

## **SENTENCIA**

**Juez que la dicta (refuerzo):** BÁRBARA MARÍA CÓRDOBA ARDAO

**Lugar:** Barcelona

**Fecha:** 10 de enero de 2011

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.** El día 19 de julio de 2010, el Letrado Don DAN MIRÓ GARCÍA, actuando en su propio nombre y representación, presentó demanda de juicio verbal de reclamación de cantidad contra la compañía aérea RYANAIR, cuyo conocimiento correspondió a este Juzgado con arreglo a las normas de reparto.

**SEGUNDO.** Por auto se admitió a trámite la anterior demanda de la que se dio oportuno traslado a la parte demandada. Asimismo, se citó a las partes para que comparecieran al acto de la vista con las debidas advertencias y apercibimientos legales.

**TERCERO.** El juicio se celebró el día 21 de diciembre de 2010, a las 10:00 horas, en el que la parte actora, se afirmó y ratificó en su escrito de demanda. Concedida la palabra a la parte demandada, se puso oralmente a su estimación a excepción de los gastos asistenciales como manutención, alojamiento y desplazamiento a cuyo pago de allana. A continuación, ambas partes solicitaron el recibimiento del pleito a prueba proponiendo que se tuvieran por reproducidos los documentos obrantes en autos. Admitida la pertinencia de la misma, por analogía con lo dispuesto en el art. 429.8 LEC, sin más trámites, se declaró concluso el acto y visto para sentencia, tal como consta recogido en soporte de grabación audiovisual.

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.** Alegaciones de las partes.

Las presentes actuaciones tienen su origen en la demanda interpuesta por Don DAN MIRÓ GARCÍA contra la compañía de transporte aéreo RYANAIR en reclamación de la cantidad de 535,55 euros.

Manifiesta la actora que tenía contratado con la compañía demandada un billete de avión de ida y vuelta, con salida desde el aeropuerto de Girona al de Alghero

(Italia), para el día 5 de mayo de 2010, a las 22:45 horas y regreso el día 8 de mayo de 2010, a las 17:55 horas.

Presentado en el aeropuerto el día del inicio del viaje, la compañía aérea le cobró 40 euros de penalización por no llevar impresa desde casa la tarjeta de embarque.

Asimismo, a su regreso, la compañía aérea le notificó que su vuelo había sido cancelado debido a "la existencia de una nube de cenizas volcánicas procedentes de Islandia en el espacio aéreo" ofreciéndole como vuelo alternativo, volar de Alghero a Madrid, el mismo día 8 de mayo de 2010, con salida a las 21:20 horas, y un segundo vuelo desde Madrid hasta Girona, con salida el día 9 de mayo, a las 22:15 horas. Si bien, el vuelo alternativo Alghero-Madrid salió igualmente con dos horas y media de retraso no ofreciéndole la compañía aérea ni manutención, ni alojamiento ni medio de desplazamiento. Por último, el actor sacó un billete de tren Madrid-Barcelona para el día 9 de mayo de 2010, a las 12:00 horas y llegada a las 15:20 horas.

Por ello, solicita la actora se condene al demandado a abonarle la cantidad de 535,55 euros por los siguientes conceptos:

- Devolución de los 40 euros que le cobró indebidamente en concepto de penalización por no llevar impresa desde casa la tarjeta de embarque, solicitando, además, que dicha cláusula contractual sea declarada abusiva.
- Devolución de 131,65 euros por los gastos de manutención, alojamiento y desplazamientos en taxi que se vio obligado a sufragar tanto en Alghero como en Madrid, donde tuvo que hacer pernocta.
- Devolución de la cantidad de 113,90 euros por el billete de tren Madrid-Barcelona.
- 250 euros en concepto de compensación y daños morales por la cancelación/retraso indebidos de su vuelo.

