

**JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 13 DE MADRID**

Plaza de Castilla Nº 1 , Planta 3ª - 28046

Tfno: 917043516

Fax: 917031995

42020306

NIG: 28.079.00.2-2019/0072324

**Procedimiento: Juicio Verbal (250.2) 678/2019**

Materia: Transportes

Clase reparto: DEMANDAS J. VER. TRANSP. AEREO

MBB20

**Demandante::** D./Dña. ANA F [REDACTED] O [REDACTED]

**Demandado::** RYANAIR LTD

PROCURADOR D./Dña. IGNACIO LOPEZ CHOCARRO

**SENTENCIA Nº 373/2019**

**Magistrada que la dicta:** Doña BÁRBARA MARÍA CÓRDOBA ARDAO

**Lugar:** Madrid

**Fecha:** 24 de octubre de 2019

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.** El día 9 de mayo de 2019, fue turnada a este juzgado la demanda de reclamación de cantidad presentada por Doña ANA F [REDACTED] O [REDACTED] contra la compañía aérea RYANAIR.

**SEGUNDO.** Por decreto se admitió a trámite la anterior demanda de la que se dio oportuno traslado a la parte demandada quien se opuso a su estimación en tiempo y forma.

**TERCERO.** El juicio se celebró el día 21 de octubre de 2019, a las 10:45 horas durante el cual, ambas partes, tras afirmarse y ratificarse en sus respectivos escritos solicitaron el recibimiento del pleito a prueba proponiendo que se tuvieran por reproducidos los documentos obrantes en autos por lo que, sin más trámites, conforme al art. 429.8 de la LEC, se declaró concluso el acto y visto para sentencia.

**FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO. Posiciones de las partes en esta instancia.**

Las presentes actuaciones tienen su origen en la demanda presentada por Doña ANA F [REDACTED] O [REDACTED] contra la compañía aérea RYANAIR de la que solicita su condena al



Madrid

pago de la cantidad de 30 euros, a razón de 20 euros en concepto de devolución del suplemento que tuvo que abonar por su maleta de mano, todo ello, al amparo del art. 97 de la LNA más 10 euros, por daños morales.

La parte demandada reconoce la condición de pasajera de la parte actora así como el hecho que se denuncia en el escrito rector, esto es, que en el momento del embarque le obligaron a pagar 20 euros de suplemento por llevar una maleta de 10 kgs. al no disponer de la tarifa priority que es la única que le permite al pasajero llevar en cabina dos bultos, uno de pequeñas dimensiones (40x20x25 cms.) y otro, consistente en una maleta adicional de dimensiones superiores (55x40x20 cms.) y un peso máximo de 10 kgs. A su entender, su política comercial en materia de tarifas está amparada por el Reglamento CE 1008/2008, de 24 de septiembre, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad que estableció la total liberalización de precios en el sector del transporte.

Por último, se opone asimismo a la cantidad reclamada en concepto de daño moral al no resultar debidamente justificado ni su devengo ni su cuantía.

#### **SEGUNDO. Contrato de transporte aéreo. Equipaje de mano.**

No son hechos controvertidos en esta instancia, y así se desprenden también de los documentos obrantes en autos, que la Sra. ANA F. [REDACTED] contrató con la compañía aérea RYANAIR un billete de avión para viajar el día 25 de enero de 2019, desde Madrid a Bruselas (FR2952), billete por el pagó la cantidad de 35,69 euros.

Tampoco es controvertido que, en el momento de efectuarse el embarque, dicha pasajera llevaba consigo dos bultos, un bolso pequeño de mujer y una maleta de pequeñas dimensiones, con un peso de 10 kgs.

Tras verificar la tripulación de tierra que su billete de avión no se correspondía con la tarifa "priority", le obligó a pagar en ese momento 20 euros por el equipaje de mano, con el consiguiente malestar de la pasajera que se vio obligada a pagar la cantidad reclamada para así poder viajar hasta su lugar de destino.

La controversia se centra pues en una cuestión eminentemente jurídica como es si la compañía aérea puede cobrar un suplemento al pasajero por transportar su equipaje de mano, entendiéndose por tal, no el simple bolso de escasas dimensiones que se suele utilizar para llevar la cartera, móvil etc. o las bolsas con compras efectuadas en las tiendas del aeropuerto que se pueden ubicar perfectamente en la parte inferior del asiento delantero, sino aquellas maletas o mochilas de pequeñas dimensiones en cuyo interior el pasajero lleva su ropa y demás objetos y enseres de uso personal, equipaje que por sus reducidas dimensiones y peso, el pasajero ha decidido no facturar y llevar consigo a bordo del avión, encima de los comportamientos superiores habilitados a tal efecto encima de los asientos.

