



Juzgado Mercantil nº 1 de Tarragona

Avenida Roma, 19 - Tarragona - C.P.: 43005

TEL.: 977920117

FAX: 977920040

N.I.G.: 4314847120188016298

Juicio verbal (250.2) (VRB) - 547/2018 -1

Materia: Otras Demandas no incluidas en las anteriores

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 2236000003054718

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES 55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Juzgado Mercantil nº 1 de Tarragona

Concepto: 2236000003054718

Parte demandante/ejecutante: .

Parte demandada/ejecutada: VUELING AIRLINES S.A.

Procurador/a:

Procurador/a: Antonio Elías Arcalís

Abogado/a:

Abogado/a:

SENTENCIA Nº 145/2019

En la ciudad de Tarragona, a 25 de julio de dos mil diecinueve.

Vistos por mí, Doña Fátima Leyva Luque, juez del Juzgado Mercantil de Tarragona, los autos de juicio verbal registrados con el número 547/2018 (secc. 1), promovidos a instancia de _____, actuando en su propio nombre y representación y asistida por el Letrado Don _____, contra la compañía aérea VUELING AIRLINES S.A., representada por el/la Procurador/a de los Tribunales D./Dña. Antonio Elías Arcalís y asistida por el/la Letrado/a D./Dña. Jorge Fillat Boneta, sobre reclamación de cantidad derivada de transporte aéreo, recae la presente resolución con base en los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO- Por la indicada parte demandante se interpuso demanda sucinta de juicio verbal en la que, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimaba de aplicación, terminaba solicitando se terminó suplicando al Juzgado que se estime la demanda y se dicte sentencia por la que se condene a la parte demandada en los términos solicitados en el suplico de la misma.

SEGUNDO- Admitida a trámite mediante Decreto la demanda, de la misma y de sus documentos anejos se dio traslado a la parte demandada, emplazándola legalmente para contestar a la demanda en el plazo de 10 días. Dentro del referido plazo, la parte demandada presentó escrito de contestación, alegando los hechos y los fundamentos de derecho que estimó de aplicación al caso y terminó suplicando al Juzgado la desestimación íntegra de la demanda con imposición de las costas a la actora.





TERCERO.- Solicitada la celebración de vista por la parte actora, y llegado que fue el día señalado, el 4.7.2019, a la misma comparecieron ambas partes, asistidas de letrado, y manifestaron lo que a su derecho convino y que consta debidamente registrado en soporte apto para la grabación y reproducción del sonido y de la imagen, con el resultado que obra en autos, y una vez fijados los hechos controvertidos y admitidas las pruebas propuestas por las partes y que se entendieron pertinentes, y practicadas las admitidas, las partes formularon oralmente sus conclusiones y se dio por terminada la vista, quedando los autos conclusos para sentencia.

CUARTO.- En la tramitación del presente procedimiento se han observado todas las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- DE LA NORMATIVA APLICABLE.

Se ejercita en la presente litis una acción de reclamación de cantidad derivada de un transporte aéreo.

En el marco del transporte aéreo el régimen jurídico aplicable viene constituido por la Ley de Navegación Aérea de 21-7-1960, el Reglamento 2027/1997/CE, del Consejo, de 9-10-97, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (reformado por el 889/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12-5-2002), el Reglamento 261/2004/CE, 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, y en último término por el Convenio de Montreal de 28-5-1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, ratificado por España y vigente para nuestro país desde el 28-6-2004.

El Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (cuyo capítulo III, artículos 17 a 37 regulan la "Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño) fue firmado por la Comunidad el nueve de diciembre de 1999, aprobado por decisión del Consejo el cinco de abril de 2001 y con fecha de entrada en vigor el 28 de junio de 2004. El Reglamento 2027/1997 /CE sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente extiende la aplicación del Convenio de Montreal a todos los vuelos realizados por compañías aéreas comunitarias en supuestos de vuelos internos, intracomunitarios o extracomunitarios. Las relaciones entre las normativa citada y el Reglamento Comunitario Reglamento (CE) número 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de once de febrero de 2004 invocado por la actora fue analizada por la sentencia de la Gran Sala del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de diez de enero de 2006. Debe darse por reproducido su contenido y la doctrina que contiene, doctrina que justifica la preferente aplicación al supuesto de autos del mismo respecto de los dos primeros instrumentos citados.

Para el supuesto de cancelación de un vuelo, el artículo cinco del Reglamento Comunitario establece como derecho mínimo del pasajero (artículo uno) del pasajero en su artículo cinco:

A) El derecho de asistencia conforme al artículo 8 del Reglamento





B) El derecho de asistencia previsto en el artículo 9.1.d) y 9.2 del Reglamento en todo caso.

