

JUZGADO MERCANTIL Nº 8

BARCELONA

Asunto: J.V. 736/2011 E

SENTENCIA

En Barcelona, a veintitrés de mayo de dos mil doce.

Vistos por Marta Cervera Martínez, Magistrada-Juez del Juzgado Mercantil nº 8 de Barcelona, los presentes autos de juicio ordinario seguido con el número 736/2011 entre:

Demandante.- La ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (en adelante OCU); representada por el Procurador de los Tribunales D. Francisco Pascual Pascual y asistido por el Abogado Sr. Eurgenio Ribón.

EL MINISTERIO FISCAL

Demandado.- La entidad VUELING AIRLINES S.A. representada por el Procurador de los Tribunales D. Francisco Lucas Rubio y asistido por el Abogado Sr. Jorge Fillat.

Causa.- Acción de cesación. Condiciones generales de la contratación.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- El día 4 de octubre de 2011 fue turnada en este juzgado demanda de juicio verbal en ejercicio de la acción de cesación para la defensa de los intereses colectivos de los consumidores y usuarios instada por el Procurador de los Tribunales D. Francisco Pascual Pascual, en nombre y representación de la OCU; en su escrito inicial, tras alegar los hechos y fundamentos que a sus intereses correspondieron, solicitaba que se dictara sentencia con los siguientes pronunciamientos:

1. Declaración del carácter abusivo, y en consecuencia la nulidad, de las estipulaciones identificadas en el cuerpo de este escrito como G1 (Del artículo 4.2 Precios. Impuestos y tasas); G2 (Del artículo 4.4. Precios. Circunstancias excepcionales); G3 (Del artículo 7.2.1. Horarios y enlaces, retrasos, desvíos, sustitución, cancelación de vuelos y Pasajeros no admitidos a embarque. Indemnizaciones por cancelación o sobreventa de Billetes o Billetes de conexión); G4 (De los artículos 8.2. Equipaje. Restricciones en el equipaje y 8.3. Equipaje. Derecho del Transportista a rechazar el equipaje); G5 (Del artículo 8.4. Equipaje. Derecho del transportista a inspeccionar el

equipaje); G6 (Del artículo 10.2. Derecho del Transportista a denegar el transporte a los pasajeros y restricciones al transporte. Restricciones al transporte); G7 (Del artículo 15. Servicios adicionales propios y ajenos); G8 (De las de denominadas “condiciones de la compañía” aplicadas a personas con discapacidades físicas); G9 (De las de denominadas “condiciones de la compañía” aplicadas a equipajes) de las condiciones generales de transporte la compañía demandada VUELING AIRLINES, SA, teniéndose por no puestas, conforme a los razonamientos expuestos.

2. Orden de cesación en el empleo y difusión de las condiciones generales de la contratación declaradas nulas, debiendo eliminar la entidad demandada de sus condiciones generales las estipulaciones reputadas nulas u otras análogas con idéntico efecto, así como abstenerse de utilizarlas en lo sucesivo.

3. Publicación, a costa de la demandada, total o parcial de la sentencia dictada en el Boletín Oficial del Registro Mercantil y en uno de los periódicos de mayor circulación de la provincia –a criterio del juzgador conforme a lo dispuesto en el art. 221.2 LEC y art. 21 LCGC.

4. Libramiento de mandamiento al titular del Registro de Condiciones Generales de la Contratación para la inscripción de la sentencia en el mismo, según lo previsto por el artículo 22 LCGC.

5. Condena en costas a la entidad demandada.

Segundo.- La demanda fue admitida a trámite por decreto de 6 de octubre de 2011 convocando a las partes a una vista que finalmente se celebró el 11 de enero de 2012.

Tercero.- Las partes asistieron a la vista el día señalado y la demandada contestó en el acto oponiéndose a las pretensiones de adverso, una vez propuesta y admitida la prueba, que fue documental, y oídas las conclusiones quedaron los autos sobre la mesa de SS^a para resolver.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- Pretensiones de las partes.-

La OCU, asociación de consumidores y usuarios de ámbito nacional, inscrita en el Registro de Asociaciones de Consumidores y Usuarios del Instituto Nacional del Consumo y perteneciente al Consejo de Consumidores y Usuarios, ejercita en su demanda la acción de cesación en defensa de los intereses colectivos de los consumidores y usuarios en materia de condiciones generales de la contratación (art. 12 y 16.3 de la Ley 7/1998, de 13 de abril de 1998 en relación con el Texto Refundido de la LGDCU operado por el RDL 1/2007 –TRLGDCU-) por considerar que las condiciones generales contenidas en el contrato presentado a los consumidores y usuarios cuando contratan con la demandada son abusivas por lo que solicita su nulidad además de la cesación en el empleo y difusión de tales condiciones generales, la publicación de la sentencia y la inscripción en el Registro de Condiciones Generales.

Por su parte la mercantil demandada VUELING AIRLINES S.A., mercantil que desarrolla su actividad en el transporte aéreo de viajeros, se opone a las pretensiones de adverso negando que estemos ante condiciones generales que, en contra de las exigencias de la fe, causen en detrimento del consumidor un desequilibrio importante, en función de los argumentos dados para cada una de las condiciones impugnadas que analizaremos a continuación. Con carácter general la parte demandada alega los siguientes motivos de oposición:

1. Que se trata de cláusulas que las aplican todas las aerolíneas del mundo puesto que al ser con cientos de clientes no pueden negociar individualmente todos los contratos, por lo que reconoce que estamos ante contratos de adhesión.
2. Destaca el art. 82.3 TRLGDCU donde se indica que para valorar el carácter abusivo de las cláusulas hay que tener en cuenta los bienes y servicios de los que se trate en el contrato, dada la especialidad de los servicios de transporte aéreo con los que nos encontramos. Citando a título de ejemplo la SAP de Madrid (nº 630/2010 de 15/10/2010 en la que se declara que si se ofrece una tarifa reducida las condiciones no pueden ser de una tarifa estándar, por lo que debe atenderse a las circunstancias del caso.

Segundo.- Acción de nulidad del artículo 8.1 LCGC.

