



LAS AEROLÍNEAS SÍ PUEDEN COBRAR POR LLEVAR MALETAS EN CABINA A SUS PASAJEROS

El 4 de octubre de 2023 el Parlamento Europeo¹ aprobó una resolución instando a la Comisión Europea a presentar medidas estratégicas para definir el alcance y los requisitos específicos relativos al peso y dimensiones del equipaje de mano, y a abordar la complejidad de las normas relativas a dicha cuestión, todo ello en el contexto de la revisión del Reglamento (CE) n.º 1008/2008².

Esta resolución, emitida a solicitud de la Comisión de Peticiones³, no es de carácter vinculante y, por lo tanto, no resulta de directa aplicación ni constituye obligación alguna para las compañías aéreas en estos momentos.

Por ello, y a pesar de lo manifestado en las últimas semanas por los medios de comunicación, las estrategias de las aerolíneas, incluyendo la del cobro por llevar a bordo equipaje de mano, no han sido prohibidas hasta la fecha.

En esta *newsletter* profundizaremos sobre esta controversia con el propósito de aclarar si el cobro de tarifas adicionales por el transporte del equipaje de mano se ajusta o no a la legalidad vigente en el marco jurídico europeo.

MARCO NORMATIVO, ASUNTO C-487/12 Y LA RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

Para abordar esta cuestión, es importante, en primer lugar, traer a colación el citado Reglamento (CE) n.º 1008/2008 que regula, entre otros, la concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias, su derecho a explotar servicios aéreos dentro de la comunidad europea y, en lo que aquí respecta, la fijación de precios de los servicios aéreos.

Este Reglamento se adoptó en el contexto del proceso de liberalización del mercado europeo, buscó eliminar las barreras existentes entre los diferentes mercados nacionales de los Estados Miembros

y fortalecer la competitividad entre las aerolíneas, lo que permitió ampliar la oferta a disposición de los consumidores y promover tarifas más asequibles.

En línea con estos objetivos, el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 estableció en sus artículos 22 y 23 la "libertad de fijación de las tarifas y fletes de los servicios intracomunitarios" y, en cuanto a la forma en que se deben fijar las tarifas, dispuso que los elementos obligatorios y previsibles del precio del servicio aéreo se deben indicar claramente como parte del precio final que debe abonarse. A su vez, estableció que los suplementos de precio relacionados con servicios que no son obligatorios ni esenciales para el propio servicio aéreo deben comunicarse de manera transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva y el cliente debe aceptar expresamente esta opción.

Sentado lo anterior, es esencial referirnos a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del asunto C-487/12⁴, que dio respuesta a una cuestión prejudicial sobre la compatibilidad de la legislación española con la europea, en vista de lo dispuesto en el artículo 97 de la Ley de Navegación aérea española⁵, que obliga al transporte del pasajero junto a su equipaje sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por el transporte de tal equipaje.

En lo que respecta a la fijación de las tarifas, de conformidad con lo estipulado en el art. 23 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el TJUE indicó que el equipaje facturado de los pasajeros puede ser objeto de un suplemento opcional de precio, *dado que tal servicio no puede considerarse como obligatorio o indispensable para el transporte de dichos pasajeros*.

Además, argumentó que el equipaje de mano debe ser considerado un elemento indispensable del transporte de pasajeros y, por consiguiente, no puede estar sujeto a un costo adicional, "siempre y

¹ Para mejor referencia, nos remitimos a la [Resolución aprobada por el Parlamento Europeo](#).

² Reglamento (CE) n.º 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 adelante, "Reglamento (CE) n.º 1008/2008").

³ Para mayor detalle, nos remitimos a la [Propuesta remitida por el Comité de Peticiones](#) del Parlamento Europeo.

⁴ Sentencia de 18 de septiembre de 2014, del TJUE (asunto C-487/12).

⁵ El artículo 97 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (en adelante, "LNA") dispone que *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.



cuando", señala, "dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones y cumpla con los requisitos de seguridad aplicables".

