

## **JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 2 DE BILBAO**

### **BILBOKO 2 ZK.KO MERKATARITZA-ARLOKO**

### **EPAITEGIA**

BARROETA ALDAMAR 10 3ª planta - C.P./PK: 48001  
TEL.: 94-4016688  
FAX: 94-4016969

NIG PV/ IZO EAE: **48.04.2-18/002537**  
NIG CGPJ / IZO BJKN : **48020.47.1-2018/0002537**

Procedimiento / Prozedura: **Juicio verbal / Hitzeko judizioa 80/2018 - L**  
Materia: TRANSPORTES

Demandante / Demandatzailea:  
Abogado/a / Abokatua: ITXASO LOPEZ RECIO  
Procurador/a / Prokuradorea:

Demandado/a / Demandatua: VUELING AIRLINES S.A.  
Abogado/a / Abokatua:  
Procurador/a / Prokuradorea: IRENE JIMENEZ ECHEVARRIA

## **SENTENCIA Nº 111/2018**

**JUEZ QUE LA DICTA:** D<sup>a</sup> SILVIA IGLESIAS GONZALEZ  
**Lugar:** BILBAO (BIZKAIA)  
**Fecha:** nueve de abril de dos mil dieciocho

**PARTE DEMANDANTE:**  
**Abogado/a:** ITXASO LOPEZ RECIO

**PARTE DEMANDADA** VUELING AIRLINES S.A.  
**Procuradora:** IRENE JIMENEZ ECHEVARRIA

**OBJETO DEL JUICIO:** TRANSPORTES

En BILBAO (BIZKAIA), a seis de abril de dos mil dieciocho.

Vistos por mí, DOÑA SILVIA IGLESIAS GONZÁLEZ, Magistrado - Juez del Juzgado de lo mercantil número DOS de BILBAO (BIZKAIA) y su correspondiente partido judicial, los presentes autos de JUICIO VERBAL, registrado con el número 80/18, seguidos en este Juzgado y en el que intervienen como parte demandante DOÑA \_\_\_\_\_, y como parte demandada, VUELING AIRLINES, S.A., representada por la Procuradora de los Tribunales Doña Irene Jiménez Echevarria, y asistida por la letrada Doña Ainhoa Bilbao Rández, sobre RECLAMACIÓN DE CANTIDAD POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, con arreglo a los siguientes,

### ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por Doña \_\_\_\_\_, se presentó, el día 22 de enero de 2018, demanda de

juicio verbal sobre reclamación de cantidad por incumplimiento del contrato de transporte frente a VUELING AIRLINES, S.A., que por turno de reparto correspondió a este Juzgado, en la que, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que tuvo por convenientes y que en la misma constan y que por brevedad se dan por reproducidos, termina suplicando que se dicte sentencia por la que estimando íntegramente la demanda se condene a la aerolínea demandada a abonar a la demandante la cantidad de 250 euros, más el interés legal que corresponda desde la interposición de la demanda, con expresa imposición de las costas a la parte demandada.

SEGUNDO.- Por decreto de fecha 25 de enero de 2018 se admitió a trámite la demanda y se dio traslado de la misma a la parte demandada emplazándola para que, en el plazo de diez días, contestará a la demanda y se pronunciara sobre la pertinencia de celebrar vista, lo que verificó dentro del plazo legalmente establecido, mediante escrito presentado en el Juzgado Decano el 15 de febrero del año en curso, y en el que tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que tuvo por convenientes, entre ellos, la no pertinencia de celebración de vista, y que en la misma constan y que por brevedad se dan por reproducidos, termina suplicando que se dicte sentencia con los siguientes pronunciamientos:

- a) Desestimación de la demanda.
- b) Expresa condena en costas a la parte actora.

TERCERO.- Cumplimentado el trámite de traslado a la parte demandante a los efectos de manifestación sobre pertinencia de celebración de vista, no considerando necesaria la misma, quedaron los autos vistos para sentencia.

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

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Doña [redacted] ejercita a través de la presente litis, frente a la compañía aérea VUELING AIRLINES, S.A., una acción de reclamación de cantidad por incumplimiento del contrato de transporte por importe de 250 euros, en concepto de la compensación automática del artículo 7.1.a) del Reglamento 261/2004, de 11 de febrero, como consecuencia del retraso sufrido en el vuelo VY1423 contratado con la misma, origen Bilbao (BIO) y destino Barcelona (BCN), que tenía la salida prevista para el día 14 de agosto de 2015 a las 18.50 horas y llegada al aeropuerto de destino mismo día a las 19.55 horas.

