinarias dificulta, o incluso imposibilita, la realización del vuelo conforme al horario previsto, por lo que el riesgo de retraso del vuelo, que puede dar lugar finalmente a su cancelación, constituye la consecuencia perjudicial típica para los pasajeros, y por tanto previsible, de la aparición de circunstancias extraordinarias; b) de ello se deriva que el transportista aéreo, toda vez que está obligado por el art. 5.3 a tomar todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe asimismo razonablemente, en la fase de planificación del vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de circunstancias extraordinarias; c) más concretamente, para evitar que cualquier retraso, aunque sea insignificante, que resulte de la aparición de circunstancias extraordinarias conduzca ineludiblemente a la cancelación del vuelo, el transportista aéreo deberá planificar sus recursos para, si es ello posible estar en condiciones de efectuar ese vuelo una vez que finalicen las circunstancias extraordinarias. Si por el contrario el transportista, en tal situación, no dispone de ninguna reserva de tiempo, no se podrá decir que ha tomado todas las medidas razonables del art. 5.3; d) por lo que se refiere a la determinación de manera general de la reserva de tiempo mínima, el apartado 42 de la STJCE Wallentin-Hermann declaró que era preciso comprobar si el transportista había tomado las medidas adaptadas a la situación concreta, es decir, las medidas que respondían, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para dicho transportista en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias; e) concluye el Tribunal que el art. 5.3 debe interpretarse en el sentido de que el transportista aéreo, toda vez que está obligado a tomar las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe razonablemente, al planificar el vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la aparición de circunstancias extraordinarias, y ello previendo una cierta reserva de tiempo que le permita realizar el vuelo íntegro una vez desaparezcan tales circunstancias; y f) en cambio, dicha disposición no puede interpretarse en el sentido de que imponga, en concepto de medidas razonables, planificar, de manera general e indiferenciada, una reserva de tiempo mínima aplicable indistintamente a todos los transportistas aéreos en todas las situaciones de aparición de circunstancias extraordinarias. La apreciación de la capacidad del transportista aéreo de garantizar la integridad del vuelo previsto en las nuevas condiciones resultantes de la aparición de las circunstancias extraordinarias, debe llevarse a cabo velando por que la amplitud de la reserva de tiempo exigida no tenga como consecuencia llevar al transportista aéreo a consentir sacrificios insoportables habida cuenta de las capacidades de su empresa en el momento pertinente (apartados 26 a 29, 37 y fallo).

2.3.3. Trasladando las consideraciones de la mencionada jurisprudencia al caso que nos ocupa, se ha de descartar la concurrencia de circunstancias extraordinarias. En este sentido, se ha de señalar que la compañía aérea tuvo conocimiento de que la aeronave que iba a realizar el vuelo retrasado no se encontraba disponible desde el día 9 de septiembre, por lo que disponía de un margen de actuación más que aceptable para poder planificar sus recursos y adoptar todas las medidas necesarias para evitar el retraso. El hecho de que la otra aeronave de la que disponía la compañía estuviera asignada a una misión a favor de un tercero, no sirve a los efectos de demostrar, como exige la jurisprudencia demostrar que, incluso utilizando todo el personal o todo el material y medios financieros de que disponía, le habría resultado "manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo", salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento.

2.3.4. En consecuencia, acreditado el retraso del vuelo, y que el mismo no fue ocasionado por circunstancias extraordinarias, se ha de condenar a la parte demandada a abonar a la parte actora 600 euros por pasajero en concepto de compensación automática prevista en el Reglamento.

2.3.5. En lo que respecta a la cantidad reclamada en concepto de daños morales en aplicación del Convenio de Montreal, como hemos señalado anteriormente, el mismo no resulta de aplicación al presente caso, no siendo posible la reclamación de dos indemnizaciones acumuladamente con base en el Reglamento y el Convenio de Montreal.

Cuestión distinta es la posibilidad, reconocida jurisprudencialmente, de indemnizar los daños y perjuicios -y en concreto, los daños morales- adicionales a la compensación automática que se puedan acreditar en el caso concreto, extremo que pasamos a examinar a continuación.

