

PROCURADURIA

LAGO

Ildefonso Lago Pérez y Gonzalo Lago Torelló

Barcelona, Badalona, Cornellà, El Prat de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Boi de Llobregat y Santa Coloma de Gramanet

Expediente 80250.001

Cliente... :
Contrario : EURO AVIATION VERSICHERUNGS AG
Asunto... : APELADOS ACTORES ORDINARIO
Juzgado.. : AUDIENCIA PROVINCIAL SECC.13 BARCELONA

Resumen

Resolución

**SENTEN ; DESESTIMA APELACION SENTENCIA EURO AVIATION, CON
COSTAS**

Saludos Cordiales

**AUDIENCIA PROVINCIAL
DE
BARCELONA**

SECCION Decimotercera
ROLLO Nº
PROCEDIMIENTO ORDINARIO NÚM.
JUZGADO PRIMERA INSTANCIA 9 BARCELONA

SENTENCIA Núm.

Ilmos. Sres.

En la ciudad de Barcelona, a veinte de marzo de dos mil catorce.

VISTOS, en grado de apelación, ante la Sección Decimotercera de esta Audiencia Provincial, los presentes autos de Procedimiento ordinario, número 250/2011 seguidos por el Juzgado Primera Instancia 9 Barcelona, a instancia de [redacted] y [redacted], contra EURO AVIATION VERSICHERUNGS AG, los cuales penden ante esta Superioridad en virtud del recurso de apelación

interpuesto por la parte demandada contra la Sentencia dictada en los mismos el día 18 de junio de 2012 por el/la Juez del expresado Juzgado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La parte dispositiva de la Sentencia apelada, es del tenor literal siguiente: "FALLO:

Que estimo íntegramente la demanda interpuesta por [redacted] en nombre y representación de [redacted], [redacted] a [redacted] y [redacted] contra EURO AVIATION VERSICHERUNGS AG, y en su virtud condeno a EURO AVIATION VERSICHERUNGS AG a pagar a [redacted] la cantidad de 13.104,69 euros, a [redacted] la cantidad de 13.104,69 euros y a [redacted] la cantidad de 157.256,28 euros, en todos los casos más un interés anual igual al legal del dinero vigente en el momento de su devengo incrementado en un 50% desde el día 26 de junio de 2009 hasta el momento del completo pago, sin que el tipo de interés pueda ser inferior al 20% a partir del 26 de junio de 2011; y más las costas del juicio."

SEGUNDO.- Contra la anterior Sentencia interpuso recurso de apelación la parte demandada mediante su escrito motivado, dándose traslado a la contraria se opuso en tiempo y forma ; elevándose las actuaciones a esta Audiencia Provincial, .

TERCERO.- Se señaló para votación y fallo el día 12 de marzo de 2014 .

CUARTO.- En el presente procedimiento se han observado y cumplido las prescripciones legales.

VISTO, siendo Ponente el Ilmo/a. Sr/a. Magistrado/a D/Dª [redacted]

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- - La parte actora, [redacted]

a los hechos alegados..., son determinantes de incongruencia... por lo que no se produce incongruencia cuando la sentencia se separa de las cuestiones de iure que las partes someten a su decisión (S 3 Nov. 1981). Y por ello, guardando el debido acatamiento al componente jurídico de la acción y a la base fáctica aportada, le está permitido al órgano jurisdiccional establecer su juicio crítico de la manera que entienda más ajustada (SS 28 Mar. 1989 y 30 Oct. 1990). Por lo tanto, se incurre en incongruencia... cuando... se resuelve de diferente modo a como se solicitó y en base de razón o causa de pedir que no es la que se utilizó al quedar válidamente constituida la relación jurídico-procesal, acogiendo la súplica de la demanda por causa jurídica esencialmente diversa a la que fue alegada en la litis (S 29 Abr. 1977). Pues el principio de incongruencia obliga a los Tribunales a acomodar sus decisiones con las cuestiones de hecho y de derecho que los litigantes sometan a su conocimiento, sin alterar la causa de pedir esgrimida en el proceso ni transformar el problema controvertido en otro distinto, porque, en caso contrario, quedaría alguno o ambos de los contendientes sin la posibilidad de rebatir los argumentos de su adversario ni de practicar prueba acerca de los mismos con la consiguiente indefensión que ello les acarrearía (S 25 Abr. 1966).

