



BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ063993

JUZGADO DE LO MERCANTIL N.º 1 DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Sentencia 105/2019, de 22 de abril de 2019

Rec. n.º 605/2018

SUMARIO:

Contrato de transporte. Transporte aéreo. Cancelación de vuelos. Huelgas. Exoneración de responsabilidad del transportista por fuerza mayor. Estimada la demanda de una empresa tramitadora de quejas contra las aerolíneas, y reconocido el derecho a que la compañía abone 1.600 euros a cuatro pasajeros canarios que sufrieron la cancelación de sus vuelos durante la última huelga salvaje de tripulación de cabina que contrataron los servicios de la firma especializada en reclamaciones, ante las dificultades que supone pleitear como consumidor de a pie contra una multinacional con sede en distintos países y legislación de aplicación controvertida. El tribunal rechaza la falta de legitimación activa de la demandante, alegada por la compañía -es decir, su supuesta incapacidad legal para pleitear en nombre de los afectados- y declara «nula e ineficaz» la condición general establecida de «prohibición de cesión de los derechos económicos nacidos de las incidencias que general derechos a compensación en favor de los consumidores, así como de incumplimientos contractuales susceptibles de generar indemnizaciones». Considera nula, ineficaz, contraria a la buena fe y determinante de un manifiesto desequilibrio, al obligar a un consumidor medio a litigar o reclamar en países, idiomas, sistemas legales y judiciales desconocidos y lejanos a su lugar de residencia ya que estamos ante una cesión de transmisión de la titularidad del crédito, pero no la cesión o transmisión del contrato y de la posición que el pasajero tenía, se trata únicamente de la cesión de los derechos con fines de reclamar.

Por último, la compañía aérea intentó que la demanda fuera desestimada alegando que la huelga de personal de tripulación de cabina debía de ser considerada como una de las circunstancias «extraordinarias» que el reglamento considera como causa de exención de responsabilidades indemnizatorias, recordando que ya el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) estableció que una huelga no puede calificarse como «circunstancia extraordinaria» a efectos de ser considerada causa de exoneración de la obligación de indemnizar, que solo quedaría exonerado 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 y en este caso, un paro convocado por los sindicatos tras un largo periodo de negociaciones no puede considerarse ajeno al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea. La cuantía del pleito hace que el fallo no sea susceptible de recurso de apelación. La sentencia es, por tanto, firme [Vid, SJM de Barcelona, de 23 de julio de 2015, núm. 105/2015 (NCJ060375), en sentido contrario].

PRECEPTOS:

Ley 1/2000 (LEC), arts. 10 y 217.3.

Convenio de Montreal de 1999 (Unificación de reglas para el Transporte Aéreo Internacional), art. 29.

Reglamento (CE) 261/2004 (Compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 2, 5.3, 7 y 9.

PONENTE:

Don Juan Avello Formoso.

Magistrados:

Don JUAN AVELLO FORMOSO

JUZGADO DE LO MERCANTIL N.º 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: 0000605/2018 NIG: 3501647120180001287

Materia: Sin especificar

Resolución: Sentencia 000105/2019 IUP: LM2018013304

Demandante: Reclama Travel S.L.; Abogado: Luis Ernesto Duijn De La Villa; Procurador: Monica Padron Franquiz

Demandado: Ryanair Dac Oficina De Representación En España

Abogado: Jaime Fernández Cortés; Procurador: Elisa Colina Naranjo

SENTENCIA

En Las Palmas de Gran Canaria, a 22 de abril de 2019.

