

TERCERO.- En el presente procedimiento se han observado las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Pretensión de la parte demandante.

1. La parte demandante ejercita en el presente procedimiento una acción de reclamación de cantidad, con fundamento en el incumplimiento del contrato de transporte aéreo que le unía con la parte demandada:

-En concreto, manifiesta que habían contratado billetes para el vuelo del 20 de enero de 2017, Alicante-Londres, operado por la aerolínea demandada, número EZY8662, con salida a las 11:30 horas y llegada a las 13:10 horas.

-Que la salida del vuelo sufrió un retraso de cuatro (4) horas, llegando a su destino a las 17:25 horas.

-Que la razón de ese retraso fue la tardía llegada del mismo avión proveniente de Londres y que les iba a trasladar a aquella ciudad desde Alicante, debido a una urgencia médica que le hizo aterrizar en el aeropuerto de Manises- Valencia, permaneciendo en ese aeropuerto cuatro horas para proceder además a una reparación mecánica.

2. Se adjunta a la demanda los billetes, pantallazo web de la aerolínea, de Flihtights y respuesta de la compañía a la reclamación (documentos 2 a 5).

3. En base a este relato fáctico, y con fundamento en el Reglamento CE 261/2004, solicita 250,00.-€ para cada pasajero, como compensación automática del art. 7 del Reglamento CE 261/2004; en total, 750,00.-€, más intereses legales y costas.

SEGUNDO.- Resistencia de la aerolínea demandada.

4.Frente a esta pretensión, la aerolínea demandada formuló escrito de contestación a la demanda, interesando su íntegra desestimación, oponiéndose a lo reclamado como compensación por el retraso (art. 7) del Reglamento CE 261/2004), alegando circunstancias extraordinarias exoneratorias, identificadas con dos hechos acontecidos en el vuelo anterior al de los demandantes, operado por el mismo avión, siendo aquéllos una urgencia médica que exigió desviar el avión al aeropuerto de Manises-Valencia; y la segunda, el impacto de un rayo sobre la aeronave, que exigió una revisión técnica.

5. Se acompaña como prueba documental, un documento interno sobre la incidencia, al que se acompañan imágenes identificativas de las antecitadas incidencias (doc. nº 1).

6. Por tanto, el objeto de la controversia estriba en determinar si concurre o no el derecho a la compensación por retraso, ante la existencia de una circunstancia exoneratoria de la compañía aérea.

TERCERO.- Reclamación por retraso y el derecho de compensación del artículo 7 del Reglamento 261/2004/CE, del Parlamento y del Consejo, de 11 de febrero de 2.004. El derecho de asistencia/atención.Las circunstancias exoneratorias de la compensación.

7.La legislación comunitaria amplía, con respecto al Convenio de Montreal de 1999, los derechos de los pasajeros mediante las disposiciones del Reglamento 261/2004/CE, que entró en vigor en 15 de febrero de 2005, bajo la idea matriz de una política de mayor protección de los pasajeros, considerados usuarios o consumidores del servicio de transporte aéreo, es decir, partes contractuales en situación desfavorable o desequilibrada frente a las compañías aéreas, que imponen condiciones generales sin negociación; acompañando esa mayor protección con la necesidad de disminuir el número de cancelaciones y retrasos, estableciendo derechos inderogables, aplicándose a cualquier vuelo –regular, irregular o chárter, y reconociendo como derechos especiales del pasajero tres supuestos concretos: 1) denegación de embarque contra su voluntad, cancelación de vuelo y retraso, salvo que la anulación se le haya comunicado con la suficiente antelación.

En primer lugar es necesario recordar que la obligación de asistencia derivada del retraso de un vuelo viene regulada en el Reglamento 261/2004. Su artículo 6 establece diversas obligaciones de asistencia que deben cumplir las transportistas con los pasajeros, dependiendo de la duración de ese retraso (bien dos horas o más, tres o más, y cuatro o más), siendo importante a los efectos que nos interesan el inciso primero:

“1. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista (...) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada (...).”

8.El Reglamento 261/2004 no contiene un concepto de “retraso de vuelo”, concepto que ha ido perfilándose por la Jurisprudencia del TJUE. Así, la STJCE de 19 de noviembre de 2009, en sus considerandos 29 y 32, el tribunal indica que constituye un concepto que puede precisarse a tenor del artículo 6 del Reglamento:

“31. (...) se desprende que el legislador comunitario ha partido de un concepto de “retraso del vuelo” que considera únicamente la hora de salida prevista, y que, por tanto, implica que con posterioridad a la hora de salida, los demás elementos que afectan al vuelo no se vean modificados.

32. De este modo, el vuelo sufre un “retraso” en el sentido del artículo 6 del Reglamento 261/04 si se efectúa conforme a la programación inicialmente prevista y si su hora de salida efectiva se ve diferida con respecto a la hora de salida prevista.”

