

Juzgado Mercantil 7 Barcelona  
Gran Via de les Corts Catalanes, 111  
Barcelona

Procedimiento ordinario 702/2012 Sección F

Parte demandante [REDACTED]  
Procurador JUAN ALVARO FERRER PONS  
Parte demandada AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, S.A.U.  
Procurador IGNACIO LOPEZ CHOCARRO

### SENTENCIA Nº [REDACTED]

En Barcelona a [REDACTED] de [REDACTED] de [REDACTED]

Vistos por DON MIGUEL ÁNGEL CHAMORRO GONZÁLEZ, Magistrado en comisión de servicios en el Juzgado de lo Mercantil núm. 7 de esta ciudad, los presentes autos de juicio ordinario registrados con el nº [REDACTED] seguidos a instancia de Don Álvaro Ferrer Pons, Procurador de los Tribunales y de [REDACTED] de la Rosa, contra la compañía Air Europa Líneas Aéreas S.A.U. representada por el Procurador D. Ignacio López Chocarro en reclamación de cantidad en materia de transporte aéreo.

### ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Que por la referida parte actora se dedujo demanda origen de los presentes autos, en base a los hechos y fundamentos de derechos que estimaba de aplicación, suplicando que, se tuviera por presentado dicho escrito con los documentos que acompañaba y previos los trámites legales dictara sentencia por la que se condenara a la parte demandada al pago de la cantidad reclamada intereses y costas del procedimiento.

SEGUNDO.- Que admitida a trámite la demanda, se dio traslado de ella a la parte demandada, para que en el plazo de veinte días compareciera y contestara a la demanda, lo que hizo, y convocándose a ambas partes a la celebración de la audiencia previa, en el que se afirmaron en sus respectivos escritos, solicitando se recibiera el pleito a prueba. Admitida la prueba, se practicó en el acto del juicio con el resultado que obra en autos, concediéndose a las partes el correspondiente traslado para que formularan sus conclusiones sobre los hechos controvertidos y sobre los argumentos jurídicos en apoyo de sus pretensiones, declarándose los autos definitivamente conclusos para sentencia.

TERCERO.- Que en la tramitación de este expediente se ha observado todas las

prescripciones legales excepto el plazo para dictar sentencia debido al volumen de trabajo de este Juzgado y a la complejidad de la causa.

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- 1. La demandante viajaba como pasajera en el vuelo UX 051 de fecha 8 septiembre [REDACTED] Madrid-La Habana de la compañía en Europa, ocupando el asiento 7B, acompañándose como documento número tres el documento de viaje de la [REDACTED]. Se relata en la demanda que a las tres horas desde el despegue del avión, en pleno vuelo y ante el asombro de los pasajeros que ocupaban los asientos colindantes, la Sra. [REDACTED], ubicada en el asiento 8C, empezó a pintarse las uñas con un frasco de uñas de su propiedad. El uso del esmalte, que desprendía un fuerte olor, causaba grandes molestias a los demás pasajeros presentes en el avión, situación que la tripulación presenció y no evitó. Se indica en la demanda que los esmaltes de uñas no solamente desprenden un olor que puede resultar molesto, sino que por su composición se convierte en un producto inflamable y de gran toxicidad, cuyo uso a bordo no está permitido en la mayoría de las compañías aéreas. Y por ello compañía demandada prohíbe una serie de objetos en sus zonas de seguridad y en las cabinas de sus aviones que se enumeran de forma exhaustiva en su página web, siendo las sustancias explosivas, inflamables un epígrafe de esta lista (documento número 4) y no cabe duda que se encontraría un esmalte de uñas por su alto contenido de acetona. Además se trata de una sustancia líquida y debería de ir dentro de una bolsa completamente cerrada, tal como se indica en la página web de la compañía demandada. Por último considera la actora que la tripulación debe tomar las medidas que considere razonablemente necesarias para impedir cualquier comportamiento que pueda provocar incomodidad, molestias o daños en los demás pasajeros y esta diligencia no fue tenida en cuenta por la tripulación, que no evitó las molestias que la pasajera había estado causando a los pasajeros antes de romper el frasco, tal como prevén las condiciones del transporte que se publican en la propia página web de la compañía conforme al documento número cinco.