En lo que respecta a la indemnización de los daños morales, como señala la sentencia de la AP de Madrid de 9 de julio de 2012, la posibilidad de indemnizar los daños morales ha sido objeto de estudio en numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, concretamente, en la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 1995, la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1996, la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de julio de 1999 y la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de septiembre de 1999. En estas resoluciones se prevé la indemnización del daño moral, sobre la base del sufrimiento o padecimiento psíquico, comprendiendo situaciones tales como la impotencia, zozobra, ansiedad, angustia, pesadumbre, temor o presagio de incertidumbre.

En todo caso, es exigible una efectiva acreditación de que, como consecuencia de la acción, se ha producido un efectivo perjuicio psíquico o emocional en el sujeto, el cual merece, por sí mismo, ser indemnizado con independencia de otros conceptos resarcitorios, de modo autónomo, según la entidad y alcance del evento que genere tal daño moral, que ha de causar un sufrimiento o ansiedad muy superior al común descontento, contrariedad o desagrado que puede derivarse de los normales acontecimientos de la vida cotidiana, y a los contratiempos y dificultades que habitualmente la acompañan. Por lo que respecta a la fijación de la indemnización, suele predicarse la soberanía de criterio de los tribunales en atención a lo que le haya sido probado. En este sentido las sentencias del TS de 22 de septiembre de 2004, FJ 3º, STS de 25 de noviembre de 2002, FJ 4º, y STS de 25 de abril de 1989, FJ 2º.

En el presente caso, los demandantes alegan que el retraso del vuelo les generó la pérdida de un día de vacaciones, así como la agravación de la enfermedad de una de las pasajeras. Ello no obstante, no han practicado prueba alguna dirigida a acreditar la pérdida del día de vacaciones, circunstancia que, por otro lado, resulta poco creíble dado que, como sostiene la parte demandada y se ha declarado probado, el retraso fue de unas siete horas. Asimismo, en lo que respecta a la enfermedad de la pasajera mayor de 75 años, si bien se aportan una serie de partes médicas, ninguno de ellos refleja que la enfermedad se viera agravada como consecuencia de las siete horas de espera, por lo que tampoco se puede considerar acreditado que la pasajera padeciera un sufrimiento o ansiedad superior a la mera contrariedad, desagrado o inquietud inherentes a toda cancelación o retraso de un vuelo. Es por ello que no se considera justificada existencia de un daño moral que haya de ser indemnizado.

Asimismo, se ha de señalar que la sentencia de la AP Madrid, sección 28, de 27 de enero de 2012 proclama que (...) las sumas a percibir en aplicación del Reglamento no constituyen una deuda abstracta y desvinculada de su finalidad natural, sino que tienen un sentido y una naturaleza indemnizatoria en la medida en que su propósito no es otro que el de reparar los quebrantos de todo tipo -incluido también el posible daño moral- que el pasajero pueda haber padecido a consecuencia de la incidencia aeronáutica correspondiente. Su única singularidad estriba en que se trata de un sistema que, hasta las sumas predeterminadas, dispensa al pasajero de acreditar la realidad y naturaleza del daño, pero obvio es decir que ello no priva a dicho sistema de su naturaleza y de su finalidad reparadora o resarcitoria.

En consecuencia, atendidas las circunstancias concurrentes, y en particular, que no se ha acreditado que las demandantes hayan sufrido un daño moral distinto o adicional al inherente a este tipo de situaciones, se ha de desestimar la indemnización reclamada en este concepto.

CUARTO.- MORA E INTERESES.

De acuerdo con el art. 1100 del CC incurrir en mora los obligados a entregar o a hacer alguna cosa desde que el acreedor les exija judicial o extrajudicialmente el cumplimiento de su obligación. Aplicando el mencionado precepto legal al presente caso, resulta que los demandados quedan obligados al pago de intereses moratorios desde la fecha de la reclamación extrajudicial de 29 de agosto de 2018.

QUINTO.- COSTAS.



En aplicación del art. 394.2 LEC , a la vista de la estimación parcial de la demanda, no procede la condena en costas procesales.

FALLO

Se desestima parcialmente la demanda interpuesta por Dña. Rocío y Dña. Salome contra PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS, S.A. (PLUS ULTRA) y se condena a la parte demandada a abonar a la actora la cantidad de 1.200 euros más los intereses legales desde la fecha de la reclamación extrajudicial.

Sin expresa condena en costas.

Así, por esta mi sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

Notifíquese la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que la misma no es firme y que contra ella pueden interponer recurso de apelación, dentro del plazo de veinte días contados desde el día siguiente a la notificación de la presente resolución.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