

AL JUZGADO DE LO MERCANTIL DE MADRID

DOÑA ..., Procuradora de los Tribunales, colegiada ..., actuando en nombre y representación de **DON JORGE**, con DNI ... y domicilio en Madrid, **DON JUAN**, con DNI ... y domicilio en Madrid, y **DON JAIME**, con DNI ... y domicilio en Torrelodones (Madrid), ..., representación que solicito me sea conferida **APUD ACTA** ante la Secretaría del Juzgado, y con la asistencia del Letrado del ICAM D. ..., colegiado ..., ante el Juzgado comparezco y como mejor proceda en Derecho, **DIGO**:

Que por medio del presente escrito vengo a interponer **DEMANDA DE JUICIO VERBAL** contra la sociedad mercantil ... (**REPRESENTACION REGIONAL EN ESPAÑA**), con domicilio en Madrid, ..., en reclamación de la cantidad de **MIL OCHOCIENTOS EUROS (1.800 €)**, en concepto de indemnizaciones derivadas de incumplimiento de contrato de transporte aéreo, todo ello con base en los siguientes

HECHOS

PRIMERO.- En fecha 9 de Enero de 2013 mis mandantes procedieron a la contratación de un servicio de transporte aéreo con la aerolínea demandada a través del portal web Se trataba de vuelos de ida y vuelta entre Madrid y San Petersburgo (Rusia) con ida el día 17 de Julio y vuelta el posterior 27 de Julio de 2.013.

El vuelo de vuelta entre San Petersburgo y Madrid, fechado para el día 27 de Julio de 2013, fue organizado y ofertado por la compañía demandada haciendo una escala en París y con cambio de aeropuerto en esta capital. Así, se volaría desde el aeropuerto de San Petersburgo-Pulkovo (Rusia) hasta el Aeropuerto Charles De Gaulle de París, y a continuación los viajeros se trasladarían al aeropuerto de París-Orly para tomar otro vuelo hasta el aeropuerto de Madrid Barajas.

El vuelo de San Petersburgo (Rusia) hacia París (Aeropuerto Charles de Gau-Francia) tendría salida a las 16:30 horas (hora local rusa), con llegada a París a las 17:55 horas (hora local francesa) del mismo día. Por su parte, el vuelo de París (Aeropuerto Orly) a Madrid-Barajas tenía prevista su salida a las 20:55 horas y llegada a las 22:55 horas. Por lo tanto, desde el aterrizaje en París había tres horas hasta el despegue del siguiente vuelo a Madrid, dando tiempo sobrado para proceder al cambio de aeropuerto, facturación y al posterior embarque. Debe tenerse en cuenta que entre San Petersburgo y Paris (y Madrid) hay una diferencia

horaria de **dos horas**, de manera que las 16:30 horas de San Petersburgo eran las 14:30 en París.

Se adjunta documento de reserva remitido por email como **documento número uno**.

Obsérvese como en el Plan de viaje contratado todos los vuelos aparecían como confirmados en sus horarios correspondientes.

SEGUNDO.- A pesar de lo anterior, el siguiente 4 de Febrero de 2.013 mis representados reciben un correo electrónico comunicándoles **que la compañía ha modificado el horario del vuelo de Paris-Orly a Madrid del 27 de Julio, y en vez de salir a las 20:55, saldrá a las 20:10. Es decir, se adelantaba la hora de partida en 45 minutos.** Aún así, mis mandantes seguirían teniendo tiempo suficiente para hacer el enlace establecido, pues de otra manera la propia compañía aérea tendría que haber previsto esta contingencia y ofrecer alternativas al itinerario contratado.

Se adjunta dicho correo electrónico como **documento número dos**.

TERCERO.- Sin embargo, **llegado el día 27 de Julio de 2.013 y el momento de tomar los vuelos de regreso de San Petersburgo a Madrid, y encontrándose mis mandantes en el propio aeropuerto de San Petersburgo-Pulkovo, observan en las pantallas de información que el vuelo ... San Petersburgo-Paris retrasaba su salida hasta las 17:30 hora local rusa en vez de las 16:30 establecida, es decir, un retraso de al menos una hora** y todo ello sin obtener ninguna explicación de los motivos del mismo.

