



Roj: **SAP B 9024/2012 - ECLI:ES:APB:2012:9024**

Id Cendoj: **08019370152012100155**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **11/07/2012**

Nº de Recurso: **116/2012**

Nº de Resolución: **262/2012**

Procedimiento: **Verbal - Cognición**

Ponente: **LUIS GARRIDO ESPA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

AUDIENCIA PROVINCIAL DE BARCELONA

SECCIÓN DÉCIMO-QUINTA

ROLLO Nº 116/2012 - 3ª

JUICIO VERBAL Nº 751/2010

JUZGADO MERCANTIL Nº 4 DE BARCELONA

SENTENCIA núm. 262/2012

Ilmos. Sres. Magistrados

JUAN F. GARNICA MARTÍN

MARTA RALLO AYEZCUREN

LUIS GARRIDO ESPA

En Barcelona a once de julio de dos mil doce.

La Sección Decimoquinta de esta Audiencia Provincial ha visto los presentes autos de juicio verbal seguidos con el nº 751/2010 ante el Juzgado Mercantil nº 4 de Barcelona, a instancia de Edmundo , María del Pilar , Eutimio , Amalia , Gonzalo y Ignacio , representados por la procuradora Carme Chulio Purroy y asistidos del letrado Dan Miró, contra RYANAIR LTD., representada por el procurador Ignacio López Chocarro y bajo la dirección del letrado Manuel Gallego Rodríguez. Conocemos las actuaciones por razón del recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la **sentencia** dictada el 1 de septiembre de 2011 .

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. La parte dispositiva de la sentencia apelada es del tenor literal siguiente: "**FALLO:** Se estima íntegramente la demanda presentada por Edmundo , María del Pilar , Eutimio , Amalia , Gonzalo y Ignacio contra RYANAIR, condenando a ésta al pago de 2.359,29 euros, cantidad que devengará el interés legal previsto en el artículo 1108 CC desde la fecha de interposición de la demanda, y al pago de las costas procesales causadas".

SEGUNDO. Contra la anterior resolución se interpuso recurso de apelación por la representación procesal de RYANAIR, que fue admitido a trámite. La parte demandante presentó escrito de oposición.

TERCERO. Recibidos los autos originales y formado en la Sala el Rollo correspondiente, se señaló día para votación y fallo, que se celebró el pasado 16 de mayo.

Es ponente el Ilmo. Sr. LUIS GARRIDO ESPA.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



PRIMERO.1. Los dos grupos familiares demandantes (Sres. Edmundo María del Pilar y Amalia Ignacio , en total seis pasajeros) reclamaron en su demanda a la compañía aérea RYANAIR varios conceptos compensatorios con amparo en el Reglamento comunitario 261/2004, provocados por la cancelación de los vuelos Reus-Santiago de Compostela (NUM000), con salida prevista a las 6,30 horas del día 15 de agosto de 2009, y Santiago-Reus (NUM001), que debía despegar a las 8,35 horas del mismo día (se trataba de la misma aeronave, que debía salir de Reus a las 6,30 h., aterrizar en Santiago y realizar otro vuelo a Reus).

Alega la demanda que los pasajeros fueron informados en los respectivos aeropuertos (cada grupo debía partir de uno de ellos) de que su vuelo había sido cancelado, sin que la compañía les ofreciera un vuelo alternativo "lo más rápidamente posible", como exige el art. 8.b) del citado Reglamento, por lo que, ante las opciones que les ofreció RYANAIR, decidieron realizar el viaje a sus respectivos destinos costeándolo con sus propios recursos, cuyo importe reclaman en su demanda además de la compensación que prevé el art. 5 del Reglamento.

Las partidas reclamadas son las siguientes:

1º) 250 euros por pasajero (1.500? en total) de conformidad con el art. 5.1.c en relación con el art. 7 del Reglamento, en concepto de compensación por la cancelación del vuelo.

2º) Por no haber cumplido la compañía aérea las obligaciones previstas en el art. 8 del Reglamento comunitario, la familia Ignacio Amalia Gonzalo reclama además:

- 367,52? euros pagados por el alquiler de un vehículo para regresar desde Santiago a Reus;
- más 40,09? de gasolina;
- más 27,35? de peajes;
- menos 78,27?, que les fueron reintegrados por el importe del billete del vuelo cancelado (es decir, deducen el reembolso del billete).