Pues bien, sentada de acuerdo con la doctrina expuesta por la STS de de 28 de mayo de 2007 la coexistencia en supuestos de accidente aéreo de la acción de responsabilidad objetiva (arts. 116 y 120 LNA) con la acción de responsabilidad por dolo o culpa grave recogida en el art. 121 LNA, y examinando la demanda se observa que jamás se dijo en este escrito que se estuviera accionando contra la aseguradora demandada exigiendo la responsabilidad objetiva que consagra la LNA. Al hecho evidente de que no se indicó en la demanda que se ejercitara la acción indemnizatoria por responsabilidad objetiva se unen otras circunstancias que demuestran que, como bien dice la sentencia apelada, se ejercitó una acción indemnizatoria por culpa, así no se hizo en la demanda referencia alguna a la LNA, que es la norma jurídica que introduce dicha responsabilidad objetiva por accidentes aéreos en nuestro ordenamiento; se interesó la cuantificación del daño mediante aplicación del Baremo de accidentes de circulación, no solicitándose el cálculo de indemnización mediante los criterios previstos en la LNA y se interpuso la demanda ante los Juzgados de Primera Instancia de Barcelona, descartando el ejercicio de una acción indemnizatoria por responsabilidad objetiva regulada en la

LNA. Así lo entendió el juzgado de instancia al declararse competente objetivamente, tras el trámite de alegaciones previo conferido a las partes y al Ministerio Fiscal. Efectivamente al suscitarse antes de la admisión a trámite de la demanda, la posible falta de competencia objetiva del Juzgado, la parte actora insistió en que la acción indemnizatoria ejercitada se fundaba en la relación de aseguramiento concertada entre la demandada y el propietario de la nave siniestrada, acción basada en el art. 76 LCS, sin accionar al amparo del contrato de transporte. Asimismo en el acto de la Audiencia Previa se incidió nuevamente por la parte actora en que la acción por ella ejercitada no se fundaba en los preceptos de la LNA, sino en el art. 76 LCS, invocando de manera expresa la STS de 10 de junio de 1988 en cuanto que en la misma se reconoce que junto con la acción de responsabilidad objetiva se puede ejercitar la de responsabilidad por culpa.

Por otra parte, como bien dice la parte apelada, es interesante la manifestación de la demandada en la Audiencia Previa cuando el juez a quo le dio traslado de las manifestaciones de la actora al contestar a la excepción de prescripción negando el ejercicio de acción alguna ex LNA. Según se infiere de la grabación de tal acto el letrado de la demandada se limitó a decir "nada que alegar, es una cuestión de fondo a debatir en el juicio". Por tanto no puede la recurrente alegar ignorancia o duda alguna sobre el ejercicio de la acción indemnizatoria por culpa pues si la acción por responsabilidad objetiva por accidentes aéreos está definida y reconocida sólo en la LNA y la parte actora matiza que no está accionando al amparo de esta norma es evidente que la acción indemnizatoria ejercitada en la demanda es la de responsabilidad por culpa. La demandada tuvo oportunidad, porque le concedió la palabra el juzgado en el acto de la Audiencia Previa, de exponer su opinión de infracción de garantías procesales con motivo de aclarar la parte actora que estaba ejercitando la acción indemnizatoria por culpa. Si entonces le pareció que no se estaba cambiando la causa de pedir, ni se incurría en mutatio libelli no puede introducir extemporáneamente esa cuestión en la vista oral por impedirlo el principio "lite pendente nihil innovetur y menos en el recurso por impedirlo el principio el principio "pendente appellatione nihil innovetur". No existe, en consecuencia, indefensión alguna pues la demandada ha tenido oportunidad de exponer todos los hechos que le convenían, de alegar todas las razones adjetivas o sustantivas que tuviera por conveniente y de plantear cuantas excepciones le parecieran

oportunas. Tuvo oportunidad de replicar tras quedar contestada en la Audiencia Previa su excepción de prescripción y ha podido proponer sin limitación cuantos medios de prueba ha considerado.