CUARTO.- Como consecuencia de lo anterior, el vuelo aterrizó en el aeropuerto Charles De Gaulle de París pasadas las 19:00 horas en vez de a las 17:55 programadas, esto es, con más de una hora de retraso sobre el horario inicialmente previsto por la compañía

Así que llegados a este punto, nos encontramos con que los viajeros tenían solamente 40 minutos para trasladarse al aeropuerto de París-Orly para tomar el siguiente vuelo (... de ..., convenido con ..., cuyo embarque comenzaba a las 19:40) de París a Madrid, dándose la circunstancia de que entre un aeropuerto y otro hay una distancia de 42'3 kilómetros y al menos 47 minutos de trayecto por carretera (sin tráfico), y que el desplazamiento tenía lugar en hora punta, lo que hacía prácticamente imposible llegar a tiempo. De hecho, en los foros de internet sobre viajes se señala que en taxi se tarda una hora en realizar dicho traslado. Se acredita lo anterior mediante documentos informativos obtenidos de la red que se acompañan

como **documentos números tres y cuatro.**

En esta situación, mis mandantes se desplazaron al aeropuerto de Orly en un taxi, al ser el medio más rápido a su alcance, pero cuando llegaron se encontraron con la denegación rotunda del personal de la compañía aérea a permitirles la facturación y el embarque en el avión (que en ese momento aún no había despegado), ni a proporcionarles otro vuelo posterior a Madrid.

Realizada la correspondiente reclamación en el mostrador de la compañía en el Aeropuerto de Orly, dicha compañía aérea proporcionó a mis representados alojamiento, cena y desayuno en el Hotel ..., en las inmediaciones de dicho aeropuerto, y traslado a Madrid en el vuelo UX 1028 (...) con salida a las 10:25 horas del siguiente día 28 de Julio, y llegada a Madrid a las 12:25 horas, **en consecuencia, casi 14 horas después de la hora contratada.**

QUINTO.- Así las cosas, en fecha 24 de Septiembre de 2.013 mi representado Don Jaime realizó una reclamación a la compañía a través de su pagina web narrando los hechos acaecidos y solicitando la indemnización que procediera para sí y sus compañeros de viaje.

Dicha reclamación fue contestada por a través de email de fecha 4 de Diciembre de 2.013, en el que, **tras reconocer el retraso en el vuelo AF 1053 de San Petersburgo a París y la consiguiente pérdida del vuelo de conexión a Madrid, y ofrecer sus "más sinceras disculpas"**, señalaban que el vuelo en cuestión había tenido "un retraso por problemas con la maquinaria aeroportuaria" y que "este tipo de situaciones se presentan de manera inesperada, fuera de nuestro ámbito de influencia, y son consideradas como circunstancias extraordinarias y por lo tanto no le corresponde derecho a compensación según la normativa de la CE 261/2004".

No obstante lo anterior, **la compañía demandada ofrecía a los viajeros en concepto de compensación un bono electrónico no reembolsable de CIEN EUROS (100 €)**, canjeable parcial o totalmente al pagar una tarifa publicada de las compañías, en la cual todos los vuelos del itinerario en cuestión fueran operados y comercializados por una o varias de las compañías aéreas citadas. Se adjunta como **documento número cinco** la señalada contestación de

Mi mandante, disconforme con la respuesta, vuelve a reclamar la legal indemnización en respuesta al email recibido, a lo que contesta con una nueva negativa en email de fecha 2 de Enero de 2.014 en el mismo

sentido. Se acompaña dicho email como **documento número seis**.

SEXTO.- Como conclusión de todo lo anteriormente expuesto, **resulta incuestionable y admitido por la propia demandada el retraso del vuelo ...-San Petersburgo-Paris y la imposibilidad de enlazar con el vuelo París-Madrid, y el hecho de que mis mandantes no pudieran llegar a su destino final hasta el siguiente día 28 de Julio, todo ello con el evidente perjuicio sufrido por las más de 14 horas de retraso en la llegada al aeropuerto de destino.**

En consecuencia, es evidente que **la aerolínea demandada incumplió el contrato de transporte de viajeros al no respetar los horarios establecidos previamente**, imposibilitando a los pasajeros a acceder al enlace y llegar a su destino en el tiempo contratado, y **sin proporcionar a los perjudicados el impreso previsto legalmente para estas circunstancias**. Por lo tanto, resulta de plena aplicación el **Reglamento 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 11 de Febrero de 2.004**, 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. Dicha norma y la Jurisprudencia imperante establecen **que en caso de grandes retrasos procede la aplicación de las compensaciones de los artículos 7 y 8 de dicho Reglamento**. En consecuencia, y **al tratarse de un retraso de más de cuatro horas entre un País no comunitario (Rusia) y España, y siendo la distancia de más de 1.500 Kilometros (3.194'36 Kms), procede una compensación de 600 € para cada uno de mis mandantes conforme a lo señalado en el artículo 7.1.c) del Reglamento 261/2004, por lo que procede una indemnización total de MIL OCHOCIENTOS EUROS (1.800 €)**.