En total 356,69?.

3º) Al amparo del mismo precepto, la familia Edmundo María del Pilar Eutimio reclama además 502,60? en total, que incluye:

- los nuevos billetes que adquirieron para volar a Santiago desde el aeropuerto de Barcelona (431,50?);
- más los gastos de traslado hasta dicho aeropuerto (37,50? + 8,40?);
- más gastos de manutención alimenticia (25,20?).

En total se reclama en la demanda la suma de 2. 359,29?.

2. No se discute en la segunda instancia que los vuelos fueron cancelados por razón de una "huelga encubierta" de los controladores aéreos del aeropuerto de Santiago, durante dos horas, de las 7 a las 9 h. (5 a 7 h. en horario *zulu*), el día 15 de agosto de 2009.

La compañía demandada aportó documentación acreditativa de tal circunstancia:

a) El 14 de agosto, a las 21,51 h., el coordinador de operaciones de AENA del aeropuerto de Santiago remite un correo electrónico (entre otros a RYANAIR SCQ) advirtiendo que el supervisor de la torre de control había comunicado que entre las 21,00 z y las 23,30 z de ese día 14 y de 5,00 z a 7,00 z del día 15, no habría personal suficiente en la torre, e identificaba los "posibles vuelos afectados", entre ellos, los de RYANAIR NUM000 / NUM001 REU/REU (documento 1).

b) A las 8,55 h. del 15 de agosto, el coordinador de AENA remite el parte de incidencias del día anterior, en el que consta que a las 20,45 h. el supervisor de la torre de control comunicó que no se realizaría control de aeródromo entre las 5,00 z y las 7,00 z, lo que se notifica a las compañías y se publica "notam" (documento 2).

Se trata de horario *zulu* o UTC (tiempo universal coordinado), en el que las 5,00 z y las 7,00 z equivalen en horario convencional o GMT a las 7,00 h y a las 9,00 h.

c) Se aportó una copia del "notam" emitido por EUROCONTROL el 15 de agosto a las 4,28 h., en el que se avisa a los operadores aéreos del cierre del aeropuerto de Santiago por falta de controladores aéreos desde las 0500 h. hasta las 0700 h. UTC.

d) Y una comunicación expedida por AENA en la que informa que los vuelos NUM000 y NUM001 de RYANAIR fueron cancelados por escasez de personal en la torre de control, según "notam" publicado con horario de restricciones entre las 07:00 y las 09:00 del día 15 de agosto de 2009.



3. La sentencia de primera instancia incurre en un error con respecto al horario de la restricción aérea pues considera que tuvo lugar entre las 5 h. y las 7 h. del día 15 de agosto, cuando esas indicaciones horarias están referidas en la documentación que se acaba de reseñar al horario *zulu* (UTC), y en realidad se corresponden con las 7 h. y las 9 h.

No obstante, pese a ese error, ofrece un razonamiento que seguiría siendo válido de haber considerado la franja horaria correcta durante la cual se impuso la restricción aérea. La sentencia atiende a la doctrina interpretativa sentada por el TJCE (STJCE de 22 de diciembre de 2008) sobre el concepto y alcance de las "circunstancias extraordinarias" a que se refiere el art. 5 del Reglamento y, con aplicación al caso concreto, razona que, si bien el período horario de restricción afectó a los vuelos programados, la compañía aérea no ha justificado el impedimento para operar los vuelos una vez desaparecidas las circunstancias extraordinarias, pues la cancelación pudo haberse evitado mediante el simple retraso en la respectiva salida de los vuelos.

Examina seguidamente las indemnizaciones pretendidas y acoge, en consecuencia, la compensación automática establecida en el art. 7.1 al que remite el 5.1.c del Reglamento (250 euros por pasajero), así como el resto de los conceptos solicitados por apreciar que los pasajeros optaron por la conducción al destino final lo más rápidamente posible (art. 8.1.b) y la compañía aérea no facilitó la ejecución material de tal opción.

4. RYANAIR alega en su recurso los siguientes motivos, a fin de que la demanda sea íntegramente desestimada:

a) La cancelación de los vuelos fue debida a una causa extraordinaria, inevitable y ajena al control de RYANAIR (la ausencia repentina de controladores aéreos).