La compañía aérea RYANAIR se opone a su estimación por los siguientes motivos, a excepción de los que posteriormente se dirán:

- Respecto a los 40 euros de penalización, sostiene que la compañía cumple con su obligación al remitir al pasajero la tarjeta de embarque vía electrónica en formato PDF. Además, se trata de una empresa "low cost" o de bajo coste siendo necesario adoptar este tipo de políticas para poder ofrecer a los viajeros bajos precios en sus billetes, condiciones de las que el viajero es informado y que libremente acepta. Por último, el pasajero puede imprimir su tarjeta de embarque en cualquiera de los terminales del aeropuerto si lleva guardada la tarjeta de embarque en archivo PDF.
- Se allana a indemnizar al actor en la cantidad de 131,65 euros en concepto

de gastos asistenciales.

- Se opone la demandada a la devolución del precio del billete de tren adquirido por el actor para viajar desde Madrid a Barcelona el día 9 de mayo de 2010, al haberle ofrecido un vuelo alternativo, por lo que si el pasajero optó por otro medio de transporte distinto, debe asumir su coste.
- Por último, la cancelación del vuelo Alghero- Girona se debió a causa de fuerza mayor al existir una nube de cenizas volcánicas procedentes de Islandia que afectaban al espacio aéreo europeo, por lo que no procede compensación ni indemnización alguna por daño moral.

## **SEGUNDO. Penalización por reimpresión del título de transporte**

No es un hecho controvertido entre las partes que el actor tenía contratado con la compañía aérea RYANAIR un billete de avión de ida y vuelta entre Girona y Alghero (Italia), con salida el día 5 de mayo de 2010 a las 22:45 horas y regreso el día 8 de mayo de 2010, con salida a las 17:55 horas.

En primer lugar, procede determinar la normativa a aplicar. Siendo el vuelo operado por una compañía área comunitaria y teniendo su punto de salida y de destino en países pertenecientes a la Unión Europea, resulta de aplicación el Reglamento 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 de gran retraso de los vuelos, el cual vino a derogar el Reglamento 295/91 que únicamente regulaba la compensación por denegación de embarque así como el Reglamento núm. 2027/97, que remite a las disposiciones del Convenio de Montreal de 1999 en materia de la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje, convenio que además ha sido ratificado por España al tener los Estados miembros de la UE cedidas sus competencias en materia de transportes, siendo firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999.

En concreto, dispone el art. 3 del Convenio de Montreal de 1999 que *“en el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:*

- a. la indicación de los puntos de partida y destino;*
- b. si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas”.*

Sobre la base del citado precepto, solicita la parte actora que se eleve consulta al TJCE a fin de que informe si la práctica de RYANAIR consistente en exigir al pasajero que lleve impresa desde casa la tarjeta de embarque so pena de sufrir una penalización de 40 euros, es o no conforme al derecho comunitario.

Tal como se expuso oralmente en el acto de la vista, la cuestión prejudicial sólo se puede plantear en dos supuestos, el primero, *de validez*, esto es, para plantear al TJCE si una norma de derecho nacional que resulta de aplicación para resolver sobre el fondo del asunto es o no compatible con el derecho comunitario y una segunda, *de interpretación*, cuando existan serias dudas acerca del sentido de una norma de derecho comunitario. En este caso, la solicitud de cuestión prejudicial planteada por la actora se englobaría en este segundo tipo si bien, no ha lugar a su estimación al no existir, a juicio de este juzgador, duda alguna en cuanto a la interpretación del art. 3 Convenio de Montreal, a la luz del resto de normas jurídicas existentes y fuentes del derecho. Además, tal como dispone el ordenamiento jurídico comunitario, el juez de primera instancia, tiene la facultad de decidir si plantea o no tal cuestión prejudicial, convirtiéndose únicamente en obligación para aquellas instancias superiores contra cuyas sentencias y resoluciones no sean susceptibles de recurso alguno, por supuesto, siempre que las mismas aprecien la existencia de serias dudas acerca de la interpretación del precepto comunitario.