Se acompaña documento acreditativo de la distancia en Kilómetros entre San Petersburgo y Madrid como **documento número siete**.

A los anteriores hechos resultan de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Corresponde el conocimiento de esta litis a la jurisdicción ordinaria de acuerdo con el artículo 21 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

Serán competentes los Juzgados de lo mercantil de Madrid en virtud del

artículo 86.ter.2ºb de la Ley Orgánica del Poder Judicial que les atribuye las cuestiones en materia de transportes nacional o internacional.

II.- LEGITIMACIÓN Y CAPACIDAD.

Corresponde la legitimación activa a mis mandantes como contratantes del servicio de transporte aéreo, y la legitimación pasiva a la Compañía demandada por el incumplimiento de sus obligaciones como transportista.

III.- PROCEDIMIENTO.

Será el Juicio Verbal, tal y como se recoge en el artículo 249 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, al no superar lo reclamado la cantidad de 6.000 €.

IV.- FONDO DEL ASUNTO.

Resulta de aplicación el **Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo**, que establece el derecho de compensación por retraso y denegación de embarque a los viajeros.

En concreto son destacables los siguientes preceptos:

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece, bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de: a) denegación de embarque contra su voluntad b) cancelación de su vuelo; c) retraso de su vuelo.

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

1. El presente Reglamento será aplicable: a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado; b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

Artículo 4. Denegación de embarque.

(...)3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.

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. (...).

Artículo 14. Obligación de informar a los pasajeros de sus derechos

1. El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo velará por que en el mostrador de facturación se exponga, de forma claramente visible para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto: «En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia». 2. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento. También deberá proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso de al menos dos horas. Los datos de contacto del organismo nacional a que se refiere el artículo 16 se proporcionarán al pasajero por escrito.

Resulta de aplicación la **doctrina sentada por la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de noviembre de 2009** en materia de derecho a compensación económica, que señala textualmente **en el párrafo 60:**

"Dado que los perjuicios que sufren los pasajeros aéreos en caso de cancelación o de gran retraso de los vuelos son análogos, no se puede, so pena de menoscabar el principio de igualdad de trato, tratar de manera diferente a los pasajeros de los vuelos retrasados y a los vuelos de los pasajeros de los vuelos cancelados".

De ahí que la parte dispositiva de la sentencia del TJCEE citada concluya que cuando los pasajeros sufran una pérdida de tiempo de tres o más horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la llegada inicialmente prevista para ello por el transportista aéreo tienen derecho a la compensación prevista en el art. 7 del Reglamento CEE num. 261/2004". Dicho criterio se mantiene en la sentencia del TJUE de 23 de octubre de 2012.

Por todo ello, en el caso que nos encontramos, efectuándose la llegada del vuelo **catorce horas** después de la inicialmente prevista, podemos concluir que estamos ante un "gran retraso", debiendo equipararse por tanto a un supuesto de cancelación a los fines del art. 5 del Reglamento. Por ello, debe reconocerse a favor de los hoy actores el derecho a obtener de la compañía demandada la correspondiente compensación económica en los términos que fija el art. 7.

Aparte lo anterior, hemos de destacar los siguientes principios a tener en cuenta de cara a la fundamentación jurídica de nuestra reclamación:

A) Del principio pro consumatore. Consagra el principio pro consumatore lo establecido en los artículos 153 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea, 51.1 y 53.3 CE. Nos hallamos ante reglas impuestas a los poderes públicos, que en consecuencia habrán de informar la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos, vinculando en suma al legislador (STC 71/1982, de 30 de noviembre) y al juez y poderes públicos (SSTC 19/1982, de 5 de mayo y 14/1992, de 10 de febrero).