En función de lo expuesto ha de concluirse que la acción ejercitada por la parte actora es la de responsabilidad por culpa en la producción del accidente del asegurado de la demandada, por lo que necesariamente ha de desestimarse la denunciada incongruencia de la sentencia apelada al acomodar sus decisiones con las cuestiones de hecho y de derecho que los litigantes han sometido a su conocimiento, sin alterar la causa de pedir esgrimida en el proceso ni transformar el problema controvertido en otro distinto, sin olvidar, como antes se ha dicho, que la congruencia se consigue ajustando el fallo a las pretensiones de las partes, pero no de modo literal, sino sustancial y razonablemente, de tal modo que sobre la base de un respeto absoluto a los hechos, pueda el Juzgador, sin embargo, pronunciarse sobre la esencia y circunstancia del tema, incluso mediante la elección de la norma adecuada y la aplicación de la misma a dichos presupuestos y consecuencias implícitos en la causa petendi.

El motivo se desestima.

TERCERO.- En el siguiente motivo se plantea la prescripción de la acción ejercitada por la parte actora al haberse interpuesto la demanda con fecha de 25 de febrero de 2011, habiendo ocurrido el accidente con fecha de 26 de junio de 2009. Alegan el plazo de 6 meses del artículo 124 de la Ley de Navegación Aérea que establece en su párrafo primero: « La acción para exigir el pago de las indemnizaciones a que se refiere este capítulo prescribirá a los seis meses a contar desde la fecha en que se produjo el daño».

El motivo ha de ser desestimado pues como dice la STS de 22 de julio de 2008 "Esta cuestión ha sido resuelta por esta Sala en Sentencia de 25 de septiembre de 2.007, recogiendo el criterio anunciado por la Sentencia de 10 de junio de 1.998. Así, esta Sala ha mantenido que «Aquel precedente remoto (sentencia de 10 de junio de 1.998) y esta normativa internacional (previamente la sentencia hace referencia al Convenio de Roma referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por la aeronave a los terceros en superficie -7 de octubre de 1.952-, ratificado por España -B.O.E. de 17 de mayo de 1.961 -, convenio que establece un plazo mayor para la prescripción de las acciones que regula -de dos años

a contar de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños: artículo 21- y sanciona la superación del de seis -sin haber demandado o reclamado al operador- con la consecuencia de que el perjudicado no pueda pretender mas indemnización, en caso de responsabilidad limitada, que la "que quede sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas" interpuestas por quienes hubieran cumplido la exigencia de reclamación tempestiva) unidos al criterio restrictivo que la jurisprudencia aplica en la interpretación de las normas sobre prescripción extintiva -sentencias de 31 de diciembre de 1.997 y 2 de noviembre de 2.005 , entre otras muchas-, lleva a la Sala a entender que al plazo de prescripción de la acción ejercitada en la demanda se le aplica el artículo 1.968.2 del Código Civil , no el artículo 124 de la Ley 48/1.960, no porque aquella no sea una de las previstas en dicha Ley, sino por interpretar dicho artículo en el sentido de que "las indemnizaciones a que se refiere este capítulo" son sólo las específicamente establecidas en el artículo 119 para el caso de responsabilidad objetiva y limitada» .

Por tanto, al existir en este caso, una responsabilidad por culpa grave, como después veremos, no corresponde aplicar el plazo de prescripción de 6 meses sino el de un año, que en el caso es de 3 años conforme al art. 121-21.d) del CCCat.

CUARTO.- La misma suerte desestimatoria ha de correr el motivo por el que se postula la cuantificación de los daños conforme a los criterios de la LNA, pues partiendo de que la acción ejercitada no es la de responsabilidad objetiva sino la de responsabilidad por culpa no son aplicables para el cálculo de la indemnización las normas de la LNA y del RD 37/2001 que establecen un mínimo legal para la responsabilidad civil de carácter objetivo, susceptible de aumentar cuando concurren dolo o culpa grave en el transportista aéreo o cuando libremente se hubiera pactado una cobertura indemnizatoria mayor, siendo unánime la doctrina jurisprudencial que declara la aplicación analógica del Baremo previsto para accidentes de circulación para la cuantificación de las indemnizaciones por daños personales producidos en ámbito distinto al de la circulación de vehículos a motor. Así la STS de 9 de marzo de 2010 señala que "Según reiterada jurisprudencia, de la que es reciente ejemplo la STS de 9 de diciembre de 2008, RC n.º 1577/2002, entre otras razones, la conveniencia de evitar posibles disparidades entre las resoluciones