Se manifiesta en el escrito rector de la actora que Doña [REDACTED] empezó a agitar fuertemente el frasco de esmalte de uñas y lo golpeó en repetidas ocasiones contra la mesilla auxiliar situada delante de su asiento. Los golpes insistentes causaron que el frasco literalmente estallara en pedazos que se esparcieron por la cabina, alcanzando desafortunadamente el ojo izquierdo de la Sra. [REDACTED], que estaba justo enfrente de la Sra. [REDACTED]. El ojo de la demandante empezó a sangrar causándole fuertes dolores que desde ese momento no han cesado y finalmente la pérdida de la visión del mismo.

Requerida por la tripulación la presencia de un médico, acudió la doctora [REDACTED], que pidió un botiquín y una linterna a la tripulación con objeto de limpiar el ojo de la demandante. Se indica que la tripulación desconocía el contenido del botiquín y no disponía de una linterna con la que iluminar el ojo de la Sra. [REDACTED] mientras se intentaba realizar los curas pertinentes. También se señala en la demanda que no se activó el protocolo de seguridad previsto para este tipo de situaciones, por lo que no había ningún médico esperándola a su llegada y tuvo que hacer los trámites como cualquier pasajero, acudiendo al hospital por sus propios medios. La parte actora ha sufrido la pérdida de la visión en el ojo izquierdo y numerosas intervenciones y atenciones médicas así como depresiones que han

requerido tratamiento psiquiátrico y psicológico, habiendo asumido numerosos gastos en concepto de transportes, peluquería, óptica, etc, ascendiendo el total de lo reclamado al importe de 405.488,23 euros.

La parte demandada se opone con los hechos y fundamentos que constan en su escrito de contestación.

SEGUNDO. A consecuencia de un siniestro en el marco de un transporte aéreo surge una responsabilidad objetiva, al margen de la culpabilidad de la tripulación o de la empresa transportista. En el supuesto de transporte internacional el artículo 17 del Convenio de Montreal señala que el transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Por tanto como requisitos para que pueda operar la responsabilidad de la compañía aérea se requiere el acaecimiento de un accidente, que éste tenga lugar durante el vuelo o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque y en tercer lugar la lesión corporal del pasajero. Así pues el Convenio de Montreal consagra un tipo de responsabilidad objetiva, si bien el artículo 21 establece que la responsabilidad objetiva del transportista no tiene carácter ilimitado, sino que se extiende hasta los 100.000 derechos especiales de giro por pasajero. Y conforme al apartado 2 del citado artículo, los daños que excedan de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, se encuadran en una responsabilidad subjetiva, pero con presunción iuris tantum de culpabilidad del transportista, ya que se indica que no será responsable si prueba que: a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero. Por su parte el Reglamento 889/2002 señala en su considerando 11 que las compañías aéreas comunitarias no deben poder acogerse al apartado 2 del artículo 21 del Convenio de Montreal, salvo que prueben que el daño no se debió a negligencia u otro acto u omisión ilícito de la compañía o de sus empleados o agentes.

Por último el artículo 20 como causas de exoneración se establece, si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del artículo 21.

TERCERO.- 1. La compañía demandada considera que hay una ausencia de responsabilidad en base al Convenio de Montreal. Afirma que conforme al citado Convenio para que opere una responsabilidad del transportista tiene que producirse un accidente durante el vuelo o en el curso de las operaciones de embarque y desembarque y la definición de qué entendamos por accidente resulta definitiva a efectos de depurar las responsabilidades reclamadas.

2. El Diccionario de la Real Academia de la lengua española define el accidente como suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas y también se define el mismo como indisposición o enfermedad generalmente grave y que sobreviene repentinamente, pero en la redacción del Convenio parece que se está intentando describir el carácter fortuito del hecho más que la lesión en sí. Por su parte una regulación de carácter administrativo como es el Real Decreto 389/1998 de 13 de marzo por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de la aviación civil (que introduce en nuestro derecho la Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil) en su artículo 3 define el accidente como todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas que hayan entrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, y durante el cual: 1) Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en la aeronave, o en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinflingidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación. Por tanto se vincula la existencia de un accidente con el funcionamiento de la aeronave, eximiéndose de responsabilidad la compañía si el accidente proviene de la acción del mismo reclamante.

