



La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda. Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1
C/ Málaga nº2 (Torre 2 - Planta 8ª)
Las Palmas de Gran Canaria
Teléfono: 928 11 65 48
Fax.: 928 42 97 37
Email.: mercanuno.lpa@justiciaencanarias.org

Procedimiento: Juicio verbal (250.2)
Nº Procedimiento:
NIG: :
Materia: Sin especificar
Resolución: Sentencia 000273/2021
IUP:

<u>Intervención:</u>	<u>Interviniente:</u>	<u>Abogado:</u>	<u>Procurador:</u>
Demandante		OLIVER BUDHRANI FUENTES	
Demandante		OLIVER BUDHRANI FUENTES	
Demandante		OLIVER BUDHRANI FUENTES	
Demandado	RYANAIR DAC		

SENTENCIA

Magistrado-Juez: DON ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA

Procedimiento: Juicio verbal (250.2) 0000399/2020 transporte aéreo

Demandante:

Abogado: D./Dña. OLIVER BUDHRANI FUENTES

Demandado: RYANAIR DAC

Procurador: D./Dña.

Abogado: D./Dña.

En Las Palmas de Gran Canaria, a 23 de junio de 2021.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Demanda. La parte actora formuló demanda de juicio verbal, solicitando que se condenara a la demandada a pagar la cantidad de 1.200 €, más intereses y costas.

SEGUNDO.- Contestación. Admitida a trámite la demanda, se dio traslado de ésta a la parte demandada, que contestó oponiéndose a la pretensión formulada, quedando los autos vistos para sentencia al no solicitarse la celebración de vista.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Derechos del pasajero en caso de cancelación. 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 adelante,

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	



La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda. Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



R 261/2004), establece los derechos de compensación otorgados a los pasajeros en el supuesto de cancelación de vuelos.

Tales derechos son:

- a) el ofrecimiento de asistencia conforme al art. 8, que prevé el derecho al reembolso o a un transporte alternativo.
- b) el ofrecimiento de asistencia conforme al art. 9, relativos a la manutención y alojamiento, y
- c) el derecho a una compensación por parte del transportista aéreo conforme al art. 7.

Asimismo, el artículo 12 R 261/2004 prevé el derecho del pasajero a obtener una compensación suplementaria, estableciendo que *el presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.*

En el presente caso, los demandantes solicitan el derecho de compensación por la cancelación del vuelo contratado con la demandada, FR7201 Gran Canaria - Valencia, que fue cancelado por la compañía, y debía salir el día 25 de julio de 2018.

Por tanto, se reclama la compensación correspondiente a la cancelación del referido vuelo, ascendente a 400 € para cada pasajero, 1.200 € en total.

SEGUNDO.- Derecho de compensación. El artículo 7 del R 261/2004 establece el contenido de este derecho, que implica:

1.- El derecho de los pasajeros a recibir 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 art. 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.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	



La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda. Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



TERCERO.- Exoneración de la obligación de compensar por la concurrencia de circunstancias extraordinarias.

a) Régimen normativo

El referido Reglamento prevé la exoneración respecto de la obligación de compensar: “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” (art. 5.3 Reglamento CE 261/2004).

La exoneración por “circunstancias extraordinarias” debe partir de una *interpretación restrictiva* atendida la finalidad del Reglamento que es “garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros” (SSTJCE 10-1-2006, *IATA y ELFAA*; 22-12-2008, *Wallentin-Hermann* y 19-11-2009, *Sturgeon y otros*) y, en cualquier caso, la *carga de su prueba* grava al transportista.

Por otro lado, el Tribunal de Justicia señala que *pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, 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).* (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Tercera, de 17 Abril de 2018, C-195/2017)

Por tanto, resulta preciso analizar si (i) el acontecimiento alegado por la compañía aérea no es inherente al ejercicio normal de esta y (ii) si escapa a su control efectivo.

b) Alegaciones de la demandada

En el caso enjuiciado, la demandada reconoce que el vuelo contratado fue cancelado debido a la huelga de la tripulación de cabina. Se alega así lo siguiente:

(i) El vuelo referido fue finalmente cancelado por parte de RYANAIR como consecuencia de la huelga convocada de forma colectiva por los miembros de tripulación de cabina sindicalizados en España junto al Sindicato Unión Sindical Obrera y al Sindicato Independiente de Tripulantes de Cabina de Pasajeros de Líneas Áreas de España que tuvo lugar los días 25 y 26 de julio de 2018.