Dicho lo cual, procede analizar a continuación la validez de la cláusula contractual al amparo del art. 3 del Convenio de Montreal. Para ello, hay que recordar el concepto de contrato de transporte aéreo de pasajeros que es aquel en virtud del cual una compañía área se compromete a desplazar a las personas y a sus equipajes de un lugar a otro medio por medio de una aeronave, a cambio de un precio. Por tanto, como tal contrato, cada una de las partes asume una serie de obligaciones. En el caso del pasajero, tal como declara la sección 5ª de la AP de Palma de Mallorca, en fecha 14 de junio de 2006, *“tiene la obligación de presentarse en el mostrador de facturación con una determinada antelación respecto de la hora de salida del vuelo establecida en el billete y que, una vez facturado, tiene también la obligación de presentarse en la puerta de embarque con una determinada antelación respecto de la hora de embarque (datos ambos, hora y puerta de embarque que, en circunstancias normales”*, y en el caso de la compañía aérea, tiene obligación de expedir un título de transporte (tarjeta de embarque) que entregará al pasajero una vez realizada la gestión de facturación, título en el que se harán constar las indicaciones exigidas en el propio art. 3 del Convenio de Montreal.

Cierto es que el citado precepto se limita a decir únicamente que *“en el transporte de pasajeros se expedirá...”* sin indicar sobre quién recae tal obligación. Si bien, es innegable que ésta recae sobre el transportista por las siguientes razones:

A.- Legislativas:

1.- El propio art. 3 del Convenio de Montreal dispone en sus apartados 2 y 3 que aun cuando sea admisible que la tarjeta de embarque sea sustituida por cualquier otro documento siempre que en el mismo conste la información señalada en el párrafo 1, ello no exonera al transportista de su obligación de expedir un título de transporte si el pasajero así se lo solicita. Así, a tenor del citado precepto *“si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios”*. Asimismo, el apartado 3 dispone que *“será el transportista quien entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado”*.

2.- El art. 3 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, ratificado por España el 31 de enero de 1930, publicado en BOE el 21 de agosto de 1931, dispone asimismo que *“en el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje ...”*.

3.- A mayor abundamiento, el art. 92 de la Ley española de navegación aérea de 1960, no admite duda alguna al respecto al establecer, que entre las obligaciones del transportista en el contrato de transporte aéreo de viajeros ésta la de *“extender inexcusablemente el billete de pasaje”* el cual contendrá los requisitos que menciona a continuación.

4.- Por último, por comparativa con el transporte marítimo y terrestre, siendo el transportista quien debe expedir el conocimiento de embarque o la carta de porte, respectivamente.

#### B.- Por la costumbre:

En otro orden de cosas, dispone el art. 1 del Código Civil que *“las fuentes del ordenamiento jurídico español son la ley, la costumbre y los principios generales del derecho”*. Asimismo, conforme al art. 3 del citado cuerpo legal, las normas se interpretarán en relación *“al contexto, a los antecedentes históricos y legislativos y la realidad social del tiempo en han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquéllas.”* Pues bien, la práctica habitual a lo largo de los años ha sido que la obligación de emitir la tarjeta de embarque ha recaído siempre en el transportista, no en el pasajero, no siendo admisible que por una política de ahorro de costes se alteren las obligaciones contractuales básicas y esenciales de las partes.

#### C.- Jurisprudenciales:

Si bien es cierto que la jurisprudencia no está prevista entre las fuentes del derecho en el art. 1.1, el propio apartado 6 dispone que el ordenamiento jurídico, se complementará con la misma.

En este caso, podemos citar la sentencia dictada por la sección 6ª de la AP de Málaga, en fecha 17 de diciembre de 2007, a cuyo tenor *“cualquier recargo por emisión en la contratación de billete de avión, por cualquier mecanismo, ya lo sea*