Vistos por el/la Ilmo/a. Sr./a. D./Dña. JUAN AVELLO FORMOSO, Magistrado Juez de Juzgado de lo Mercantil Nº 1 de Las Palmas de Gran Canaria los presentes autos de Juicio verbal (250.2), nº 0000605/2018 seguido entre partes, de una como demandante D./Dña. RECLAMA TRAVEL S.L., dirigido por el Letrado D./Dña. LUIS ERNESTO DUIJN DE LA VILLA y representado por el Procurador D./Dña. MONICA PADRON FRANQUIZ y de otra, como demandada D./Dña. RYANAIR DAC OFICINA DE REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Por el Procurador D./Dña. MONICA PADRON FRANQUIZ, en la representación que tiene acreditada se interpuso demanda de Juicio verbal (250.2) en la que después de exponer los hechos y fundamentos jurídicos que aquí se dan por reproducidos, terminaba suplicando se dictase en su día Sentencia por la que se estimara la demanda, condenando a la demandada al pago de la cantidad de 1.600 euros más los intereses, gastos y costas.

Segundo.

Admitida a trámite la demanda se emplazo a la demandada con el resultado obrante en autos, declarando los autos vistos para sentencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Pretensiones de las partes.

1. La entidad actora, ejercita la acción en virtud de la cesión de crédito que a su favor otorgaron las personas que constan en la demanda , como consta en el documento n.º 4 de la demanda. En concreto se alega la cancelación del vuelo contratado con la demandada, aportando igualmente las tarjetas de embarque del vuelo FR2031. Por todo ello entiende que tiene derecho a exigir la compensación de 400 € por pasajero que a tal efecto prevé el reglamento 261/2004, reclamando el total de 1.600 euros.

2. Frente a ello la entidad demandada se opone a dicha pretensión esgrimiendo la falta de legitimación de la actora al entender que los derechos indemnizatorios de los pasajeros en base al reglamento citado tiene el carácter de intransferible, alegando y argumentando el carácter intransferible de tales derechos en base a la ley de



navegación aérea, la normativa de protección de consumidores tanto española como comunitaria y por ultimo en base a los términos y condiciones generales de la demandada. Se opone igualmente la parte demandada alegando que la cancelación del vuelo contratado fue consecuencia de la huelga del 25 y 26 de julio de 2018 de personal de tripulación de cabina, lo que según la parte demandada debe considerarse como circunstancia excepcional e imprevista.

Segundo. La excepción de Falta de legitimación activa de la mercantil demandante.

3. Planteados de tal modo los términos del debate, lo primero que debe analizarse es la cuestión relativa a la falta de legitimación activa de la mercantil actora, lo que implica analizar la posibilidad de la cesión de créditos nacidos a favor del pasajero consecuencia de retraso, cancelación o denegación de embarque. Debe considerarse oportuno comenzar por el final respecto las alegaciones efectuadas por la parte demandada, al entender que es precisamente esta cláusula incluida en las condiciones generales del contrato, lo que a juicio de este Tribunal debe y puede justificar la pertinencia de cesión de de créditos.

4. De esta manera, la condición general establecida por la compañía aérea demandada de prohibición de cesión de los derechos económicos nacidos de las incidencias que generan derechos a compensación en favor de los consumidores, así como de incumplimientos contractuales, susceptibles de generar indemnizaciones debe tenerse por nula, ineficaz, contraria a la buena fe y determinante de un manifiesto desequilibrio, al obligar a un "consumidor medio" a litigar o reclamar en países, idiomas, sistemas legales y judiciales, desconocidos y lejanos a su lugar de residencia, asumiendo a su vez los importantes costes que ello provoca; máxime teniendo en cuenta la nueva doctrina jurisprudencial en la que el TJUE resuelve que no se puede aplicar la regla de competencia especial en favor de los consumidores, ya que el Reglamento dispone que únicamente se aplica a los contratos de transporte en el caso de los que ofrecen una combinación de viaje y alojamiento por un precio global.