9.Por otro lado, recordemos que el artículo 7.1 del Reglamento 261/04, precepto que regula las cancelaciones de vuelos, prevé una indemnización de:

“a) 250 €, para vuelos de hasta 1.500 Km.

b) 400 €, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 Km y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 Km.

b) 600 €, para los vuelos de más de 3.500 kilómetros.”

10.Dicho precepto no era aplicable a los casos en que el pasajero padecía esperas en los aeropuertos por causa de retraso (y no de cancelación), pero su posible aplicación a los retrasos fue objeto de examen por la STJCE de 19 de noviembre de 2009, resolución en cuyo

dispositivo segundo declaró (al igual que el dispositivo primero de la STJCE de 23 de octubre de 2012) que:

“2. Los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de aplicación del derecho de compensación y de que, por tanto, pueden invocar el derecho de compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Sin embargo, este retraso no da derecho a compensación a los pasajeros si el transportista aéreo puede probar que el gran retraso producido se debe a circunstancias extraordinarias que no podían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transporte aéreo.”

11. Es decir, según el Reglamento 261/2004, para el concepto de “retraso” debíamos atender únicamente a “la hora de salida prevista”, pues como señala la sentencia del TJCE los restantes elementos le son ajenos, ahora bien, ese concepto que podríamos considerar “restringido”, es integrado o completado por los magistrados del TJCE en el sentido de que debe tenerse también en cuenta la hora o el tiempo de “llegada a destino final”.

12. Debe tenerse presente que el derecho de compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento 261/2004 es un derecho automático reconocido a los pasajeros para tratar de compensar las molestias ocasionadas por la pérdida de tiempo en un aeropuerto y que fuera de este derecho de compensación, únicamente cabe indemnizar un daño, si éste guarda relación directa y de causa a efecto con el retraso. A este respecto, podemos rescatar lo argumentado por la STJCE de 23 de octubre de 2012:

“47 Incluso aunque el objeto de las cuestiones prejudiciales relativas a la compatibilidad con el Convenio de Montreal se limitaba a las medidas de asistencia y de asunción de costes estandarizadas e inmediatas previstas en el artículo 6 del Reglamento n° 261/2004, el Tribunal de Justicia no ha excluido que otras medidas, como la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento, puedan quedar fuera del ámbito de aplicación del Convenio de Montreal.

48 Esta última medida fue examinada en concreto en la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, en la que el Tribunal de Justicia precisó, por una parte, que la pérdida de tiempo constituye una molestia contemplada por el Reglamento n° 261/2004, al igual que las demás molestias que deben subsanar las medidas previstas por dicho Reglamento. Por otra parte, constató que dicha molestia debe ser reparada mediante una compensación a los pasajeros afectados al amparo de dicho Reglamento (en este sentido, véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartados 52 y 61).

49 A este respecto procede precisar que, al igual que las molestias mencionadas en la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, no cabe calificar una pérdida de tiempo de «daño ocasionado por retrasos» en el sentido de lo dispuesto en el artículo 19 del Convenio de Montreal y, por ese motivo, no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 29 del Convenio.

50 En efecto, el artículo 19 de este Convenio exige, en particular, que el daño se haya generado a raíz de un retraso, que exista un nexo causal entre el retraso y el daño, y que el daño esté individualizado en función de los distintos perjuicios que sufra cada pasajero.

51Pues bien, en primer lugar, una pérdida de tiempo no es un daño generado a raíz de un retraso, sino que constituye una molestia, al igual que otras molestias que subyacen a las situaciones de denegación de embarque, de cancelación de vuelo y de gran retraso y que acompañan a estas situaciones, como las incomodidades o el hecho de verse temporalmente privado de los medios de comunicación disponibles normalmente.

52Asimismo, todos los pasajeros de vuelos retrasados sufren de la misma forma la pérdida de tiempo y, por consiguiente, es posible ponerle remedio mediante una medida estandarizada, sin que sea necesario llevar a cabo una apreciación concreta de la situación individual de cada pasajero afectado. Por lo tanto, este tipo de medidas pueden aplicarse inmediatamente.

53Por último, no existe necesariamente un nexo causal entre el retraso efectivo, por una parte, y la pérdida de tiempo considerada pertinente para afirmar la existencia de un derecho a compensación al amparo de lo dispuesto en el Reglamento nº 261/2004 o para calcular el importe de dicha compensación, por otra parte.

