

SENTENCIA N.º 00

Magistrado QUE LA DICTA: D.ª Susana Leston Piñero

Lugar: Barakaldo

Fecha:

PARTE DEMANDANTE:

Abogado/a: D. JON MUÑOZ ROUCO, JON MUÑOZ ROUCO, JON MUÑOZ ROUCO, JON MUÑOZ ROUCO

Procurador/a:

PARTE DEMANDADA PLUS ULTRA LINEAS AEREAS SA

Abogado/a: D

Procurador/a:

OBJETO DEL JUICIO: Obligaciones

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- JON MUÑOZ ROUCO, Letrado del Ilustre Colegio de la Abogacía de Bizkaia, en la defensa de los intereses de

, presentó demanda de juicio verbal el 1 contra PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A., en el ejercicio de la acción de reclamación de cantidad.

SEGUNDO.- Admitida la demanda por decreto de 2023, se da traslado a los demandados para que contesten en el plazo de 10 días.

TERCERO.- Las partes no solicitan la celebración de vista, quedando los autos vistos para sentencia.

CUARTO.- En la tramitación del procedimiento se han observado las prescripciones legales.

Firmado por:
Susana Leston Piñero,
Justo Antonio Perez Aguilar

Fecha:

URL firm:

CSV: 4

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- JON MUÑOZ ROUCO, Letrado del Ilustre Colegio de la Abogacía de Bizkaia, en la defensa de los intereses de

presentó demanda contra PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A., en el ejercicio de la acción de reclamación de cantidad por los siguientes conceptos:

- En concepto de compensación OBJETIVA la cantidad de: 600€ para cada pasajero, siendo la cantidad global total de 2.400€.
- En concepto de DAÑOS MORALES la cantidad de: 250 € para cada pasajero, siendo la cantidad global total de 1.000 €.

Adquirieron billetes para el 9 desde el aeropuerto de Madrid-Barajas(MAD), España, hasta el aeropuerto de Bogotá-El Dorado(BOG), Colombia, debiendo llegar a su destino final en Bogotá el mismo día a las 17:30 p.m. hora local. Llegó a su destino final a las 23:30 p.m. hora local, con un retraso de más de tres horas respecto de a la hora de llegada programada.

Se indica que tras varios minutos de vuelo, a unos 40.000 pies del suelo, se anunció por megafonía que tenían que dar media vuelta por problemas técnicos en uno de los motores, causando una situación de angustia y desasosiego.

La demandada en la contestación señala que el retraso en la llegada fue de 8 horas y 20 minutos, por una acumulación de circunstancias extraordinarias de carácter técnico, fuera de cualquier posible previsión o de la capacidad de acción por parte de PLUS ULTRA. Estas circunstancias se prevén como exoneradoras de responsabilidad de la demandada en cuanto a su obligación de indemnización en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.3 del Reglamento (CE) nº261/2004 el Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, 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 se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91.

En la aeronave matriculada EC-OAP, se detectan dos fallos técnicos:

-“ENG X REVERSE UNLOCKED ECAM”, un despliegue del inversor de empuje en vuelo.

-“ECAM ENG 1 FADEC OVHT”, un fallo en el motor.

Tras haber realizado las labores de mantenimiento de forma exhaustiva, se procedió al despegue. Una vez se había alcanzado altura (15000-20.000 pies) se detectó otro fallo diferente, en el motor, lo cual implica con carácter urgente la revisión del mismo, debiendo así retornar al punto de origen en Madrid para reiniciar el motor tan pronto como fuera posible. Con la aeronave ya

en la posición de estacionamiento se inician los trabajos de revisión por parte del personal de mantenimiento de mi representada. Dicha avería sobrevenida e imprevisible dejaba la aeronave en situación de AOG.

SEGUNDO.- CAUSA EXTRAORDINARIA

El Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, 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, regula en su artículo 5 la cancelación de vuelos, estableciendo en su apartado c que los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida.

El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no esta obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

En los casos de retraso, el art. 6 del Reglamento recoge:

“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 caso de todos los vuelos de 1.500 km o menos.

b) De tres horas o más en caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 km o de los demás vuelos de entre 1.500 a 3.000 Km

c) De cuatro horas o más en caso de todos los demás.

