



Juzgado de lo Mercantil nº 03 de Barcelona

Avenida Gran Vía de les Corts Catalanes, 111, Edifici C, planta 12 - Barcelona - C.P.: 08075

TEL.:
FAX:
E-MA

N.I.G.: 0801947120208008911

Juicio verbal (250.2) (VRB) - 849/2020 -TA2

Materia: Otras Demandas en materia de transporte

Concepto: 2237000003084920

Parte demandante/ejecutante:
Procurador/a:
Abogado/a:

Parte demandada/ejecutada: RYANAIR
Procurador/a:
Abogado/a:

SENTENCIA Nº 527/2021

Magistrada:

Barcelona,

Vistos por mí, Doña Berta Pellicer Ortiz, Magistrada Juez titular del Juzgado de lo Mercantil 3 de Barcelona, los presentes autos de Juicio Verbal número 849/2020, en el que han sido partes, como demandante, DOÑA _____, asistida por la Letrada _____ como demandada, RYANAIR, D.A.C., representada por el Procurador de los Tribunales Sr. _____ asistida por el Letrado _____, dicto la presente Sentencia;

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La referida parte actora presentó demanda de juicio Verbal frente a la entidad RYANAIR, D.A.C. La demanda fue admitida a trámite por Decreto, dando lugar al presente Procedimiento de Juicio Verbal número 849/2020.

SEGUNDO.- El Procurador de los Tribunales Sr. _____, en nombre y representación de la entidad RYANAIR, D.A.C., presentó escrito de contestación a la demanda.





TERCERO.- Conforme a lo dispuesto en el art. 438.4 párrafo primero de la Ley de Enjuiciamiento Civil y ante la improcedencia de celebración de vista, quedaron los autos vistos para dictar sentencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto del Proceso

El objeto del presente procedimiento consiste en una reclamación de cantidad por cancelación de vuelo, por un importe de 250 euros.

La parte actora manifiesta que tenían contratado con la entidad demandada, el vuelo FR245 de Vigo a Barcelona para el día 26 de julio de 2018. Afirma que el vuelo se canceló. Reclama, por tanto, que se le indemnice por estos hechos en la cantidad de 250 euros de conformidad con el Reglamento CE 261/2004.

Frente a ello, la demandada admite que el vuelo sufrió la cancelación indicada por la actora. No obstante, se opone a la demanda alegando que la cancelación obedeció a la huelga de personal de tripulación de cabina, convocada por el sindicato USO (unión sindical obrera) y SITCPLA (sindicato independiente de tripulantes de cabina de pasajeros de líneas aéreas de España) los días 25 y 26 de julio de 2018, lo que entiende debe ser calificado como una circunstancia extraordinaria que le exime de responsabilidad.

SEGUNDO.- Marco Jurídico.

El artículo 5 del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen las normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en el caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, establece:

“1. En caso de cancelación de un vuelo:

(...)

los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al art. 7 (...)

(...)





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 podían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables”.*

El artículo 7 del mismo Reglamento, titulado «Derecho a compensación»,

prevé:

“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).*

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

2. *En caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:*

- a) que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o*
- b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros, o*
- c) que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b),*





el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50 % la compensación prevista en el apartado 1.

3. *La compensación a que hace referencia el apartado 1 se abonará en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios.*

4. *Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica”.*

El citado Reglamento 267/2004 no define el retraso, pero el mismo ha sido definido por la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de Noviembre de 2009, Caso Sturgeon, como la efectuación de un vuelo programado con salida diferida respecto de la hora de salida prevista.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea estableció en sus sentencias de 19 de noviembre de 2009 (caso Sturgeon) y de 23 de octubre de 2012 (caso Nelson) que los artículos 5 (cancelación de vuelos), 6 (retraso) y 7 (derecho de compensación) del Reglamento 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 de compensación previsto en el artículo 7 (que solamente está previsto para la denegación de embarque y la cancelación de vuelos, pero no para el retraso) cuando sufren un “*gran retraso*” (esto es, cuando llegan al destino final tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo). Sin embargo, tal retraso no da derecho a una compensación a los pasajeros si el transportista aéreo puede acreditar que el gran retraso se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables; es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo, tal como prevé el artículo 5.3 en sede de cancelación de vuelos como causas de exoneración de la responsabilidad del transportista.

