



JUZGADO CENTRAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO nº 7

PROCEDIMIENTO ABREVIADO 0000871 /2011

S E N T E N C I A nº 191/2012

En Madrid a doce de Julio de dos mil doce.

El/la Ilmo/a Sr/a. D./ña. ANA MARÍA JIMENA CALLEJA Magistrado-Juez del Juzgado Central Contencioso-Administrativo nº 7, habiendo visto los presentes autos de PROCEDIMIENTO ABREVIADO 0000871/2011 seguidos ante este Juzgado sobre ADMINISTRACION DEL ESTADO, entre partes, de una como recurrente D/ña. ANTONIO representada por el Procurador D. JACOBO y asistida por el Letrado D. MIGUEL ANGEL Y Dña. y de otra AENA y asistida por el ABOGADO DEL ESTADO,

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: En fecha 2 de diciembre de 2011 fue turnado a este Juzgado el recurso que ha dado origen a las presentes actuaciones.

SEGUNDO: Admitida a trámite la demanda, se reclamó el expediente administrativo de la Administración demandada y se señaló para la celebración de la vista, que tuvo lugar el día 25 de abril de 2012, con el resultado que obra en autos, levantándose a tal fin la correspondiente acta dándose por reproducido lo que en ella se constata.

TERCERO: En la tramitación del presente procedimiento se han observado las prescripciones legales.



FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO: Es objeto de este recurso la desestimación presunta de la reclamación por responsabilidad patrimonial interpuesta frente a la entidad AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA el 24 de enero de 2011, en solicitud de indemnización de los daños y perjuicios sufridos por el recurrente como consecuencia de la cancelación del vuelo FR5355, de Ibiza a Madrid, el 4 de diciembre de 2010.

La demanda, sin mayor explicación, se dirige frente a AENA y frente al Ministerio de Fomento.

Se alega, en síntesis, por la parte recurrente, que el vuelo fue cancelado con motivo del cierre del espacio aéreo español debido a la huelga de controladores, resultando AENA directamente responsable de los daños derivados del abandono de sus puestos de trabajo de los controladores aéreos y el lógico cierre del espacio aéreo español.

Añade que el conflicto laboral existente entre AENA y los controladores aéreos venía de antiguo y ya en noviembre de 2010 existían datos suficientes para prever que en el "puente de la Constitución" podrían producirse serios problemas, sin que AENA tomara medida alguna para hacer frente a la situación; por ello insiste en que existe nexo causal entre el funcionamiento del servicio público que presta la demandada y el daño sufrido, y que no concurre fuerza mayor, porque ni existía una situación imprevisible ni hay terceros implicados.

Reclama una cantidad de 3.740 € en total, desglosados en 140 € por las entradas de fútbol y espectáculos a los que no pudo asistir en Madrid, 600 € como indemnización por la cancelación del vuelo y 3.000 € por daños morales.

El Abogado del Estado se opone a la estimación del recurso, invocando, por referencia a las resoluciones expresas que se han dictado en procedimientos seguidos por reclamaciones similares, y también en síntesis, que los días 3 y 4 de diciembre de 2010 se produjo el abandono por parte de la mayor parte del colectivo de controladores aéreos de sus puestos de trabajo, aplicándose las medidas de seguridad estipuladas para situaciones de contingencia, publicándose las regulaciones necesarias para adecuar la capacidad del espacio aéreo a las circunstancias que en cada momento se produjeron en los centros de control, manteniéndose abiertos, durante el tiempo necesario, los sectores requeridos para atender a las aeronaves que estaban en vuelo, hasta que no quedó ningún avión en vuelo en el espacio aéreo gestionado por los centros de control españoles; después de relatar la evolución de los acontecimientos a lo largo de esos días, detallando el número de controladores que no se presentaron al trabajo o alegaron incapacidad laboral para el servicio, concluye que estos hechos dieron lugar al cierre efectivo del espacio aéreo español, y a la promulgación del Real Decreto 1611/2010, de 3



de diciembre, por el que se encomendó temporalmente al Ejército del Aire el control del espacio aéreo.