Para resolver esa cuestión nos encontramos con dos normas que aparentemente pudieran entrar en colisión. Por un lado, está el Reglamento CE 1008/2008 cuyo art. 22 apartado 1 que permite efectivamente a las compañías aéreas fijar libremente las tarifas de los servicios aéreos, entendidas por tales lo que va a cobrar la compañía aérea por el transporte de

pasajeros en servicios aéreos y las condiciones de fijación de dichos precios (art. 2 nº 18), norma que sin embargo no aborda expresamente la tarifa de precios en relación al equipaje y por otro, estaría el art. 97 de la LNA que obliga a las compañías aéreas a transportar el equipaje de mano del pasajero sin ningún coste adicional sobre el precio del billete. Concretamente, a tenor de lo dispuesto en dicho precepto:

*“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.*

*El exceso será objeto de estipulación especial.*

*No se considerará equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave”.*

Pues bien, dicha cuestión jurídica no es novedosa sino que fue abordada por el TJUE en su sentencia de 18 de septiembre de 2014, asunto C-487/12, (Vueling Airlines, S.A. / Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia). En ella, el TJUE concluía que había que distinguir entre el equipaje facturado y el no facturado. El equipaje facturado es aquél que viaja en la bodega del avión respecto del cual, el TJUE considera que no se trata de un servicio obligatorio ni indispensable para el transporte de pasajeros, pudiendo en este caso las compañías aéreas cobrar un suplemento sobre el precio del billete, en base al principio de libertad de precios. Cosa distinta es el equipaje de mano o equipaje no facturado, respecto del cual el TJUE sí que lo considera un elemento indispensable del transporte aéreo por lo que la compañía aérea viene obligado a transportarlo sin poder exigir ningún tipo de suplemento o sobrecoste sobre el precio del billete al pasajero. Tal diferencia de trato es lógica y razonable pues mientras que el equipaje facturado le implica a la compañía aérea un encarecimiento de sus costes (aumento del coste de combustible al portar más peso, costes de personal al necesitar personal de tierra en los mostradores de facturación más de las empresas de *handling*), etc. sin qué decir tiene la responsabilidad que asume al tener que vigilar y custodiar las pertenencias del pasajero desde que le son entregadas hasta que se las entrega al pasajero en destino final. Por el contrario, en el equipaje de mano, la compañía aérea no asume tales costes por lo que ese suplemento no estaría tampoco justificado. En palabras del TJUE:

*“38 A este respecto, la práctica comercial de las compañías aéreas ha consistido tradicionalmente en permitir a los pasajeros facturar equipaje sin coste adicional. Ahora bien, dado que los modelos comerciales de las compañías aéreas han experimentado una considerable evolución con la utilización cada vez más generalizada del transporte aéreo, es preciso observar que, en la actualidad, determinadas compañías siguen un modelo comercial consistente en ofrecer servicios aéreos al precio más bajo. En estas circunstancias, el coste ligado al transporte del equipaje, en cuanto componente del precio de tales servicios, tiene una importancia relativamente mayor que antes y, por tanto, los*

*transportistas aéreos de que se trata pueden querer imponer el pago de un suplemento de precio por ello. Además, no cabe excluir que determinados pasajeros aéreos prefieran viajar sin equipaje facturado, a condición de que eso reduzca el precio de su título de transporte.*

39 *De ello se sigue, a la luz de estas consideraciones, que el precio que debe pagarse por el transporte del equipaje facturado de los pasajeros aéreos puede constituir un suplemento opcional de precio, en el sentido del artículo 23, apartado 1, del Reglamento nº 1008/2008, dado que tal servicio no puede considerarse obligatorio o indispensable para el transporte de dichos pasajeros.*

40 *En cambio, por lo que se refiere al equipaje no facturado, es decir, el equipaje de mano, debe señalarse, con objeto de ofrecer una respuesta completa al órgano jurisdiccional remitente, que tal equipaje debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del transporte de los pasajeros y que su transporte, por consiguiente, no puede ser objeto de un suplemento de precio, siempre y cuando dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones y cumpla con los requisitos de seguridad aplicables.*

41 *En efecto, procede recordar, como hizo el Abogado General en los puntos 54 y 55 de sus conclusiones, las diferencias que existen entre las características del servicio de transporte del equipaje facturado, por un lado, y las del servicio de transporte del equipaje de mano, por otro. A este respecto, cuando el equipaje facturado se confía al transportista aéreo, éste se encarga de garantizar su tratamiento y custodia, lo cual puede generarle costes adicionales. Ahora bien, no ocurre así con el transporte del equipaje no facturado, en particular, los efectos personales que el pasajero lleva consigo.*

