

JDO. DE LO MERCANTIL N. 1 VALLADOLID

SENTENCIA: 00056/2019 JUZGADO DE LO MERCANTIL

N°1 DE VALLADOLID

JUICIO VERBAL CIVIL 711/2018 F

SENTENCIA N°56 /2019

En	Valladolid	а	cuatro	de	marzo	de	2019.

Vistos por el Ilmo.

a, Magistrado-Juez titular del Juzgado de lo MERCANTIL n°1 de esta provincia los presentes autos de juicio verbal n°l de esc. 1
civil, promovidos por don frente a la compañía dirección letrada del aérea RYANAIR LTD, representada por la procuradora doña ajo dirección letrada del Sr.

EN NOMBRE DE SU MAJESTAD EL REY



la presente resolución en virtud de los siguientes:



ANTECEDENTES DE HECHO

presentó demanda en juicio verbal civil frente a la compañía aérea RYANAIR LTD, que presentada a reparto se turnó a este Juzgado por razón de la materia, haciendo constar en síntesis que contrató con la compañía demandada un billete de avión que debía llevarle desde el aeropuerto de Madrid al de Frankfurt el 28 de septiembre de 2018. Dicho vuelo fue cancelado sin razón que lo justificara. Se le irrogaron gastos de adquisición de un nuevo billete de otra compañía de 213,45 €, correspondiente a la diferencia de precio de adquisición y el reintegro del billete de avión de la demandada y gastos de manutención de 23,15 €.

Se peticionan las sumas antedichas más $250~\in~$ de indemnización por compensación, más el interés legal y costas con temeridad.

SEGUNDO. - Se dictó decreto teniendo por promovido juicio verbal y se emplazó a la demandada para que contestara a la demanda, personándose y presentándose escrito allanándose a los gastos, solicitando la desestimación de la misma en cuanto a la compensación por las razones que se exponen en él. No solicitándose la celebración de la vista (la demandada no atendió el requerimiento de justificación de vista, al tratarse de una cuestión jurídica) quedando visto para sentencia.





TERCERO. - En la tramitación de este juicio se han observado todas las prescripciones legales, inclusive el plazo para dictar sentencia.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO. - Por don

ejercita acción de reclamación de cantidad frente a la compañía aérea RYANAIR LTD a través del cauce procesal del juicio verbal; acción y procedimiento para cuyo conocimiento es competente este Juzgado.

SEGUNDO. - Habiéndose acreditado a través de la documental acompañada a la demanda, la prestación defectuosa de los servicios propios de una compañía aérea, al cancelarse el vuelo de la parte demandante, y no probando la demandada, a quien incumbía la carga de tal prueba en virtud del art.217.3 que la cancelación se debiera a circunstancias LEC, extraordinarias, procede en virtud del Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002), Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), ratificado por España- BOE de 20 de mayo de 2004 y en vigor





por lo que respecta a la Unión Europea desde el 28 de junio de 2004, la estimación de la demanda.

En efecto, la solución a la cuestión litigiosa sometida a nuestra consideración viene dada por lo establecido en este último Reglamento citado, de aplicación al caso que nos ocupa ex art.3.1.a) del mismo

"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."

Pues bien, en los considerandos 14 y 15 se establece:

- "(14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal, las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.
- (15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones."

El art.5.3 del citado Reglamento dispone:

"3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al art. 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables."





No acredita la demandada tales circunstancias extraordinarias pues la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (Sala Cuarta) de 19 de noviembre de 2009 (peticiones de decisión prejudicial planteadas por el Bundesgerichtshof y el Handelsgericht Wien — Alemania, Austria) — Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon (C-402/07), Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz (C-432/07)/Condor Flugdienst GmbH (C-402/07), Air France SA (C-432/07) (Asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07) señala:

"Los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y de que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho 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 al 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 podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo. 3) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n o 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circunstancias extraordinarias» utilizado en dicha disposición no se aplica a un problema técnico surgido en una aeronave que provoque la cancelación o el retraso de un vuelo, a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista."