judiciales que fijan el pretium doloris [precio del dolor] o compensación por el daño moral y valoran de manera prospectiva o apreciativa las consecuencias patrimoniales de la incapacidad generada por los daños corporales ha aconsejado al legislador, partiendo del establecimiento de un régimen de aseguramiento del daño en determinados sectores, implantar sistemas de valoración fundados en la tasación con arreglo a tablas o baremos indemnizatorios, cuya aplicación tiene lugar según reglas fijadas por el propio legislador y no queda, desde luego, sustraída a las normas generales sobre interpretación de las leyes. Surge así por Orden de 5 de marzo de 1991 el Sistema para la valoración de los daños derivados de accidentes de circulación, procedimiento que la propia norma (disposición tercera) califica como «idóneo para calcular el importe de las provisiones para siniestros pendientes de liquidación o de pago», y que es el antecedente del sistema luego incorporado a la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (antes Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor) por la Disposición adicional 8.ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, ya con carácter vinculante en la materia (Apartado Primero, 1, del Anexo). Guiada por idéntica finalidad de evitar soluciones dispares la jurisprudencia viene aceptando los criterios cuantitativos que resultan de la aplicación de los sistemas basados en la tasación legal, y en especial el que rige respecto de los daños corporales que son consecuencia de la circulación de vehículos de motor al que antes hemos hecho mención, para la fijación del pretium doloris y las consecuencias patrimoniales derivadas de daños corporales acaecidos en otros sectores de la actividad, si bien, no con el carácter vinculante que el sistema presenta respecto de la cuantificación del quebranto derivado de un hecho de la circulación, sino únicamente con valor orientativo, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes en cada caso (SSTS 11 de noviembre de 2005, rec. 1575/99, 10 de febrero de 2006, 19 de mayo de 2006, 22 de julio de 2008, rec. 553/2002, 2 de julio de 2008, rec. 1563/2001). La propia jurisprudencia declara que una cosa es que opte por ese criterio hermenéutico a fin de respetar los cánones de equidad e igualdad en la fijación de las respectivas cuantías para hacer efectivo el principio de íntegra reparación del daño sin discriminación ni arbitrariedad y otra muy distinta, como dice la STS de 10 de febrero de 2006, que con ello se esté admitiendo la existencia de una laguna legal que imponga la aplicación analógica de las normas legales

de tasación con arreglo a lo establecido en el artículo 4.1 CC , dado que tal laguna no existe y nada impide al órgano judicial prescindir de aplicar analógicamente dicho sistema y cuantificar el valor del quebranto con arreglo a otras pautas o criterios igualmente equitativos". Siendo de señalar en el mismo sentido las SSTS de 10 de febrero de 2006 y la más reciente, citada por la sentencia apelada, de 31 de mayo de 2011.

Lo expuesto conduce a ratificar las cuantías indemnizatorias reclamadas por la parte actora toda vez que, como bien indica la sentencia apelada, la demandada únicamente mostró su disconformidad con el sistema de cálculo propuesto por la actora en base al baremo de accidentes de circulación, pero no discutió la corrección de los cálculos efectuados conforme a dicho sistema de cálculo en la demanda, ni menos la aplicación de los factores de corrección por perjuicios económicos que en dicha demanda se determinaban, por lo que el factor de corrección del 20% que ahora propugna en el recurso en base a las nóminas del difunto de los seis meses anteriores al accidente (documento nº 20 de la demanda), no puede ser estimado por no haberse discutido tal cuestión en la primera instancia estando su introducción en el recurso prohibida por violentar los principios de preclusión e igualdad de las partes en el proceso, pues de lo contrario se vulneraría la oportunidad procesal de defensa, privando a la parte contraria de su derecho a alegar y formular la prueba que estimase oportuna con relación a dicho extremo (SS TS de 15 y 29 de febrero, 18 de marzo, 18 de abril, 10 y 17 de octubre de 1988, 8 y 22 de mayo, 31 de octubre, 6 de noviembre y 15 de diciembre de 1989, 11 de octubre de 1991).