Huelga industrial que afectó a todos los aeropuertos en los que Ryanair opera en España, que provocó la cancelación de un gran número de vuelos que debían operar desde y hacia España durante los citados días.

Asimismo, las cancelaciones que aquí nos ocupan y la huelga que dio lugar a las mismas fue ampliamente difundida por la propia Compañía en las fechas próximas a la misma, tan buen punto se constató como inevitable.

Se acompaña como DOCUMENTO 1 la Nota de prensa publicada por RYANAIR el 18 de julio de 2018 a tal efecto, en la que se expone el alcance de

las cancelaciones anunciadas y la causa de estas.

(ii) Se alega que los motivos por los que el personal de cabina inició esta huelga en España no

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	



La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda. Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



están relacionados con un cambio específico de las condiciones laborales aplicadas por la compañía sino a un repentino inicio de reivindicaciones laborales por parte de sus empleados. Además, se resalta que la solución para poner fin a la huelga no vino precedida por ningún derecho, incremento o protección específicos concedidos por Ryanair para poner fin a tal huelga.

Se acompaña como DOCUMENTO 2 la Carta remitida por RYANAIR a la “COMMISSION FOR AVIATION REGULATION” en la que se exponen los antecedentes de la huelga.

(iii) La huelga se produjo para reivindicar un cambio en las condiciones laborales vigentes en la Compañía y no porque se hubiera producido cambios unilaterales o sobrevenidos por parte de ésta en tales condiciones, ni tampoco porque se hubieran suprimido derechos o beneficios que antes tuvieran los trabajadores, sino que estamos ante una huelga iniciada ex novo para reivindicar ciertos derechos que nunca habían tenido dentro de sus condiciones laborales.

(iv) En este punto hay que recordar aquí que no resulta aplicable al caso que nos ocupa la Sentencia dictada por el TJUE en fecha 17.4.2018 ya que en aquél lo que se enjuiciaba era la “decisión sorpresiva” adoptada por la dirección de la empresa (TUIFLY) de reestructurar la plantilla, por lo que no puede la compañía esgrimir que era ajena a los hechos que se desencadenaron con motivo de tal decisión.

(v) La mencionada Sentencia del TJUE en ningún momento emite una opinión general sobre huelgas internas de las compañías aéreas, sino que se limita a analizar un caso en que algunos empleados se ausentaron de sus puestos de trabajo (sin huelga alguna) con motivo de los despidos sorpresivos acordados por la dirección de la empresa, lo cual, insistimos, nada tiene que ver con el caso que nos ocupa.

(vi) Ryanair sí adoptó todas las medidas razonables que estaban a su alcance desde que recibió la convocatoria de la huelga, legal y acordada, en fecha 13 de julio de 2018.

En tal fecha la compañía se encontró ante una situación de imposibilidad total para llevar a cabo la cancelación legal de los vuelos programados para el día de la huelga -25 y 26 de julio ya que en aquel momento (el 13 de julio) ya no mediaba la antelación necesaria de 14 días que prevé el Artículo 5.1.c.i) del Reglamento 261/2004 para poder cancelar vuelos sin devengar compensaciones.

En todo caso, lo que hizo la compañía desde el momento mismo en que recibió la mencionada convocatoria de huelga, el referido 13 de julio, fue mantener las negociaciones oportunas para tratar de alcanzar una solución a las peticiones de los convocantes y que se prolongaron hasta el día 18-19 de julio, cuando el Ministerio de Fomento dio por confirmada la huelga y acordó los servicios mínimos correspondientes.

Sólo a partir de este momento pudo Ryanair proceder a comunicar la cancelación de los vuelos excluidos por los servicios mínimos de Fomento, entre ellos el que aquí nos ocupa.

Se acompaña como DOCUMENTO 3 la Resolución dictada por el Ministerio de Fomento el mencionado día 19 de julio de 2018, sólo 6 días antes del inicio de la huelga. Este documento también acredita que la convocatoria de huelga había sido cursada el mencionado día 13 de julio, tal y como se describe en los antecedentes de la Resolución.