Abundado en esa interpretación, el Tribunal de Justicia de Luxemburgo (Sala Tercera) en sentencia de 13 de octubre de 2011, dictada como consecuencia de una cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil nº1 de Pontevedra señala "...que de la definición del artículo 2, letra I), del Reglamento nº 261/2004 no se desprende en modo alguno que, aparte de la no realización de un vuelo programado, la «cancelación» de dicho vuelo, en el sentido de este artículo, requiera la adopción de una decisión explícita de cancelarlo... no es en absoluto necesario que todos los pasajeros que hubieran reservado una plaza en el vuelo inicialmente previsto sean transportados en otro vuelo.. A este respecto, sólo importa la situación





individual de cada pasajero así transportado, es decir, el hecho de que, en lo que atañe al pasajero en cuestión, la programación inicial del vuelo se haya abandonado."

En concreto, respecto de una huelga convocada por un sindicato de pilotos, podemos citar la SAP Barcelona (Sección 15ª), de 3 de mayo del año 2012, que recoge la doctrina de la SAP Barcelona:

- "1. La cuestión esencial que plantea el recurso de los demandantes consiste en combatir la apreciación de circunstancias extraordinarias que ha realizado la resolución recurrida a partir de las alegaciones realizadas en la demanda respecto de que la supresión del vuelo se produjo por la huelga de los pilotos de la demandada.
- 2. La resolución recurrida ha considerado que concurren circunstancias extraordinarias enervatorias de la responsabilidad de la línea aérea derivada de la cancelación de su vuelo haciendo aplicación del considerando 14 del Reglamento Europeo 261/04.
- 3. Conforme expresa el art. 5.3 del Reglamento 261/04, un transportista aéreo no está obligado a pagar la indemnización por cancelación del vuelo si prueba que la cancelación se debe a la concurrencia de circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- 4. El considerando 14 del mismo reglamento interpreta cuándo se podría producir la concurrencia de circunstancias extraordinarias y hace referencia, como ámbitos en los que podrían producirse, a las huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo. No obstante, ello no significa que todo retraso o cancelación que sea consecuencia de una huelga del personal de la línea aérea afectada determine la exclusión de la responsabilidad de ésta. Tendrá





que acreditar la línea aérea que no pudo evitar la cancelación tomando todas las medidas razonables.

5. En suma, que no basta que exista una situación de huelga del personal de la línea aérea sino que, para que resulte excluida la responsabilidad por esta causa, es además preciso que la línea aérea pruebe que tomó todas las medidas razonables para evitarla. En el supuesto enjuiciado, la línea aérea nada probó, dado que ni siquiera compareció el día señalado para el juicio, manteniéndose en situación de rebeldía. Por consiguiente, no es posible considerar que ha quedado exonerada de responsabilidad."

Pero sobre todo tenemos que tener presente la STJUE de 17 de abril de 2018 en la que, en relación con una huelga del propio personal de una compañía aérea, se destacan los siguientes aspectos:

- 1. Las huelgas pueden calificarse de circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento no 261/2004, en la medida en que pudieran considerarse como acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de este (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C 315/15, EU:C:2017:342, apartado 22 y jurisprudencia citada).
- 2. El Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de precisar que las circunstancias mencionadas en el considerando 14 del Reglamento 261/2004 (entre las que podría encuadrarse a la huelga), no constituyen necesariamente, y de forma automática, causas de exoneración de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento no 261/2004 (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C 549/07, EU:C:2008:771, apartado 22) y que, por lo tanto, es





necesario apreciar, caso por caso, si se cumplen los dos requisitos acumulativos recordados en el apartado 32 de la sentencia, esto es, los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de este (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C 315/15, EU:C:2017:342, apartado 22 y jurisprudencia citada).