Después de repasar los requisitos necesarios para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial, se admite por la entidad demandada que no se puede dudar de la existencia de un perjuicio real sufrido por los reclamantes, pero aborda el estudio de la posible existencia de nexo causal, sin llegar a excluirlo, estableciendo como base fáctica que "una situación de abandono absoluto de un servicio por parte de los profesionales obligados a prestarlo, como la que dio lugar a los daños cuyo resarcimiento ahora se pretende, no sólo no resultaba previsible, (en lo que se refiere a su intensidad), sino que esa misma imprevisibilidad e intensidad, ajenas a cualquier precedente conocido, es la que la convirtió en insuperable e irresistible a corto y medio plazo... No parece posible, ni aún empleando una diligencia excepcional, rayana en la clarividencia, que se pueda prever el abandono absoluto por parte de todo un colectivo laboral de sus puestos de trabajo de forma simultánea."

No obstante, se afirma con rotundidad que el nexo causal se ha roto por la concurrencia de fuerza mayor, ya que existe en el supuesto irresistibilidad y exterioridad, derivando el daño de circunstancias de todo punto ajenas a la prestación ordinaria del servicio, por lo que no ha lugar al nacimiento de responsabilidad patrimonial.

Se citan en la resolución varias sentencias del Tribunal Supremo y del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, para concluir que el nexo causal que ligaría la actuación, u omisión, de AENA con el perjuicio patrimonial demandado no existe en este caso concreto, por ser evidente que han concurrido circunstancias de fuerza mayor ajenas al ámbito de decisión de AENA y extrañas a cualquier nota de habitualidad o previsibilidad que pueda surgir en el ordinario devenir de una actividad como la que es prestada por AENA, resaltando las circunstancias extraordinarias y excepcionales que concurrieron, que indica la existencia de un concierto entre los controladores aéreos para ausentarse de sus puestos de trabajo, conducta que resulta por completo ajena a la planificación de actividades que puede serle exigida a la entidad demandada.

Por último, y tras repasar otra serie de sentencias dictadas con ocasión de supuestos de bloqueo y cierre de la navegación en instalaciones portuarias o con el impedimento del desarrollo de la actividad en aeropuertos, relacionadas con protestas de orden laboral, concluye que, por las mismas razones expuestas en estas sentencias, no puede imputarse a la entidad AENA la responsabilidad por los daños ocasionados por la acción coordinada de la mayor parte de los controladores aéreos empleados por AENA



SEGUNDO: Hallándonos ante un supuesto de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, conviene recordar como el art. 106.1 de la Constitución dispone que los particulares, en los términos establecidos por la Ley, tienen derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos; y los artículos 139.1 y 2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, determinan el derecho de los particulares a ser indemnizados por el Estado de toda lesión que sufran, siempre que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y el daño sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado.

Se define así un supuesto de responsabilidad objetiva, en la que están incluidos no sólo los daños ilegítimos que son consecuencia de una actividad culpable de la Administración o de sus agentes, supuesto comprendido en la expresión «funcionamiento anormal de los servicios públicos», sino también los daños producidos por una actividad perfectamente lícita como indica claramente la referencia explícita que la Ley hace a los casos de funcionamiento normal, lo cual supone la inclusión, dentro del ámbito de la cobertura patrimonial, de los daños causados involuntariamente o al menos con una voluntad meramente incidental, no directamente dirigida a producirlos y en definitiva los resultantes del riesgo creado por la existencia misma de ciertos servicios.

La jurisprudencia ha precisado que para apreciar la existencia de la responsabilidad patrimonial de la administración son precisos los siguientes requisitos:

a) La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupos de personas.

b) Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una relación directa e inmediata y exclusiva de causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir, alterando el nexo causal.

c) Ausencia de fuerza mayor.

d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño cabalmente por su propia conducta.

Ahora bien, también ha declarado el TS, por un lado, la prueba del daño y la relación de causalidad incumben al reclamante y, por otro, que la prestación de un servicio público por la Administración y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material no implica que el



vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas conviertan a éstas en aseguradoras universales de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar del administrado, porque de lo contrario, aquél se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

TERCERO: En este caso no parece existir especial controversia entre las partes respecto a los hechos objetivos que estuvieron en el origen de los daños y perjuicios sufridos por el reclamante y miles de viajeros más.