En la relación fáctica de su demanda, explica como el día de autos el embarque del vuelo VY1423 se realizó con retraso, dado que cuando los pasajeros se disponían a acceder al aeronave se les comunicó que había fallado un avión y estaban esperando a que llegase otro que les trasladase al aeropuerto de destino, lo que no aconteció sino a las 23.31 horas, lo que propicio que la llegada al aeropuerto de destino no se produjese sino a las 00.21 horas, es decir, con un retraso de 4 horas y 26 minutos respecto a la hora inicialmente prevista. Así manifiesta en cuanto a la postura mantenida por la aerolínea demandada, que durante el tiempo de espera no se le

informo de los derechos que le asistían en su calidad de pasajero, ni la hora del despegue, ni tan siquiera si se iba a volar finalmente, encontrándose desamparada por la falta de asistencia e información por parte de los empleados de la aerolínea demandada.

Por último, alega que el citado retraso ha causado a la demandante unos daños y perjuicios que han de ser compensados en la cantidad reclamada por aplicación de lo dispuesto en el reglamento 261/2004, como compensación automática.

La demandada, VUELING AIRLINES, S.A. si bien reconoce la contratación y el retraso sufrido en el vuelo VY1423, se opone a la pretensión deducida de contrario alegando que el retraso fue debido a problemas meteorológicos (tormentas eléctricas de gran intensidad y fuertes lluvias) que se dieron durante el día de autos en el aeropuerto de destino, y que conllevaron que hubiese una mala visibilidad, lo que provocó retrasos en prácticamente la totalidad de los vuelos que debían operar ese día en el aeropuerto de Barcelona.

SEGUNDO.- En el caso de autos se invoca como motivo de oposición, en cuanto a las pretensiones de la parte demandante, por el retraso del vuelo contratado, la concurrencia de circunstancias extraordinarias o causa de fuerza mayor, por existir condiciones meteorológicas adversas en el aeropuerto de destino.

A este respecto conviene traer a colación el considerando 72 de la STJCE, que establece que "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", recogiendo lo que ya dejó establecida la STJCE (Sala Cuarta) de 22 de diciembre de 2008 en el asunto C-549/07 .

Y ello es preciso ponerlo en relación con nuestra legislación interna, puesto que el concepto de "circunstancias extraordinarias" al que hace referencia el art. 5.3. del Reglamento Europeo guarda un gran paralelismo con el concepto de fuerza mayor que aplican los Tribunales internos, concepto que cabe distinguir del de caso fortuito, de forma esencial, a partir de un dato: el origen interno o externo de las circunstancias que los determinan. Si esas circunstancias son intrínsecas a la actividad, como en el caso ocurre, se está ante una situación de caso fortuito, pero no de fuerza mayor, de manera que no existe exoneración de responsabilidad. En cambio, únicamente si la circunstancia es completamente ajena a los riesgos propios de la actividad en el curso de la cual se originó el daño, se está ante la fuerza mayor exonerante.

Asimismo, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 1.105 del Código Civil que establece que "fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los que así declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables. En interpretación de tal precepto, la jurisprudencia señala (Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 18 de diciembre de 2.006, RJ 2006/9171) que "la concurrencia de los requisitos para la aplicación del art. 1105 CC, es decir, la imprevisibilidad y la inevitabilidad exige una prueba cumplida y satisfactiva (Sentencias 28 de diciembre de 1997 [RJ 1997, 9601] y 2 de marzo de 2001 [RJ 2001, 2590]), incumbiendo la carga de la prueba a quien alega