- 3. De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que un suceso imprevisto no tiene que ser necesariamente calificado de circunstancias extraordinarias, sino que cabe la posibilidad de considerar que tal incidente es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C 257/14, EU:C:2015:618, apartado 42).
- 4. Por otro lado, habida cuenta del objetivo del Reglamento nº 261/2004, expresado en su considerando 1, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, y del hecho de que el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación o gran retraso de un vuelo, el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del referido apartado debe ser interpretado de forma estricta (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C 549/07, EU:C:2008:771, apartado 20).
- 5. A partir de las conclusiones de la Comisión Europea en sus observaciones escritas, las medidas de reestructuración y reorganización de una empresa forman parte de la gestión normal de la compañía aérea. Los conflictos entre la compañía





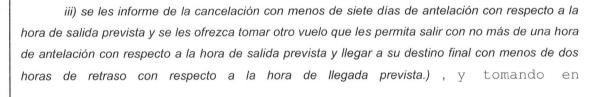
aérea y su personal, forman parte de la actividad inherente al transporte.

del Derecho sobre la base 6. Distinguir, aplicable, las huelgas consideradas legales de las ilegales huelga debe ser calificada determinar si una «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento no 261/2004, valdría tanto como hacer depender el derecho de los pasajeros a la compensación de la legislación laboral vigente en cada Estado miembro, con el consiguiente menoscabo de los objetivos del Reglamento no 261/2004, enunciados en sus considerandos 1 y 4, de garantizar de los pasajeros protección 0] nivel de elevado desarrollo de las actividades del transportista aéreo en condiciones armonizadas en el territorio de la Unión.

Es por ello que no habiendo cumplido tampoco la compañía con las exigencias del art.5.1 del Reglamento pues no ha habido ofrecimiento de vuelo alternativo cumpliendo dichos requisitos (la mera disponibilidad de un vuelo al día siguiente no cumple los mismos) («1. En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
- i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
- ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o







consideración que la huelga se avisó además con antelación, que la propia Comisión Europea había advertido a la compañía de la necesidad de aplicar a sus tripulaciones la legislación laboral correspondiente a los países donde tengan bases, y que incluso tras la huelga de julio cedieron a las pretensiones de sus pilotos en otros países (en España con los del SEPLA), hechos todos ellos notorios, es evidente que estaba dentro de la esfera de su control la posibilidad de evitar la huelga y con ello las cancelaciones como la que nos ocupa; en consecuencia debemos entrar en el capítulo de la indemnización contemplada en el art. 7 al que nos remite el precepto transcrito:

"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 1500 kilómetros;"
- b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros;
 - c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

Por consiguiente le corresponde al demandante una indemnización de 250 \in ; cantidad que se aplica ope legis sin posibilidad de moderación (con independencia del precio del billete) y que incluye el daño moral.

la además compatible con Esta responsabilidad es posibilidad de exigir responsabilidad a la compañía aérea por art.12 suplementaria del Reglamento compensación del n°261/2004, en virtud del "incumplimiento del contrato de transporte aéreo, sobre la base de un fundamento jurídico distinto del Reglamento nº 261/2004, es decir, en particular, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional", tal como señala la sentencia antes citada. Lo que daría lugar a reclamar por daños derivados de pérdida del importe de





billetes por enlaces de transportes aéreos, terrestres o marítimos, manutención, alojamiento, pérdida de jornada laboral..., donde sí se podría aplicar la facultad moderadora del art.1.103 CC; reclamación que en este caso se produce por gastos de adquisición de billete y manutención, a lo que se allana la demandada.

A dicha cantidad hay que añadirle los intereses de mora peticionados desde la interpelación judicial (art.1.100, 1108 CC).

TERCERO.- A virtud de lo preceptuado en el art.394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, siendo íntegramente estimada la demanda se hace expresa imposición de costas, sin declaración de temeridad al no apreciarse ésta en la demandada, dado que sobre la huelga del propio personal existen sentencias contradictorias.

VISTOS los artículos citados y demás de pertinente aplicación al supuesto de autos

<u>FALLO</u>

Que estimando íntegramente la demanda formulada por don , frente a la compañía aérea RYANAIR LTD, DEBO CONDENAR y CONDENO a la meritada demandada a indemnizar al actor con la suma de 503,59 €, más el interés legal desde la interpelación judicial. Se hace expresa imposición de costas a la demandada.





Esta resolución es firme, contra ella no cabe interponer recurso alguno.

Así por ésta mi sentencia, definitivamente juzgando en primera instancia, lo pronuncio, mando y firmo.

E/

<u>PUBLICACIÓN.</u>- Leída y publicada ha sido la presente sentencia por el Sr. Juez que la dictó hallándose celebrando audiencia pública en el mismo día de su pronunciamiento.