Tanto a Ley 26/1984 de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, como la Ley 7/1998, de 13 de Abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación (reformada por la Ley 39/2002 de transposición al ordenamiento jurídico español de diversas Directivas comunitarias en materia de protección de los intereses de los consumidores y usuarios y por la Ley 44/2006, de 29 de diciembre, de mejora de la protección de los consumidores y usuarios), desarrollan, por un lado, el art. 51 de la Constitución, que mandata a los poderes públicos para que garanticen la defensa de los consumidores y usuarios, y por otro, las diversas directivas comunitarias que pretenden idéntica finalidad. Ambas leyes han sido reformadas por el Texto Refundido de la LGDCU operado por el RDL 1/2007.

El artículo 1º de la Ley 7/98 define las condiciones generales de la contratación como las cláusulas predispuestas cuya incorporación al contrato sea impuesta por una de las partes, con independencia de la autoría material de las mismas, de su apariencia externa, de su extensión y de cualesquiera otras circunstancias, habiendo sido redactadas con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos. Por tanto esta ley se aplica a los denominados contratos de adhesión y se identifica a las partes del contrato como: predisponente - Es el profesional, persona física o jurídica, que en sus negocios jurídicos con terceros hace uso de cláusulas prerredactadas que han sido elaboradas con la finalidad de ser incluidas en una pluralidad de contratos- y adherente - Puede ser consumidor o no, pudiendo ser también otro profesional que no actúe en el marco de su actividad, puede ser persona física o jurídica-.

El contrato de autos, debe ser considerado de los llamados “de adhesión”, extremo que no discute la parte demandada y que resulta del documento nº 6 de la demanda. Por lo que no cabe duda que resulta de aplicación la LCGC al reunir los requisitos mencionados del art. 1º: predisposición, imposición e incorporación a una pluralidad de contratos.

En materia de condiciones generales de la contratación que tengan el carácter de abusivas, la formulación más pragmática es la que aparece en la Directiva 93/13 CEE que en su art. 2 indica que se entenderá por cláusula abusiva “las cláusulas de un contrato tal como quedan definidas en el art. 3”. El art. 3 indica que “Las cláusulas contractuales que no se hayan negociado individualmente se considerarán abusivas si, pese a las exigencias de la buena fe, causan en detrimento del consumidor, un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes que se derivan del contrato”.

La Ley de Condiciones Generales en la Exposición de Motivos reproduce la definición de cláusula abusiva de la Directiva: “Cláusula abusiva es la que, en contra de las exigencias de la buena fe, causa, en detrimento del consumidor, un desequilibrio importante e injustificado de las obligaciones contractuales y puede tener o no el carácter de condición general, ya que también puede darse en contratos particulares cuando no exista negociación individual de sus cláusulas, esto es, en contratos de adhesión particulares” remitiendo en el art. 8 de la Ley a la definición que de cláusulas abusivas da la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios (art. 82.1 del TRLGDCU) e indicando que serán nulas las condiciones generales que sean abusivas cuando el contrato se haya celebrado con un consumidor.

El mismo concepto de cláusula abusiva se reproduce en el art. 82.1 TRLGDCU donde se añade en su apartado 3º que el carácter abusivo de una cláusula se apreciará teniendo en cuenta la naturaleza de los bienes o servicios objeto del contrato y considerando todas las circunstancias concurrentes en el momento de su celebración, así como todas las demás cláusulas del contrato o de otro del que éste dependa; y su apartado 4º declara en todo caso son abusivas las cláusulas que, conforme a lo dispuesto en los artículos 85 a 90, ambos inclusive:

- a. vinculen el contrato a la voluntad del empresario,
- b. limiten los derechos del consumidor y usuario,
- c. determinen la falta de reciprocidad en el contrato,
- d. impongan al consumidor y usuario garantías desproporcionadas o le impongan indebidamente la carga de la prueba,
- e. resulten desproporcionadas en relación con el perfeccionamiento y ejecución del contrato, o
- f. contravengan las reglas sobre competencia y derecho aplicable.

Por ello dentro de este marco normativo deberemos analizar las cláusulas impugnadas.

Cuarto.- Condiciones generales impugnadas.

La parte actora impugna las siguientes condiciones generales del contrato de transporte acompañado como documento nº 6 de la demanda:

1ª. Del artículo 4.2 Precios. Impuestos y tasas.

Dispone el transportista en el *in fine* de la condición 4.2, bajo el epígrafe "Impuestos y tasas" la siguiente condición:

"4.2. Impuestos y tasas. (...) Las tasas están sujetas a decisiones ajenas al Transportista, por lo que si se redujeran o aumentaran con posterioridad a la realización de la reserva pero antes de volar el Pasajero, éste tendrá el derecho y la obligación –respectivamente- de asumir tales modificaciones, autorizando el Pasajero a VUELING de forma expresa para cargar el incremento o abonar la diferencia en la misma tarjeta a través de la cual se realizó el pago del Billete o Billete de Conexión si éste hubiera sido el medio de pago. VUELING podrá cancelar las reservas de aquéllos Pasajeros que no habiendo pagado con tarjeta de crédito la reserva y habiendo sido notificados del incremento de una tasa no haya procedido al abono de la diferencia antes de volar."

La OCU considera que esta cláusula es abusiva de conformidad con lo establecido en el art. 85.10 TRLGDCU por cuanto priva al consumidor de su derecho a resolver el contrato si el precio final resulta muy superior al inicialmente estipulado, que podrían suceder en los billetes de avión low cost. Además se alega que la posibilidad de cargar de forma inmediata el incremento de precio en la tarjeta indicada por el pasajero al hacer la reserva constituye también una cláusula abusiva en la medida que priva al consumidor de la libertad de selección de medio de pago prohibido por el art. 88.1 TRLGDCU.