42 *Esta distinción entre el transporte del equipaje registrado y el del equipaje de mano se refleja por lo demás en la normativa relativa a la responsabilidad del transportista aéreo por los daños ocasionados al equipaje, tal como resulta de las disposiciones del Convenio de Montreal, del cual la Unión es parte contratante. Conforme al artículo 17, apartado 2, de este Convenio, el transportista aéreo es responsable de los daños ocasionados al equipaje facturado cuando el hecho que causó tales daños se ha producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que dicho equipaje se hallaba bajo la custodia del transportista, mientras que, en el caso del equipaje no facturado, el transportista sólo es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.*

Aplicando cuanto antecede al caso de autos, estimo la presente reclamación y condeno por ello a la compañía aérea demandada a devolver al actor la cantidad de 20 euros correspondiente al suplemento que le hizo abonar en el momento del embarque por el simple hecho de llevar consigo un equipaje de mano, a pesar de tratarse de maleta que por dimensiones y peso, podía ser perfectamente transportada en cabina. Así, en contra de lo que se afirma por la demandada, ese cambio en la política comercial de Ryanair respecto de las tarifas aplicables al equipaje de mano, no está amparada por el Reglamento 1008/2008 y la jurisprudencia que lo interpreta, y no puede ser sino considerada “abusiva” al cercenar los derechos que el pasajero tiene reconocidos por ley (art. 97 LNA), generando un grave desequilibrio de prestaciones entre las partes contratantes en perjuicio del consumidor, de ahí

que deba ser declarada nula y desterrada del contrato, conforme a lo dispuesto en los arts. 82.1 y 4, 86.7, 87 y 89.5 de la LCGC.

### **TERCERO. Daños morales**

Reclama la actora la cantidad de 10 euros adicionales por el daño moral sufrido como consecuencia de dicha incidencia.

La sentencia de la sección 1ª del TS de 31 de mayo de 2000 dispuso lo siguiente *"la situación básica para que pueda darse lugar a un daño moral indemnizable consiste en un sufrimiento o padecimiento psíquico (Sentencias 22 mayo 1995, 19 octubre 1996, 27 septiembre 1999). La reciente Jurisprudencia se ha referido a diversas situaciones, entre las que cabe citar el impacto o sufrimiento psíquico o espiritual (S. 23 julio 1990), impotencia, zozobra, ansiedad, angustia (S. 6 julio 1990), la zozobra, como sensación anímica de inquietud, pesadumbre, temor o presagio de incertidumbre (S. 22 mayo 1995), el trastorno de ansiedad, impacto emocional, incertidumbre consecuente (S. 27 enero 1998), impacto, quebranto o sufrimiento psíquico (S. 12 julio 1999)".* La referida STS de 31 de mayo de 2000, proyectando esta doctrina sobre la aflicción producida por un retraso de un transporte aéreo, en primer lugar, advierte que *"no pueden derivarse los daños morales de las situaciones de mera molestia, aburrimiento, enojo o enfado que suelen originarse como consecuencia de un retraso en un vuelo".* Pero a continuación admite que puedan ser indemnizables como daño moral *"aquellas situaciones en que se produce una aflicción o perturbación de alguna entidad, (sin perjuicio de que la mayor o menor gravedad influya en la traducción económica), como consecuencia de las horas de tensión, incomodidad y molestia producida por una demora importante de un vuelo, que carece de justificación alguna".*

Procede su desestimación. No duda este jugador que la pasajera sufriera rabia e impotencia al tener que asumir un coste que inicialmente no tenía previsto y además, en el mismo momento del embarque, sin posibilidad de maniobra, y ver además que la maleta que quería llevar consigo en cabina se la llevaban a la bodega con el perjuicio posterior de tener que esperar más tiempo a la llegada. Con todo, considero que ese malestar no alcanza la entidad suficiente como para ser elevado al rango de "daño moral" indemnizable.

### **CUARTO. Costas**

No ha lugar a la imposición de costas al amparo del art. 394.2 LEC.

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

### **FALLO**

Que debo estimar y estimo parcialmente la demanda interpuesta por Doña ANA F [REDACTED] O [REDACTED] contra la compañía aérea RYANAIR, a la que condeno al pago de la cantidad de 20 euros, más el interés moratorio legal desde demanda, sin costas.

Notifíquese la presente resolución a las partes haciéndoles saber que la misma es **firme** al no ser susceptible de ser recurrida en apelación (art. 455 LEC).

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

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.