C) La asistencia prevista en los artículos 9.1.b) y 9.1.c) cuando se le ofrezca un transporte alternativo y la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo "al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado".

D) Una compensación con arreglo al artículo 7 del Reglamento salvo que pruebe que la cancelación obedece a circunstancias extraordinarias no evitables tomando todas las medidas razonables (artículos 5.1.c) y 5.3). No obstante, podrá exonerarse siempre que el transportista haya cumplido la obligación de preaviso y ofrecimiento de transporte alternativo en los periodos de tiempo que el propio artículo 5.1.c) regula.

SEGUNDO.- DEL OBJETO DEL LITIGIO.

A - DE LAS ALEGACIONES DE LAS PARTES Y LA CUESTIÓN LITIGIOSA.

Delimitado el marco normativo aplicable, procede entrar a resolver sobre la cuestión de fondo que se plantea en esta litis.

La parte demandante interpuso demanda de juicio verbal contra la compañía aérea Vueling Airlines, en la que en síntesis alegaba que adquirió para sí un billete de avión de la compañía aérea demandada para viajar de Milán a Barcelona en el vuelo VY 6337, con salida prevista a las 21:00 horas del 8 de abril de 2018 y llegada prevista a las 22:35 horas del mismo día. Sin embargo, el citado vuelo fue cancelado por la compañía aérea demandada sin previo aviso, teniéndose conocimiento por parte del pasajero de dicha cancelación a través de la aplicación de la compañía aérea en el móvil, una vez estaba en las dependencias del aeropuerto Milán Malpensa el mismo día 8 de abril, siendo reubicado la pasajero en otro vuelo el día 10 de abril de 2018, dos días después del vuelo programado. No habiendo obtenido respuesta satisfactoria de la aerolínea ante su reclamación previa extrajudicial, planteó la demanda que dio origen a los presentes autos y en la que, tras alegar los hechos y fundamentos de derecho que estiman de aplicación, termina suplicando que se dicte sentencia por la que se condene a la demandada al pago de 250 € al amparo del art. 7 del Reglamento 261/2004 por la cancelación del vuelo, más los intereses legales que correspondan y las costas procesales.

Ante tal pretensión, la compañía aérea demandada se opone alegando que el motivo por el que no despegó el vuelo en la fecha y hora prevista es la existencia de circunstancias extraordinarias de fuerza mayor, ajenas al ámbito de responsabilidad de la compañía. En particular, se hace referencia a la existencia de una huelga de controladores aéreos franceses que afectó al espacio aéreo francés sobre el que debía transitar la aeronave.

B - DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE FUERZA MAYOR.

1 - Sobre la configuración legal y jurisprudencial de las causas de exoneración de responsabilidad.





El Convenio de Montreal, en su artículo 19, titulado «Retraso», dispone que *«el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas».*

De forma análoga al Convenio de Montreal el anexo del Reglamento núm. 2027/97 incluye, entre otras, la siguiente disposición bajo el título «Retraso del pasajero»: *“En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero se limita a 4.150 DEG (importe aproximado en divisa local)”.*

El Reglamento núm. 261/2004, comienza resaltando en su Considerando 14 que *“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”.*

Dicho Considerando cristaliza en el texto articulado en el art. 5.3, según el cual *“un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 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”.*

La STJCE de 22 de diciembre de 2008 (asunto C-549/07) ha interpretado el concepto de *circunstancias extraordinarias* a que se refiere el citado Reglamento. Indica esta Sentencia que:

-El apartado 3 del art. 5, que determina las condiciones en las que el transportista aéreo no está obligado a abonar dicha compensación, debe ser objeto de interpretación estricta (apartado 20).

-El legislador comunitario ha querido dar a entender en el considerando 14 del Reglamento no que dichos acontecimientos que menciona a título indicativo (entre ellos las huelgas que afectan a las operaciones del transportista aéreo) constituyen en sí circunstancias extraordinarias, sino únicamente que pueden dar lugar a circunstancias de esta índole ; de ello se deduce que no todas las circunstancias que acompañan a tales acontecimientos constituyen necesariamente causas de exoneración de la obligación de compensación establecida en el artículo 5.1.c) de dicho Reglamento (ap. 22).

-Las circunstancias que acompañan a tales acontecimientos sólo pueden calificarse de "extraordinarias" en el sentido del art. 5.3 cuando correspondan a un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o su origen (ap. 23 y fallo de la sentencia).





-Los problemas técnicos detectados con ocasión del mantenimiento de las aeronaves o a causa de fallos en dicho mantenimiento no pueden constituir, como tales, circunstancias extraordinarias de las contempladas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 (ap. 25).