54En efecto, la obligación especial de compensación impuesta por el Reglamento nº 261/2004 no resulta de cualquier retaso efectivo, sino únicamente del que ocasiona una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas en relación con la hora de llegada inicialmente prevista. Por otra parte, mientras que la magnitud del retraso constituye normalmente un factor que aumenta la probabilidad de daños más importantes, la compensación a tanto alzado concedida en virtud de dicho Reglamento, permanece inalterada a este respecto, puesto que la duración del retraso efectivo por encima de las tres horas no se tiene en cuenta al calcular el importe de la compensación adeudada en virtud del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004.”

13.La STJUE de 10 de enero de 2006 y también la SAP Barcelona (Sección 15ª), de 8 de enero de 2007, argumentan que el régimen de compensación establecido en el Reglamento CE 261/2004 es un régimen de mínimos, y que por tanto, previa prueba de los daños ocasionados, puede acudirse al régimen indemnizatorio previsto en el Convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, CM 1999). Es decir, la ratificación del CM 1999 por la UE en el año 2000, conllevó un doble régimen de aplicación a los supuestos de denegación de embarque, en base a dos conceptos distintos: (i) compensación, con base en el Reglamento CE 261/2004, no necesitado de prueba y aplicable en los supuestos regulados por el citado Reglamento; (ii) indemnización, con base en el CM 1999, necesitado de prueba del daño o perjuicio causado al pasajero por la cancelación del vuelo, y que supone un suplemento o complemento de la compensación, sin que se trate de conceptos equivalentes ni excluyentes. En este sentido, la STJUE de 13 de octubre de 2011 concreta que:

“36. Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si, en concepto de compensación suplementaria en virtud del artículo 12, letra l), del Reglamento nº 261/2004, el juez nacional puede condenar al transportista aéreo a indemnizar todo tipo de perjuicio, incluido el moral, derivado del incumplimiento del contrato de transporte aéreo, basándose en las normas nacionales. En particular, pregunta si esta compensación suplementaria puede cubrir los gastos que los pasajeros han tenido que efectuar a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de las obligaciones de asistencia y atención que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004.

37. Debe recordarse primeramente que el artículo 1 del Reglamento n° 261/2004 subraya el carácter mínimo de los derechos que establece en beneficio de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque contra su voluntad, de cancelación de su vuelo o de retraso de su vuelo. Además, el artículo 12 de este Reglamento, titulado «Compensación suplementaria», dispone que dicho Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. También se precisa en dicho artículo que la compensación que se conceda con arreglo a este Reglamento podrá deducirse de esa compensación.

38. De estas disposiciones se desprende que la compensación concedida a los pasajeros aéreos sobre la base del artículo 12 del Reglamento n° 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 n° 261/2004, es decir, en particular, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional.

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.”

CUARTO.- Valoración de la prueba practicada conforme a las reglas relativas a la carga de la prueba.

A) El retraso y la circunstancia exoneratoria.

14. Acreditado que nos encontramos ante una relación contractual, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el Código Civil (en adelante, CC) sobre las obligaciones, y así, de acuerdo con lo establecido en los artículos 1.089 y 1.091 del CC, las obligaciones nacen de los contratos, los cuales tienen fuerza de ley entre las partes debiendo cumplirse según el tenor de los mismos. Esto implica que todas las cláusulas establecidas por las partes serán, siempre que no contradigan la ley, la moral o el orden público (artículo 1.255 del CC), las normas por las que se regirá la vida contractual.

15. A ello hay que añadir que la actora ejercita una acción de reclamación de cantidad, derivada de incumplimiento de ese contrato de transporte aéreo de pasajeros, para lo habrá que tener en cuenta el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (en adelante, LEC), que establece en sus tres primeros apartados:

“1. Cuando, al tiempo de dictar sentencia o resolución semejante, el tribunal considerase dudosos unos hechos relevantes para la decisión, desestimaré las pretensiones del actor o del reconviniente, o las del demandado o reconvenido, según corresponda a unos u otros la carga de probar los hechos que permanezcan inciertos y fundamenten las pretensiones.

2. Corresponde al actor y al demandado reconviniente la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvenición.

3. Incumbe al demandado y al actor reconvenido la carga de probar los hechos que, conforme a las normas que les sean aplicables, impidan, extingan o enerven la eficacia jurídica de los hechos a que se refiere el apartado anterior”.

16. Este precepto ha de ser entendido en el sentido de que al actor le basta con probar los hechos normalmente constitutivos de su derecho, pues si el demandado no se limita a negar aquellos sino que alega otros, con el objeto de impedir, extinguir o modificar el efecto jurídico pretendido en la demanda, tendrá que probarlos, de la misma forma que habrá de acreditar también aquellos eventos que por su naturaleza especial o su carácter negativo no podrían ser demostrados por la parte adversa sin graves dificultades. En definitiva, en términos generales, cuando se invoca un hecho que sirve de presupuesto al efecto jurídico que se pretende y el mismo no ha sido probado, las consecuencias de esa falta de prueba son que se tendrá tal hecho por inexistente en el proceso, en contra de aquél sobre quien pesaba la carga de su demostración.