Por lo tanto, estamos sin duda ante una huelga inevitable e insuperable para Ryanair, ya que la

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	



compañía no podía prever que el personal de tripulación de cabina fuese a convocar la citada huelga para reivindicar unos privilegios que no estaban incluidos en sus condiciones laborales.

Por lo tanto, se trata de un evento que no resulta inherente al ejercicio normal de las actividades de RYANAIR y que excede de la esfera de control de la Compañía.

(vii) Una vez tal huelga fue efectivamente confirmada, no estuvo RYANAIR en disposición de llevar a cabo actuación alguna para superar la situación creada por esta huelga toda vez que la normativa no permite tomar medidas que diluyan, dificulten o impidan los efectos derivados del ejercicio de este derecho constitucional. En particular, no puede la compañía sustituir a los empleados que deciden hacer huelga por otros que les puedan reemplazar, ni de la propia compañía ni de fuera de ella. Así lo prohíbe expresamente el Artículo 6.5 del RD-Ley 17/1977, cuya infracción podría llegar a ser constitutiva de un delito tipificado en el Código Penal (Artículo 315.1 de la LO 10/1995).

(viii) Se alega el cumplimiento de sus obligaciones: comunicación de la cancelación tan pronto pudo y ofrecimiento de las alternativas que prevé el Reglamento CE 261/2004: cambio de la reserva o reembolso on line.

Asimismo, en el correo en cuestión, también se facilitaba a la parte demandante un enlace directo para obtener la información sobre los derechos de los pasajeros que les asistían establecidos en el Reglamento (CE) No 261/2004 y como obtener saldo para realizar llamadas telefónicas.

En el presente supuesto los demandantes optaron por el reembolso del precio del billete.

c) Decisión del tribunal

c.1) Concepto jurisprudencial de “circunstancia extraordinaria

Frente a esta alegación debe recordarse la delimitación del concepto de “circunstancia extraordinaria” que efectúa la aludida Sentencia del TJUE de fecha 22-12-2008, *Wallentin-Hermann* :

“19. Como se deduce del duodécimo considerando y del artículo 5 del Reglamento nº 261/2004, el legislador comunitario ha querido reducir los trastornos y molestias ocasionados a los pasajeros por las cancelaciones de los vuelos incitando a los transportistas aéreos a anunciar por adelantado las cancelaciones y a proponer, en determinadas circunstancias, un transporte alternativo que responda a ciertos criterios. El legislador comunitario ha manifestado igualmente su voluntad de que los transportistas aéreos compensen a los pasajeros en el caso de que no puedan adoptar tales medidas, salvo cuando la cancelación se deba a circunstancias extraordinarias que no habrían podido evitarse aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables.

20. En este contexto, está claro que, aunque el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 261/2004 sienta el principio del derecho de los pasajeros a obtener una compensación en caso de cancelación de un vuelo, el apartado 3 de dicho artículo, que determina las condiciones en las que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no está obligado a abonar dicha compensación, debe entenderse como una excepción a dicho principio. Por lo tanto, este último apartado debe ser objeto de interpretación estricta.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	



La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda. Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



21. A este respecto, el legislador comunitario ha indicado, según se recoge en el decimocuarto considerando del Reglamento nº 261/2004, que tales 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.

22. De esta afirmación incluida en la exposición de motivos del Reglamento nº 261/2004 se deduce que el legislador comunitario ha querido dar a entender, no que dichos acontecimientos -cuya lista es por lo demás meramente indicativa- 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, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento.”

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha tenido la ocasión de pronunciarse sobre un supuesto similar al aquí planteado, negando que una “huelga salvaje” constituyera una circunstancia extraordinaria a los efectos de eximir del pago de la compensación. En el caso contemplado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se trató de la baja masiva injustificada de trabajadores de la compañía aérea ante el anuncio por parte de esta de medidas de reestructuración (STJUE 17/4/18, C-195/2017, ECLI: EU:C:2018:258).