Lo anterior, conforme concluyó el TJUE, no permitiría cobrar separadamente por el transporte del pasajero y por el de su equipaje de mano y, por tanto, impediría la libre fijación de un precio por el transporte de los pasajeros. Y todo ello significa, según el tribunal, que la norma española es contraria al derecho de los transportistas aéreos a fijar libremente el precio que debe pagarse por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, conforme a lo dispuesto en los artículos 2, número 18 y 22.1 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 lo que, además, puede menoscabar el objetivo perseguido por dicho Reglamento, consistente en hacer posible la comparabilidad real de tales precio (vid apartado 45).

Concluyó el TJUE, por tanto, que el art. 22 de Reglamento debe interpretarse "en el sentido de que se opone a una norma como el artículo 97 de la Ley de Navegación Aérea española".

Como vemos, el TJUE diferenció entre el equipaje facturado y no facturado, y estableció, por un lado, la incompatibilidad de la norma comunitaria con la nacional en lo que se refiere al equipaje facturado y, por otro, la compatibilidad de ambas legislaciones en cuanto al equipaje de mano, siempre y cuando dicho equipaje "responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones y cumpla con los requisitos de seguridad aplicables".

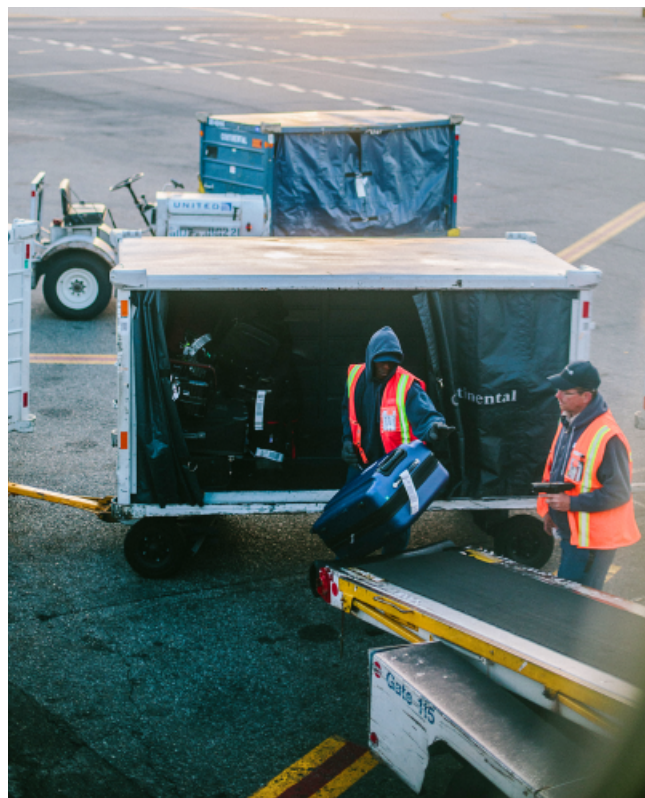
La cuestión, por lo tanto, gira en torno a la definición precisa de lo que constituyen esas "exigencias razonables" en términos de dimensión y peso del equipaje de mano, extremo que, hasta el momento, ha dependido de lo dispuesto en las Condiciones Generales de Transporte por cada compañía aérea, lo que debe entenderse que se ajusta a la legalidad, conforme dictamina el TJUE, siempre que esta información se transmita, además, de manera clara y transparente al pasajero.

Es en este contexto en el que el Parlamento Europeo emitió su resolución abogando por una armonización de los requisitos de tamaño, peso y tipo de equipaje de mano y facturado. Esta propuesta, además, también busca mejorar la transparencia y la protección a los consumidores, en relación con la información y el pago de las tarifas. A pesar de que esta Resolución no posea carácter vinculante, plantea algunos interrogantes como, por ejemplo, ¿cuáles serían las consecuencias operativas de una regulación como la propuesta por el Parlamento? ¿caben maletas de mano de todos los pasajeros en los compartimentos de cabina? ¿qué costes enfrentarían las compañías aéreas? ¿podría esto resultar en un aumento de los precios de los billetes aéreos? A continuación, trataremos de abordar estas cuestiones.

