

**JDO. DE LO MERCANTIL N. 1
PALMA DE MALLORCA**

SENTENCIA: 00185/2021

C/TRAVESSA D'EN BALLESTER S/N

Teléfono: 971 21 94 14 **Fax:**

Correo electrónico:

Equipo/usuario: F

Modelo: N04390

N.I.G.: [REDACTED]

JVB JUICIO VERBAL [REDACTED]

Procedimiento origen: /

Sobre OTRAS MATERIAS

DEMANDANTE , DEMANDANTE D/ña. [REDACTED]

Procurador/a Sr/a. ,

Abogado/a Sr/a. [REDACTED]

DEMANDADO D/ña. RYANAIR DAC

Procurador/a Sr/a. [REDACTED]

Abogado/a Sr/a.

S E N T E N C I A

JUEZ QUE LA DICTA: [REDACTED]

Lugar: PALMA DE MALLORCA.

Fecha: veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

Vistos por la Ilma. Sra. D^a [REDACTED], MAGISTRADA del Juzgado de lo Mercantil Número Uno de Palma de Mallorca, en funciones de refuerzo entre miembros de la carrera judicial, los presentes autos de JUICIO VERBAL seguidos ante este Juzgado, entre partes, de una como demandantes D. [REDACTED] y D^a [REDACTED], en su propio nombre y representación frente a la entidad mercantil RYANAIR D.A.C, con Procurador [REDACTED], en ejercicio de una acción en reclamación de cantidad derivada de contrato de transporte aéreo, procede dictar la presente resolución con base en los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la indicada presentación procesal de la actora se interpone demanda de juicio verbal en la que, expuestos los hechos y alegados los fundamentos jurídicos en



que basa su pretensión, termina por suplicar del Juzgado se dicte sentencia de conformidad con los pedimentos contenidos en la misma.

SEGUNDO.- Por admitida a trámite por parte del Secretario Judicial, se citó a las partes para la celebración de la correspondiente vista. Ratificándose ambas partes en su escrito de demanda y contestada por el demandado, se practicó la prueba que por su pertinencia y utilidad para el esclarecimiento de los hechos fue admitida, quedando los autos vistos para sentencia.

TERCERO.- En la tramitación de este procedimiento se han seguido los preceptos y prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Se ejercita en el presente procedimiento, de acuerdo con el propio tenor del escrito de demanda, acción basada en el pago de un suplemento adicional de 50,74 euros con motivo de tener equipaje de mano y no disponer de la tarifa priority. Todo ello, al amparo del art. 97 de la LNA.

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 un 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.

SEGUNDO.- La parte demandada se opone a la demanda y afirma que las compañías aéreas tienen libertad total de establecer sus tarifas y cargos, así como "**las condiciones de aplicación de dichos precios**", de conformidad con la norma de referencia de la Unión Europea: el Artículo 22.1 del Reglamento (CE) 1008/2008, con relación al Artículo 2 18) de la misma norma, en cuanto a la definición de "tarifas aéreas". Ello se extiende también a los "suplementos opcionales de



precio" del Artículo 23 del Reglamento (CE) 1008/2008, entre los que se encuentran los cargos por facturación de equipaje, o las tarifas "prioritarias" por las que las aerolíneas incluyen servicios adicionales al básico del transporte aéreo.

Así pues, RYANAIR, como compañía aérea europea, es libre de establecer sus propias tarifas por sus vuelos, así como es libre de establecer sus precios por suplementos opcionales