-El legislador comunitario ha querido que el transportista quede exonerado de la obligación de indemnizar a los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo no cuando concorra cualquier circunstancia extraordinaria, sino únicamente cuando concurren circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran adoptado todas las medidas razonables (ap. 39).

-De ello se deduce que, como no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, incumbe a quien pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias (ap. 40). Cosa que no ha hecho la demandada.

-En efecto, dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o todo el material y medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento (ap. 41).

Del mismo modo nuestro Código Civil proclama como regla general en el art. 1101 Cc que “quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquélla”. El art. 1105 prevé como excepción a esa regla general que “fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que, previstos, fueran inevitables”.

Específicamente referida a la materia que nos ocupa, conviene poner de relieve la SAP de Oviedo, Sección 5ª, de 26-11-2005, que, con cita de la SAP de Baleares de 18-2-1998, señala que “el contrato de transporte obliga al transportista no sólo a lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley (art. 1258 CC), siendo el cumplimiento de los horarios previstos una obligación esencial expresamente contratada que no puede eludir, salvo casos de fuerza mayor, a su libre voluntad, puesto que el viajero contrata con la compañía, entre otras razones, confiado en su cumplimiento”.

2 – De la no exoneración de responsabilidad en el presente supuesto.

En suma, legal y jurisprudencialmente se reconoce la fuerza mayor como causa excluyente de la responsabilidad del transportista, descansando en la parte demandada la carga de probar la causa de fuerza mayor, su incidencia sobre el vuelo de autos y que adoptó todas las medidas necesarias a su alcance para evitar los perjuicios derivados de dicha cancelación.

Así, de la documental aportada junto al escrito de contestación a la demanda, no impugnada de contrario por la parte demandante, por lo que dicha documental adquiere plena eficacia probatoria de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 326 y 319 de la LEC para los documentos privados, se desprende que efectivamente los días 7, 8 y 9 de





abril de 2018 tuvo lugar una huelga de controladores aéreos franceses que provocó grandes retrasos y cancelaciones de vuelos que, por su ruta, se veían obligados a atravesar espacio aéreo francés, como lo atestiguan las noticias de prensa sobre la huelga aportadas como documentos nº 5 y 6 de la contestación a la demanda. Asimismo se aporta como documento nº 1 de la contestación la notificación oficial de la huelga por parte de las autoridades aeroportuarias a través del sistema uniforme establecido al efecto denominado los NOTAM, en el que se indican las afecciones derivadas de la misma, con su correspondiente traducción y el manual para su interpretación (documento nº 2). Sin embargo, aun cuando dicha documentación acredite la concurrencia de una circunstancia de fuerza mayor que ha sido considerada por la jurisprudencia como exonerante de la responsabilidad de las compañías aéreas por ser una circunstancia imprevisible y ajena a la esfera de control y gestión de las aerolíneas, en el supuesto que nos ocupa dicha documentación no acredita que la compañía aérea demandada adoptase las medidas a su alcance para evitar la cancelación y los perjuicios derivados de la misma a los pasajeros, como viene obligada de acuerdo con el Reglamento Comunitario.

Así pues, el documento nº 1 de la contestación no especifica ni permite constatar cuándo Vueling recibió la notificación de la autoridad sobre la huelga, lo que a su vez impide determinar si Vueling informó de la cancelación a los pasajeros con la antelación posible, desprendiéndose del relato de la demanda que no fue así, pues según dicho relato el vuelo fue cancelado el mismo día previsto para su partida, cuando el pasajero demandante se encontraba ya personado en el aeropuerto, el día 8 de abril. Por ende, habiéndose convocado la huelga desde el día 7 de abril, es evidente que la notificación al pasajero no tuvo lugar con la antelación posible, sino incluso un día después de iniciada la huelga. En cualquier caso, la parte demandada, a quien corresponde la carga de la prueba de este extremo, no ha negado esta manifestación de hechos de la demanda ni ha aportado prueba documental de las notificaciones habitualmente realizadas en estos casos a los pasajeros afectados (y en concreto, al demandante del presente pleito) a través de correo electrónico, SMS o cualquier otro medio. En suma, no justifica haber informado de la cancelación con la antelación posible como le exige el art. 5.1.c) del Reglamento 261/2004, en relación con el apartado 4º del mismo precepto, de conformidad con el cual *“La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo”*. De contrario, de la prueba practicada se infiere que la compañía adoptó todas las medidas pertinentes desde el momento en que manifiesta tuvo conocimiento, es decir comunicar el retraso del vuelo y la presumible asistencia a los pasajeros, así como ofrecer un vuelo alternativo, pero no que se haya realizado con la antelación suficiente.