*electrónico a través de internet, ya en forma directa, queda incardinado en el concepto de abusivo a que las normativa en defensa de los consumidores y usuarios acabada de comentar, por cuanto que de lo actuado en el proceso se colige tratarse de un recargo fijo que se repercute a todo viajero con independencia del precio final del billete del pasaje aéreo, importe que representa un porcentaje importante del precio final abonado, sin que ello genere prestación adicional de clase alguna, implicando, por el contrario, que sea el viajero consumidor quien asuma los gastos de documentación del contrato de transporte aéreo que por imperativo legal debe ser asumido por la compañía aérea, sin darle alternativa de aceptar o rechazar voluntariamente el recargo. A mayor abundamiento, (...) junto a la tarifa aérea se incrementa el precio final con un concepto "cargo de emisión" que no responde a la legalidad vigente, sin que pueda quedar amparada en la tesis de que obedece a una desafortunada traducción de la expresión "service fees" y que respondiera a una serie de servicios distintos al de la mera emisión material del billete, como podrían ser, entre otros, los gastos de asesoramiento, reserva del billete y gestión de pago, habida cuenta que la constituye el concepto y su importe un cargo adicional, accesorio, abusiva e ilegal que en su interpretación contractual es desajustada a los intereses de los consumidores y usuarios, sin que sea permisible que la cláusula abusiva que figura en el contrato deba vincular al consumidor, pues, como señalara el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en sentencia de 26 de octubre de 2006 , "la importancia de la protección de los consumidores ha conducido en particular al legislador comunitario a establecer, en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva, que las cláusulas abusivas que figuren en un contrato celebrado entre un consumidor y un profesional "no vincularán al consumidor", tratándose, dice, de una disposición imperativa que, tomando en consideración la inferioridad de una de las partes del contrato, trata de reemplazar el equilibrio formal que éste establece entre los derechos y obligaciones de las partes por un equilibrio real que puede restablecer la igualdad entre éstas (...)."*

A la vista de los antecedentes legislativos, consuetudinarios y jurisprudenciales indicados, se alcanza la conclusión de que, aun cuando el art. 3 del Convenio de Montreal disponga de forma impersonal que en el contrato aéreo de transporte de pasajeros "se expedirá" una tarjeta de embarque sin concretar a cuál de las partes contratantes le corresponde asumir tal obligación, no hay duda alguna de que se trata de una obligación esencial que recae sobre el transportista y no sobre el pasajero.

Por tanto, ¿es válida la cláusula contractual en virtud por la cual RYANAIR impone al pasajero, para poder viajar, la obligación de hacer la facturación "on line" y presentarse en el aeropuerto con la tarjeta de embarque impresa so pena de sufrir una penalización de 40 euros si necesita que el personal de tierra de la compañía la reimprima en cualquiera de los mostradores de facturación antes del vuelo?

La respuesta a la pregunta planteada no puede ser otra que en sentido negativo debiendo por ello declararse la abusividad y consiguiente nulidad de dicha.

Así, se trata de una condición general inserta en un contrato de adhesión suscrito entre un empresario y un consumidor, el cual no tiene ningún tipo de capacidad para negociar individualmente cada una de las cláusulas y términos del contrato, debiendo aceptar íntegramente el contenido del mismo si desea volar con dicha compañía aérea. Además, dicha cláusula altera las obligaciones que la ley impone a cada una de las partes contratantes provocando así un desequilibrio en las prestaciones.

Por ende, tal práctica contraviene lo dispuesto en el art. 82 del RDL 1/2007, de consumidores y usuarios, a cuyo tenor *“Se considerarán cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquéllas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se derivadas del contrato.”* En concreto, el apartado 4 letras B), C) y D), especifica que son cláusulas abusivas las que “b) limiten los derechos del consumidor y usuario; c) determinen la falta de reciprocidad en el contrato y e) resulten desproporcionadas en relación con el perfeccionamiento y ejecución del contrato (...). En estos supuestos, tal como dispone el art. 83.1, tales cláusulas se declararán nulas y se tendrán por no puestas.

Por ello, debe estimarse la primera de las pretensiones ejercitadas en el escrito de demanda y declarar abusiva y por tanto nula, la cláusula contractual que impone al viajero la obligación de acudir con la tarjeta de embarque al aeropuerto para poder viajar so pena de sufrir una penalización de 40 euros si necesitara reimprimirla en el mostrador de facturación por el personal de tierra de la compañía aérea debiendo, por este mismo motivo, condenarse a la compañía aérea RYANAIR a su devolución.