Asimismo, la STJUE de 4 de septiembre de 2014 (Caso Germanwings) establece que “*el concepto de «hora de llegada», utilizado para determinar la magnitud del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo, designa el momento en el que se abre al menos*





una de las puertas del avión, al entenderse que en ese momento se permite a los pasajeros abandonar el aparato”.

En el presente caso, las partes se muestran conformes en señalar que el vuelo fue cancelado y discuten la concurrencia o no de circunstancia extraordinaria que exime de responsabilidad a la demandada.

TERCERO.- Circunstancia extraordinaria de huelga de personal de tripulación de cabina, alegada por la demandada.

La demandada manifiesta que la cancelación obedeció a la huelga de personal de tripulación de cabina, convocada por el sindicato USO (unión sindical obrera) y SITCPLA (sindicato independiente de tripulantes de cabina de pasajeros de líneas aéreas de España), y que por tanto está exenta de responsabilidad en virtud del art. 5.3 del Reglamento 261/2004.

Conviene precisar que la carga de la prueba de tal circunstancia corresponde a la demandada según indica el propio art. 5.3 del Reglamento 261/2004 y de conformidad con el art. 217.3 de la Ley de enjuiciamiento Civil, al tratarse de un hecho que enervaría la eficacia jurídica de la pretensión del actor.

El contenido literal del art. 5.3 del Reglamento es el siguiente: *“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 podían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables”.*

La Sentencia del TJUE de 31 de enero de 2013, caso Denise McDonagh contra Ryanair, analiza el concepto de circunstancia extraordinaria en los siguientes términos: *“Procede señalar, de entrada, que el concepto de “circunstancias extraordinarias” no se encuentra definido en el artículo 2 del Reglamento núm. 261/2004 ni en el resto de disposiciones, si bien de su considerandos decimocuarto y decimoquinto se desprende una lista no exhaustiva de tales circunstancias.*

En este contexto, según la jurisprudencia consolidada, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión debe efectuarse





conforme al sentido habitual de éstos en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte.

En el lenguaje corriente, la expresión “circunstancias extraordinarias” hace literalmente referencia a circunstancias “fuera de lo ordinario”. En el contexto del transporte aéreo designa un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de éste a causa de su naturaleza o de su origen. Dicho de otro modo y tal y como el Abogado General señaló en el punto 34 de sus conclusiones, se refiere a todas aquellas circunstancias que escapan al control del transportista aéreo, con independencia de cual sea la naturaleza de esas circunstancias y la gravedad de las mismas.

Aparte de las “circunstancias extraordinarias” mencionadas en su art. 5, apartado 3, el Reglamento núm. 261/2004 no contiene ninguna indicación que permita concluir que reconoce una categoría distinta de acontecimientos “particularmente extraordinarios” que tengan como consecuencia exonerar al transportista aéreo de todas sus obligaciones, incluidas las emanadas de su art. 9”.

Asimismo, el considerando decimocuarto del Reglamento núm. 261/2004 establece, que tales circunstancias extraordinarias 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. Ahora bien, según establece la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid nº 99/2013, Sección 28ª, de 5 de abril, los supuestos a los que se refiere el considerando decimocuarto son ejemplos que deben analizarse a la luz del caso concreto, sin que sean admisibles automatismos en su aplicación, más teniendo en cuenta que no se contienen en el texto articulado, sino en el citado preámbulo del Reglamento.

Además, debe tenerse en cuenta la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 18 de abril de 2018 («Tuifly» C- 195/2017, EU:C: 2008:771), que respondió en sentido negativo a la cuestión prejudicial planteada, que, en esencia, solicitaba que se dilucidara si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento debe ser interpretado, a la luz del considerando 14 de este, en el sentido de que la ausencia





espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje»), como la acaecida en los asuntos principales, tiene cabida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» a los efectos de dicha disposición.