En cualquier caso, y como cuestión de hecho indiscutible, el mismo día 3 de diciembre, se publicó el R.D. 1611/2010, por el que se encomendaba transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA, hasta tanto existieran garantías de que se recuperara la normalidad en la prestación de sus servicios por los controladores aéreos civiles, decisión fundada, según se recoge en la misma norma, "Vistas las circunstancias extraordinarias que concurren por el cierre del espacio aéreo español como consecuencia del conflicto provocado por los controladores de tráfico aéreo que, mediante una acción concertada, han resuelto, sin aviso previo, no desarrollar en la tarde del día 3 de diciembre de 2010 su actividad profesional, y teniendo en cuenta que estos hechos suponen una gravísima lesión de los derechos de los ciudadanos y de la libertad y seguridad y continuidad del tráfico, originan un gravísimo perjuicio a los propios ciudadanos y a las compañías aéreas, y con independencia de las responsabilidades de todo orden en que hayan incurrido los mencionados controladores".

No obstante, tampoco se discute, y resulta un hecho notorio, que los controladores aéreos civiles son empleados públicos al servicio de AENA, entidad proveedora de servicios de tránsito aéreo, con carácter de exclusividad al menos hasta abril de 2010, fecha de la publicación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, de prestación de servicios de tránsito aéreo, y establecimiento de las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fijación de determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

En la exposición de motivos de esta Ley se reconoce que, en dicha fecha, AENA afrontaba serias dificultades a la hora de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de tránsito aéreo, identificando como una de las principales fuentes de este problema "la traslación del conjunto de las facultades inherentes al poder de dirección de la empresa a sus controladores que ha tenido lugar en virtud de los derechos reconocidos a éstos en el I convenio colectivo profesional suscrito en 1999. De este modo, son los propios controladores al servicio de AENA, y no dicha Entidad, quienes



deciden extremos esenciales para su funcionamiento que merman decisivamente su capacidad operativa y organizativa como responsable de la prestación de los servicios de navegación aérea, tales como la determinación de la configuración operativa de los aeródromos y de sus instalaciones y servicios técnicos, o la fijación del personal necesario para la prestación de los servicios, con la facultad inherente de organización de sus turnos de trabajo, horarios y descansos", por lo que el objetivo principal de la Ley, a través de las medidas que en ella se establecen, es garantizar que AENA, "en tanto continúe siendo el proveedor único de servicios, sea capaz de prestarlos de forma segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible, en todo su ámbito de competencia."

Es decir, con independencia de que, por la causa que fuere la dirección de AENA hubiere consentido, o tolerado, o facilitado una merma material de sus facultades de dirección y organización, no cabe duda de que, legalmente y frente a cualquier tercero, la entidad demandada, en tanto entidad con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, continúa siendo responsable de la prestación del servicio de tránsito aéreo, para lo que deberá hacer uso de sus medios personales y materiales de la forma más adecuada para asegurar la prestación del servicio conforme a unos estándares normales de seguridad y eficacia.

Y entre esos medios personales se incluye, como es indudable, el colectivo de controladores aéreos, que no es en modo alguno algo ajeno o extraño a la entidad demandada, sino precisamente uno de los componentes personales de la entidad, al igual que los directivos son otro componente personal que en modo alguno pueden identificarse con "la entidad".

En este sentido, y a la vista de las argumentaciones de la administración demandada, resulta preciso traer a colación lo dispuesto en el artículo 145.1 de la Ley 30/92, que, en términos inequívocos, establece que "para hacer efectiva la responsabilidad patrimonial a que se refiere el Capítulo I de este Título, los particulares exigirán directamente a la Administración Pública correspondiente las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados por las autoridades y personal a su servicio."

Es decir, no existe ya en nuestro derecho la posibilidad de ejercitar acción directa contra los funcionarios o empleados públicos, cuestión que resulta importante en atención precisamente a las argumentaciones de la demandada; ya la sentencia del TS, Sala 1ª, de 17 de febrero de 2006, expone perfectamente el régimen actual de exigencia de responsabilidad civil de los funcionarios y sus antecedentes:

"La imputación directa a la Administración de los daños causados por sus agentes, que se impone de manera decidida en nuestro Derecho mediante lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley de expropiación forzosa de 1954, no fue acompañada de una exoneración de éstos, como



se desprende de inciso final de este precepto: «sin perjuicio de las responsabilidades que la Administración pueda exigir de sus funcionarios con tal motivo».