Respecto a la manifestación de la parte demandada de que tal práctica es comparable al cobro de una tasa por facturación por maleta, tal como viene siendo admitido por la jurisprudencia en base a la libertad contractual, procede su desestimación ya que una cosa es que la compañía aérea cobre tasas por servicios accesorios y otra bien distinta que cobre tasas o penalizaciones por tener que cumplir con sus propias obligaciones, inherentes al contrato de transporte aéreo, generando así una desproporción y desequilibrio de prestaciones en contra del consumidor.

Por otro lado, el hecho de que sea una compañía “low cost” o de bajo coste, tampoco le legitima para alterar sus obligaciones contractuales básicas y repercutirlas en el cliente, máxime cuando no ha acreditado que en el aeropuerto, tengan a su entera disposición, y de forma gratuita, medios mecánicos que permitan al pasajero expedir su tarjeta de embarque en caso de olvido o extravío sin coste ni penalización alguna.

**TERCERO.** Cancelación del vuelo

No es un hecho controvertido que el día 8 de mayo de 2010, el vuelo de regreso desde Alghero a Girona, con hora prevista de salida a las 17:55 horas, fue cancelado discutiendo las partes las causas de dicha cancelación. Mientras que la parte demandada sostiene que el motivo fue por razones de seguridad debido a la existencia de una nube de cenizas volcánicas procedentes de Islandia que obligó al cierre de parte del espacio aéreo europeo y español, la parte actora se opone y afirma que tal cancelación no estaba justificada sobre la base de que la cancelación le fue notificada por mail incluso antes de decretarse el cierre del espacio aéreo de Girona.

a) Gastos asistenciales:

Tanto si la cancelación del vuelo de regreso fue por motivos de fuerza mayor como si no, el transportista aéreo viene obligado a prestar al pasajero la asistencia necesaria recogida en los arts. 5 y 9 del Reglamento 261/2004, consistente en ofrecerle gratuitamente comida y refrescos, alojamiento en un hotel cuando fuere necesario pernoctar una o varias noches y asumir los gastos de desplazamiento entre el aeropuerto y el hotel.

Sin embargo, en este caso, la compañía aérea demandada incumplió tales obligaciones siendo el propio pasajero quien tuvo que sufragar tales gastos, debiendo por ello la compañía aérea demandada ser condenada a su restitución (total, 131,65 euros), petición a la que se ha allanado.

b) Devolución del billete o vuelo alternativo:

Asimismo, los arts. 5 y 8 del citado Reglamento prevén, en caso de cancelación del vuelo, tanto si es por motivos de fuerza mayor como si no, la obligación del transportista de ofrecer al pasajero las siguientes opciones:

- 1) El reembolso del coste íntegro del billete en el precio al que se compró y en el plazo de 7 días, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;
- 2) La conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible o
- 3) La conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

En este caso, la compañía aérea RYANAIR sí que ofreció al pasajero un vuelo alternativo consistente en volar desde Alghero a Madrid, el día 8 de mayo de 2010, con hora de salida a las 21:20 horas (vuelo que finalmente salió con dos horas y media de retraso) y un segundo vuelo Madrid- Girona para el día 9 de mayo de



2010, con salida a las 22.15 horas, por tanto, con más de 24 horas de retraso sobre la hora inicialmente prevista, debiendo luego desplazarse el pasajero en coche desde Girona a Barcelona.

El pasajero Sr. DAN MIRÓ efectuó el vuelo de Alghero a Madrid, a donde llegó hasta pasadas las 01:00 horas, debiendo pernoctar por ende en la capital. Si bien, contrató para el día siguiente, un billete de regreso en AVE Madrid- Barcelona, con hora de salida a las 12:30 horas y llegada a las 15:22 horas por valor de 113,90 euros.

Solicita la actora que se condene a la demandada al reintegro íntegro del importe de su billete de tren a lo que ésta se pone por entender que ya cumplió con su obligación al haberle ofrecido al pasajero un vuelo alternativo por lo que si éste optó por buscar otro medio de locomoción alternativo, debe asumir su coste.

Según lo dispuesto en el art. 8 antes transcrito, la pretensión ejercitada por la parte actora debe ser estimada pues el transportista no queda simplemente exonerado de su responsabilidad con ofrecer al pasajero un pasaje de vuelta al lugar de destino y en cualquier condición sino que dicha alternativa debe ser en condiciones de transporte "*comparables y lo más rápidamente posible*", a elección del pasajero.