la existencia del caso fortuito o la fuerza mayor (SS. 31 de mayo de 1985 [RJ 1985, 2835]; 11 de octubre de 1991 [RJ 1991, 6913]; 31 de julio de 1996 [RJ 1996, 6084]; 29 de diciembre de 1998 [RJ 1998, 9980]; 8 de noviembre de 1999 [RJ 1999, 8008]; 8 de febrero de 2000 [RJ 2000, 840]; 10 de octubre de 2002); de modo que la apreciación del soporte factual corresponde a los tribunales que conocen en instancia primera y apelación (SS. 6 de mayo de 1984 SIC; 2 de febrero de 1989 [RJ 1989, 656]; 23 de junio de 1990 [RJ 1990, 4888]; 31 de julio de 1996 [RJ 1996, 6084]; 29 de julio de 1998; 12 de julio de 2000; 14 de marzo de 2001; 23 de noviembre de 2004; 11 de octubre de 2005; 2 de febrero de 2006 [RJ 2006, 2694]), el cual sólo puede ser revisado en casación a través del error en la valoración de la prueba, aunque sí cabe plantear el recurso extraordinario para el control de la razonabilidad jurídica en relación con la calificación de imprevisibilidad o inevitabilidad (SS. 22 de mayo de 1978; 30 de diciembre de 1991; 31 de enero y 3 de septiembre de 1992; 28 de marzo de 1994; 31 de marzo de 1995; 24 de diciembre de 1999), por cuanto se trata de conceptos jurídicos aunque indeterminados. También tiene dicho esta Sala que la fuerza mayor ha de entenderse constituida por un acontecimiento surgido «a posteriori» de la convención que hace inútil todo esfuerzo diligente puesto en la consecución de lo contratado (S. 24 de diciembre de 1999), debiendo concurrir en dicho acontecimiento, hecho determinante, la cualidad de ajenidad, en el sentido de que ha de ser del todo independiente de quien lo alega (SS. 19 de mayo de 1960, 28 de diciembre de 1997, 13 de julio y 24 de diciembre de 1999 y 2 de marzo de 2001 [RJ 2001, 2589]), sin que pueda confundirse la ajenidad con aquellas circunstancias que tienen que ser asumidas y previstas por la parte contratante de quien depende el cumplimiento (S. 22 de febrero de 2005); y asimismo debe haber una total ausencia de culpa (SS. 31 de marzo de 1995, 31 de mayo de 1997, 18 de abril de 2000, 23 de noviembre de 2004), porque la culpa es incompatible con la fuerza mayor y el caso fortuito (S. 2 de enero de 2006). La fuerza mayor ha de consistir en una fuerza superior a todo control y previsión (S. 20 de julio de 2000 [RJ 2000, 6754]), y para ponderar su concurrencia habrá de estarse a la normal y razonable previsión que las circunstancias exijan adoptar en cada supuesto concreto, o inevitabilidad en una posibilidad de orden práctico (S. 4 de julio de 1983, reiterada en las de 31 de marzo de 1995, 31 de mayo de 1997, 20 de julio de 2000 y 15 de febrero de 2006). La jurisprudencia, en su versión casuística, insiste en la exigencia de haber obrado con la diligencia exigible por las circunstancias de cada caso (atención y cuidados requeridos, S. 16 de febrero de 1988; diligencia razonable, S. 5 de diciembre de 1992 [RJ 1992, 10396]; adecuada, S. 5 de febrero de 1991 y 2 de enero de 2006; precisa, S. 31 de marzo de 1995 [RJ 1995, 2795]; debida, SS. 28 de marzo de 1994 y 31 de mayo de 1997 [RJ 1997, 4146]; necesaria, S. 8 de noviembre de 1999 [RJ 1999, 8008]), pues la fuerza mayor como el caso fortuito, no procede ante un comportamiento negligente con suficiente aportación causal”.

En el presente caso, analizada la prueba documental unida a autos y poniendo la misma en conexión con la doctrina jurisprudencial antecitada, no puede considerarse acreditada la causa exoneradora de la responsabilidad invocada. Se dice por la aerolínea demandada que el retraso del vuelo VY1423 contratado por la demandante, que llegó al aeropuerto de destino (el aeropuerto el Prat de Barcelona) a las 00.21 horas cuando debió hacerlo a las 19.55 horas, procedente del aeropuerto de Bilbao, obedeció a las malas condiciones meteorológicas, tormentas eléctricas de gran intensidad y fuertes lluvias, existentes en Barcelona, lo que provocó que el vuelo retrasase su salida, y consiguientemente su llegada. Sin embargo, la documental que la defensa técnica de la demandada aporta en justificación de la causa que alega como exoneradora de su responsabilidad, no resulta suficientemente acreditativa ni de la existencia de causas meteorológicas adversas en el momento en el que debió operar el vuelo VY1423 ni de que las

tormentas eléctricas y rayos que pudieran estar dándose, lo que no se acredita, fueran la causa por la cual se produjo el retraso en la salida del mismo desde el aeropuerto de Bilbao. No se aporta medio probatorio alguno acerca de cuál fue la situación tanto meteorológica como operacional en el momento en el que debía operar el vuelo de la demandante, pues se acompaña junto con la contestación a la demanda como documento número 1 un certificado emitido por la aerolínea demandada, en el que únicamente se recoge respecto al vuelo de la demandante el retraso operado, pero no los motivos por los cuales se produjo el mismo, siendo la referencia a la meteorología adversa genérica, y no concretada ni relacionada en espacio y tiempo con el vuelo VY1423. Y tampoco lo hacen el resto de documentos aportados que resultan difícilmente legibles, con acrónimos en la mayoría de ellos y cifras sin explicación, que permita discernir el concreto significado de los mismos, aportándose además un listado de los vuelos operados ese día en determinadas franjas horarias, y del que se advierte la existencia de muchos retrasos, pero no se constata ni el tiempo del retraso en cada uno de los casos, ni la causa individualizada de cada uno de ellos, siendo que otros muchos sí llegaron en hora. Y si nos fijamos detenidamente en el documento número 4, que se corresponde con información de la web flightstats, en horas cercanas a la prevista para la llegada del vuelo de la demandante, esto es a las 19.55 horas, no parece que existiesen restricciones de capacidad en el aeropuerto de destino, pues existieron vuelos que aterrizaron antes, durante y después de dicha hora en el aeropuerto de El Prat.