La entidad Vueling se opone a la nulidad por considerar que en el caso de un incremento de tasas aeroportuarias la modificación de las mismas no las impone el empresario, sino las autoridades aeroportuarias. El propio artículo 85.10 TRLGDCU, en su segundo párrafo, señala además, que "*Lo establecido en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de la adaptación de precios a un índice, siempre que tales índices sean legales y que en el contrato se describa explícitamente el modo de variación del precio.*" Por tanto, esta estipulación autoriza al transportista el derecho de adaptar los precios según un índice legal. Y en el caso que nos ocupa se trata de un caso similar pues un ente público, AENA, es el que modifica las tasas además de que la modificación del precio por un aumento de las tasas, nunca supone un incremento muy superior al inicialmente estipulado

En la cláusula que se impugna el transportista se reserva la facultad de repercutir, con posterioridad a la reserva y pago por el consumidor del precio del billete, las eventuales subidas de tasas que pudieran acaecer, cuya fijación es ajena al transportista. No solo se establece que es una

obligación y derecho del pasajero asumir tales modificaciones en cuanto al precio final del billete sino que se le cargará de inmediato en la misma tarjeta en la que se le hubiera cargado el precio del billete, si ese hubiera sido el medio de pago y, para el caso de que no lo hubiera sido y no se abone tras notificársele el incremento se procederá a la resolución del contrato. Ciertamente la citada cláusula ocasiona un desequilibrio de los derechos del transportista y del consumidor con claro quebranto de la buena fe, y prohibido claramente en el art. 85.10 TRLGDCU que declara nulas *“Las cláusulas que prevean la estipulación del precio en el momento de la entrega del bien o servicio o las que otorguen al empresario la facultad de aumentar el precio final sobre el convenido, sin que en ambos casos existan razones objetivas y sin reconocer al consumidor y usuario el derecho a resolver el contrato si el precio final resulta muy superior al inicialmente estipulado”*.

Es primordial que los derechos de profesional y consumidor estén en justo equilibrio, por lo que la facultad del primero de incrementar el precio del servicio debe exigir que se especifiquen de manera clara y comprensible los motivos o el modo de variación de los gastos relacionados con el servicio que va a prestarse, y, en su caso, si a los consumidores se les confiere el derecho a rescindir la relación contractual, tal y como se ha pronunciado el TJCEE (sala 1ª) en Sentencia de 26 de abril de 2012 resolviendo una cuestión prejudicial en relación con contratos de duración determinada donde se exigía al consumidor después de la celebración del contrato gastos no acordados inicialmente por las partes.

Por ello en el presente caso la privación al consumidor de la posibilidad de resolver el contrato tras la comunicación del incremento de tasas supone que estemos ante una cláusula abusiva merecedora del reproche de nulidad por aplicación del art. 85.10 TR. No entraría en juego la excepción prevista en el propio artículo donde se excluye la nulidad cuando el incremento venga referido a la aplicación de índice, por cuanto no es este el supuesto de las tasas aeroportuarias, puesto no estamos ante un índice legal ni en el contrato se especifica con claridad la forma de variación del precio, dejando al arbitrio del transportista la repercusión de las tasas, sean del importe que sean, facultándole para cargarlo inmediatamente en la tarjeta del pasajero, sin su consentimiento y sin la facultad de éste de negarse al cargo o de optar por la resolución del contrato si le resulta muy gravosa.

El carácter abusivo de la condición no viene por la posibilidad de que el transportista incremente el precio del billete por la repercusión de una nueva tasa –que como alega la parte demanda esta facultad está prevista en sede de viajes combinados en el artículo 157 del Texto Refundido y está impuesta por tercero- sino que deviene abusiva la citada cláusula por la imposibilidad del consumidor de desvincularse del contrato si el importe que se le incrementa le resulta inasumible o desproporcionado, sobretodo ante la falta de concreción de la suma que puede representar. Mantiene la entidad demandada que no excederían de 10 euros lo que puede suponer un 30% o 40% del precio del billete en los de bajo coste, por lo que en determinadas reservas el

importe a incrementar alteraría sustancialmente el precio del billete por lo que debería permitirse resolver el contrato al ser un cambio sustancial de las condiciones inicialmente pactadas. Por ello debemos considerar que la cláusula impugnada es abusiva ex art. 85.10 TRLGCU debiendo declarar su nulidad.

Pero además la imposibilidad de escoger en el nuevo cargo el medio de pago supone una limitación de la libertad de escoger la forma de pago que debe garantizarse al consumidor, independientemente del medio utilizado en el pago del billete, por lo que merecerá la misma sanción por aplicación del art. 88.1 TRLGCU.

2ª. Del artículo 4.4. Precios. Circunstancias excepcionales.

“4.4. Circunstancias excepcionales: Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados relativos a la no devolución del precio y el coste por cambio de vuelos, VUELING aplica un régimen especial en los siguientes supuestos:

- A) *INTERVENCIÓN QUIRÚRGICA: En el caso de que el Pasajero, su cónyuge, hijo, padre o madre hayan de sufrir una intervención quirúrgica obligatoria en la fecha del vuelo, se podrá solicitar gratuitamente un cambio de fecha del mismo, pero en ningún caso podrá solicitar la devolución del importe del Billete. No obstante lo anterior, en caso de que hubiese una diferencia de tarifa en la nueva asignación de vuelos con respecto a la original se deberá abonar. Se establece un periodo máximo de 6 meses desde la fecha de compra del Billete para realizar los nuevos trayectos asignados. Es decir, se tendrá que volar antes de que transcurran 6 meses desde la fecha de compra del Billete o Billete de Conexión.*
- B) *DEFUNCIÓN: En caso de defunción del Pasajero, sus familiares pueden solicitar el reembolso del Billete. En el supuesto de que la persona fallecida no fuese el Pasajero, sino el cónyuge, padre, madre o hijo del Pasajero se podrá solicitar el cambio de fechas sin coste adicional, salvo la diferencia de tarifas en su caso. Se establece un periodo máximo de 6 meses desde la fecha de compra del Billete para realizar los nuevos trayectos asignados. Es decir, se tendrá que volar antes de que transcurran 6 meses desde la fecha de compra del Billete o Billete de Conexión.*
- C) *DISPOSICIONES COMUNES: Para acreditar la intervención o el fallecimiento, SOLAMENTE SE ACEPTARAN CERTIFICADOS médicos o de defunción, respectivamente, que se deberán presentar en el plazo de 7 días hábiles, a contar desde el mismo día en el que se produce la contingencia. No se tendrán en consideración las peticiones recibidas fuera de plazo, salvo fuerza mayor. En todo caso, se deberá haber*

avisado a VUELING telefónicamente antes de la salida del vuelo afectado. La aceptación o no de estos documentos quedará siempre supeditada a la valoración de VUELING.