En este caso, teniendo en cuenta que entre la hora de regreso inicialmente contratada por el pasajero y la ofrecida por la compañía aérea como vuelo alternativo media una diferencia de más de 24 horas, no puede considerarse que tal conducción al aeropuerto de destino sea en condiciones comparables a las contratadas, obligando incluso al pasajero a tener que pernoctar una noche en Madrid. Asimismo, la compañía aérea demandada tampoco ha acreditado, pese a la mayor facilidad probatoria, que el día 9 de mayo de 2010, el vuelo ofrecido para viajar entre Madrid y Girona a las 22:15 horas fuera el único vuelo operado por dicha compañía, o que no hubiera sido posible recolocar a sus pasajeros en vuelos operados por otras compañías aéreas, tal como viene siendo práctica habitual o bien, que hubiera ofrecido a los pasajeros la posibilidad de viajar en otros medios de transporte alternativos distintos al aéreo y a su elección, como puede ser el tren o el autobús, opción por la que se decantaron otras compañías aéreas según se desprende del propio recorte de prensa que aporta la demandada.

Por ello, si el pasajero logró llegar a su punto de destino por otro medio alternativo, como fue el tren, 9 horas antes de la opción que le ofrecía la compañía aérea, ésta debe indudablemente sufragar su coste, el cual resulta acreditado documentalmente mediante los docs. 20 y 21 de la demanda.

c) Derecho a compensación o daño moral:

Solicita la parte actora que se condene a la compañía demandada a pagarle la cantidad de 250 euros en concepto de daño moral por la cancelación de su vuelo y

por la falta de asistencia por parte de la compañía aérea tal como prevén los arts. 5 y 7 del Reglamento 261/2004, el art. 19 del Convenio de Montreal, art. 1101 CC y arts.128, 1547 y 148 RDL 1/2007.

Cierto es que el artículo 5 del Reglamento europeo nº 261/2004, en caso de cancelación o retraso, concede al pasajero el derecho obtener, como mínimo, una compensación económica en los términos del art. 7 la cual variará en función del carácter intracomunitario o no intracomunitario del vuelo y la distancia del mismo, con posibilidad de reducirse en un 50% bajo ciertas condiciones. Ahora bien, el propio reglamento establece en su art. 5.3, la exoneración del transportista al pago de tal compensación si prueba que la cancelación se debió a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables. Asimismo, el considerando 14 alude, a título de ejemplo, a 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. En este mismo sentido, sentencia de la sección 15ª de la AP de Barcelona, de 8 de septiembre de 2009.

De los docs. 1, 2 y 5 de la contestación a la demanda, se desprende, siendo además un hecho público y notorio, que desde el mes de marzo de 2010, el espacio aéreo europeo se vio afectado en varias ocasiones como consecuencia de la nube de cenizas procedentes de un volcán en erupción en Islandia que obligó al cierre de aeropuertos en varias ocasiones con la consiguiente cancelación de miles de vuelos por razones de seguridad. Uno de esos días, tal como se observa en el recorte de prensa del domingo día 9 de mayo de 2010 así como de la fotografía correspondiente a la evolución de la nube volcánica prevista para el día anterior, no hay duda alguna de que el aeropuerto de Girona se vio afectado por dicha nube, cerrándose a primeras horas de la tarde el aeropuerto y no acordando su reapertura hasta las 22:00 horas de la noche.

Por tanto, si el vuelo Alghero- Girona estaba previsto para las 17:55 horas, es innegable que su cancelación obedeció a motivos de seguridad y por ende, a causas de fuerza mayor, ajenas a la voluntad del transportista y totalmente inevitables quedando exonerada de pagar compensación alguna.