QUINTO.- Como se desprende del Informe Técnico sobre el accidente aéreo elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (folio 44) el accidente vino ocasionado única y exclusivamente por culpa grave del piloto que por distracción permitió que el aparato en vuelo entrara en pérdida antes de caer al suelo. Así dice expresamente que "para saber si el avión estaba próximo a la pérdida, el piloto debía vigilar que la velocidad indicada en el anemómetro estuviera por encima de la descrita en el manual para las condiciones del vuelo que llevaba. Es posible que en algún momento distrajera su atención sobre el control de la velocidad para localizar el lugar que trataban de fotografiar, disminuyendo ésta lo suficiente para que

el avión entrase en pérdida, y debido a la poca altura a la que estaban volando no tuviera margen suficiente para reaccionar y poder sacar a la aeronave de la situación de pérdida”, concluyendo, tras descartar la ausencia de incidencias meteorológicas y fallos o mal funcionamiento de ninguno de los componentes de la aeronave, que “se ha determinado como causa del accidente la entrada en pérdida de la aeronave mientras realizaba un viraje a baja altura con poca velocidad”.

De lo expuesto y de todo el estudio realizado por los técnicos de la Administración que puede observarse en el meritado informe se infiere que hubo una negligencia grave en la conducción del aparato siniestrado; que dicha negligencia sólo era imputable al piloto de la aeronave y que no concurrió ninguna otra circunstancia excluyente de responsabilidad, lo que desacredita la tesis de la apelante sobre la falta de acreditación de la culpa del piloto, máxime cuando tal informe no fue impugnado ni en cuanto a su autenticidad ni veracidad ni desvirtuado por ningún otro medio de prueba que ofreciera una explicación alternativa al siniestro. El motivo se desestima.

SEXTO.- El siguiente motivo cuestiona la acreditación de la convivencia de la Sra. [redacted] con el fallecido como unión conyugal de hecho consolidada. Pero, como bien razona la sentencia apelada, el examen de las pruebas documental y testifical practicadas permite concluir que la parte actora ha cumplido la carga probatoria que sobre ella pesaba respecto de este extremo. Así se aportó por la actora con su demanda documentos de los que resulta la existencia de la relación entre la Sra. [redacted] y el fallecido, quienes en el momento del accidente residían en el mismo domicilio de El Paso (documentos nºs 27 y 28) y previamente en las localidades de Manilva y Tazacorte (documentos nº 23, 25 y 26), justificando los restantes documentos aportados que la relación entre ambos se remontaba al año 2006 como también reconocieron los testigos que depusieron en el acto del juicio. Además se aportó como documento nº 14 de la demanda declaración de los padres del fallecido reconociendo la relación de convivencia de la pareja desde el citado año de 2006. Por el contrario por la parte demandada no se ha aportado prueba alguna que desvirtúe la de la actora.

Por otra parte la comunidad de Canarias, lugar de residencia del fallecido y de la Sra. [redacted] al momento del siniestro, establece en la Ley 5/2003, de 6 de marzo, para la regulación de las parejas de hecho en la Comunidad

Autónoma de Canarias, en su artículo primero que “La presente Ley será de aplicación a las personas que convivan en pareja de forma libre, pública y notoria, vinculados de forma estable con independencia de su orientación sexual, al menos durante un período ininterrumpido de doce meses, existiendo una relación de afectividad...” y en su artículo 4 1. que “La inscripción en el Registro de Parejas de Hecho de Canarias tendrá efectos declarativos sobre la constitución, modificación y extinción de las mismas...” por lo que, como acertadamente razona el juez de instancia, no se estima relevante la circunstancia de no figurar la pareja inscrita en registro administrativo alguno pues como se acaba de decir la inscripción tiene un alcance puramente declarativo y no constitutivo.

Asimismo y en línea con lo razonado por la sentencia apelada, ha de valorarse que frente a la reclamación extrajudicial de la parte actora formulada en nombre de los demandantes (documentos nºs 31 y 32 de la demanda) la demanda contestó ofreciendo una indemnización global sin aducir en ningún momento la falta de legitimación de ninguna de las personas reclamantes siendo, por tanto, de aplicación la conocida y reiterada doctrina jurisprudencial conforme a la cual no cabe negar ni desconocer la legitimación de un litigante quien previamente la tiene reconocida en juicio o fuera de él. El motivo ha de ser, pues, desestimado.