La respuesta del Tribunal de Justicia, fue la siguiente:

La ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje») como la acaecida en los asuntos principales, que tuvo su origen en el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de una reestructuración de la empresa, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa, sino espontáneamente por los mismos trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición.

El TJUE recuerda que el Reglamento establece dos requisitos acumulativos para que un suceso pueda calificarse de circunstancia extraordinaria:

- 1.- No debe ser, por su naturaleza u origen, inherente al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea, y
- 2.- Debe escapar al control efectivo de ésta.

Las circunstancias mencionadas en el considerando 14 del Reglamento, 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; y en consecuencia, es necesario apreciar, caso por caso, si se cumplen los dos requisitos acumulativos citados.

El Tribunal de Justicia considera que dichos requisitos no se cumplen en el caso examinado.

En efecto, en primer lugar, las medidas de reestructuración y reorganización de una empresa forman parte de la gestión normal de ésta. Ello implica que, en el desarrollo de la actividad de los transportistas aéreos, es común que surjan desavenencias o,





incluso, conflictos entre estos y los miembros de su personal o una parte de ellos. Por lo tanto, en las condiciones a las que se ha hecho referencia en los apartados 38 y 39 de la presente sentencia, los riesgos derivados de las consecuencias sociales que deparan tales medidas deben ser considerados inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión.

En segundo lugar, no puede considerarse que la «huelga salvaje» de que se trata escapara al control efectivo del transportista aéreo. Además del hecho de haberse originado a raíz de una decisión del expresado transportista aéreo, debe señalarse que, pese a la elevada tasa de absentismo manifestada por el órgano jurisdiccional remitente, la «huelga salvaje» finalizó después de que la empresa alcanzara un acuerdo con los representantes de los trabajadores.

Finalmente, el Tribunal de Justicia menciona que no obsta a esta consideración el hecho de que la mencionada acción colectiva deba calificarse, con arreglo a la legislación laboral alemana vigente, de «huelga salvaje», al no haber sido iniciada oficialmente por un sindicato.

Así, señala que distinguir, sobre la base del Derecho nacional aplicable, las huelgas consideradas legales de las ilegales para determinar si una huelga debe ser calificada de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento, 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, enunciados en sus considerandos 1 y 4, de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y el desarrollo de las actividades del transportista aéreo en condiciones armonizadas en el territorio de la Unión.

Por último, debe mencionarse la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de mayo de 2017 («Marcela Peskova» C-315/2015, EU:C: 2015:414), que en cuanto a las medidas razonables establece lo siguiente:

28. (...), 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 (véase la sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 25 y jurisprudencia citada).

De esto modo, cuando concurra una circunstancia extraordinaria, el transportista sólo quedará exonerado (exento de pagar la compensación del art. 7 del Reglamento) si prueba que habría sido imposible evitar aquellas circunstancias con medidas razonables, adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o material y los medios financieros de que disponga, para evitar, en la medida de lo posible, la cancelación o el gran retraso del vuelo, y siempre que:

- Desde el punto de vista técnico y administrativo sea posible al transportista adoptar tales medidas, y
- Esas medidas no impongan al transportista sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa, y
- Esas medidas puedan incumbirle, excluyendo las que competan a terceros (como gestores del aeropuerto o los controladores aéreos competentes), y
- El transportista acredite que se tomaron efectivamente tales medidas en relación con el vuelo afectado.

Por tanto, primero habrá de determinarse si estamos o no ante una circunstancia extraordinaria. Sólo lo estaremos cuando concurren los dos requisitos cumulativos citados: (i) no debe ser, por su naturaleza u origen, inherente al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea; y (ii) debe escapar al control efectivo de ésta.

Y sólo si se estima que se trata de una circunstancia extraordinaria, tendrá que valorarse si hubiera sido imposible evitar aquella circunstancia con medidas razonables.

CUARTO.- Aplicación al caso concreto.

La demandada entiende que el evento no resulta inherente al ejercicio normal de las actividades de Ryanair y que excede de la esfera de control de la compañía. Afirma que Ryanair no podía prever que el personal de tripulación de cabina fuese a convocar





la citada huelga para reivindicar unos privilegios que no estaban en sus condiciones laborales. Manifiesta que adoptó todas las medidas razonables.