Respecto al argumento de la parte actora de que la compañía RYANAIR le envió un mail a primera hora de la mañana cuando el espacio aéreo de Girona no se cerró hasta el media día lo que, a su parecer, acredita que la cancelación del vuelo fue indebida, no debe ser estimada pues del informe emitido por el director de operaciones de vuelo de RYANAIR, de fecha 10 de noviembre de 2010, se constata que ya el día anterior (7 de mayo) la compañía aérea sabía, tras consultar las cartas de navegación aéreas de la Unidad Central de Gestión de Afluencia (CFMU) y del Centro de Aviso de Cenizas Volcánicas (VAAC) así como en la página web de Eurocontrol, que el espacio aéreo español se vería afectado al día siguiente. Por ello, aun cuando el aeropuerto de Girona no se cerró oficialmente hasta el medio día del 8 de mayo de 2010, la compañía únicamente

se limitó a informar a sus pasajeros, lo más rápidamente posible, sobre la cancelación inevitable de su vuelo, sin que ello haga sospechar que tal cancelación obedeció a otros motivos no justificados. Es más, en el recorte de prensa del día 9 de mayo, se señala que la nube de ceniza volcánica entró en el espacio aéreo español a las dos de la madrugada de la noche del 7 al 8 de mayo, lo que confirma la versión ofrecida por la compañía aérea.

Respecto al retraso del vuelo alternativo Alghero-Madrid, indicar que la actora únicamente solicita una indemnización por la cancelación del vuelo en su suplico de demanda, por lo que no sería necesario valorar si tal retraso está o no justificado. Si bien, en la medida en que también alega, de forma amplia y abierta, *“como consecuencia de los hechos posteriores a la cancelación del vuelo, que han sido descritos en el cuerpo de este escrito...”* debe analizarse si procede o no la compensación por este motivo a fin de no dejar imprejuizada ninguna acción.

La respuesta a la pregunta debe ser nuevamente en sentido negativo pues tal como se observa del propio recorte de prensa, el aeropuerto de Girona, al igual que el del Prat de Llobregat y Sabadell, no se abrió de nuevo hasta las 22:00 horas del día 8 de mayo, abriéndose el resto de aeropuertos españoles a partir de esa hora y de forma progresiva. Por tanto, es evidente que si el vuelo Alghero-Madrid estaba previsto para las 21:20 horas, no pudo salir por las mismas razones de seguridad y por la inseguridad de que el avión pudiera aterrizar en el aeropuerto de destino.

Cierto es que se trata de un vuelo alternativo ofrecido por la compañía y que ésta en principio, podría saber si se iba a operar o no, si bien, en principio, también estaba previsto que el espacio aéreo español se reabriera a las 20 horas y finalmente lo hizo a las 22 horas y de forma escalonada, siendo una circunstancia totalmente ajena a la voluntad de la compañía aérea demandada, imprevisible e inevitable. Además, siendo miles los vuelos que ese día se vieron, es normal que en el momento de abrirse de nuevo los aeropuertos, los horarios de los vuelos se vieran afectados hasta que recobraran la total normalidad.

Por todo ello, no procede fijar derecho de compensación alguna a favor del pasajero al obedecer tanto la cancelación del vuelo Alghero- Girona como el retraso del vuelo Alghero- Madrid, a causas de fuerza mayor, quedando exonerada la compañía aérea del pago de cualquier indemnización por este concepto.

Por último, en cuanto a si procede conceder dicha indemnización en concepto de daño moral, tampoco ha lugar a su estimación al no haber acreditado la parte actora que tal cancelación o retraso de su vuelo le haya producido un perjuicio económico y moral, una zozobra, angustia o malestar de tal entidad que vaya más allá de que la que es propia para este tipo de situaciones.

Asimismo, tampoco acredita la necesidad de estar ese domingo día 9 de mayo en Barcelona, máxime cuando no era laborable, ni que su no presencia en Barcelona por la mañana le hubiera supuesto un perjuicio irreparable.

Cierto es que la compañía aérea no le ofreció derecho asistencial alguno y por ello, debe ser condenada a la restitución de tales conceptos, ahora bien, no por ello se puede justificar, sin más y sobre esta base, el derecho del pasajero a ser indemnizado por daño moral.