3. Por su parte el artículo 115 de la Ley de Navegación Aérea establece que a los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque. Tal como señala la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15, que conoce de los recursos contra las resoluciones de este Juzgado, de 30 de julio de 2010 "ese carácter objetivo se limita al ámbito de la culpa pero no al nexo causal entre el acto u omisión y el daño padecido, nexo que sigue las reglas de la carga de prueba. Esto último se deduce de la propia dicción del precepto, como análogamente, se deduce del art. 115 de la Ley de Navegación Aérea en el que se señala que a los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma o como consecuencia de las operaciones de embarque o desembarque. Es por ello que se precisa que los daños deriven o guarden relación de causalidad con la navegación aérea."

5. El Convenio de Montreal no define el concepto de accidente, y su interpretación puede dar lugar a equívocos, pero la propia incorporación de dicho término por la ley abona la tesis de que no toda lesión producida a bordo da lugar a responsabilidad de la compañía aérea, por lo que se ha de concluir que no estamos ante una responsabilidad absoluta por el hecho de que la lesión se produzca en el interior de la aeronave durante el transporte, ya que en este caso se hubiera dispuesto una redacción de la ley en la que no se incluyera dicho término, indicando que el transportista es responsable de cualquier muerte o lesión corporal sufrida por el pasajero durante el transporte aéreo.

6. A los efectos de esclarecer la interpretación del artículo 17 del Convenio resulta definitiva la limitación de responsabilidad a 100.000 DEG que opera según el artículo 21.2.b del mismo texto legal si el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero. De la dicción de dicho artículo se deriva que no hay exoneración para el transportista, hasta dicho límite, si el daño se causo por un tercero, aún cuando justifique que el transportista y su tripulación actuaron con diligencia, sin perjuicio del derecho de repetición contra el causante del daño. Solamente un uso inconsciente de la aeronave como el previsto en el artículo 122 de la LNA permitiría eximir de responsabilidad a la compañía aérea por la acción de un tercero. Tampoco sería de aplicación la exoneración del artículo 20 del Convenio en la medida en que no ha probado que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.

7. Conforme a lo ya indicado, el citado límite del artículo 21.2 no es aplicable a las compañías aéreas comunitarias de acuerdo con lo previsto en el Reglamento (CE) núm. 889/2002, salvo que prueben que el daño no se debió a negligencia u otro acto u omisión ilícito de la compañía o de sus empleados o agentes. Podría considerarse por tanto, que desde la óptica del derecho comunitario se aplica la causa exoneratoria prevista en el artículo 21.1 a del Convenio de Montreal, pero no la del 21.2. b que hace referencia a la intervención de un tercero, ya que la causa exoneratoria (parcial) admitida por el Reglamento es la prevista en la letra a del artículo 21.2 del Convenio. Pero en realidad ello no supone una extensión de la responsabilidad de las compañías aéreas en el ámbito comunitario, ya que si el transportista prueba que el daño no se debió a negligencia u acto u omisión ilícito de la compañía, sería suficiente para eximirle de la responsabilidad total o ilimitada. La prueba de que el daño proviene únicamente por la intervención de un tercero, tal como establece el 21.2.b conlleva también la prueba de que no hay culpa por parte de la compañía aérea. En el presente caso el daño no tuvo por causa una negligencia de la demandante ni fue debido a un motivo endógeno como una dolencia previa de la perjudicada, sino que del propio relato incorporado a la demanda y tal como se argumentará, fue causado por la exclusiva intervención de un tercero – y en este sentido no observo razón alguna para no atribuir a otro pasajero la condición de tercero- por lo que no estando acreditada la culpa de la víctima, debe de operar al menos la responsabilidad objetiva legamente prevista.

8. La parte demandada argumenta que un accidente como el de autos también podría haber pasado en una cafetería o en otro establecimiento abierto al público, y no le falta razón, pero no hay que olvidar que el régimen legal previsto en el ámbito de la navegación aérea es especial, de carácter objetivo (que no absoluto), ya que aun siendo un medio de transporte seguro, lo cierto es que un incidente a bordo puede tener consecuencias trágicas, puesto que se producen en un ámbito espacial reducido (una cabina de un avión), con el aislamiento que supone estar volando a varios miles de metros de altura, impidiendo con ello que se produzca una atención médica inmediata como sí ocurre de ordinario en un establecimiento abierto al público. En el caso de autos la pasajera aún tuvo la oportunidad de ser atendida por uno de los dos médicos que afortunadamente viajaban a bordo, pero con las limitaciones que conlleva una atención médica de urgencia en dichas circunstancias y ello además no evitaba que aún le quedaran largas horas de espera hasta poder llegar a tierra para recibir una atención médica especializada. Todo ello convierte un

accidente ocurrido en este ámbito, en un hecho especial que lo diferencia de otros similares ocurridos en otros lugares.