B) De la protección de los intereses económicos de los usuarios. Merecen especial tutela los intereses económicos de los consumidores según reconocen los artículos 8 b), 19, 128 y 132 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (TRLGDCU).

C) Del cumplimiento defectuoso del contrato.

Prescindiendo del carácter abusivo y por tanto nulo que tendría la alusión por la demandada a cualquier cláusula exoneradora o limitativa de la responsabilidad de la compañía por razón del incumplimiento del horario fijado a tenor de lo dispuesto en los artículos 85 y ss TRLGDCU y aceptado de modo unánime en nuestros tribunales (SSAP de Baleares de 18 de febrero de 1998 y 16 de mayo de 2003; SAP de Barcelona de 4 de marzo de 2002; SSAP de Madrid, 15 de enero de 2002, 17 de diciembre de 2004, 15 de septiembre de 2005; SSAP de Asturias de 28 de noviembre de 2001, 24 de diciembre de 2001, 21 de enero de 2002; SAP de Vizcaya de 9 de noviembre de 2000; SAP de Sevilla de 31 de octubre de 2003), lo cierto es que **un elemento esencial que caracteriza el transporte aéreo y por el que el usuario se decanta en lugar de otros alternativos es la rapidez del mismo.** Cuando quiebra el compromiso de celeridad es obvio que hay un cumplimiento defectuoso del contrato basado en el quebrantamiento del elemento diferenciador de este medio frente a otros. Por ello, si el tiempo de transporte fue el factor determinante para elegir el transporte aéreo, es lógico que un incumplimiento de tales expectativas tenga una relevancia importante.

El retraso, con sus consecuencias (art. 1101, 1107 CC), existe cuando finalizado el plazo, el pasajero no hubiera sido transportado a su lugar de destino, siendo inconcebible que a algún pasajero le sea indiferente el momento en que debe llegar al destino, según apunta lo apreciado en la SAP de Barcelona de 4 de marzo de 2002. Esto es, **el régimen de horarios es elemento básico de la relación contractual**. Tal y como señala la SAP de Madrid de 17 de diciembre de 2004 se integra necesariamente en el contrato, como condición esencial del mismo, sin que pueda quedar al arbitrio de ninguna de las partes –art. 1256 CC- (...) pugnando con la naturaleza del transporte la indeterminación del tiempo en que ha de ser ejecutado. Se traslada así la responsabilidad ya prevista en el art. 19 del antiguo Convenio de Varsovia de 1929 que establecía que el transportador es responsable del daño causado por el retardo en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías, en el Convenio de Montreal y que se infiere en el art. 94 de la Ley 48/1960, de Navegación Aérea.

Huelga ahondar conforme consolidada jurisprudencia **en la improcedencia de cualquier alegación exculpatoria basada en averías** (SAP de Madrid de 15 de julio de 2007 o SAP de Sevilla de 31 de octubre de 2003) o conflictos laborales atinentes al ámbito interno de la empresa (SAP de Asturias de 24 de diciembre de 2001 o SAP de Barcelona de 19 de junio de 2002 y en el mismo sentido Tribunal de Apelación de París de 13 de febrero de 1970) **o falta de disponibilidad de la aeronave procedente de otro aeropuerto** (SAP de Sevilla de 31 de octubre de 2003) **o congestión del tráfico aéreo pues son éstas mismas las responsables conforme a la doctrina del riesgo** (SSTS de 20 de diciembre de 1989, 28 de mayo de 1990 o 20 de mayo de 1993) **pues no pueden ser consideradas razones de fuerza mayor por no resultar imprevisibles ni inevitables**.

A fortiori, interesa subrayar a esta parte la existencia de un daño moral indiscutible e indemnizable, reconocido tanto por el propio art. 128 TRLGDCU como por profusa jurisprudencia. Constituye pacífica doctrina sentada por nuestro Tribunal Supremo, aceptar sin reparo la procedencia de los mismos, en especial en los daños sufridos con relación al transporte aéreo, cuya compatibilidad con la indemnización establecida por daños materiales admite de modo indubitado (SSTS de 20 de mayo de 1998 o de 31 de mayo y 11 de octubre de 2000). La situación básica para que pueda darse lugar a un daño moral indemnizable consiste en un sufrimiento o padecimiento psíquico (STS de 22 de mayo de 1995, STS de 19 de octubre de 1996, STS de 27 de septiembre de 1999, entre otras). La reciente jurisprudencia se ha referido a diversas situaciones, entre las que cabe citar el impacto o sufrimiento psíquico o espiritual (STS de 23 de julio de 1990), impotencia, zozobra, ansiedad, angustia (STS de 6 de julio de 1990), la zozobra, como sensación anímica de inquietud, pesadumbre, temor o presagio de incertidumbre (STS de 22 de mayo de 1995), el trastorno de ansiedad, impacto emocional, incertidumbre consecuente (STS de 27 de enero de 1998), impacto, quebranto o sufrimiento psíquico (STS de 12 de julio de 1999).