La consecuencia sería que, conforme al art. 5.3 del Reglamento, quedaría exonerada de abonar la compensación prevista en el art. 7, al obedecer la cancelación a "*circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables*" (art. 5.3.).

b) Imprudencia de la condena al pago de las indemnizaciones por daños materiales al amparo del art. 8.1 del Reglamento.

Argumenta que, como indica la demanda, los demandantes optaron por el reembolso del precio del billete del vuelo cancelado (art. 8.1.a), descartando la opción de transporte alternativo que se les ofreció (art. 8.1.b y c), por lo que no pueden reclamar cumulativamente los gastos del transporte alternativo que se procuraron, ya que la primera opción excluye las restantes que contempla el precepto.

c) Adicionalmente alega que si se reconoce el derecho a obtener la compensación mínima establecida en el art. 7, las indemnizaciones añadidas en concepto de transporte alternativo deberían haberse deducido de aquella compensación, conforme al art. 12 del Reglamento.

d) Añade la improcedencia de reconocer la indemnización de 25,20€ por manutención alimenticia que reclama el grupo familiar de los Sres. Edmundo María del Pilar , porque si optaron por el reembolso del billete no cabe reclamar la asistencia o atención que prevé el art. 9.1. E impugna, finalmente, una determinada partida de la manutención.

Examinamos seguidamente la procedencia de tales motivos de impugnación.

SEGUNDO. *Sobre las circunstancias extraordinarias determinantes de la cancelación del vuelo*

5. Pese a que la demandada alega errores en la valoración de la prueba acerca de las circunstancias impositivas que determinaron la cancelación, la sentencia acepta que la ausencia de controladores aéreos en la franja horaria indicada (aunque entiende, erróneamente, que fue de 5 h. a 7 h.) imposibilitaba operar los vuelos en los horarios programados. Lo que sucede es que seguidamente valora la incidencia de tal circunstancia impositiva en la decisión de la compañía de cancelar los vuelos, y considera que no está justificada, pues cabía la alternativa del simple retraso, a la espera de que se restableciera el control del tráfico aéreo. Con ello, la sentencia, de acuerdo con la doctrina jurisprudencial que transcribe (STJCE de 22 de diciembre de 2008), está excluyendo la operatividad de las circunstancias extraordinarias a que se refiere el art. 5.3, por no haber demostrado la transportista que, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables, le resultó materialmente imposible evitar la cancelación.

Esta apreciación sigue siendo válida considerando el horario correcto de la restricción del tráfico aéreo en el aeropuerto de Santiago en la indicada fecha: de 7 a 9 h. del día 15 de agosto, que afectó al vuelo NUM000 , con salida de Reus a las 6,30 h., y al posterior NUM001 con salida de Santiago a las 8,35 h.

La ausencia de controladores aéreos imposibilitaba operar los vuelos en los horarios programados, pero no se explica ni prueba por qué razón RYANAIR decidió cancelarlos en lugar de operarlos con retraso, una vez desaparecidas las circunstancias extraordinarias, que se mantuvieron un espacio de tiempo que habría



producido un retraso no excesivo (dos horas), y que puede contemplarse incluso como una eventualidad *ordinaria* en el transporte aéreo.

6. Debe tenerse presente que, como informa AENA, son las compañías aéreas las que deciden la cancelación, y no la propia AENA quien la impone, aunque las compañías, lógicamente, pueden verse obligadas de hecho a la cancelación ante circunstancias que imposibiliten el uso del aeropuerto.

Nos estamos refiriendo a una cancelación definitiva, en el sentido de anulación del vuelo programado ("*la no realización de un vuelo programado*" , conforme a la definición del art. 2.1 del Reglamento), a diferencia del mero retraso, que conlleva la alteración del horario programado y su sustitución por otro más tardío, produciéndose en este sentido una *cancelación* del horario programado o del plan de vuelo inicial, mas no propiamente una cancelación del vuelo.