9. En este ámbito se establece una responsabilidad objetiva hasta cierto límite del que el transportista no se puede exonerar a no ser que pruebe la culpa de la víctima (artículo 21.1) y ello teniendo en consideración los riesgos propios de una actividad y la necesidad de garantizar unas indemnizaciones a los pasajeros, por lo que la parte demandada debe ser condenada al pago de la cantidad prevista para la responsabilidad objetiva (113.100 DEG conforme a la última revisión de cantidades realizada en 2009) si los daños alcanzan dicho importe, quedando por analizar si concurre una actuación culposa por parte de la compañía o de sus agentes que permita aplicar una responsabilidad subjetiva (con presunción de culpa) sin limitación cuantitativa alguna.

CUARTO. 1. La parte actora indica en su demanda que los daños tuvieron por causa la rotura del frasco de cristal que contenía el pintauñas y relata en su demanda diversos incumplimientos por la tripulación.

En primer lugar se hace referencia a la prohibición de llevar a bordo productos inflamables como alcohol, etanol, aguarás y disolventes de pintura (documento número 4 actora y 3 demandada) pero ciertamente, tal como indica la demandada no se incluye en dicha relación a los esmaltes de uñas. Además, tal como se acredita con el documento número 4 de la contestación, el esmalte de uñas es uno de los productos de belleza que se venden a bordo, tal como aparecen en el catálogo que se adjunta como documento número 4 de la contestación (bajo el nombre comercial OPI Coca-Cola). Como documento número 5 se adjunta un catálogo de Iberia en el que igualmente aparece este producto junto con otros productos en recipientes de cristal. Y es que en este caso no fue el carácter presuntamente inflamable de su contenido el que resultó peligroso para la actora, sino el hecho de que se transportara a bordo un recipiente de cristal que resultó fracturado, siendo muchos los frascos de este material que se venden en cabina, como colonias y bebidas alcohólicas, sin necesidad de que vayan introducidos en una bolsa de plástico herméticamente cerrada.

2. También se hace referencia en la demanda a la pasividad de la tripulación, que no evitó las molestias que estaba causando la Sra. [REDACTED] al pintarse las uñas antes de que se rompiera el frasco. En concreto se hace referencia a las condiciones de transporte que aparecen en la página web de la compañía (documento número 5) en las que se hace referencia al criterio de la compañía para tomar medidas para evitar comportamientos que puedan resultar molestos o generen incomodidad a los pasajeros. Por tanto lo que indica la parte actora es que se debió de prohibir el uso del esmalte, no por el potencial peligro que pueda suponer su uso (prácticamente nulo si se hace de forma razonable) sino por los olores que provoca el mismo.

Pues bien, de considerar responsable a la compañía aérea por esta omisión, se infringiría el principio de prohibición del regreso propio de la imputación objetiva, ya que no cabe retroceder en el curso causal e imputar a un agente el resultado dañoso originado por la conducta de un tercero. No puede imputarse la responsabilidad a la compañía aérea si es un tercero el que de forma relevante causa el daño, aunque la compañía aérea tenga asumida una función de control o vigilancia, que además no recaería nunca sobre el uso a bordo de recipientes de

crystal, sino sobre los olores que causa su contenido, rompiéndose con ello cualquier vinculación causal.

3. En todo caso, no tiene mucho sentido que se prohíba el uso a bordo de un producto que como ha quedado acreditado se vende a bordo por la propia compañía. Son muchas las conductas de los pasajeros que pueden resultar molestas y su calificación depende del criterio razonable de la tripulación y no parece que lo sea exigir que sea proactiva en la prohibición del uso de los esmaltes por considerarlos molestos, ya que únicamente cabría exigir una actuación en este sentido si hubiera habido protestas durante el viaje por parte de otros pasajeros, quejándose por las molestias que ello les suponía. La actora aporta diversos testimonios escritos de varios pasajeros que manifiestan su sorpresa por el hecho de que se utilice dicho producto a bordo, pero ninguno de ellos afirma que se hubieran quejado ante la tripulación por dicho motivo y son las molestias o incomodidades que puedan padecer los pasajeros (algo que no deja de ser ciertamente subjetivo) las que podrían provocar una actuación por parte de la tripulación.