La OCU considera que la cláusula transcrita es abusiva por varios motivos: en primer lugar dada la imposibilidad del usuario de optar por la resolución del contrato, es decir, por la devolución del precio en caso de intervención quirúrgica o fallecimiento lo que contraviene el artículo 86.7 TRLGDCU, en tanto que encierra una renuncia o limitación a los derechos de los usuarios. Pero además se considera que no debe limitarse a esas dos circunstancias tan concretas (fallecimiento o intervención quirúrgica) la posibilidad de resolver el contrato, sino que debería estar presente ante cualquier situación de fuerza mayor al margen de las contempladas. Además se considera restrictivo limitar las personas afectadas por la intervención quirúrgica o por el fallecimiento al cónyuge, hijo, padre o madre, sin mencionar a las uniones de hecho o a otros parientes allegados como hermanos, nietos o abuelos. Finalmente se impugna el breve plazo de siete días para acreditar tales circunstancias excepcionales además de que los certificados médicos o de defunción quedaran a la aceptación del transportista, lo que infringe lo dispuesto en el art. 85.3 TR.

Por su parte Vueling se opone a la pretensión de nulidad puesto que Vueling facilita una alternativa a los pasajeros que, por causas excepcionales, pero imputables a los mismos (no por causas imputables a Vueling) no puedan viajar el día previsto, lo puedan hacer en una fecha posterior. Con la expresión *“intervención quirúrgica obligatoria”* se está refiriendo precisamente a intervenciones graves y urgentes no prevista al tiempo de adquirir el billete. Se afirma que si el pasajero no se encuentra en condiciones de viajar, la compañía devuelve el dinero del billete. Respecto de las uniones de hecho se indica que la compañía admite todas las ventajas antes citadas para ellas. En cuanto al plazo de comunicación mantiene la demandada que los precios de los billetes dependen de la ocupación de la aeronave y la antelación con que se adquieren, lo que obliga a que los plazos se acorten ya que en el caso de devolver el importe del billete, la aerolínea se ve privada de una venta y dependiendo de la antelación con la fecha del vuelo, puede ser que el billete que queda vacante no pueda ser vendido, con el perjuicio económico tanto para la compañía como para los pasajeros, y que es lógico y razonable que exija la acreditación documental de tales circunstancias y se reserve la facultad de valorar la autenticidad de tales documentos

En la condición que nos ocupa debemos compartir la tesis de la parte actora en dos consideración y divergir en otras:

- La falta de equiparación de la pareja de hecho estable con el cónyuge supone sin duda, en la situación social en la que nos encontramos, una merma clara de derechos para la primera (ex art. 14 CE), por lo que estamos ante un claro desequilibrio de los derechos derivados del contrato para el consumidor pareja de hecho, por lo que procede la nulidad en aplicación del art. 86.7 TR que considera abusiva la imposición de cualquier limitación de los derechos del consumidor.

- La posibilidad de solicitar la devolución del precio del billete si concurre un supuesto de intervención quirúrgica obligatoria o defunción de un pariente del pasajero. Todo contratante debe tener la facultad de liberarse del contrato en los casos de fuerza mayor (que se caracteriza por la inevitabilidad, STS 13/07/1999), que en la presente condición se especifica en la intervención quirúrgica grave y urgente y en el fallecimiento de un familiar de los indicados, por lo que tales circunstancias excepcionales no pueden obligar a mantener el contrato para realizar el vuelo en los seis meses siguientes, puesto que supondría la imposición de una condición excesivamente gravosa y supone una clara limitación de derechos del consumidor y usuario prohibida en el art. 86.7 TR y, especialmente, limitación del derecho de poner fin a los contratos tal y como se prevé en el art. 67.6 TR. Esta posibilidad de poner fin al contrato cuando concurre fuerza mayor (entendida por sucesos que no hubieran podido preverse o que previstos fueran inevitables, art. 1105 CC) está prevista en el art. 160 TRLGDCU para los viajes combinados.

Por ello se considera abusiva y, por ende, nula la cláusula 4.4.a) y b) tanto por no contemplar la posibilidad del pasajero de desvincularse del contrato en los supuestos descritos de fuerza mayor, sin que esté obligado a cambiar el billete y viajar en un plazo de seis meses, y en cuando a la equiparación del cónyuge a la pareja de hecho.

Por otro lado, no se aprecia nulidad por abusiva el apartado c) en cuanto al plazo de de 7 días para poner de manifiesto la circunstancia excepcional, puesto que debiendo interpretar la condición en atención con las circunstancias del caso y el mercado aéreo donde se producen (art. 82.3 TRLGCU) es coherente exigir al consumidor una diligencia mínima de poner en conocimiento del transportista la situación extraordinaria que va a suponer la resolución del contrato, plazo que se utiliza en otras normas por ejemplo para poner de manifiesto el desistimiento por parte del consumidor (art. 44 de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista).

Tampoco se estima abusivo que sea el transportista el que deba analizar los documentos aportados ni que sean oficiales que es lo que garantiza la veracidad de los hechos, no suponiendo en ningún caso que se le atribuya la facultad de interpretar el contrato, sino que debe analizar que el documento aportado es oficial y afecta a las personas mencionadas en la norma. Tampoco podemos considerar nulo la referencia a las personas indicadas y no incluir otros familiares, puesto que se mencionan los parientes directos puesto que extender las circunstancias excepcionales a otros parientes lejanos supondría un claro perjuicio para el transportista que podría llevar a un uso indebido de la cláusula de resolución.

3ª. Del artículo 7.2.1. Horarios y enlaces, retrasos, desvíos, sustitución, cancelación de vuelos y Pasajeros no admitidos a embarque. Indemnizaciones por cancelación o sobreventa de Billetes o Billetes de conexión.

“7.2.1. Indemnizaciones por cancelación o sobreventa de Billetes o Billetes de Conexión: Salvo en los supuestos producidos como consecuencia de condiciones meteorológicas adversas, guerra, actos de terrorismo, caso fortuito, altercados, manifestaciones y cualquier otra cuestión de orden público, problemas técnicos que afecten a la aeronave, retrasos y fallos en el control del tráfico aéreo, incendios, inundaciones, movimientos de tierra, terremotos, desastres naturales, epidemias y otras restricciones provocadas por una declaración de cuarentena, actos derivados de una autoridad competente, huelgas y demás problemas de orden laboral, fallos en los suministros de proveedores o de subcontratistas y cualquier otra circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado, incluso si se hubieran tomado las medidas razonables, los pasajeros tendrán derecho a las siguientes compensaciones en caso de cancelación o sobreventa de Billetes o Billetes de Conexión:

- i. Hasta 250 euros para vuelos de hasta 1.500 Km;*
- ii. Hasta 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 Km y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3.500 Km.*
- iii. Hasta 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en los supuestos anteriores”.*

Por la OCU se considera abusiva esta condición puesto que extiende la exoneración de responsabilidad a supuestos distintos de las circunstancias extraordinarias o de fuerza mayor previstas en el artículo 5.3 del Reglamento 261/04, lo que es contrario al art. 86.1 TRLGDCU. Concretamente se rechaza como pretendida causas hábiles para exonerar de responsabilidad a la compañías aérea las siguientes: *“problemas técnicos que afecten a la aeronave”*; *“huelgas y demás problemas de orden laboral”*; y *“fallos en los suministros de proveedores o de subcontratistas”*.