En este mismo sentido, tampoco queda acreditado que fuera el organismo EUROCONTROL el que ordenara la cancelación de ambos vuelos: del documento aportado por la parte demandada resulta que EUROCONTROL, en el "notam" que emitió, informa o avisa del cierre del aeropuerto de Santiago durante dos horas, pero no cancela vuelos. De acuerdo con el significado de las siglas que contiene (según indica la demandada, a partir del Reglamento de Circulación Aérea), da instrucciones para los vuelos que tengan previsto operar después del cierre, a los vuelos desviados y los que todavía no han despegado, y alude a la cancelación (CNL) de su "plan de vuelo presentado" (FPL), con lo que parece referirse a la cancelación del plan de vuelo inicial, conforme al horario originariamente programado, que lógicamente quedará afectado por el cierre del aeropuerto durante esas dos horas, pero no impone la cancelación definitiva, ni impide que esos vuelos se operen tras la reapertura del aeropuerto. Por lo menos no resulta esta conclusión de la interpretación que ofrece la demandada acerca de ese "notam" informativo, ni de lo que podemos asimilar de su texto; antes bien, con los comentarios "*los vuelos que tengan previsto operar después del cierre deben enviar un FCM y recibirán un 3AM/SRM de acuerdo con la hora de reapertura*" , y "*los vuelos desviados y los que todavía no hayan despegado deben CNL THE FPL y dirigirse a un aeródromo alternativo*" , no está ordenando su cancelación definitiva (su no realización), sino la cancelación (alteración) del horario programado (su "plan de vuelo presentado") y en su caso el desvío a otros aeropuertos.

7. En este contexto cobran relevancia las consideraciones de la STJCE de 22 de diciembre de 2008 sobre la interpretación del art. 5.3 relativo a la cancelación de vuelos por circunstancias extraordinarias (que la sentencia recoge), concretamente:

- El legislador comunitario ha querido que el transportista quede exonerado de la obligación de indemnizar a los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo no cuando concorra cualquier circunstancia extraordinaria, sino únicamente cuando concurren circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran adoptado todas las medidas razonables (apartado 39).

- 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 circunstancias extraordinarias (ap. 40).

- 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 (ap. 41).

8. Esta doctrina se completa con la que brinda STJCE de 12 de mayo de 2011 (asunto C-294/10) que, tras recoger las consideraciones de la anterior sentencia, declara:

- Con mucha frecuencia, la aparición de circunstancias extraordinarias dificulta, o incluso imposibilita, la realización del vuelo con arreglo al horario previsto. De este modo, el riesgo de retraso del vuelo, que puede generar finalmente su cancelación, constituye la consecuencia perjudicial típica para los pasajeros y, por tanto, previsible, de la aparición de circunstancias extraordinarias (ap. 26).

- De ello se deriva que el transportista aéreo, toda vez que está obligado, en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, a tomar todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe razonablemente, en la fase de planificación del vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de circunstancias extraordinarias (ap. 27).

- 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



debe planificar sus recursos para, si es posible, estar en condiciones de efectuar ese vuelo una vez que finalicen las circunstancias extraordinarias. Si, por el contrario, en tal situación, un transportista aéreo no dispone de ninguna reserva de tiempo, no se puede declarar que ha tomado todas las medidas razonables previstas en el artículo 5.3 del Reglamento (ap. 28).

- Por lo que se refiere a la determinación de manera general de la reserva de tiempo mínima a la que alude el órgano jurisdiccional remitente, procede recordar que en el apartado 42 de la sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, el Tribunal de Justicia declaró, en este sentido, que era preciso comprobar si el transportista aéreo de que se trataba 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 cuya existencia alegaba (ap. 29)

- Teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, procede responder a las cuestiones planteadas en el sentido de que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, ha de interpretarse en el sentido de que el transportista aéreo, toda vez que está obligado a tomar todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe razonablemente, al planificar el vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de tales circunstancias. *En consecuencia, tiene que prever una cierta reserva de tiempo que le permita, si es posible, efectuar el vuelo en su integridad en el momento en que las circunstancias extraordinarias hayan finalizado* (ap. 37).

- En cambio, dicha disposición no puede interpretarse en el sentido de que impone, 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 estas circunstancias 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 (ap. 37 y fallo).

9. La aplicación de esta doctrina al supuesto presente conduce a desestimar la exoneración prevista en el art. 5.3 del Reglamento comunitario, y a confirmar el criterio de la sentencia apelada.