Es por ello por lo que en definitiva tal y como concluye la SAP de Madrid de 17 de diciembre de 2004: **“un retraso (...) con la imposición para el**

pasajero de permanecer en el aeropuerto ese tiempo, con la intranquilidad e incomodidad que genera, faltando justificación razonable sobre el retraso, es hecho que merece ser indemnizado. En idéntico sentido se pronuncia la SAP de Asturias de 28 de febrero de 2002.

D) De la responsabilidad objetiva del transportista. En relación con la responsabilidad objetiva del transportista es de aplicación lo dispuesto en los artículos 147 y 148 TRLGDCU y artículo 116 Ley Sobre Navegación Aérea.

E) Derecho a compensación económica. De acuerdo con el Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece que los pasajeros cuyos vuelos tengan un retraso de duración determinada en función de la distancia a recorrer tendrán derecho a una compensación económica.

V. CUANTÍA

La cuantía a efectos del presente procedimiento será de **MIL OCHOCIENTOS EUROS (1.800 €)** a razón de 600 € en concepto de indemnización para cada uno de los demandantes.

VI. INTERESES Y COSTAS

Al negarse al pago la demandada ha obligado a mi representada a acudir a la vía judicial, por lo que entendemos que de conformidad con el artículo 394 de la LEC, debe ser condenada a las costas procesales, así como a los intereses devengados desde la reclamación.

Por lo expuesto,

SUPLICO AL JUZGADO, que habiendo por presentado este escrito con los documentos que lo acompañan y sus copias, se sirva a admitirlo y tenga por interpuesta **DEMANDA DE JUICIO VERBAL** contra la compañía aérea, y tras los trámites procesales oportunos, dicte resolución por la que condene a la demandada a abonar a **DON JORGE, DON JUAN y DON JAIME** la cantidad de 600 € para cada uno de ellos, haciendo un total de **MIL OCHOCIENTOS EUROS (1.800 €)** en concepto de indemnizaciones derivadas del incumplimiento de contrato de transporte aéreo, más los intereses legales de dicha cantidad y las costas procesales habida cuenta la temeridad y mala fe de la demandada, todo ello por ser de Justicia que pido en Madrid, a 26 de marzo de 2.015.

PRIMER OTROSÍ DIGO, que habiéndose solicitado la designación de esta

Procuradora ante la Secretaría Judicial Apud Acta, interesa a esta parte se señale día y hora para el otorgamiento del mismo.

SUPLICO AL JUZGADO, tenga por hecha la anterior manifestación, acordando de conformidad.

SEGUNDO OTROSI DIGO, que esta representación manifiesta su intención de cumplir los requisitos exigidos por la Ley, por lo que a los efectos previstos en el artículo 231 LEC, interesa a esta parte que si se apreciara cualquier defecto en los actos procesales que se originen en el presente procedimiento, sea comunicado para su subsanación en el plazo que se indique por el Juzgador, por lo que,

SUPLICO AL JUZGADO, tenga por realizada la anterior manifestación, acordando en su caso conforme se solicita.

TERCER OTROSI DIGO: DESIGNACIÓN DE ARCHIVOS.

Que a efectos de prueba esta parte señala todos los archivos públicos y privados que pudiera necesitar y se mencionen en este escrito o en alguno de los documentos al mismo acompañados, y en particular los archivos de, AENA y Autoridades aeroportuarias de San Petersburgo-Pulkovo, Paris Charles De Gaulle y París-Orly.

SUPLICO AL JUZGADO: Tenga por hecha la designación de archivos a los efectos legales oportunos.

Por ser de Justicia que para los otrosíes reitero.

.....
Abogado. Colegiado ... ICAM

.....
Procuradora de los Tribunales (...)