Por su parte Vueling entiende que las circunstancias mencionadas en la condición general impugnada deben incluirse en el concepto de circunstancias extraordinarias tal y como se prevé en el art. 5.3 del Reglamento nº 261/2.004 y en el art. 1105 CC.

En cuanto a los problemas técnicos debemos destacar la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 22 de diciembre de 2008 (asunto Wallentin-Hermann vs Alitalia) pronunciándose al respecto que el artículo 5.3 del precitado Reglamento 261/204, donde se mencionaba, sobre unos problemas técnicos detectados con ocasión del mantenimiento de las aeronaves o a causa de fallos en dicho mantenimiento, 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 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”*, añadiendo *“que el hecho de que un transportista aéreo haya respetado las normas mínimas de mantenimiento de una aeronave no basta por sí solo para acreditar que dicho transportista adoptó*

«todas las medidas razonables» con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento núm. 261/2004 y para exonerar, por tanto, a dicho transportista de la obligación de indemnizar que le imponen los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento". Por ello partiendo de esta interpretación debemos excluir de la exoneración de indemnización la concurrencia de problemas técnicos que afecten a la aeronave que exceden del concepto de circunstancias extraordinarias. En el mismo sentido debemos pronunciarnos respecto de los problemas de suministro con proveedores puesto que se trata de una circunstancia inherente a la actividad normal del transportista aéreo, por lo que la cláusula impugnada restringe injustificadamente derechos de los consumidores.

Finalmente en cuanto a "huelgas y demás problemas de orden laboral" debo mencionar la imprecisión y amplitud con que se recoge esta circunstancia. Ciertamente el Reglamento Comunitario exonera totalmente al transportista encargado de efectuar el vuelo del pago de las compensaciones establecidas en el artículo 7 si prueba 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) y 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. Por ello parece lógico que la demandada incluya esta referencia a las huelgas que impidan el normal desarrollo de la actividad, tal y como se pronunciaron los tribunales en la acaecida el 28/07/2006 en el Aeropuerto de Barcelona, así por ejemplo la SAP de Barcelona de 8 de septiembre de 2009 (Rollo nº 503/08-1ª) "Tal hecho lo calificamos como extraordinario como resulta de la afectación a todas las operaciones aeropuerto-aéreas no solamente de la compañía demandada sino de todas las que operaban en el aeropuerto. Se produjo un bloqueo de todas las pistas que motivaron incluso la apertura de diligencias penales y que al faltar un anuncio o convocatoria previa por parte de los trabajadores no pudo ser previsto por IBERIA a fin de adoptar medidas o actuar con una diligencia exigible." Lo que sería discutible es la falta de concreción de la referencia a "demás problemas de orden laboral" que permite a la compañía aérea exonerarse alegando la concurrencia de otros problemas laborales que no encajen en el concepto de circunstancia extraordinaria por lo que en atención a este punto sí que la cláusula debe ser considerada abusiva y nula por limitación de derechos de los consumidores y usuarios ex art. 86 TRLGDCU.

4ª. De los artículos 8.2. Equipaje. Restricciones en el equipaje y 8.3. Equipaje. Derecho del Transportista a rechazar el equipaje.

"8.2. Restricciones en el equipaje. Está prohibido transportar como equipaje:

- i. Artículos u objetos que, a juicio del Transportista o del aeropuerto, no se encuentren debidamente embalados o empaquetados.*

- ii. *Artículos u objetos que, a juicio del Transportista, puedan poner en peligro la aeronave, su tripulación o a otros Pasajeros. En este sentido se consideran como peligrosos aquéllos bienes u objetos definidos como tales por las normas OACI y por las normas IATA.*
- iii. (...)
- iv. *Artículos u objetos que, a juicio del Transportista, no sea adecuado transportar debido a su peso, configuración o tamaño.*
- v. *Artículos u objetos frágiles y/o perecederos, dinero en efectivo o en valores negociables, valores mobiliarios, muestrarios, cámaras, videojuegos, joyas y objetos de valor, piedras y metales preciosos, ordenadores, dispositivos electrónicos, documentos de identidad (pasaporte, DNI, etc.).*
- vi. (...)

“8.3. Derecho del Transportista a rechazar el equipaje. El transportista se reserva el derecho a no transportar cualesquiera objetos o artículos enumerados en el párrafo anterior por razones de seguridad u operativas.”

La OCU considera que esta condición general es abusiva por entender que la citada cláusula deja la vinculación del contrato a la voluntad del empresario prohibida en el artículo 85 TRLGDCU y artículo 85.3 TRLGDCU (facultad de interpretación del contrato); también se cuestiona el contenido objeto de prohibición del transporte previsto en la su apartado v. (*“artículos u objetos frágiles y/o perecederos, dinero en efectivo o en valores negociables, piedras y metales preciosos ordenadores, dispositivos electrónicos, documentos de identidad”*), por considerar que lo que se pretende es exonerarse de responsabilidad prohibido en el artículo 86.2 TRLGDCU constituyendo además una limitación injustificada de los derechos del consumidor y usuario proscrita por el artículo 86.7 TRLGDCU. Finalmente considera que existe falta de claridad y sencillez en la redacción así como la remisión a textos o documentos no facilitados como su accesibilidad y conocimiento previo en lo referido a la consideración como *“peligrosos de aquéllos bienes u objetos definidos como tales por las normas de la OACI y por las normas IATA”*, resultando harto cuestionable la superación del principio de incorporación de este tipo de condiciones a tenor del modo de imposición al usuario, difícilmente compatible con los principios establecidos en los artículos 5 y 7 LCGC. Y por último, la referencia genérica a razones “operativas” para denegación del transporte del equipaje, adolece igualmente de la elemental concreción exigida por el art. 5.5 LCGC y 80.1.a) TRLGDCU.