Si bien el cierre del aeropuerto de Santiago durante dos horas el día 15 de agosto de 2009 imposibilitó que los vuelos indicados pudieran ser operados conforme al horario programado, no hay constancia (porque nada se ha alegado al respecto por RYANAIR) de que la compañía demandada hubiera adoptado las medidas adecuadas para evitar la cancelación y poder estar en condiciones de realizar los vuelos una vez finalizadas tales circunstancias impeditivas, que tan sólo imponían dos horas de espera. Por el contrario, se evidencia (o debe presumirse) que la transportista no planificó sus recursos a tal efecto y no disponía de ninguna reserva de tiempo o de una reserva suficiente que le permitiera efectuar el vuelo en su integridad en el momento en que las circunstancias extraordinarias hubieran finalizado. Por ello, no puede admitirse que haya tomado todas las medidas razonables previstas en el artículo 5.3 del Reglamento 261/2004.

En consecuencia, procede confirmar la condena al pago de la compensación prevista en el art. 7 del citado Reglamento, de acuerdo con el art. 5.1.c).

TERCERO. *Sobre la indemnización solicitada al amparo del art. 8 del Reglamento*

10. El art. 5.1.a) dispone que, en caso de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8.

Este precepto, titulado "*Derecho al reembolso o a un transporte alternativo*", establece que se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes (literalmente):

a) el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, 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, o

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.



11. La compañía aérea sostiene que, tal como resulta de la demanda, los pasajeros eligieron la primera opción, el reembolso del billete, y esa elección excluye las demás, porque la norma no admite la acumulación, de modo que no pueden reclamar los gastos por el transporte alternativo que se procuraron.

En la demanda se explicaban las opciones que ofreció la compañía, que tenemos como hecho acreditado por no haberse negado ni probado una información diversa de alternativas de asistencia:

a) Al grupo del aeropuerto de Santiago (Sres. Ignacio Amalia), cuyo avión debía salir con destino a Reus a las 8,35 h., se les ofreció la siguiente opción: o bien el reembolso del billete del vuelo cancelado (78,27 euros), o bien trasladarse al aeropuerto de Madrid a las 22,00 h. para que allí los propios pasajeros se procuraran un vuelo a Reus, sin perjuicio de que después reclamasen su importe a RYANAIR. Este grupo de pasajeros, dice la demanda, optaron por la devolución del precio del billete y, como se ha dicho, alquilaron un vehículo para trasladarse a su destino.

Está admitido que este grupo familiar percibió efectivamente el importe del billete, pero lo descuentan de su reclamación.

b) A los pasajeros que se encontraban en el aeropuerto de Reus (familia Edmundo María del Pilar Eutimio), cuyo vuelo con destino a Santiago debía partir a las 6,30 h., se les ofreció: bien el reembolso del precio del billete o bien volar a Santiago el día 17 de agosto (dos días más tarde), advirtiéndoles que debían hacerse cargo de su estancia en un hotel y de su manutención.

Estos pasajeros optaron, dice la demanda, por el reembolso del billete y, dada la proximidad del aeropuerto de Barcelona, se dirigieron a esta ciudad y adquirieron nuevos billetes con VUELING para viajar a Santiago. La demanda afirma que no se les ha reembolsado el importe del billete del vuelo cancelado.

Esta circunstancia debemos tenerla por acreditada pues, por más que RYANAIR les anunciara en una comunicación extrajudicial de octubre de 2010 (f. 77) que procedería al reembolso de sus billetes, no está probado que el pago se haya realizado (la actora lo sigue negando en el escrito de oposición al recurso, y en las actuaciones no hay ninguna constancia del pago).

12. La opción de reembolso del precio del billete del vuelo cancelado se contempla en el apartado a) del art. 8 del Reglamento como elección lógica del pasajero que, ante la cancelación, ha perdido el interés en realizar el viaje, aunque sea lo más pronto posible en un medio alternativo ("*...si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero*" , dice el precepto), y de ahí su derecho al reintegro del billete de un trayecto que no realizará. Además, esta opción incluye, cumulativamente, la obligación de la compañía aérea de trasladarle a su costa al punto de partida ("*junto con: un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible*"), si es que el pasajero ha realizado un vuelo anterior, para enlazar con el cancelado.

Coincidimos en que si el pasajero opta por esta solución ya no podrá reclamar, cumulativamente, la obligación de la compañía de proveer las opciones siguientes, b) y c). Pero la elección de esta opción ha de ser libre e informada.