Por otro lado, y pronunciándose sobre un asunto que tiene más similitudes con el que nos ocupa, el Tribunal de Justicia considera que un movimiento de huelga iniciado por un sindicato del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, cumpliendo los requisitos establecidos por la legislación nacional, en particular el plazo de preaviso impuesto por esta, dirigido a hacer valer las reivindicaciones de los trabajadores de dicho transportista y seguido por una categoría de personal cuya presencia es indispensable para operar un vuelo, no está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5.3 del Reglamento (CE) 261/2004 (STJUE, Gran Sala, de 23 de marzo de 2021; ECLI:EU:C:2021:226).

c.2) Conclusión

Por tanto, cabe concluir, en primer lugar, que la huelga, motivada por un conflicto laboral de la compañía demandada con los trabajadores que integran la tripulación de cabina, constituye una circunstancia inherente al ejercicio normal de la actividad de aquella.

Ya se ha manifestado que no se acredita que los trabajadores pretendieran el reconocimiento de “privilegios”, desconociéndose las concretas reivindicaciones de aquellos por falta de prueba, cuya carga correspondía a la demandada (art. 217.3 LEC).

El documento 2 de la contestación, que es una declaración unilateral de la demandada, no se refiere a la huelga de la tripulación de cabina española, sino a otras huelgas supuestamente “orquestadas” por FORSA en el caso de huelgas de pilotos en Irlanda, por lo que, a juicio de quien resuelve, nada tienen que ver con la huelga objeto de litigio, referida a la tripulación de cabina en España.

Queda acreditado igualmente que el conflicto no surge de repente y de manera inesperada. Se trata de una huelga convocada el 13 de julio de 2018, para desarrollarse los días 25 y 26 de julio, lo que excluye que nos encontremos ante una huelga “salvaje” o ilegal.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	



De lo anterior cabe deducir que la huelga en cuestión fue un acontecimiento que realmente no escapó al control efectivo de la compañía aérea demandada, pues no hubo una cancelación total de vuelos, por lo que se supone que hubo servicios mínimos y que además no todos los trabajadores se adhirieron a la misma, existiendo la posibilidad de dar fin al conflicto sentándose a negociar con los trabajadores.

Por lo demás, la prueba practicada, basada en documentos unilaterales de la compañía demandada, no permite declarar probado que la compañía demandada adoptara todas las medidas razonables para evitar la cancelación del vuelo litigioso, pues no se acreditan que intentos de negociación se llevaron a cabo para impedir la prolongación del conflicto, no habiéndose practicado prueba alguna que permite entender las peticiones de los trabajadores como irrazonables. No cabe concluir, pues, que no cabía negociación alguna para poner fin al conflicto laboral.

A la vista de la prueba practicada, este tribunal concluye que la huelga de la tripulación de cabina de la compañía demandada no constituye una circunstancia extraordinaria, a los efectos de aplicar el artículo 5.3 R 261/2004, ya que la demandada no acredita haber tomado todas las medidas razonables para evitar que tal circunstancia perjudicara a los demandante, tratándose de un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad empresarial de la transportista aérea demandada y que no escapaba a su control efectivo.

Por otro lado, no se considera que concurren los presupuestos del artículo 1.105 CC, pues el conflicto laboral de que aquí se trata era previsible y evitable, según se acaba de razonar.

Por tanto, procede declarar el derecho de los demandantes a percibir la compensación del artículo 7 del R 261/2004, por lo que al tratarse de un vuelo intracomunitario de distancia superior a 1.500 kilómetros, deben ser indemnizados en la suma de 1.200 €.

En definitiva, procede estimar la demanda y condenar a la demandada a pagar la suma de 1.200 €, más el interés legal devengado por esta cantidad desde la fecha de interposición de la demanda (art. 1.108 CC), que será el del artículo 576.1 LEC desde la fecha de esta sentencia.

CUARTO.- Costas. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 394.1 de la Lec, procede condenar a la parte demandada al pago de las causadas en la tramitación del presente juicio.

FALLO

ESTIMO la demanda interpuesta por

y, en su virtud, condeno a RYANAIR, D.A.C., a pagar a los demandantes la cantidad de **1.200 €**, más el interés legal devengado por esta suma desde la fecha de interposición de la demanda, condenando a la parte demandada al pago de las costas causadas en esta instancia.

Notifíquese esta resolución a las partes, haciéndoles saber que no cabe interponer recurso alguno contra la misma (artículo 455.1 LEC).

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

EL/LA Magistrado Juez

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
ALBERTO LÓPEZ VILLARRUBIA - Magistrado-Juez	23/06/2021 - 09:20:33
El presente documento ha sido descargado el 23/06/2021 8:25:23	