Por su parte VUELING considera que estos dos artículos están regulando unas simples y básicas medidas de seguridad con respecto a los equipajes, bajo el principio de que lo principal para una compañía aérea es garantizar la seguridad de los pasajeros y del vuelo.

Respecto de la falta de claridad y concreción de la condición impugnada debemos descartarla de plano, por cuando de su redacción se comprende fácilmente los artículos que no podrán transportarse como equipaje. La referencia que podrá ser denegado el transporte “a juicio del transportista” no supone que se le deje a su libre arbitrio el cumplimiento e interpretación del contrato, sino que es la parte contractual que debe analizar y supervisar el equipaje a transportar y podrá denegarlo si concurren algunas de las circunstancias descritas en la norma, de la misma forma que se prevé en otras normas reguladora de transporte, como por ejemplo en el de mercancías.

Tampoco la referencia a las razones “operativas” suponen falta de concreción o claridad o oscuridad ex art. 5 LCGC por cuanto las razones operativa no son mas que las referentes al funcionamiento y seguridad del transporte.

Es el transportista el que deberá responder de los daños ocasionados en el equipaje por lo que deberá asegurarse de que este esta perfectamente embalado. Además debiendo cumplir con normativa internacional en materia de seguridad esta justificado que no permita el transporte de determinados objetos peligrosos, si bien la remisión a la normativa internacional debería ser completada con los productos u objetos que deben entenderse peligrosos y, por lo tanto, prohibida su transporte.

En cuanto al contenido del objeto del transporte debemos recordar el artículo 97 de la Ley Navegación Aérea, que dispone: *“El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos”*. Por ello carece de justificación por motivos de seguridad que se limiten los objetos mencionados en el apartado V, a saber, *“artículos u objetos frágiles y/o perecederos, dinero en efectivo o en valores negociables, piedras y metales preciosos ordenadores, dispositivos electrónicos, documentos de identidad”*. Respecto de los dispositivos electrónicos la parte demandada argumenta, sin una prueba pericial sólida, sobre los problemas que puede ocasionar el litio que en algunos casos contienen los aparatos electrónicos, pero no existe un motivo real para limitar el transporte de los objetos mencionados, máxime cuando las indemnizaciones en caso de perdida estas tasadas por el Reglamento comunitario y si algún pasajero quiere hacer una declaración de especial valor respecto de algún objeto especialmente valiosos deberá hacerlo a su cargo ex artículo 22 del Convenio de Montreal, por lo que los limites establecidos respecto de los objetos citados supone un desequilibrio desproporcionado en detrimento de los derechos de los consumidores que debe suponer la declaración de nulidad del apartado V, por cuanto limita los derechos del consumidor y usuario de forma injustificada prohibido en el art. 86.7 TRLGDCU.

5ª. Del artículo 8.4. Equipaje. Derecho del transportista a inspeccionar el equipaje.

“8.4. Por motivos de seguridad el Transportista o las autoridades podrán en todo momento, desde que el equipaje le sea entregado por el Pasajero, registrar y/o inspeccionar, con los dispositivos técnicos o medios humanos adecuados, todo o parte del equipaje. Mediante la aceptación de estas Condiciones, el Pasajero consiente expresamente y en sus más amplios términos, el registro y/o inspección de su equipaje cuantas veces sea necesario. El Transportista no será responsable de los daños ocasionados al equipaje (como rotura de candados, precintos o embalajes) como consecuencia de las tareas de registro y/o inspección, salvo que exista negligencia por su parte”.

La OCU cuestiona en esta estipulación de una parte la facultad que se atribuye la demandada de registrar el equipaje del pasajero, incluso aunque no se halle presente, cuya observancia solo podría desarrollarse, bien por las fuerzas y cuerpos de seguridad, o por el personal de Seguridad Privada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.1 de la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada y su Reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre. Y, por otra parte cuestiona la exoneración de responsabilidad que se arroga por los daños que pudiere causar por los registros e inspecciones que desarrollare, considerando que debe responder de tales daños ex artículo 17 del Convenio de Montreal, por ello supone de facto una limitación de los derechos del consumidor a quien vienen reconocida legalmente el derecho a ser indemnizado tanto en el caso de los daños producidos a su equipaje.

La entidad Vueling se opone a la solicitud de nulidad puesto que no solo porque la compañía pueda registrar e inspeccionar los equipajes, sino que además está obligada a ello porque tal obligación se la impone la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Debemos desestimar en este caso las pretensiones de la actora puesto que tal y como manifiesta Vueling en su contestación a la demanda la inspección del equipaje por parte del transportista viene impuesta por motivos de seguridad nacional e internacional, y en este sentido cita y aporta como documento nº 10 los capítulos 5.0 y 5.1 del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de difusión restringida, en cuyo capítulo 5.0 se indica lo siguiente: *“La Autoridad competente, el gestor aeroportuario, **la compañía aérea** o el agente de asistencia en tierra asegurarán, según sus responsabilidades, la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.” (...)* **“Todo el equipaje de bodega será objeto de inspección antes de ser embarcado en una aeronave con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.”**

Esta obligación de inspeccionar el equipaje tiene relación con la exoneración de los daños causados para llevar a cabo tal obligación de seguridad nacional, salvo que concurra negligencia por parte del transportista tal y como indica la norma, por lo que no se aprecia ningún tipo de limitación de derechos de los consumidores en tal condición que debe ser mantenida.

6ª. Del artículo 10.2. Derecho del Transportista a denegar el transporte a los pasajeros y restricciones al transporte. Restricciones al transporte.

“Sólo se permitirá un máximo de 6 menores con edades entre 5 y 8 años a bordo”.

La OCU impugna esta condición por considerar que no sólo resulta atentatoria contra la familia, el menor y el derecho a la libre circulación, sino que por su carácter arbitrario limita de modo injustificado los derechos de los consumidores y usuarios (incluso los de los denominados “consumidores más vulnerables”) de modo opuesto a lo establecido en el artículo 86.7 TRLGDCU.

La demanda se opone a las pretensiones de adverso por entender que lo único que establece esta cláusula es una restricción cuantitativa de los menores comprendidos entre estas edades, y que por la misma razón que se obliga en el mismo artículo a los menores de 12 años a ir acompañados de un mayor de 16, se restringe el número total de menores de entre 5-8 años que viajen solos.