17. Conforme a las reglas de la carga de la prueba, incumbe a las partes acreditar los extremos que alega, si bien el juzgador deberá tener en cuenta la facilidad probatoria de cada una de las partes.

18. La parte actora alega que el retraso sufrido fue superior a 4 horas, hecho que no es negado por la demandada, que lo justifica por la concurrencia de circunstancias extraordinarias.

19. Alegado por la demandada, se postula la exoneración prevista en el art. 5.3 del Reglamento CE 201/2004, por la concurrencia de circunstancias extraordinarias, a saber, urgencia médica y avería mecánica ocasionada por un rayo durante el vuelo.

20. Ciertamente, tanto la urgencia médica, como el rayo, que exige revisión del avión por seguridad, deben ser consideradas circunstancias extraordinarias, ya que son ajenas al funcionamiento de la aerolínea, son inevitables y externas a su capacidad de control; pero no son imprevisibles, sino habituales.

21. Ahora bien, conforme a la jurisprudencia del TJUE, -SSTJUE de 22 de diciembre de 2008 (asunto Wallentin) y 12 de mayo de 2011 (asunto Eglitis-Ratnieks), no

solo la compañía debe demostrar que concurre una circunstancias extraordinaria, sino que la misma no se hubiese podido evitar incluso adoptando “todas las medidas razonables”, entendiéndose por tales aquéllas medidas que respondan a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo en el momento de producirse la circunstancia extraordinaria; esto es, que escapan al control efectivo del transportista aéreo (STJUE de 31 de enero de 2013, asunto *McDonagh*).

22. En consecuencia, debe la compañía demostrar que incluso utilizando todos los medios materiales, personales y financieros de los que dispone en el momento que le ha sido manifiestamente imposible evitar las circunstancias, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidad de la empresa. Es decir, se exige que la compañía planifique sus vuelos teniendo en cuenta precisamente el riesgo de la posible aparición de circunstancias extraordinarias.

23. En el supuesto enjuiciado –recordemos que las circunstancias influyen directamente al avión destinado a operar el vuelo de los actores, pero no operando ese vuelo, sino uno anterior- la aerolínea asumió el riesgo de retrasos del avión que debía encargarse del “viaje de vuelta” a Londres, “de ida” para los demandantes, pues se trataba del mismo avión para dos vuelos seguidos; es mucho arriesgar cuando son previsibles tanto los riesgos médicos como los mecánicos, puesto se transportan personas, no mercancías; y los aviones son máquinas no infalibles. No consta acreditado que la aerolínea ofreciera un vuelo alternativo, ni tampoco qué medidas razonables ha adoptado para evitar ese retraso, aun disponiendo de la antelación necesaria.

24. Entiende este Juzgador que es absolutamente razonable concluir en el asunto que se enjuicia, que la compañía demandada no adoptó la obligación de prevención que establece la jurisprudencia del TJUE

25. Y, consecuentemente, ha de estimarse la procedencia de condenar al pago de la compensación por retraso solicitada, en los términos pedidos -250,00.-€ por pasajero, al ajustarse a lo determinado a la normativa y jurisprudencia europea y a la distancia ortodrómica.

QUINTO.- Intereses.

26. Procede la condena al pago de intereses moratorios desde la interpelación judicial (art. 1108 Cc); devengándose intereses procesales del art. 576 LEC, desde la fecha de esta resolución, y hasta el cumplido pago de lo reclamado.

SEXTO.- Costas.

27. De conformidad con el art. 394 LEC, ante la íntegra estimación de la demanda, procede la imposición de costas a la demandada.

Visto lo anterior,

F A L L O

Que con ESTIMACIÓN ÍNTEGRA de la demanda presentada pordon [REDACTED], que comparecen en su propio nombre y también en nombre y representación de su hija menor [REDACTED] debo CONDENAR Y CONDENO a la aerolínea EASYJET AIRLINES CO. LTD al pago a los demandantes de la cantidad de SETECIENTOS CINCUENTA EUROS.-750,00.-€, a razón de 250,00.-€ por cada uno de los tres pasajeros reclamantes; más intereses en la forma determinada en el Fundamento de Derecho Quinto.

Se imponen las costas a la demandada.

Notifíquese la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que la misma es firme y que contra ella no cabe interponer RECURSO DE APELACIÓN, al haber sido dictada en juicio verbal de cuantía inferior a 3.000,00.-€ (art. 455.1 LEC)

Así por esta mi Sentencia, de la que se unirá testimonio a los autos de su razón, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN.– Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Ilmo. Sr. Magistrado-juez don José Luis Fortea Gorbe, mientras celebraba audiencia pública en el día de su fecha; de lo que como Letrado al Servicio de la Administración de Justicia certifico.