Como señala la SJM 1 de Donostia de 17 de diciembre de 2018 de fecha, en cuanto señala que "En la normativa española el derecho de desistimiento que con carácter general se prevé en el Título III del Texto Refundido 1/2007 por el que se aprueba la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (TRLGDCU) dedicado a los contratos celebrados a distancia, no resulta aplicable a los contratos de transporte de pasajeros (artículo 93.kLDCU [art. 93.k](#)). (...)". El Reglamento 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (en el que queda refundido el Reglamento 2409/92, de 23 de julio) reconoce en su artículo 22 la libre fijación de los precios y tarifas a las compañías aéreas en los siguientes términos: "1.Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, las compañías aéreas de la Comunidad y, sobre la base del principio de reciprocidad, las de terceros países, fijarán libremente las tarifas y fletes de los servicios aéreos intracomunitarios". La desregulación de la fijación de precios permite que las compañías aéreas fijen diferentes tarifas en función de las prestaciones que se ofrezcan al pasajero, entre otras cuestiones, en caso de querer cancelar el billete contratado y que han de reputarse válidas siempre que se respete la legislación en materia de protección de los derechos de los consumidores y usuarios y la Ley 7/1998 de Condiciones Generales de la Contratación. Partiendo de que la normativa autoriza la libre fijación de las tarifas y que ello supone la posibilidad de que la aerolínea prevea que una tarifa concreta no reconozca el derecho al reintegro íntegro del billete en caso de cancelación, el actor no tendría el derecho al reembolso que pretende, amparándose en la LNA, ya que ello contraviene la legislación de la Unión Europea en los términos expuestos.

TERCERO.- 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 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 n° 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 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.- Conforme al artículo 1.108 del Código Civil *"Si la obligación consistiere en el pago de una cantidad de dinero, y el deudor incurriere en mora, la indemnización de daños y perjuicios, no habiendo pacto en contrario, consistirá en el pago de los intereses convenidos y a falta de convenio, en el interés legal"*.

Rige en materia de intereses el art. 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, *"1º. Desde que fuere dictada en primera instancia, toda sentencia o resolución que condene al pago de una cantidad de dinero líquida determinará, en favor del acreedor, el devengo de un interés anual igual al del interés legal del dinero incrementado en dos puntos o el que corresponda por pacto de las partes o por disposición especial de la ley"*.

QUINTO.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, *"En los procesos declarativos, las costas de la primera instancia se impondrán a la parte que haya visto rechazadas todas sus pretensiones, salvo que el Tribunal aprecie, y así lo razone, que el caso presentaba serias dudas de hecho o de Derecho. Para apreciar, a efectos de condena en costas, que el caso era jurídicamente dudoso se tendrá en cuenta la jurisprudencia recaída en casos similares. 2. Si fuere parcial la estimación o desestimación de las pretensiones, cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad, a no ser que hubiere méritos para imponerlas a una de ellas por haber litigado con temeridad"*.

A tenor del art. 32.5 LEC, *"Cuando la intervención de abogado y procurador no sea preceptiva, de la eventual condena en costas de la parte contraria a la que se hubiese servido de dichos profesionales se excluirán los derechos y honorarios devengados por los mismos, salvo que el Tribunal aprecie temeridad en la conducta del condenado en costas o que el domicilio de la parte representada y defendida esté en lugar distinto a aquel en que se ha tramitado el juicio, operando en este último caso las limitaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 394 de esta ley"*.

Vistos los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación



FALLO

Que **ESTIMANDO COMO ESTIMO** la demanda interpuesta por [REDACTED], en su propio nombre y representación frente a la entidad mercantil RYANAIR D.A.C, con Procurador Sr. [REDACTED], debo **CONDENAR Y CONDENO** a la parte demandada a que abone a la parte actora la cantidad de **50,74 €** con los intereses legales desde el día de la interposición de la demanda, así como los intereses del artículo 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, desde la fecha de esta resolución y hasta que sea totalmente ejecutada, así como al pago de las costas procesales, sin incluir los honorarios de los profesionales intervinientes.

Esta resolución es firme y contra ella no cabe recurso alguno.

Así por esta mi Sentencia, de la que se unirá testimonio a los autos de su razón, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por la Magistrada que la suscribe, estando celebrando audiencia pública en el mismo día de su fecha.

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 tutelar 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.