LAS POLÍTICAS DE EQUIPAJE DE MANO DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

Los requisitos de tamaño, peso y tipo de equipaje facturado y de mano varían de una compañía a otra y estas variaciones están sujetas, a su vez, a factores como el modelo de aeronave (y sus configuraciones) utilizada por cada aerolínea.

Consideremos, por ejemplo, la distinción entre un vuelo regional MAD-AGP y un vuelo intracomunitario MAD-BER. Es evidente que las aeronaves empleadas serán diferentes y, por consiguiente, no dispondrán de la misma capacidad de almacenamiento para el equipaje de mano. Pero es que, además, por ejemplo, el Boeing 737-800 dispone de capacidad para almacenar en cabina unas 120 maletas⁶ pero sus configuraciones comercializadas varían entre los 170 y 189 pasajeros,



por lo que la realidad es que, aunque la aerolínea quisiera, no podría permitir que todos los pasajeros lleven una maleta en los compartimentos superiores de cabina.

Históricamente, la práctica comercial de las compañías aéreas ha consistido en permitir a los pasajeros facturar equipaje en bodega sin coste adicional. Sin embargo, es innegable que, tal y como apuntaba la Sentencia del TJUE mencionada, los modelos comerciales de las aerolíneas han evolucionado considerablemente debido a la utilización cada vez más generalizada del transporte aéreo.

En este contexto, como es ampliamente conocido, existen compañías aéreas que siguen una estrategia comercial consistente en ofrecer servicios aéreos a precios más competitivos –denominadas popularmente como "low cost" o "ultra low cost"– quienes, frecuentemente, ofrecen tarifas básicas integradas por los servicios más elementales del transporte aéreo, excluyendo costes como el del equipaje de mano y/o equipaje a facturar por el pasajero, que será solo abonado por aquellos que lo necesiten y que pagarán en función de sus necesidades de dimensiones y peso.

Al respecto, conviene puntualizar que normalmente estas tarifas incluyen la posibilidad de llevar, de manera gratuita, una pieza de equipaje de mano que se pueda ubicar en la parte inferior del asiento delantero.

En nuestra opinión, y a la vista del marco normativo descrito anteriormente, estas tarifas son plenamente conformes con la libertad de fijación de las tarifas de los servicios aéreos del transportista, siempre y cuando consten reflejadas de manera transparente, clara e inequívoca en la información a disposición del pasajero durante el proceso de compra de su billete.

Sin embargo, estas políticas, que, en rigor, han contribuido a la reducción de los precios de los billetes y han facilitado el acceso generalizado al transporte aéreo, han sido duramente criticadas e incluso objeto de investigación por los organismos estatales españoles, al considerar que generan confusión entre los pasajeros

⁶ El Boeing 737-800 dispone de 30 compartimentos de almacenamiento en cabina en los que caben 4 maletas de pequeñas dimensiones.



y al entender, presuntamente, que podrían constituir prácticas comerciales desleales⁷.

Además, basándonos en los principios establecidos por el TJUE, debe entenderse que el equipaje de mano comprende aquellos "efectos personales que el pasajero lleva consigo", lo que nos permitiría concluir que una restricción conforme a los criterios actuales, como es la de exigir que el equipaje quepa debajo del asiento delantero, se ajusta a la definición y, por ende, al marco jurídico existente.

Por otro lado, y en línea con los argumentos utilizados por el Abogado General del asunto C-487/12 en sus conclusiones para defender la gratuidad del servicio, debemos apuntar que ello conlleva la falta de responsabilidad del transportista en la custodia del equipaje de mano, y la necesidad de que sea el pasajero quien realice dicha labor.