La responsabilidad de los funcionarios, a partir de esta norma legal, de la que arranca el nuevo sistema de responsabilidad de las Administraciones Públicas, se articuló sustituyendo el principio de responsabilidad subsidiaria de la Administración (que había regido en el ámbito de la Administración local) o el de respondeat superior [responda el superior: éste podía asumir la responsabilidad aceptando la actuación del inferior generadora de responsabilidad] (que regía en el ámbito de la Administración del Estado con arreglo a la Ley de 5 de abril de 1904), por el principio de responsabilidad solidaria de la Administración, acompañada de la lógica posibilidad, por parte del particular que había sufrido el daño, de optar por dirigirse en vía administrativa contra la Administración titular del servicio o en vía civil contra el propio funcionario, pero sólo en los casos en que éste hubiese actuado con dolo o culpa graves. Si el perjudicado optaba por dirigirse contra la Administración y ésta era condenada a indemnizar se preveía el derecho de repetición de la Administración contra el agente culpable, previa la instrucción del oportuno expediente.

Este sistema de opción reconocido a los particulares perjudicados se construyó en el artículo 43 de la Ley de régimen jurídico de la Administración del Estado de 1957 y en el artículo 135 del Reglamento de expropiación forzosa (Decreto de 26 de abril de 1957). En el primero de ellos, tras proclamar la responsabilidad directa de la Administración, se preveía expresamente la posibilidad de demandar directamente al funcionario incurrido en dolo o culpa grave incluso si se trataba de actuación del mismo incardinada en un servicio público; y en el segundo de ellos se establecía expresamente el principio de responsabilidad solidaria de la Administración y de los funcionarios.

Este sistema de opción desapareció a partir de la entrada en vigor de la Ley de régimen jurídico de las Administraciones públicas y del procedimiento administrativo común de 1992 (Ley 30/1992), pues esta ley estableció expresamente en su artículo 145 que para hacer efectiva la responsabilidad patrimonial de la Administración «los particulares exigirán directamente a la Administración pública correspondiente las indemnizaciones por daños y perjuicios causados por las autoridades y personal a su servicio», con lo cual se impide al perjudicado dirigir su reclamación inicialmente contra el agente causante del daño, de tal suerte que la responsabilidad del funcionario queda limitada a la vía de regreso a la que se facultaba (y hoy se obliga) a la Administración para los casos en que mediase dolo, culpa o negligencia grave por parte del funcionario, mediante el procedimiento previsto reglamentariamente."

El artículo 145 cierra este sistema vigente de responsabilidad imponiendo legalmente la obligación de la administración de ejercer la acción de repetición, en los siguientes términos: "La Administración correspondiente, cuando hubiere indemnizado a los lesionados, exigirá de oficio



de sus autoridades y demás personal a su servicio la responsabilidad en que hubieran incurrido por dolo, o culpa o negligencia graves, previa instrucción del procedimiento que reglamentariamente se establezca.”

Los controladores, ni como colectivo de trabajadores ni como personas físicas individuales, cuya conducta no se va a enjuiciar ni siquiera calificar aquí por ser innecesario, en ningún caso son un elemento extraño a la entidad demandada, ni sus actuaciones u omisiones relacionadas con la prestación del servicio pueden considerarse ajenas al ámbito decisorio o las facultades de actuación o responsabilidad de AENA; en consecuencia, y no negándose la existencia de nexo causal preciso y directo entre la falta de prestación del servicio de navegación aérea, por la inasistencia de los controladores a sus puestos de trabajo o su negativa a cumplir con sus funciones, y los daños sufridos por el recurrente, la responsabilidad patrimonial sólo y exclusivamente puede exigirse a AENA.

CUARTO: Y básicamente por los mismos argumentos tampoco puede acogerse la concurrencia de fuerza mayor como causa de exoneración de la responsabilidad de la Administración; ya desde antiguo, el Tribunal Supremo viene exigiendo, para apreciar la existencia de fuerza mayor, dos requisitos, que son la irresistibilidad o inevitabilidad y la ajenezidad.

La sentencia de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional, Sección 1ª, de 29 febrero 2008, sistematiza la cuestión en los siguientes términos: *“Como esta Sala ha reiterado en ocasiones anteriores, el ámbito del concepto jurídico fuerza mayor, en cuanto exonerador de la responsabilidad patrimonial, viene determinado por la noción de otro concepto jurídico, caso fortuito, éste en cuanto evento interior de la actuación administrativa que limita la extensión del riesgo que surge como consecuencia de la imputación de daños a la Administración. Ello dado que ésta tiene la obligación general de repararlos, siempre que sean efecto de accidentes producidos por o en el marco de la organización administrativa, excepto si son debidos a una causa extraña a esa organización (fuerza mayor), correspondiendo siempre a la Administración que la invoca la carga de acreditarla. Ese carácter exterior supone que el evento que causa el daño sea insólito o extraño a las previsiones normales del servicio o actuación administrativa en cuestión, según su propia naturaleza.*

La sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 6 de marzo de 2003 (Rec.9783/88), resume de forma clara y sin lugar dudas esa distinción establecida de forma coincidente por la doctrina y la jurisprudencia entre el caso fortuito y la fuerza mayor, dejando claro y sin lugar a dudas los elementos definidores de esta última figura: a) En el caso fortuito hay indeterminación e interioridad; indeterminación porque la causa productora del daño es desconocida (o por decirlo con palabras de la doctrina francesa: «falta de servicio que se ignora»); interioridad, además, del evento en relación con la organización en cuyo seno se produjo el daño, y ello



porque está directamente conectado al funcionamiento mismo de la organización. En este sentido, entre otras, la STS de 11 de diciembre de 1974: «evento interno intrínseco, inscrito en el funcionamiento de los servicios públicos, producido por la misma naturaleza, por la misma consistencia de sus elementos, con causa desconocida». b) En la fuerza mayor, en cambio, hay determinación irresistible y exterioridad; indeterminación absolutamente irresistible, en primer lugar, es decir, aún en el supuesto de que hubiera podido ser prevista; exterioridad, en segundo lugar, lo que es tanto como decir que la causa productora de la lesión ha de ser ajena al servicio y al riesgo que le es propio. En este sentido, por ejemplo, la STS de 23 de mayo de 1986 «Aquellos hechos que, aun siendo previsibles, sean, sin embargo, inevitables, insuperables e irresistibles, siempre que la causa que los motive sea extraña e independiente del sujeto obligado»."

Como ya se viene apuntando, es evidente que en este caso falta uno de los dos citados elementos o requisitos, la ajenidad o exterioridad, pues en ningún caso puede considerarse que los empleados de la administración sean un elemento ajeno al servicio que presta esa administración, pues, antes al contrario, son uno de los elementos principales de dicho servicio, de modo que resulta ocioso debatir sobre una supuesta imprevisibilidad o incluso absoluta desproporción en su actuación, consideraciones que deberán ser utilizadas, en su caso, en el ejercicio de la acción de repetición, como integrantes del concepto de "dolo".

Partiendo de esta base, resultan por completo inaplicables a este supuesto las sentencias citadas en la resolución recurrida, que resuelven casos que sólo son coincidentes con el presente en que en todos ellos subyace un conflicto laboral, pero con una diferencia sustancial y fundamental: en los citados en la resolución, los trabajadores a los que en definitiva se considera origen del daño no son empleados de la administración a la que se exige responsabilidad patrimonial, por lo que, desde luego, en dichos casos si cabe hablar de ajenidad, pero no en este supuesto, por las razones expresadas.

En efecto, en la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de mayo de 2004, se trataba de un supuesto de exigencia de responsabilidad frente al Ministerio del Interior por los daños sufridos como consecuencia del bloqueo del Puerto de Santander por pescadores, colectivo que si es desde cualquier punto de vista "tercero" respecto a la Administración demandada; y lo mismo ocurre con las sentencias citadas respecto a los daños exigidos a la administración por la invasión de pistas de los aeropuertos por trabajadores de entidades privadas.

Por último, resultan igualmente inaplicables las sentencias que hayan podido dictarse en el ámbito civil o mercantil, ante la evidente disparidad entre la responsabilidad civil



extracontractual y la responsabilidad patrimonial que cabe exigir a la administración.

En consecuencia, debe estimarse el presente recurso por concurrir todos los requisitos exigidos para que surja la obligación de indemnizar el daño causado, sin perjuicio, se insiste, de la obligación legal de la Administración demandada de exigir de oficio del personal a su servicio la responsabilidad en que hubieran incurrido por dolo, o culpa o negligencia graves, una vez satisfecha la indemnización.

QUINTO: Sólo resta determinar el importe exacto de la indemnización, es decir, la cuantía de los daños irrogados, para lo que es preciso recordar, en primer lugar, que sobre el perjudicado recae no sólo la carga de acreditar la existencia de los daños, sino también la de demostrar con datos la cuantía en la que los cifra, a cuyo fin debe aportar los justificantes de todas las partidas que integran la indemnización.