5. Debe estimarse tal cláusula nula e ineficaz, teniendo en cuenta que la nulidad de una cláusula contractual puede -y debe- ser apreciada de oficio por los tribunales nacionales de conformidad con consolidada doctrina del T.J.U.E. [-por todas sentencias del TJUE de 9-11- 2010 y de 14-6-2012-]. En todo caso, se trata de una cláusula desproporcionada y contraria a las exigencias de la buena fe, en la idea de que busca o persigue imposibilitar el ejercicio de la acción de reclamación en una serie de supuestos en los cuales, a pesar como el presente, de que se trata de una responsabilidad objetiva, por circunstancias personales u tras concurrente el propio pasajero y titular de la misma opta por ceder tal derecho. En consecuencia, tratándose de una cláusula abusiva, simplemente no se aplica en el presente procedimiento.

Tercero. La cesión del credito de los viajeros.

6. En segundo lugar, en relación a los motivos de oposición expuestos por la parte demandada en relación a que los derechos indemnizatorios de los pasajeros en base al reglamento europeo tienen el carácter de intransferible, alegando igualmente el carácter intransferible de tales derechos en base a la ley de navegación aérea. Tales alegaciones deben ser desestimadas, analizando el contrato suscrito entre los pasajeros y la mercantil actora aportado como documento n.º 4 de la demanda, estamos ante una cesión con transmisión de la titularidad del crédito, pero no la cesión o transmisión del contrato y de la posición que el pasajero tenía, se trata únicamente de la cesión de derechos a los fines de reclamar, y gestionar judicial y extrajudicialmente la eventual compensación por incidencias en el vuelo; causa negocian lícita y admitida en Derecho que atribuye al cesionario frente a terceros deudores del cedente la titularidad para reclamar como si fuera aquél quien lo hace. En todo caso, la discusión resulta estéril, ya que el mismo contrato establece al mismo tiempo que en caso de no considerar válida la cesión, el contrato sería un poder de representación otorgado por los pasajeros en favor de la mercantil.

7. Debe ponerse en valor tal causa negocial en cuanto ello facilita al consumidor/pasajero la reclamación frente a compañías de distintos países, sujetas a distintas regulaciones y a diversos cauces extra-judiciales y judiciales a realizar en el idioma de cada compañía, con importantes costes personales, temporales y materiales que son asumidos por el cesionario a su riesgo empresarial [-de ser desestimada-] y a cambio de una remuneración fijada por porcentaje [-de ser estimada-]; todo lo cual resulta puesto a disposición del pasajero por las distintas compañías de reclamación que, de modo concurrencial y a nivel mundial, ofertan a los consumidores tales servicios de gestión de cobros. Tal título contractual le atribuye legitimación del art. 10 L.E.Civil . Por otra



parte, se alega el carácter intransferible de los derechos de carácter indemnizatorio en base al Reglamento 261/2004 , sin especificar que concreto artículo del citado reglamento prohíbe de manera expresa tal posibilidad, o bien que prohíba o haga mención especial o alguna al respecto.

8. En último lugar, la STJUE de 17 de febrero de 2016 (TJCE 2016, 30) confirma la tesis expuesta en la presente resolución cuando permite a un tercero diferente del pasajero, demandar a la compañía aérea para resarcirse de los daños ocasionados por un retraso en un vuelo. En concreto en el párrafo 25 de la sentencia se concluye " ha de señalarse que, en virtud del artículo 29 del Convenio de Montreal (RCL 2004, 1224) , relativo a las reclamaciones, en el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el mismo Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el referido Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. " De hecho a lo largo de la sentencia se efectúa un análisis de la normativa aplicable, concluyendo que el legislador internacional en modo alguno condiciona el ejercicio de la acción a ostentar una concreta condición subjetiva, sino a la concurrencia de las circunstancias previstas en la normativa, tales como el retraso, y que el fin de la normativa es la protección de los usuarios del transporte aéreo, sin que ello suponga una equiparación absoluta entre usuario y pasajero, aperturando aquel concepto a otros sujetos que no son transportados. Por todo ello concluye que la responsabilidad del transportista aéreo deriva de la existencia de un contrato de transporte con independencia de que quien reclame es o no el propio pasajero.