En otro caso, si el interés del pasajero en realizar el vuelo al punto de destino persiste, porque, aun con retraso, está interesado en llegar a él, la opción que contempla la norma y que lógicamente elegirá el pasajero es, prioritariamente, la b), esto es, "*la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible*" .

En el supuesto que se juzga la obligación de la compañía era ofrecer un vuelo alternativo, propio o ajeno, a su costa, para el traslado al destino, lo más rápidamente posible una vez extinguidas las circunstancias impositivas (que suponían unas dos horas), para los pasajeros interesados en esta opción.

La opción 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*") debe entenderse prevista en defecto de la b), siempre que el pasajero acepte las nuevas condiciones del vuelo.

13. En el caso que examinamos, los pasajeros regresaban a sus domicilios después de sus respectivas estancias en Santiago y en Reus, de modo que su interés en realizar el vuelo subsistía. La opción a), por tanto, no era la adecuada en su posición, porque lo que pretendían era llegar a su destino, aun con un retraso razonable. Pero el personal de RYANAIR no atendió a su interés (realizar el vuelo cuanto antes), que sin duda manifestaron los pasajeros, y que en todo caso la compañía estaba obligada a indagar, ofreciendo la información correcta y completa para que pudieran decidir con conocimiento sobre las alternativas posibles y las que más les convenían. Así resulta del art. 5.2 y del Considerando (12) del Reglamento: "*Asimismo, 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" .

La compañía, en fin, no ofreció la opción b) y colocó a los pasajeros en la tesitura de aceptar el reembolso del billete o bien unas condiciones de traslado que no se corresponden con los términos de dicho apartado b) de la norma, pues no puede entenderse que la obligación a cargo de la compañía y el correlativo derecho de los pasajeros a *"la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible"* se cumpla con la alternativa de viaje que se les propuso, según ha quedado expuesta.

En su defecto, la opción c), en la que podría quedar plasmada la oferta de viaje alternativo ofrecida por RYANAIR, requería, además de unas *"condiciones de transporte comparables"*, la conformidad de los pasajeros, pues se subordina a su conveniencia, y entendemos que su rechazo era lógico: en un caso, los pasajeros debían agotar el día en Santiago y llegar a Madrid por la noche, pernoctar y al día siguiente buscar un vuelo al punto de destino que se costearían ellos mismos, para luego iniciar los trámites de reclamación a la compañía (con éxito incierto); y en el otro caso suponía permanecer dos días más en Reus sufragando los costes, sin compromiso por la compañía de restitución ulterior.

En consecuencia, los pasajeros, determinados por la necesidad de proveer con urgencia los medios para realizar el traslado, se vieron forzados a aceptar la primera propuesta de la compañía, el reembolso del vuelo cancelado, aunque su interés era realizarlo lo más pronto posible.

En todo caso, el grupo que percibió el reembolso del billete lo ha descontado de su reclamación, lo que implica la renuncia a la opción que en su día los pasajeros se vieron compelidos a realizar, y el otro grupo, como se ha dicho, no consta que haya percibido el reintegro del billete.

Debe concluirse, en definitiva, que la compañía no ofreció la opción de traslado alternativo *"lo más rápidamente posible y en condiciones de transporte comparables"*, a la que estaba obligada, y que era la que convenía a los pasajeros. La consecuencia es que queda obligada a indemnizar los gastos en que incurrieron para sustituir el vuelo programado, que se muestran razonables y no excesivos.

Esta indemnización deriva del incumplimiento de obligaciones establecidas por el propio Reglamento (arts. 8 y 9), por lo que, como veremos seguidamente, no está comprendida en la compensación o indemnización *suplementaria* a que se refiere el art. 12 del Reglamento.

14. Así lo declara la STJCE de 13 de octubre de 2011 :

- La compensación concedida a los pasajeros aéreos sobre la base del artículo 12 del Reglamento nº 261/2004 pretende completar la aplicación de las medidas previstas en dicho Reglamento, de modo que los pasajeros sean compensados por la totalidad del perjuicio que hayan sufrido a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de sus obligaciones contractuales. Esta disposición permite así al juez nacional condenar al transportista aéreo a indemnizar el perjuicio resultante para los pasajeros del incumplimiento del contrato de transporte aéreo, sobre la base de un fundamento jurídico distinto del Reglamento nº 261/2004, es decir, en particular, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional (ap. 38).