En segundo lugar, debe señalarse que esta institución se rige por el principio de reparación integral, que supone que la indemnización debe dejar indemne a la víctima del daño injusto, comprendiendo todas las consecuencias dañosas consecuencia de aquel, es decir, tanto el daño emergente como el lucro cesante, incluidos los daños morales que se hayan podido producir.

En este caso el importe de la indemnización por daños materiales debe dejarse reducido a 40 €, importe de las entradas de los espectáculos a los que no se pudo asistir y que se han aportado a los autos; no puede reconocerse, en cambio, cantidad alguna por el partido de fútbol, ya que solo se aporta una copia ilegible de una entrada, lo que, obviamente, no hace prueba de que el recurrente la hubiese adquirido y, en su caso, que no hubiese podido asistir, ya que no puede apreciarse ni la fecha del partido.

Se reclaman, además, 600 € como indemnización por la cancelación del vuelo y 3.000 € por daños morales, sin aportar ningún elemento que pudiera haber servido para esta determinación.

Sin embargo, la indemnización solicitada en concepto de "cancelación del vuelo", sin mayor especificación, no puede considerarse como algo independiente o distinto de los daños morales, que pueden ser definidos como aquellos que sin tener contenido puramente patrimonial, se derivan de lesiones de derechos inmateriales, sin equivalente económico definido, no obstante lo cual, generan en quien los ha sufrido un derecho a que sean satisfactoriamente reparados. En este caso concreto, el daño moral, y sin necesidad de probar circunstancias específicas, puede ser razonablemente identificado con las molestias y trastornos que ocasiona la cancelación del vuelo y, en consecuencia, la alteración de los planes de viaje y la



pérdida de las expectativas que en él se tuvieran; en este caso debe tenerse en cuenta que la situación de cierre del espacio aéreo se normalizó a últimas horas del día 4 de diciembre.

A la hora de efectuar la valoración de los daños morales, la Jurisprudencia (SSTS 20 de octubre de 1987; 15 de abril de 1988 ó 5 de abril y 1 de diciembre de 1989) ha optado por efectuar una valoración global que, a tenor de la STS 3 de enero de 1990, derive de una «apreciación racional aunque no matemática» pues, como refiere la Sentencia del mismo Alto Tribunal de 27 de noviembre de 1993, se «carece de parámetros o módulos objetivos», debiendo ponderarse todas las circunstancias concurrentes en el caso, incluyendo en ocasiones en dicha suma total el conjunto de perjuicios de toda índole causados, aun reconociendo, como hace la S 23 de febrero de 1988, «las dificultades que comporta la conversión de circunstancias complejas y subjetivas» en una suma dineraria. La STS de fecha 19 de Julio de 1997 habla de la existencia de un innegable "componente subjetivo en la determinación de los daños morales".

Sobre estos principios generales, y aun cuando no resulta directamente aplicable, a falta de mayor alegación o prueba sobre la entidad del daño moral, para asegurar un criterio objetivo aplicable con generalidad, a la hora de establecer el importe de la cantidad de la indemnización por este concepto puede acudirse a lo previsto en el artículo 7 del Reglamento CE 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, que contempla una "compensación" por cancelación de vuelo, compensación que claramente responde o se identifica con el "daño moral" distinto al importe de los billetes o a los gastos o desembolsos materiales derivados de la cancelación; tal compensación se fija en:

- 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).

En consecuencia, tratándose de un vuelo de Ibiza a Madrid, en este caso procede una compensación de 250 € en concepto de daños morales.

SEXTO: Conforme a lo establecido en el artículo 141.3 de la Ley 30/92, la cuantía reclamada debe ser actualizada a la fecha de esta sentencia con arreglo al índice de precios al consumo, fijado por el Instituto Nacional de Estadística.



SEPTIMO: No procede hacer especial declaración en cuanto a las costas procesales causadas (artículo 139 LRJCA).

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación

FALLO

Que estimando parcialmente el recurso contencioso administrativo interpuesto por el Procurador de los Tribunales , en nombre y representación de D. ANTONIO contra la desestimación presunta de la reclamación por responsabilidad patrimonial interpuesta frente a la entidad AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA el 24 de enero de 2011, debo declarar y declaro que la citada resolución no es conforme a derecho, por lo que la anulo, condenando a la administración demandada a pagar al recurrente la cantidad de 290 €, actualizada conforme al IPC a la fecha de esta resolución; sin especial declaración en cuanto a las costas procesales causadas.

Contra esta sentencia no cabe recurso.

Así lo pronuncio, mando y firmo.