Las explicaciones dadas por la demandada aclaran el sentido de la condición que no adolece de nulidad por ser abusiva ya que no limita en contra de las exigencias de la buena fe los derechos de los consumidores, a pesar de que puede adolecer de falta de claridad en su redacción por lo que debe ser completada en el sentido expuesto por Vueling en su contestación a la demandada, es decir, que ninguna limitación existe en los menos que viajan acompañados de mayores de 16 años, y esta limitación esta prevista para los menores que viajan solos ya que por razones de seguridad es coherente que se imponga una limitación en el numero.

7ª. Del artículo 15. Servicios adicionales propios y ajenos.

“En el caso de que el vuelo del Pasajero fuera cancelado o sufriera un retraso, VUELING no responderá en ningún caso de los servicios adicionales que el Pasajero hubiera contratado con terceros, aunque la reserva se hubiera realizado por el Pasajero teniendo en cuenta la llegada puntual de la aeronave de VUELING. En ese caso, el Pasajero, habrá de entenderse para solucionar el problema exclusivamente con la empresa a través de la cual reservó los citados servicios adicionales, quedando VUELING exenta de toda responsabilidad”.

La OCU considera nula la cláusula transcrita por entender que del retraso sufrido por un usuario en un vuelo que le impide llegar a alcanzar el siguiente enlace se genera un perjuicio que puede ser reclamado a la transportista incumplidora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del Convenio de Montreal. Se alega la Sentencia de la Corte Suprema de Alemania de 20 de enero de 1983 en la que se forzó a la compañía Lufthansa a la eliminación de esta condición de su

clausulado a instancias de la acción promovida por la Asociación para la Protección del Consumidor, bajo multa de 500.000 DM o seis meses de prisión para el responsable de la compañía aérea, cada vez que se incumpliera lo dispuesto.

La entidad Vueling considera que el Reglamento establece no sólo los casos en que las compañías aéreas deben responder, sino que incluso fija las cantidades máximas a indemnizar en cada caso por lo que la pretensión de la parte actora sería contraria a derecho al pretender que la demandada responda más allá de los máximos prescritos por la legislación y que su responsabilidad se extienda a supuestos no contemplados por la misma.

Al margen de los supuestos de responsabilidad tasados en el Reglamento Comunitario y derivados del contrato de transporte no existe impedimento legal (y así se ha admitido por la jurisprudencia del TS) en que el un perjudicado pueda reclamar los daños sufridos por negligencia de un tercero en el ámbito de una responsabilidad extracontractual, por lo que lo contenido en la cláusula impugnada que limita este derecho a accionar en tales supuestos es nulo por ser claramente abusivo (artículos 85.3; 85.7 y 85.8 TRLGDCU) no pudiendo la demandada exonerarse de responsabilidad de los daños que pudiera ocasionar a los pasajeros por los contratos suscritos con terceros por el incumplimiento de sus obligaciones o cumplimiento defectuoso.

8ª. De las de denominadas “condiciones de la compañía” aplicadas a personas con discapacidades físicas.

“Personas con discapacidades físicas: La capacidad máxima de personas con discapacidad física en las aeronaves operadas por el Transportista es de dos (2) pasajeros sin acompañante y hasta un máximo del 10% de la capacidad máxima de la aeronave para el caso de personas con discapacidad física con acompañante”.

La OCU impugna esta condición en defensa de los intereses generales de los usuarios con discapacidades físicas por entenderla profundamente injusta, arbitraria, discriminatoria y no ajustada a derecho.

Por su parte Vueling considera que la única limitación que incorpora este apartado es cuantitativa, con respecto al número de personas con discapacidad física que pueden viajar en un mismo vuelo, y que tal limitación es absolutamente legítima porque la única finalidad es la seguridad de la totalidad de pasajeros y del vuelo.

Debemos compartir las manifestaciones vertidas por la demandada en su contestación en cuanto a las limitaciones impuestas no suponen un quebranto en los derechos de los consumidores sino que son limitación impuestas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en materia de

seguridad, así se establece en el web: *“La normativa aeronáutica, por razones de seguridad en caso de evacuaciones y emergencias, limita el número de personas de movilidad reducida que pueden viajar en una aeronave o que, en ciertas condiciones vayan acompañadas. Esta limitación está en función del tamaño de la aeronave y del nivel del servicio que solicite el pasajero.*

El total de los pasajeros minusválidos no acompañados, más los minusválidos acompañados, más los acompañantes que Aviación Civil les exige a estos últimos, no deberán superar el 10 por 100 de la capacidad del avión”.

9ª. De las de denominadas “condiciones de la compañía” aplicadas a equipajes.

“En caso de daños en el equipaje, la compañía no se responsabilizará de: abolladuras, rasguños, manchas, asas y/o ruedas rotas”.

La OCU considera la estipulación transcrita nula por cuanto comporta una inadmisibles exoneración de responsabilidad por daños, limitando el legítimo derecho indemnizatorio del usuario. Contraviene así lo establecido en los artículos 86.2 y 86.7 TRLGDCU.

Por su parte Vueling alega que de retirarse esta cláusula de las condiciones generales del contrato, sería aprovechado por usuarios para reclamar daños inexistentes sin poderse demostrar si se habían producido o no en el transporte.

Teniendo en cuenta las circunstancias que rodean la prestación de servicios de transporte aéreo a miles de pasajeros impiden que en cada caso puedan revisarse las maletas facturadas para comprobar su estado inicial ante eventuales abolladuras, rasguños, manchas, asas y/o ruedas rotas, lo que justifica atendiendo lo dispuesto en el art. 82.3 TRLGDCU que puedan limitarse ciertos derechos justificadamente, lo que supone que la citada cláusula no adolezca de nulidad por abusiva, lo que no impedirá reclamar por destrucción o avería –daños que excedan de simples abolladuras- tal y como se prevén el artículo 116 de la Ley de Navegación Aérea (*“el transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano”*). En este sentido debe incardinarse la SAP de Madrid, Sección 18, de 15 de febrero de 2006 donde los daños ocasionados en el transporte eran quemaduras y la Sala consideró que ello excedía *“del ámbito normal del tratamiento de los equipajes, y por tanto hace suponer que cuando menos existió una culpa grave en los operarios de la compañía aérea sino se ha podido probar que los daños correspondieron a una conducta dolosa”*.