- En concepto de compensación suplementaria en virtud del artículo 12 del Reglamento, el juez nacional no puede condenar a un transportista aéreo a reembolsar a los pasajeros cuyo vuelo haya sido retrasado o cancelado los gastos que estos últimos hayan efectuado debido al incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de las obligaciones de asistencia (reembolso del billete o conducción hasta el destino final, asunción de los gastos de traslado entre el aeropuerto de llegada y el aeropuerto inicialmente previsto) y de atención (asumiendo los gastos de restauración, alojamiento y comunicación) que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 de este Reglamento (ap. 42).

- (...) las pretensiones de los pasajeros aéreos basadas en los derechos que dicho Reglamento les confiere, como los enunciados en los artículos 8 y 9 de éste, no pueden considerarse comprendidos en una compensación «suplementaria», en el sentido en que esta última se ha definido en el apartado 38 de la presente sentencia (ap. 43).

- *No obstante, cuando un transportista incumple las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004, los pasajeros aéreos están legitimados para invocar un derecho a compensación sobre la base de los elementos enunciados en dichos artículos* (ap. 44).

Es decir, los pasajeros pueden reclamar una compensación o indemnización por el incumplimiento, por parte de la compañía aérea, de las obligaciones de asistencia que establecen los arts. 8 y 9, y esa indemnización o compensación es independiente y aparte de la mayor indemnización que pueden reclamar al margen del Reglamento, de modo que no cabe deducirla de ella, ni de la compensación reglamentaria que establece el art. 7.

**CUARTO. Sobre la indemnización al amparo del art. 9 del Reglamento**

15. De acuerdo con el art. 5.1.b) del Reglamento, en caso de cancelación de un vuelo el transportista aéreo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo, cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9.

Conforme al art. 9.1 ("*Derecho de atención*"), 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).

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

16. El recurso de RYANAIR impugna la indemnización reconocida a la familia Edmundo María del Pilar Eutimio en concepto de manutención (art. 9.1. a) por importe de 25,20?, por la misma razón, antes alegada, de que si los pasajeros han optado por el reembolso del billete no procede reclamar esta asistencia, prevista para el caso de que el pasajero opte por el transporte alternativo ofrecido por la compañía, mientras espera al vuelo posterior.

Esta defensa debe ser rechazada de manera consecuyente con la fundamentación antes expuesta que justifica la responsabilidad de la compañía por los gastos del transporte alternativo, ya que la manutención que se reclama tiene su causa en el incumplimiento por la compañía del art. 8.1.b) y c), y debió de ser prestada de haber ofrecido la alternativa de traslado de acuerdo con dicho precepto.

17. Por último, la apelante pone reparos a una concreta partida de la manutención reclamada: "*dos cervezas grandes*" (que, a tenor del documento 20 de la demanda, se consumieron en el aeropuerto de Barcelona el 15 de agosto, por 5 euros, junto con unos bocadillos), con base en que el término *refrescos* , que utiliza la norma comunitaria, excluye las bebidas alcohólicas.

Debe descartarse en este punto una interpretación estricta y restrictiva del vocablo "*refrescos*" (*refreshments* en la versión inglesa), limitada a las bebidas sin alcohol, y aceptarse otra amplia y flexible, en atención a nuestra realidad social y al espíritu y finalidad del precepto (art. 3 CC), que comprenda las bebidas que, usualmente y sin entrañar abuso, son consumidas por los adultos como acompañamiento de las comidas.

QUINTO. Desestimado el recurso deben imponerse las costas a la parte apelante (art. 398.1 en relación con el 394.1 LEC).

Vistos los preceptos legales citados, los alegados por las partes y demás de pertinente aplicación

FALLAMOS

Desestimar el recurso de apelación formulado por la representación procesal de RYANAIR LTD. contra la sentencia dictada en fecha 1 de septiembre de 2011 , que confirmamos, con imposición de las costas causadas a la parte apelante.

Contra la presente resolución no cabe recurso extraordinario alguno.

Firme que sea, remítanse los autos originales al Juzgado de procedencia con testimonio de esta Sentencia, a los efectos pertinentes.

Así, por esta nuestra Sentencia, de la que se llevará certificación al Rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.