El transportista aéreo ofrecerá la asistencia especificada en;

i) Bebida y comida. Y llamadas. Art. 9. 1 a) y b)

ii) Hotel y transporte al aeropuerto cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada. Art. 9.1. b) y c).

Firmado por:
Susana Leston Piñero,
Justo Antonio Perez Aguilar

Fecha

"

URL firma

CSV: 4

iii) Ofrecer transporte alternativo o reembolso y billete de vuelta cuando el retraso es de cinco horas como mínimo. Art. 8.1. a) ”.

Según el art. 5.3 del Reglamento " 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 , refleja que: "Procede señalar, de entrada, que el concepto de "circunstancias extraordinarias" 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 este contexto, según la jurisprudencia consolidada, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión debe efectuarse conforme al sentido habitual de éstos en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte.

En el lenguaje corriente, la expresión "circunstancias extraordinarias" hace literalmente referencia a circunstancias "fuera de lo ordinario". En el contexto del transporte aéreo 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. Dicho de otro modo y tal y como el Abogado General señaló en el punto 34 de sus conclusiones, se refiere a todas aquellas circunstancias que escapan al control del transportista aéreo, con independencia de cuál sea la naturaleza de esas circunstancias y la gravedad de las mismas.

Aparte de las "circunstancias extraordinarias" mencionadas en su art. 5, apartado 3, el Reglamento núm. 261/2004 no contiene ninguna indicación que permita concluir que reconoce una categoría distinta de acontecimientos "particularmente extraordinarios" que tengan como consecuencia exonerar al transportista aéreo de todas sus obligaciones, incluidas las emanadas de su art. 9 ".

La STJUE, Asunto C. 257/14, 17 de septiembre de 2015, recoge que:

“Apartado 36. Los problemas técnicos pueden incluirse entre las deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo, pero sólo pueden calificarse como extraordinarias cuando guarden relación con un acontecimiento que al igual que los enumerados en considerando 14, no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de éste a causa de su naturaleza o de su origen.

Apartado 37. Ahora bien, en el ejercicio de su actividad los transportistas aéreos tienen que hacer frente con frecuencia a problemas técnicos que son

Firmado por:
Susana Leston Piñero,
Justo Antonio Pérez Aguilar

Fecha: .

URL firma

CSV: 4:

consecuencia inevitable del funcionamiento de las aeronaves. En ese sentido, los problemas técnicos detectados con ocasión del mantenimiento de las aeronaves, o a causa de la falta de ese mantenimiento, no pueden constituir, como tales, circunstancias extraordinarias.

Apartado 38, sin perjuicio de ello, ciertos problemas técnicos pueden constituir circunstancias extraordinarias, en particular en el supuesto de que el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo interesado, o una autoridad competente, pusiera de manifiesto que estos aparatos, cuando ya están en servicio, presentan un vicio oculto de fabricación que afecta a la seguridad de los vuelos. O caso de daños causados por actos de sabotaje o de terrorismo”.

En Asunto C-549/07, sentencia de 22 de diciembre de 2008, por avería de motor que afectaba a la turbina, detectada la víspera en una inspección, excluye considerar como circunstancia extraordinaria.

La parte demandada no ha aportado prueba alguna que justifique que los problemas técnicos no fueran por falta de mantenimiento o inherentes al ejercicio normal de la actividad. No es suficiente la concurrencia de una circunstancia extraordinaria, sino que además no podrían haberse evitado, siendo la carga de la prueba de la demandada.

TERCERO.- INDEMNIZACIÓN

En el asunto C-82/12, se señala:

"39 A este respecto, es preciso recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que las medidas de asistencia y atención estandarizadas e inmediatas adoptadas en virtud del Reglamento n° 261/2004 no impiden por sí mismas que los pasajeros afectados, en el caso en que el mismo incumplimiento por parte del transportista aéreo de sus obligaciones contractuales les cause también daños que den derecho a una indemnización, puedan ejercitar, además, las acciones de indemnización de dichos daños en las circunstancias previstas en el Convenio de Montreal (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 47).