4. Las funciones de vigilancia o control de actos potencialmente dañinos como el que al parecer ocurrió a bordo (golpear un recipiente de cristal contra la mesita auxiliar) no puede llevarse hasta el límite de pretender un control absoluto por parte de la tripulación de la actividad de los pasajeros, cuando se trata de un hecho dañoso que ni los compañeros de asiento de la Sra. [REDACTED] pudieron evitar. No se puede extender el nexo causal hasta límites desmedidos aunque sea bajo el pretexto loable de reparar el daño causado a una persona que ha sufrido un grave quebranto en su salud, al no darse los requisitos legales para que concurra la misma.

5. También se refiere por la demandante otra negligencia de la demandada, en este caso consistente en la falta de material médico y de una linterna a bordo. Así por Doña [REDACTED] (documento número 12 y que también declaró en el acto del juicio) y por Don [REDACTED], se manifestó que fue una pasajera la que tuvo que proporcionar jeringuillas desechables, suero fisiológico y un colirio. En relación con la declaración de ambo testigos, cónyuges, tengo dudas sobre su verosimilitud al entrar en contradicciones sobre la posición que ocupaban en el avión en el momento de ocurrir el incidente. Por su parte Doña [REDACTED] (documento número 11) relata que la tripulación no disponía de una linterna a bordo.

6. La parte demandada adjunta como documento número 6 un boletín informativo en el que se describe el material que lleva a bordo un botiquín, entre el que se incluye jeringuillas y soluciones oculares y antisépticas, siendo un contenido estandarizado decidido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Por su parte Don [REDACTED] [REDACTED], sobrecargo, manifestó que sí llevaban linterna a bordo y que no se pidió ningún material sanitario al pasaje.

7. Por otra parte la doctora que atendió a la demandada, Doña [REDACTED] [REDACTED] manifestó que hizo uso del referido botiquín y que ningún pasajero le prestó suero o jeringuillas, ya que el material le fue proporcionado por el sobrecargo del botiquín que estaba precintado. También indicó que el sobrecargo le facilitó la linterna.

8. A la vista de las declaraciones contradictorias entre unos y otros testigos, otorgo mayor verosimilitud a la declaración de la doctora que atendió a la demandante, por ser un testigo directo que participó en la asistencia a la pasajera, y porque resulta razonable considerar que el botiquín del avión, que va precintado, lleve el material sanitario necesario para atender una urgencia como la acaecida.

9. Con respecto al regreso del avión a la villa de Madrid, en la demanda se indica que habían pasado tres horas desde la salida del aeropuerto (en un vuelo de nueve horas) y aunque el testigo D. [REDACTED], médico de profesión, manifestó que según su criterio lo más prudente hubiera sido volver a Madrid para atender la urgencia médica, la Dra. [REDACTED] que atendió personalmente a la víctima y que por tanto tenía capacidad para aconsejar lo más apropiado para la perjudicada, manifestó que no consideró necesario regresar al punto de salida ni un desvío de la ruta programada, siendo esta una decisión que debe tomar el comandante de la aeronave a instancias precisamente del médico que atiende a la afectada. Así manifestó la citada doctora que hizo el tratamiento habitual en traumas de ojos: lavado generoso con suero que pueda barrer cuerpos extraños y luego procedió a la oclusión del ojo para evitar que el parpadeo provoque que algún objeto extraño que no se hubiera ido cause más daño.

10. Por lo que respecta a la ausencia de un equipo médico a la llegada al aeropuerto, la Dra. [REDACTED] manifestó que lo que aconsejó a Doña [REDACTED] que era que acudiera urgentemente al oftalmólogo al llegar al destino (lo que no hizo hasta el día siguiente) por lo que la requirió la presencia en destino de un médico no fue requerida.

QUINTO. 1. Por tanto queda acreditado que el resultado dañoso no estuvo motivado por la acción u omisión de la tripulación ni de la compañía aérea, y lo único que falta por determinar es el alcance de los daños para determinar si superan el límite de los 113.100 DEG, ya que lógicamente la ley otorga este límite como cantidad máxima para el supuesto de responsabilidad objetiva, pero no como cantidad mínima que en todo caso se haya de entregar, sino que habrá que calcular el daño efectivamente soportado para determinar el importe a satisfacer.

