

MERCANTILES DE BARCELONA SOBRE LOS ASUNTOS DE TRASPORTE AÉREO.

Se ha presentado por la mayoría del personal de la Administración de Justicia que sirve en los Juzgados Mercantiles un escrito en el que se pone de manifiesto las dificultades existentes en los Juzgados Mercantiles por el elevadísimo número de expedientes que se registran en materia de Transporte aéreo y la posibilidad de suspender la aplicación del Protocolo de Transporte Aéreo y de tramitación alcanzado con algunas compañías aéreas.

Asimismo los Letrados de la Administración de Justicia han alcanzado en fecha 22 de octubre de 2019 unos acuerdos en los que se refleja que a fecha del informe se encuentran registrados 24.755 asuntos (frente a 2018 que fueron registrados 15.093 y los 3.146 que se registraron en 2017). En dicho documentos se pone de manifiesto la necesidad de solicitar medidas de refuerzo consistentes en la creación de una Unidad de Trabajo, con un mínimo de 12 funcionarios, un LAJ y Magistrados de refuerzo para la tramitación de todos los juicios verbales de transporte aéreo. Además de sugerir cambios legislativos, el documento viene a solicitar la suspensión del Protocolo de Transporte Aéreo.

A la vista de la situación existente en la actualidad en que los 11 Juzgados Mercantiles de Barcelona están asumiendo 24.755 asuntos registrados en 2019, solamente de transporte aéreo, con el mismo número de personal al servicio de la Administración de Justicia que tenían desde su creación y solamente 4 jueces de refuerzo sin relevación de funciones que asumen un máximo de 65 sentencias cada uno de ellos (260 al mes cuando la media mensual es superior a 1.000 sentencias), acordamos lo siguiente:

- 1) Interesar de la Sala de Gobierno, el CGPJ, el Departament de Justicia y el Ministerio de Justicia la creación de, al menos, un Juzgado BIS de refuerzo por cada 4.000 juicios verbales de transporte aéreo.
- 2) En su defecto, interesar la conversión del Servicio Común de Soporte Concursal en Servicio Común de Soporte Mercantil y su refuerzo mediante el nombramiento de, al menos 12 funcionarios nuevos, 5 Jueces, con dedicación exclusiva y un LAJ para la tramitación de los juicios verbales de transporte aéreo.
- 3) Como complemento de esta última medida y en tanto se adopta, se estima conveniente que se proceda a notificar a los Administradores Concursales, respecto de todos los concursos, mediante correo electrónico, con la correspondiente documentación escaneada, sin que sea necesaria la notificación presencial en el Servicio Común.
- 4) En todo caso, interesamos que se proceda a la correspondiente reforma legislativa a fin de que se establezca en este tipo de procedimientos la exigencia de una reclamación extrajudicial previa, dirigida directamente por el perjudicado a las compañías aéreas, como requisito de procedibilidad. Ello entendemos que no compromete la tutela judicial efectiva, dada la fácil posibilidad que tiene el ciudadano perjudicado por un retraso o cancelación de un vuelo

reclamar on line a las compañías aéreas. Al contrario, en muchas ocasiones, la reclamación extrajudicial efectuada de forma directa por el perjudicado hace innecesaria la posterior reclamación judicial.

5) No consideramos adecuado suspender el Protocolo de Transporte Aéreo, sino su modificación.

No consideramos que el “efecto llamada” se haya producido como consecuencia del citado Protocolo. Existe un claro aumento en todos los partidos judiciales de este número de procedimientos atribuible, además de al incremento del tráfico aéreo, a la creación de diversas plataformas on line que facilitan la reclamación, en muchos casos sin reclamación extrajudicial previa y a los pocos días de acaecido el retraso o la cancelación del vuelo.

El Protocolo ha demostrado un cierto éxito pues casi el 60% de los asuntos se cierran mediante Decreto por acuerdo entre las partes o satisfacción extraprocésal, de acuerdo con el Protocolo. Ello elimina el trámite normal de un procedimiento verbal para un buen número de asuntos. Estos resultados, unidos a la sencillez del Protocolo y sus trámites y el ahorro de costes para la Administración de Justicia que supone, no se deben ver comprometidos por las incomodidades que puede suponer.

6) Buena parte de las disfunciones producidas en el marco del Protocolo se producen como consecuencia de que VUELING y RYANAIR en muchas ocasiones hacen una consignación judicial de la cantidad reclamada afirmando la existencia de allanamiento o de satisfacción extrajudicial, sin que el pago se produzca extrajudicialmente.

Consideramos que todas estas situaciones encajan en los puntos 5, apartado II y 6 del Protocolo y se debe dictar el correspondiente Decreto de archivo por satisfacción extraprocésal y hacer pago a la parte demandante de la cantidad consignada.

Asimismo consideramos que sería necesario para el buen funcionamiento del Protocolo y para descargar trabajo de las Oficinas Judiciales que las demandas incluyan, como requisito subsanable, un número de cuenta del pasajero o pasajeros afectados con el fin de que las compañías aéreas puedan hacer el pago directo, antes del Decreto de admisión, sin necesidad de consignación judicial.

En tal sentido, para mayor claridad, consideramos que debe ser modificado el Protocolo, incluyendo en el punto 5 FINALIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO apartado ii. lo siguiente:

De la misma manera se dictará decreto de admisión y archivo por satisfacción extraprocésal en aquellos casos en que se proceda por la compañía aérea a la consignación judicial de la total cantidad reclamada en concepto de principal.

Se recomienda que las demandas incluyan un número de cuenta del pasajero o pasajeros afectados con el fin de que las compañías puedan hacer el pago directo sin necesidad de consignación judicial. Esta mención podrá ser entendida como requisito subsanable de la demanda.

