

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 01 DE MADRID

C/ Gran Vía, 52 , Planta 1 - 28013

Tfno: 914930527

Fax: 914930532

mercantill@madrid.org;

42010143

NIG:

Procedimiento: Juicio Verbal (250.2) /2020

Materia: Transportes

Clase reparto: DEMANDAS J. VER. TRANSP. AEREO

NUMERO 5

Demandante: D./Dña. y D./Dña.

LETRADO D./Dña. SILVIA CAMPAÑA PIQUER

Demandado: RYANAIR DAC

PROCURADOR D./Dña.

SENTENCIA Nº /2022

JUEZ/MAGISTRADO- JUEZ: D./Dña.

Lugar: Madrid

Fecha: diecisiete de junio de dos mil veintidós

Vistos por mí , MAGISTRADO DE REFUERZO (UNIDAD TRÁFICO AÉREO) DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1 DE MADRID, los presentes autos de JUICIO VERBAL SOBRE RECLAMACIÓN DE CANTIDAD ,seguidos ante éste juzgado con nº /20 dicto la presente resolución en base a los siguientes ,

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Que se presenta demanda por D. y D^a. contra la compañía aérea RYANAIR en reclamación de cantidad.

SEGUNDO. Admitida a trámite, se dio traslado de la misma a la parte demandada quien se opuso a su estimación.

TERCERO. No habiendo interesado ninguna de las partes la celebración de vista al estar ante una cuestión eminentemente jurídica, quedaron los autos en poder del proveyente para resolver conforme a derecho.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Objeto del Proceso.

D. y D^a. reclaman a la compañía aérea RYANAIR la cantidad de 50 euros, en concepto de devolución del suplemento que tuvo que abonar por su maleta de mano .

La parte demandada reconoce la condición de pasajero de la parte actora así como el hecho que se denuncia en el escrito rector, esto es, que le denegaron el embarque 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.

SEGUNDO. No son hechos controvertidos en esta instancia, y así se desprenden también de los documentos obrantes en autos, que la parte actora contrató con la compañía aérea RYANAIR un billete de avión para viajar el día 17 de enero de 2020, desde Madrid a París.

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, entendiendo 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 que 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 50 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.

CUARTO. Costas

Procede imponerlas a la parte demandada.

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

FALLO

Que DEBO ESTIMAR Y ESTIMO la demanda interpuesta por D. y D^a.
contra la
compañía aérea RYANAIR, a la que condeno al pago de la cantidad de CINCUENTA EUROS , más el interés moratorio legal desde demanda, y costas.

Así por esta mi sentencia, contra que no cabe recurso , la pronuncio, mando y firmo.

El/la Juez/Magistrado/a Juez

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.

Este documento es una copia auténtica del documento Sentencia firmado electrónicamente por
PATRICIA BÚA OCAÑA