

Texto Íntegro

SENTENCIA: 00228/2007

JUZGADO DE LO MERCANTIL núm. 1
OVIEDO
LLAMAQUIQUE S/N
77050

N.I.G.: 33044 1 0102160 /2007

Procedimiento: JUICIO VERBAL 270 /2007

Sobre OTRAS MATERIAS CONCURSALES

De D/ña. Roberto, Bruno

Procurador/a Sr/a. SIN PROFESIONAL ASIGNADO, SIN PROFESIONAL ASIGNADO

Contra D/ña. IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A

Procurador/a Sr/a. VICTOR LOBO FERNANDEZ

SENTENCIA núm. 228

En Oviedo, a 5 de noviembre de 2007, el Ilmo. Sr. D. Alfonso Muñoz Paredes, Magistrado-Juez del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Oviedo, ha visto los autos de Juicio Verbal seguidos ante este Juzgado con el número de registro 270/2007, promovidos por Roberto, en su propio nombre y derecho y además en el de su hijo menor Bruno, contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A., que compareció en los autos representado por el Procurador Sr. Lobo Fernández y bajo la asistencia letrada del Sr. Garrigues Ruiz.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por Roberto, en su propio nombre y derecho y además en el de su hijo menor Bruno, se interpuso demanda de juicio verbal contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A., en la que en síntesis alegaba los siguientes hechos:

1º. Los demandantes adquirieron un pasaje para el vuelo IB- NUM000 el día 2-7-2006, con salida de Paris (Charles de Gaulle) a las 18'10 y destino final Madrid;

2º. Tras anunciarse la cancelación del vuelo, fueron trasladados al aeropuerto de Orly para tomar el vuelo IB- NUM001 con salida prevista para las 20'35 horas, llegando a Madrid a las 22'45 horas, es decir, con más de 2'25 horas de retraso.

Tras alegar los fundamentos de derecho que estimó aplicables, terminó suplicando que se dictara sentencia por la que se condene a la demandada al pago a cada uno de los actores de 250 € por la cancelación.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, se emplazó a las partes a juicio, en la que la actora se ratificó en sus alegaciones y pedimentos, interesando que, previo recibimiento del pleito a prueba se dictara sentencia de conformidad con sus pretensiones.

Por la parte demandada se formuló contestación, interesando la estimación parcial de la demanda. Celebrado el juicio con la práctica de la prueba propuesta y admitida, quedaron los autos vistos para sentencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Se ejercita en la presente litis una acción de reclamación de cantidad derivada de un transporte aéreo. En el marco del 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 transbordo, 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 EDL 1978/3879 , 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 EDJ 2006/116 , As. C-344/04, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE EDL 1978/3879 , 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).

SEGUNDO.- Delimitado el marco normativo aplicable, procede entrar a resolver sobre la cuestión de fondo que se plantea en esta litis. Como decíamos reclama la parte actora que se condene a la demandada al pago de 250 € para cada uno de los demandantes por cancelación de vuelo al amparo del art. 7.1.a) del Reglamento 261/04.

Ante tal pretensión se alza la demandada alegando, en primer término, la falta de legitimación de Roberto para reclamar en nombre de su hijo menor Bruno, lo que debe acogerse toda vez que no se ha acreditado la minoría de edad del citado al no haberse aportado ni el Libro de Familia, ni el DNI ni, en fin, la inscripción de nacimiento u otro documento que permite tener por probada esa circunstancia, lo que no obsta para que, salvado este obstáculo, se interponga nueva demanda con posterioridad.

Entrando ya en el fondo, la demandada reconoce el hecho de la cancelación, pero solicita la moderación en un 50% de la indemnización por aplicación del art. 7.2 del Reglamento 261/04. El Convenio de Montreal no se refiere propiamente a la cancelación, limitándose a disponer, en su artículo 19, titulado «Retraso», 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)».

El supuesto de autos 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.

Artículo 5. Cancelación de vuelos.

1. En caso de cancelación de un vuelo:

a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y

b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo 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, y

c) 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 prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

2. Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está 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.

4. La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Artículo 7. Derecho a compensación.

1. 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 entre 1 500 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.

2. En caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:

a) que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1 500 kilómetros o menos, o

b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros, o

c) que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b), el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50 % la compensación prevista en el apartado 1.

3. La compensación a que hace referencia el apartado 1 se abonará en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios.

4. Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica.

Estamos, en conclusión, ante un supuesto de cancelación al que va ligada la indemnización de 250 € del art. 7.1.a), reparación económica que debería haber sido ofrecida al demandante sin necesidad de que éstos tuvieran que recurrir al auxilio de los Tribunales y sin que sea de aplicación la posibilidad de moderación del art. 7.2 ya que la compañía demandada no ha acreditado, pese a la facilidad que para ella supone (art. 217.6 LEC EDL 2000/77463), la hora

exacta de llegada a Madrid del vuelo alternativo ofrecido, por lo que procede dar por cierto el retraso alegado por el demandante.

En suma, procede la estimación íntegra de la demanda promovida por Roberto, en su propio nombre, condenando a la demandada al abono de 250 €, cantidad que devengará el interés legal del art. 576 LEC EDL 2000/77463. Asimismo procede desestimar la demanda interpuesta en nombre de su hijo por falta de legitimación activa.

TERCERO.- La estimación de la demanda implica la imposición de costas a la demandada (art. 394.1 LEC EDL 2000/77463). En la demanda interpuesta por el demandante en nombre de su hijo no procede imposición de costas.

FALLO

ESTIMAR la demanda interpuesta por Roberto, en su propio nombre y derecho, contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A., condenando a la demandada al abono de 250 €, así como al pago de las costas de esta primera instancia. En materia de intereses se estará a lo dispuesto en el Fundamento de Derecho 2º de esta resolución.

DESESTIMAR la demanda interpuesta por Roberto, en nombre de su hijo Bruno, contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A., absolviendo a la demandada de las pretensiones formuladas en su contra, sin que proceda condena en costas.

Así por esta mi sentencia, contra la que cabe interponer en el plazo de cinco días recurso de apelación para la Audiencia Provincial de Oviedo, lo pronuncio, mando y firmo.

Publicación.- - La anterior sentencia fue leída por el Juez que la firma en la audiencia pública del día de dos mil siete lo que yo, Secretario, doy fe.