2. En el informe pericial de la parte demandada se valoran los daños en 104.478,66 euros a los que habría que sumar el factor de corrección por ingresos. No obstante en la contestación se indica que considera más razonable tomar en consideración únicamente el 50% de la cantidad prevista para incapacidad permanente parcial, que se prevé en el baremo hasta 19.172,54 euros y que en consecuencia sería de un importe de 9.586,27 euros, que sumados al resto de secuelas supondría u total un importe de 94.892,39 euros, a los que sumados un 5% por corrección supondría un total de 99.637,10 euros.

3. Mientras, la parte actora cuantifica los daños en 264.920,54 euros más un 50% en atención a las circunstancias que concurren en un accidente aéreo, haciéndose eco de la sentencia dictada en el marco del procedimiento [REDACTED] por este mismo juzgador en el Juzgado de lo Mercantil número 8 de esta ciudad.



4. Con posterioridad, en otra sentencia dictada en el Juzgado Mercantil número 3, también el ámbito de la navegación aérea, con fecha 8 de marzo de [REDACTED] argumenté que dado el carácter orientativo con el que se aplica dicha normativa prevista para accidentes de tráfico en el sector aéreo, me parecía incorrecto optar por la aplicación del baremo que figura como Anexo en el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, cuando en la Exposición de motivos de la nueva Ley 35/2015, de 22 de septiembre, se indica que es necesario reformar el baremo para que cumpla su función de una forma efectiva, buscando un justo resarcimiento de los perjuicios sufridos por las víctimas y sus familias como consecuencia de un siniestro de tráfico. Consideré allí que la aplicación del vigente baremo de tráfico al siniestro de autos permite la reparación íntegra de los daños y perjuicios causados, partiendo de la premisa de que el propio legislador reconoce que la normativa derogada no cumplía dicha finalidad, provocando situaciones injustas y en ocasiones dramáticas. Las anteriores consideraciones son extensivas al presente caso.

5. Pues bien, hechos los cálculos correspondientes el importe resultante superaría el valor al cambio de 113.100 DEG, incluso aunque hipotéticamente tuviéramos en consideración únicamente el informe de la demandada, por lo que procede condenar al pago de dicha cantidad sin necesidad de extenderse sobre esta cuestión, máxime teniendo en cuenta el carácter orientativo con el que actúa el baremo en este ámbito. Así para una persona de 48 años de edad, en cuanto a las lesiones temporales habría que calcular 546 días de perjuicio (según los cálculos de la demandada) y 7 intervenciones quirúrgicas, con un importe de indemnización superior a los 50.000 euros. Por lo que respecta a los gastos de asistencia y desplazamiento, la actora ha acreditado más de 8.000 euros. Y por lo que se refiere a las secuelas, la pérdida de visión de un ojo otorgaría 25 puntos, la alteración en la secreción lacrimal 4 puntos y las manifestaciones hiperestésicas o hipestésicas 3 puntos, el trastorno que exige tratamiento psicológico 2 puntos y el perjuicio estético moderado 8 puntos, lo que supondría un importe superior a los 60.000 euros a los que habría que añadir el importe correspondiente al lucro cesante por la incapacidad permanente parcial para su trabajo de camarera.

Por todo ello considero que el importe de los daños superaría el valor al cambio de 113.100 DEG, siendo este el importe en definitiva el que debe ser objeto de condena.

SEXTO.- En cuanto a los intereses, son de aplicación los dispuestos en los artículos 1101 CC y 576 LEC.

SÉPTIMO.- Por lo que respecta a las costas, al estimarse parcialmente la demanda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 394.2 LEC, cada parte abonará las causadas a su instancia y las comunes por mitad.

**FALLO**

Que ESTIMANDO parcialmente la demanda interpuesta por Doña [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED], contra la compañía Air Europa Líneas Aéreas S.A.U. debo condenar a la parte demandada al pago en euros de 113.100 DEG de acuerdo con el valor de cambio a la fecha de la presente sentencia, más los intereses desde la interpelación judicial y sin imposición de costas.

Contra esta sentencia cabe interponer recurso de apelación ante este Juzgado y para la Audiencia Provincial en un plazo de veinte días desde su notificación.

Así por esta mi sentencia, la pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN.- La sentencia que antecede ha sido firmada y publicada por el Magistrado-Juez que la suscribe, de lo que doy fe.