De manera que, si bien de acuerdo con la jurisprudencia citada en el punto anterior, al amparo del art. 5.3 del reglamento Comunitario, y tal y como ha venido resolviendo este mismo Juzgado en anteriores procesos sobre la misma materia en las que la aerolínea oponía como causa de fuerza mayor la aquí invocada, la huelga de controladores aéreos (a diferencia de lo que ocurre con las huelgas del propio personal contratado por la compañía aérea en cuestión) es a todas luces un acontecimiento que escapa del control de las compañías aéreas afectadas, resultando para las mismas imprevisible e inevitable, en el supuesto que nos ocupa la parte demandada no acredita la adopción de las medidas a su alcance para evitar el perjuicio ni el cumplimiento con la debida diligencia y la antelación posible de sus deberes de información sobre la cancelación del vuelo, debiendo pechar con las consecuencias de tal deficiencia





probatoria de acuerdo con lo dispuesto en el art. 217.3 de la LEC

Por todo lo expuesto, de acuerdo con lo previsto en el art. 7 del Reglamento 261/2004, el pasajero afectado ha de ser indemnizado por la cancelación sufrida con 250 euros, con estimación íntegra de las peticiones de la demanda.

TERCERO.- INTERESES

En materia de intereses debe estarse a lo estipulado en los Arts. 1.101 y 1.108 del Código Civil de tal forma que el interés legal del dinero comenzará a devengarse el día de la interpelación judicial. El interés legal del dinero incrementado en dos puntos se devengará respecto de la total cantidad adeudada desde la fecha de esta sentencia hasta su completo pago de conformidad con lo prevenido en el Art. 576 de la LEC.

CUARTO.- COSTAS PROCESALES.

Conforme al art. 394 LEC, al resultar íntegramente estimadas las pretensiones de la demanda, las costas se han de imponer a la parte vencida. Ahora bien, siendo que se trata de un procedimiento verbal por cuantía inferior a 2.000 euros, y al no requerirse abogado ni procurador para comparecer en el proceso por razón de su cuantía, no podrán repercutirse dichos costes en la actora, conforme a lo previsto en el artículo 32.5 LEC. En el presente caso además no procede la expresa declaración de temeridad a los efectos de lo dispuesto en el precepto transcrito, en tanto no se advierte una conducta procesal de la demandada objetivamente reprochable, como tampoco una conducta extraprocesal de la misma que justifique valerse de asistencia letrada para interponer la demanda. Y es que ha de tenerse presente la definición jurisprudencial de temeridad, de la que es exponente la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25ª) de 25 febrero de 2014, cuando describe la temeridad como "*una forma aventurada o aviesa de litigar, actuando, al interponer u oponerse a la demanda, con una falta elemental de prudencia y sin presentar la diligencia debida que, de haberse prestado, le habría permitido conocer que no le asistía la razón*". Sin que en el supuesto que nos concierne se aprecie la existencia de temeridad así descrita por parte de la demandada, que ha formulado contestación alegando una circunstancia que en abstracto ha venido considerándose por este Juzgado excluyente de la responsabilidad de las aerolíneas, pero con apoyo en un acervo probatorio que se ha considerado insuficiente para la estimación de sus pedimentos.

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

FALLO

Que estimando íntegramente la demanda interpuesta por
contra la compañía aérea VUELING AIRLINES S.A.,
debo **CONDENAR y CONDENO** a la compañía aérea demandada a satisfacer la cantidad de **250 euros** a la parte actora, más el interés legal desde la fecha de la





interposición de la demanda, incrementándose en dos puntos desde la fecha de la presente resolución y hasta que sea totalmente ejecutada. Todo ello condenando a la parte demandada a las costas procesales causadas, con exclusión de los gastos de asistencia letrada de la actora de conformidad con lo previsto en el artículo 32.5 de la LEC.

Notifíquese la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que la misma es FIRME y contra ella no cabe interponer recurso alguno, de conformidad con lo establecido en el artículo 455.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Así por esta mi sentencia, de la que se expedirá testimonio para su unión a los autos, lo pronuncio, mando y firmo. Doy fe.

Los interesados quedan informados de que sus datos personales han sido incorporados al fichero de asuntos de esta Oficina Judicial, donde se conservarán con carácter de confidencial y únicamente para el cumplimiento de la labor que tiene encomendada, bajo la salvaguarda y responsabilidad de la misma, dónde serán tratados con la máxima diligencia.

Quedan informados de que los datos contenidos en estos documentos son reservados o confidenciales, que el uso que pueda hacerse de los mismos debe quedar exclusivamente circunscrito al ámbito del proceso, que queda prohibida su transmisión o comunicación por cualquier medio o procedimiento y que deben ser tratados exclusivamente para los fines propios de la Administración de justicia, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que puedan derivarse de un uso ilegítimo de los mismos (Reglamento EU 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo y Ley Orgánica 3/2018, de 6 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales).