Cuarto. *Circunstancia extraordinaria de huelga de personal de tripulación de cabina, alegada por la demandada.*

9. La demandada manifiesta que la cancelación obedeció a la huelga de personal de tripulación de cabina, y que por tanto está exenta de responsabilidad con arreglo al 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.

10. 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 D.M. 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.

11. 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.

12. A parte 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".



13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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.

17. Por último, debe mencionarse la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de mayo de 2017 ("M.P." C-315/2015, EU:C: 2015:414), que en cuanto a las medidas razonables establece lo siguiente: (...), 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, E. y R., C-294/10 , EU:C:2011:303 , apartado 25 y jurisprudencia citada).

18. 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.

19. Por tanto, primero habrá de determinarse si estamos o no ante una circunstancia extraordinaria. Sólo lo estaremos cuando concurran 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.

Quinto. Aplicación al caso concreto y valoración de la prueba practicada.

20. La mercantil demandada entiende que el evento que nos ocupa no resulta inherente al ejercicio normal de las actividades de sus actividades y que excede de la esfera de control de la compañía. Afirma que 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.

21. 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 un largo periodo de negociaciones no puede considerarse ajeno al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea.

22. En el caso TUIfl y 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.

23. En este caso el origen de la huelga consiste en la reivindicación de los tripulantes de cabina de pasajeros de Ryanair, que venían 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.

24. En el caso que nos ocupa, la prueba propuesta por la demandada consiste en documentos elaborados por la propia demandada, sin que acrediten nada en relación al concreto vuelo cancelado y por el que se reclama; no se aporta un listado de vuelos afectados, para poder analizar que unos vuelos figuran cancelados, otros en retraso y otros en tiempo, lo cual no pueda analizarse si la referida huelga supuso una cancelación masiva; tampoco aporta prueba alguna de la imposibilidad de trayectos alternativos; se aportan numerosos sentencias, de las cuales algunas estiman parcialmente las pretensiones de la parte actora, considerando que la referida huelga no puede considerarse como "circunstancias extraordinarias", o en todo caso no consta debidamente acreditado. Como dice la indicada sentencia "...No son los demandantes quienes tienen que probar que la línea aérea disponía de un plan alternativo de vuelo sino que es la demandada sobre quien pesa la carga de la acreditación de que no tenía ninguna otra alternativa viable." Expuesto lo anterior, la carga de la prueba de las circunstancias extraordinarias pesa sobre la compañía aérea y la existencia de dudas sobre tal hecho se produjo hace que no pueda ser tenida en cuenta, debe estimarse íntegramente la demanda.

25. Por lo expuesto, no podemos considerar que la huelga de personal de tripulación de cabina de Ryanair sea una circunstancia extraordinaria subsumible en el artículo 5.3 del Reglamento UE 261/2004 .

Sexto. Costas.

26. De conformidad con el artículo 394.1 de la L.E.C . al estimarse las pretensiones de la parte demandante, procede imponer las costas a la parte demandada; ahora bien, es preciso tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 32.5 de la LEC en el que se establece que cuando la intervención de abogado y procurador no sea preceptiva, como en el presente caso, atendiendo a la cuantía del procedimiento, de la eventual condena en costas se excluirán los derechos y honorarios devengados por los mismos.

FALLO

Estimando la demanda interpuesta por el Procurador D./Dña. MONICA PADRON FRANQUIZ, en nombre y representación de D./Dña. RECLAMA TRAVEL S.L., frente a D./Dña. RYANAIR DAC OFICINA DE REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA, condeno a dicho demandado a que satisfaga a la actora la suma de 1.600 euros, más los intereses, gastos y costas del procedimiento.

Contra esta resolución no cabe recurso .

Notifíquese esta sentencia al demandado personalmente, en la forma prevista en el art. 161 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , salvo si se hallare en paradero desconocido, en cuyo caso la notificación se hará por medio de edicto, que se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma.

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

EL/LA Magistrado Juez

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.