Por ello en el tratamiento normal de los equipajes y las circunstancias que rodean la prestación del servicio nos llevan a no considerar abusiva la citada cláusula por estar justificada la restricción de derechos cuando estamos ante daños de escasa consideración como los descritos en la condición impugnada.

Quinto.- Acciones que se ejercitan.

La actora ejercita la acción de cesación ex art. 12 LCGC por lo que procede estimarla en los términos recogidos en el fundamento jurídico cuarto condenando al demandado a eliminar de sus condiciones generales las que se ha reputado nulas y a abstenerse de utilizarlas en lo sucesivo.

Además procede acordar, a parte del mandamiento previsto en el art. 22 LCGC, la publicación del fallo de la sentencia junto con el texto de la cláusula afectada en el BORM y en uno de los periódicos de mayor circulación de la provincia, que se escoge por su difusión La Vanguardia, de conformidad con el art. 21 LCGC, por entender que es de vital importancia que llegue a conocimiento de los posibles afectados, todo ello a costa del demandado.

Sexto.- Costas.-

Al tratarse una estimación parcial de las pretensiones de la demanda, de conformidad con el art. 394 LEC cada parte hará frente a sus costas y las comunes por mitad.

Vistos los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación

FALLO

ESTIMO parcialmente la demanda interpuesta por el Procurador de los Tribunales D. Francisco Pascual Pascual, en nombre y representación de la OCU y con los siguientes pronunciamientos:

1. **Declaro el carácter abusivo, y en consecuencia la nulidad, de las siguientes condiciones generales:**
 - **artículo 4.2 Precios. Impuestos y tasas: “Las tasas están sujetas a decisiones ajenas al Transportista, por lo que si se redujeran o aumentaran con posterioridad a la realización de la reserva pero antes de volar el Pasajero, éste tendrá el derecho y la obligación –respectivamente- de asumir tales modificaciones, autorizando el Pasajero a VUELING de forma expresa para cargar el incremento o abonar la diferencia en la misma tarjeta a través de la cual se realizó el pago del Billete o Billete de Conexión si éste hubiera sido el medio de pago. VUELING podrá cancelar las reservas de aquéllos Pasajeros que no habiendo pagado con tarjeta de crédito la reserva y habiendo sido notificados del incremento de una tasa no haya procedido al abono de la diferencia antes de volar.”**
 - **artículo 4.4. Precios. Circunstancias excepcionales, apartado A) y B): “Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados relativos a la no devolución del precio y el coste**

por cambio de vuelos, VUELING aplica un régimen especial en los siguientes supuestos: A) **INTERVENCIÓN QUIRÚRGICA:** En el caso de que el Pasajero, su cónyuge, hijo, padre o madre hayan de sufrir una intervención quirúrgica obligatoria en la fecha del vuelo, se podrá solicitar gratuitamente un cambio de fecha del mismo, pero en ningún caso podrá solicitar la devolución del importe del Billete. No obstante lo anterior, en caso de que hubiese una diferencia de tarifa en la nueva asignación de vuelos con respecto a la original se deberá abonar. Se establece un periodo máximo de 6 meses desde la fecha de compra del Billete para realizar los nuevos trayectos asignados. Es decir, se tendrá que volar antes de que transcurran 6 meses desde la fecha de compra del Billete o Billete de Conexión. B) **DEFUNCIÓN:** En caso de defunción del Pasajero, sus familiares pueden solicitar el reembolso del Billete. En el supuesto de que la persona fallecida no fuese el Pasajero, sino el cónyuge, padre, madre o hijo del Pasajero se podrá solicitar el cambio de fechas sin coste adicional, salvo la diferencia de tarifas en su caso. Se establece un periodo máximo de 6 meses desde la fecha de compra del Billete para realizar los nuevos trayectos asignados. Es decir, se tendrá que volar antes de que transcurran 6 meses desde la fecha de compra del Billete o Billete de Conexión”.

- artículo 7.2.1. Horarios y enlaces, retrasos, desvíos, sustitución, cancelación de vuelos y Pasajeros no admitidos a embarque. Indemnizaciones por cancelación o sobreventa de Billetes o Billetes de conexión; debiendo excluir de la cláusula la referencia a los “problemas técnicos que afecten a la aeronave”; “demás problemas de orden laboral” y “fallos en los suministros de proveedores o de subcontratistas”.
- artículos 8.2. Equipaje. Restricciones en el equipaje, apartado V “Artículos u objetos frágiles y/o perecederos, dinero en efectivo o en valores negociables, valores mobiliarios, muestrarios, cámaras, videojuegos, joyas y objetos de valor, piedras y metales preciosos, ordenadores, dispositivos electrónicos, documentos de identidad (pasaporte, DNI, etc.).”
- artículo 15. Servicios adicionales propios y ajenos; “ En el caso de que el vuelo del Pasajero fuera cancelado o sufriera un retraso, VUELING no responderá en ningún caso de los servicios adicionales que el Pasajero hubiera contratado con terceros, aunque la reserva se hubiera realizado por el Pasajero teniendo en cuenta la llegada puntual de la aeronave de VUELING. En ese caso, el Pasajero, habrá de entenderse para solucionar el problema exclusivamente con la empresa a través de la cual reservó los citados servicios adicionales, quedando VUELING exenta de toda responsabilidad”.

2. Ordeno la cesación en el empleo y difusión de las condiciones generales de la contratación declaradas nulas, debiendo eliminar la entidad demandada de sus condiciones

generales las estipulaciones reputadas nulas u otras análogas con idéntico efecto, así como abstenerse de utilizarlas en lo sucesivo.

3. Ordeno la publicación, a costa de la demandada, del fallo de la sentencia junto con el texto de la cláusula afectada en el Boletín Oficial del Registro Mercantil y en uno de los periódicos de mayor circulación de la provincia, en concreto, en La Vanguardia.

4. Acuerdo líbrese mandamiento al titular del Registro de Condiciones Generales de la Contratación para la inscripción de la sentencia en el mismo.

5. Todo ello sin expresa condena en costas.

Contra esta sentencia podrá interponerse recurso de apelación ante la sala de lo Civil de la Audiencia Provincial de Barcelona.

Líbrese testimonio de la presente resolución para su unión a los autos principales y llévase su original al libro de sentencias de este Juzgado.

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

Publicación: Leída y publicada ha sido la anterior resolución por el Juez que la suscribe estando celebrando audiencia en el día de la fecha. Doy fe.