Todo cuanto se ha expuesto, permite inferir que no concurre en el caso de autos la circunstancia exoneradora que se invoca, primero, porque la compañía aérea no ha demostrado claramente cómo dicha circunstancia ha provocado problemas con el vuelo, y no existe indicio probatorio alguno de la causa a la que se acoge, desconociéndose el periodo concreto que la actividad del aeropuerto estuvo suspendida, lo que parece ser que no aconteció, teniendo en cuenta la llegada de vuelos al aeropuerto de El Prat a las horas cercanas a la prevista en que debió operar el vuelo de la demandante.

TERCERO.- La acción ejercitada por las demandantes encuentra su base en el Reglamento 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, norma europea que tiene por finalidad la garantía de un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, pasajeros que ya cuentan, en calidad de consumidores, con una normativa protectora. La citada norma, establece la compensación y asistencia a la que tienen derecho en tales supuestos, todo ello con la finalidad de reducir los trastornos y molestias que implican.

En relación con la cancelación, que es lo que acontece en el caso de autos, dispone 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 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, en su apartado 1º que:

"1. En caso de cancelación de un vuelo :

a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y

b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y

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

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

2. Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.

3. 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.

4. 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."

El derecho a la compensación se regula en el artículo 7 del Reglamento 261/2004 y se determina en función de la distancia del vuelo: 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros; 400 para los vuelos intracomunitarios de más de 1.500. Asimismo, se establece la reducción del importe de la compensación en un 50% para los casos en los que se ofrezca a los pasajeros un transporte alternativo que les permita ser conducidos al destino final con una diferencia de hora de llegada, respecto del vuelo inicialmente programado, no superior a 2, 3 o 4 horas, en función de las características del vuelo (coincidentes con aquellas que se tienen en consideración para la fijación de los importes indemnizatorios y que ya han sido referidas). A su vez, el propio artículo 5 dedicado a los casos de cancelación, excluye la obligación de pago conforme al artículo 7 a la aerolínea cuando informe de la cancelación cumpliendo unos requisitos de plazos de preaviso y de obligaciones de ofrecer un transporte alternativo que no supongan retrasos superiores a los establecidos.

En este sentido, la aerolínea no niega ni la contratación del citado vuelo, ni la realidad del retraso del vuelo contratado por la demandante, de 4 horas y 26 minutos, por lo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1c) del Reglamento 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, que resulta de la aplicación al vuelo objeto de contrato entre la demandante y la aerolínea demandada, procede reconocer a aquella el derecho a la indemnización interesada, al amparo de la normativa citada, de 250 euros atendiendo a la distancia existente entre el punto de origen y el de destino es inferior a 1.500 km.

En consecuencia, procede la condena de la aerolínea demandada al abono de la referida cantidad a la demandante.

CUARTO.- En lo que a los intereses legales se refiere, interesa la parte demandante en su petitum que se aplique los intereses legales que correspondan desde la interposición de la demanda, lo que al amparo de lo dispuesto en los artículos 1.100 y 1.108 procede, y devengando el total resultante el interés legal elevado en dos puntos conforme al artículo 576.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

QUINTO.- Conforme a lo dispuesto en el artículo 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y dada la estimación íntegra de la demanda, las costas han de imponerse a la parte demandada.

## FALLO

Que DEBO ESTIMAR Y ESTIMO INTEGRAMENTE la demanda interpuesta por DOÑA frente a VUELING AIRLINES S.A., representada por la Procuradora de los Tribunales Doña Irene Jiménez Echevarria, y asistida por la letrada Doña Ainhoa Bilbao Ráñez, CONDENANDO a esta última a satisfacer a la parte demandante la cantidad de DOSCIENTOS CINCUENTA EUROS (250 €), más los intereses legales en los términos descritos en el fundamento de derecho cuarto de la presente resolución, con expresa imposición de las costas a la parte demandada.

Contra la presente resolución no cabe recurso alguno.

Así por esta sentencia, definitivamente juzgando, lo pronuncio, mando y firmo.

**PUBLICACIÓN.-** Dada, leída y publicada fue la anterior sentencia por Sr/a. MAGISTRADO(A) que la dictó, estando mismo/a celebrando audiencia pública en el mismo día de la fecha, de lo que yo, el Letrado de la Administración de Justicia doy fe, en BILBAO (BIZKAIA), a 6 de abril de 2018.