SEPTIMO.- Finalmente ha de ser desestimado el motivo por el que se impugna la imposición de los intereses del art. 20 LEC. El Tribunal Supremo, al interpretar lo que debe entenderse como causa justificada, ha determinado que habrá de estarse a la valoración de cada supuesto. Sin embargo, conforme ha recordado en la sentencia de 4 de diciembre de 2012, se ha mantenido una interpretación restrictiva en atención al carácter sancionador que cabe atribuir a la norma al efecto de impedir que se utilice el proceso como excusa para dificultar o retrasar el pago a los perjudicados.

Se recuerda en la anterior sentencia que viene siendo criterio constante en la jurisprudencia no considerar causa justificada para no pagar el hecho de acudir al proceso para dilucidar la discrepancia suscitada por las partes en cuanto a la culpa, ya sea por negarla completamente o por disentir del grado de responsabilidad atribuido al demandado en supuestos de posible concurrencia causal de conductas culposas (STS de 12 de julio de 2010), del mismo modo que no merece tampoco para la

doctrina la consideración de causa justificada la discrepancia en torno a la cuantía de la indemnización, cuando se ha visto favorecida por desatender la propia aseguradora su deber de emplear la mayor diligencia en la rápida tasación del daño causado, a fin de facilitar que el asegurado obtenga una pronta reparación de lo que se considere debido (SSTS de 1 de julio de 2008, 1 de octubre de 2010 y 26 de octubre de 2010), sin perjuicio, como se ha dicho, de que la aseguradora se defienda y de que, de prosperar su oposición, tenga derecho a la restitución de lo abonado. En relación con esta última argumentación, es preciso traer a colación que la jurisprudencia ha precisado que la iliquidez inicial de la indemnización que se reclama, cuantificada definitivamente por el órgano judicial en la resolución que pone fin al pleito, no implica valorar ese proceso como causa justificadora del retraso, ya que debe prescindirse del alcance que se venía dando a la regla in illiquidis non fit mora [tratándose de sumas ilíquidas, no se produce mora], y atender al canon del carácter razonable de la oposición (al que venimos constantemente haciendo referencia) para decidir la procedencia de condenar o no al pago de intereses y concreción del dies a quo [día inicial] del devengo, habida cuenta que la deuda nace con el siniestro y el que la sentencia que la cuantifica definitivamente no tiene carácter constitutivo sino meramente declarativo de un derecho que ya existía y pertenecía al perjudicado (entre las más recientes, SSTS de 1 de octubre de 2010; 31 de enero de 2011; 1 de febrero de 2011 y 7 de noviembre de 2011).

Por tanto no habiendo probado la demandada causa justificada para que la aseguradora dejase de abonar la indemnización el plazo legal (art.20.3), máxime cuando no se ha discutido la realidad del siniestro, ni que el mismo no se encontrara cubierto por la póliza, ni que de su producción era responsable su asegurado, no es apreciable la existencia de causa justificada que exima del abono de los intereses del artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro desde la fecha del siniestro. Ciertamente la demandada hizo ofrecimiento de pago pero se efectuó poco tiempo antes de contestar a la demanda, habiéndose excedido ampliamente el plazo de tres meses desde el siniestro o desde la finalización de las diligencias penales o desde que la actora efectuara su reclamación extrajudicial y además, como bien dice la sentencia apelada, por un importe inferior a aquel que de manera subsidiaria reconoce como procedente al contestar a la demanda.

OCTAVO.- Desestimándose el recurso entablado, se condena a la parte recurrente al pago de las costas causadas en esta instancia (art. 398 LEC).

F A L L A M O S

DESESTIMANDO el recurso de apelación formulado por la representación de EURO AVIATION VERSICHERUNGS AG contra la sentencia de fecha 18 de junio de 2012 dictada en el juicio ordinario nº del Juzgado de Primera Instancia nº 9 de Barcelona, SE CONFIRMA dicha resolución con expresa imposición a la parte recurrente de las costas de la apelación.

Y firme que sea esta resolución, devuélvanse los autos originales al Juzgado de su procedencia, con testimonio de la misma para su cumplimiento.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se unirá certificación al rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACION.- Barcelona,

Leída y publicada ha sido la anterior sentencia en el día de la fecha, por el/la Ilmo/a. Sr/a. Magistrado/a Ponente, celebrando audiencia pública.

DOY FE.