40 En particular, las disposiciones de los artículos 19, 22 y 29 del Convenio de Montreal, aplicables, en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97, a la responsabilidad del transportista aéreo establecido en el territorio de un Estado miembro, precisan las condiciones en que, en caso de retraso o cancelación de un vuelo, los pasajeros perjudicados pueden entablar las acciones destinadas a obtener una indemnización de daños y perjuicios con carácter

individual de los transportistas responsables de un perjuicio derivado del incumplimiento del contrato de transporte aéreo.

41 *A este respecto, cabe recordar que, en su sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, Rec. p. I-0000, apartado 29), el Tribunal de Justicia declaró que debía considerarse que el término «daño» (en francés «préjudice» y «dommage»), mencionado en el capítulo III del Convenio de Montreal, comprende los daños tanto de carácter material como moral. De ello se sigue que el perjuicio que puede ser objeto de compensación en virtud del artículo 12 del Reglamento n° 261/2004 puede ser un perjuicio de naturaleza no sólo material, sino también moral.*

42 *En cambio, en concepto de compensación suplementaria en virtud del artículo 12, letra l), del Reglamento n° 261/2004, 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.*

(...)

46 *Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la segunda cuestión que el concepto de «compensación suplementaria», mencionado en el artículo 12 del Reglamento n° 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional conceder, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional, indemnización de daños y perjuicios, incluidos los daños morales, por incumplimiento del contrato de transporte aéreo. En cambio, dicho concepto de «compensación suplementaria» no puede servir de fundamento jurídico al juez nacional para condenar al transportista aéreo a reembolsar a los pasajeros cuyo vuelo haya sido retrasado o cancelado los gastos que éstos hayan tenido que efectuar a causa del incumplimiento, por parte de dicho transportista, de las obligaciones de asistencia y atención previstas en los artículos 8 y 9 de este Reglamento”.*

Existen circunstancias en las que el retraso relevante de un vuelo puede generar unos perjuicios no sólo materiales sino morales, dependiendo de las circunstancias personales, angustia, zozobra ...

Un viaje programado desde hace meses con la complejidad de compatibilizar agendas, las vacaciones frustradas, tiempo perdido..., que son difíciles de probar a través de elementos probatorios objetivos, pero que descritos, relatados o manifestados, se entienden por ser notorios y habituales, como derivados de la cancelación o grave retraso producido, según las circunstancias.

La existencia de un daño moral depende de un juicio de valor consecuencia de la propia realidad litigiosa, que justifica la operatividad de la doctrina in re ipsa

loquitur, que exige de su concreta prueba cuando el padecimiento moral resulta de la propia realidad de las cosas en atención a la situación fáctica que es susceptible de producirlo.

Atendidas las circunstancias referidas por la parte actora, la situación de fallo de motor, regreso del vuelo, tiempo perdido, son en si mismas circunstancias suficientes para otorgar la indemnización solicitada.

Por lo expuesto, procede la condena de la demandada al pago de 3.400 € más los intereses legales con arreglo a los art. 1101 y 1108 Cc, y 576 LEC.

CUARTO.- Estimada la demanda, con arreglo al art 394 LEC, procede la condena en costas a la demandada.

Vistos los preceptos citados y demás de general de aplicación

FALLO

Se estima totalmente la demanda interpuesta por la parte actora contra PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A. y:

1.- Se condena a PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A. al pago de 3.400 € más intereses legales.

2.- Se condena en costas a PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.

Contra esta resolución no cabe recurso alguno.

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

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada solo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que el mismo contuviera y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.

PUBLICACIÓN.- Dada, leída y publicada fue la anterior sentencia por la

Sra. Susana Leston Piñero que la dictó, estando la misma celebrando audiencia pública en el mismo día de la fecha, de lo que yo, el Letrado de la Administración de Justicia doy fe, en Barakaldo, a 23 de octubre del 2023.

Firmado por:
Susana Leston Piñero,
Justo Antonio Perez Aguilar

URL firma electrónica./Sinadura elektronikoaren URLa: <https://psp.justizia.eus/SCDD/Index.html>

Fecha: 24/10/2023 09:06

CSV: 4801342004-5096732e6398ad6b7bc19a86da22a236k31dAA==