Pues bien, la huelga de personal de tripulación de cabina convocada por USO y SITCPLA es inherente al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea y no escapa a su control efectivo.

En efecto, si el TJUE ha considerado que una huelga salvaje es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo, con mayor motivo ha de considerarse que una huelga convocada, en este caso por los sindicatos USO y SITCPLA, es inherente a su ejercicio normal. Así, si un paro laboral espontáneo y no anunciado por parte de los trabajadores sin haber sido convocado o autorizado por los sindicatos es considerado inherente al ejercicio normal de la compañía aérea, un paro convocado por los sindicatos tras nueve meses de negociaciones como se refleja en la carta de convocatoria de huelga suscrita por los convocantes de la misma no puede considerarse ajeno al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea.

En el caso TUIFLY el origen de la huelga fue el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de una reestructuración de la empresa. Y el TJUE concluyó que las medidas de reestructuración y reorganización de una empresa forman parte de la gestión normal de ésta.

En este caso el origen de la huelga consiste en la reivindicación de los tripulantes de cabina de pasajeros de Ryanair, que desde hace meses vienen reclamando determinados derechos laborales y sindicales reconocidos en España.

La pregunta sería la siguiente ¿es inherente al ejercicio de la compañía aérea que los trabajadores de la compañía reivindiquen una mejora de sus condiciones laborales?

Pues bien, debe entenderse que la pregunta ha de responderse en sentido afirmativo. Por tanto, no concurre en este caso uno de los requisitos cumulativos para que el suceso pueda calificarse de circunstancia extraordinaria y en consecuencia resulta irrelevante que hubiera sido imposible para Ryanair evitar la cancelación con medidas adaptadas a la situación y que se adoptaran medidas razonables para evitarla.





Por lo expuesto, no podemos considerar que la huelga de personal de tripulación de cabina de Ryanair sea una circunstancia extraordinaria subsumible en el art. 5.3 del Reglamento 261/2004; y en consecuencia procede estimar la demanda y condenar a la compañía demandada a compensar a la actora.

QUINTO.- Cuantía de la compensación

Finalmente, y una vez determinada la procedencia de la indemnización, resulta necesaria su cuantificación.

La parte actora reclama la cantidad de 250 euros, en concepto de compensación por cancelación conforme al R. 261/2004.

La distancia del vuelo determina la cantidad a indemnizar de conformidad con el citado art. 7 del Reglamento, por lo que siendo ésta inferior a 1.500 km, procede estimar íntegramente la demanda y condenar a la demandada a pagar a la parte actora la cantidad de 250 euros.

SEXTO.- Intereses.

De conformidad con los artículos 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil, procede imponer a la parte demandada la obligación de satisfacer los intereses legales que devengue la cantidad a que se contrae la condena desde la fecha de la interposición de la demanda hasta la fecha de sentencia y desde esta y hasta su completo pago, los intereses del artículo 576 de la LEC.

SÉPTIMO.- Costas.

En materia de costas, y de conformidad con las normas del artículo 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil procede su imposición a la parte demandada, dado que la demanda ha sido estimada íntegramente y el caso no presentaba serias dudas de hecho o de derecho, declarándose por otra parte su temeridad, al ser conocido el criterio seguido por los Juzgados Mercantiles de Barcelona sobre la huelga de tripulación de julio de 2018.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación al caso;





FALLO

Que debo estimar y **ESTIMO ÍNTEGRAMENTE** la demanda interpuesta por DOÑA [REDACTED] frente a RYANAIR, D.A.C. y en consecuencia condeno a la demandada al pago a la parte actora de la cantidad de **DOSCIENTOS CINCUENTA EUROS (250 €)**, más los intereses legales que devengue esta cantidad desde la fecha de interpelación judicial hasta la fecha de sentencia y desde esta y hasta su completo pago, los intereses del artículo 576 de la LEC.

Se condena a la demandada al pago de las costas devengadas en este proceso, con expresa declaración de temeridad.

La presente Sentencia es FIRME y frente a ella no cabe recurso alguno (art. 455 LEC).

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