Así, dispone la STS de 31 de mayo de 2000, proyectando la doctrina fijada en otras sentencias anteriores, sobre la aflicción producida por un retraso de un transporte aéreo, la cual advierte que *"no pueden derivarse los daños morales de las situaciones de mera molestia, aburrimiento, enojo o enfado que suelen originarse como consecuencia de un retraso en un vuelo"*. Asimismo, señala que únicamente puedan ser indemnizables como daño moral *"aquellas situaciones en que se produce una aflicción o perturbación de alguna entidad, (sin perjuicio de que la mayor o menor gravedad influya en la traducción económica), como consecuencia de las horas de tensión, incomodidad y molestia producidas por una demora importante de un vuelo, que carece de justificación alguna"*.

Por lo expuesto, procede la estimación parcial de la demanda y la condena a la compañía aérea demandada a abonar al actor la cantidad de 285.55 euros.

#### **CUARTO. Intereses**

Habiendo reclamado la parte actora los intereses del art. 1108 CC, procede su condena a la parte demandada, calculados, en defecto de pacto, al tipo del interés legal del dinero a devengar desde la fecha de la interposición de la demanda hasta la fecha de esta sentencia, momento a partir del cual y hasta el abono íntegro de la deuda, se incrementará en dos puntos conforme a lo previsto en el art. 576 LEC.

#### **QUINTO. Costas**

De conformidad con lo dispuesto en el art. 394.2 LEC, no procede condenar a ninguna de las partes al pago de las costas devengadas habiendo sido estimadas parcialmente las pretensiones de la demanda. No procede fijar el principio de vencimiento objetivo alegado por la actora al haber un precepto específico que regula este tipo de situaciones, por ser la condena casi el 50% menos de lo que se pide en la demanda y por no necesitar, conforme a la ley, la asistencia de profesionales para entablar este tipo de acciones.

Vistos los preceptos indicados y demás de general y pertinente aplicación,

## **FALLO**

Que debo estimar y estimo parcialmente la demanda interpuesta por Don DAN MIRÓ GARCÍA contra la compañía aérea RYANAIR a quien condeno a abonar al actor la cantidad de **285,55 euros**, más un interés moratorio calculado al tipo del interés legal del dinero a devengar desde la fecha de interposición de la demanda, que se incrementará en dos puntos a partir de la fecha de la sentencia y hasta el abono íntegro de la deuda, sin expresa condena en costas.

Declaro abusiva y por tanto nula, la cláusula contractual consistente en la obligación que la compañía aérea RYANAIR impone al pasajero, de ser éste quien lleve impresa la tarjeta de embarque para poder viajar so pena de sufrir una penalización de 40 euros.

Notifíquese la presente resolución a las partes haciéndoles saber que la misma no es firme y el modo de su impugnación.

**MODO DE IMPUGNACIÓN:** Contra esta sentencia cabe recurso de APELACIÓN ante la Audiencia Provincial de Barcelona tal como dispone el artículo 455 LEC. El recurso se preparará por medio de escrito presentado en este Juzgado en el plazo de CINCO DÍAS hábiles contados desde el día siguiente de la notificación, limitado a citar la resolución apelada, manifestando la voluntad de recurrir, con expresión de los pronunciamientos que se impugnan.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en la DA 15ª de la LOPJ, en su redacción dada por la LO 1/2009, de 3 de noviembre, se indica a las partes que, salvo que tengan reconocido el derecho al beneficio de justicia gratuita (art. 6.5 Ley 1/06, de 10 de enero, y punto 7º de la instrucción 8/2009, de la secretaría de Estado de Justicia), **será requisito indispensable para la admisión a trámite de la preparación del recurso de apelación la constitución de un depósito previo de 50 EUROS en la Cuenta de Consignaciones y depósitos de este Juzgado** abierta en BANESTO mediante ingreso o transferencia bancaria.

Así por esta mi sentencia, definitivamente juzgado en primera instancia, la pronuncio, mando y firmo.

**PUBLICACIÓN:** la anterior sentencia ha sido leída y publicada por la Sra. Juez que la suscribe, estando celebrando audiencia pública en el día de su fecha, en su sala de despacho, doy fe.