Por último, desde un punto de vista de costes operativos, conviene realizar de manera breve dos apuntes:

- (i) En primer lugar, debemos señalar que prácticas como la utilización de maletas de cabina con sistema de fuelle que superan las dimensiones y/o el peso permitido, generan costes operativos no solo por los retrasos que generan en el embarque de las aeronaves, sino también por la repercusión en el gasto de combustible.
- (ii) En segundo lugar, la permisibilidad de que todos los pasajeros lleven consigo su equipaje de mano motivará que no exista espacio suficiente en los compartimientos superiores, lo que obligaría a transportar el exceso de equipaje en la bodega del avión, con las consecuencias financieras, administrativas y de responsabilidad para el transportista que ello conlleva.

CONCLUSIONES

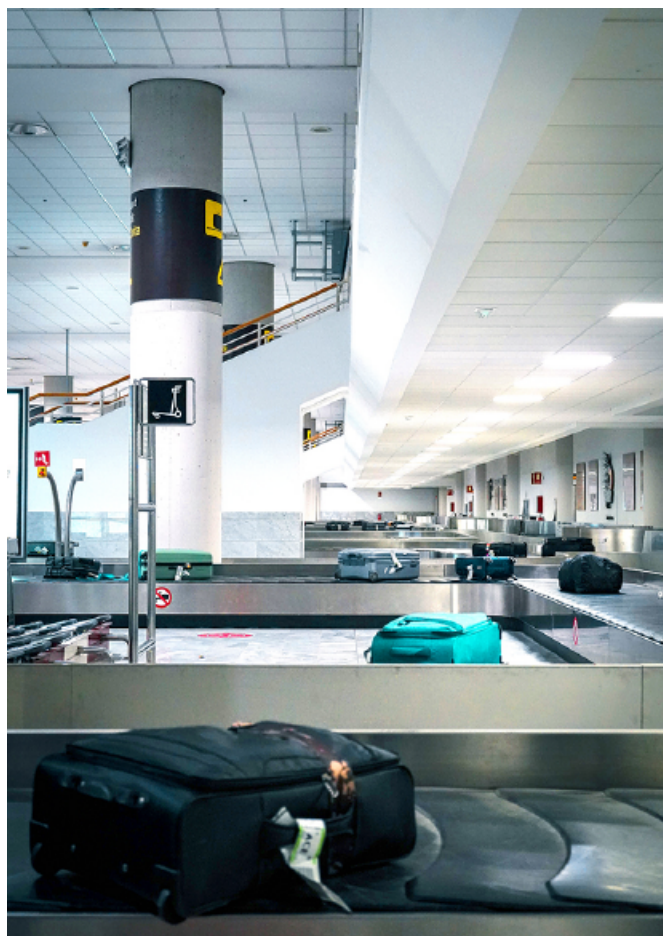
A la vista de cuanto se ha expuesto, por tanto, debemos reconocer que el transporte del equipaje de mano por parte de las compañías aéreas implica un aumento de los costes operativos y de las responsabilidades asumidas por los transportistas, lo que, posiblemente, podría repercutir en las políticas y precio de comercialización de sus billetes. Y, desde esta perspectiva, es posible que no todos los pasajeros estén de acuerdo con un cambio en las políticas de transporte actuales.

En resumen, aunque es necesario reconocer la importancia y necesidad de una regulación expresa por parte del legislador en esta materia, lo cierto es que la industria aeronáutica con su clásica autorregulación ha dado ya respuesta a las necesidades de los pasajeros, adecuándose, en nuestra opinión, a los criterios de razonabilidad establecidos por el TJUE con las políticas actuales de equipaje.

PionAirLaw

Silvia Frade Sosa

Enrique Olea Ballesteros



⁷ El 3 de agosto de 2023, el Ministerio de Consumo de España inició procedimientos sancionadores contra varias aerolíneas por cobrar tarifas por el transporte de equipaje de mano en cabina, considerando que estas prácticas vulneran la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. Hay dudas sobre si el Ministerio de Consumo tiene la autoridad para hacerlo, ya que la competencia podría ser del Ministerio de Fomento. Además, la legislación aeronáutica nacional solo identifica como infracción leve la negativa a transportar equipaje facturado, sin clasificar como infracción los cargos por equipaje de mano. Habrá que esperar a la finalización de estos procedimientos para observar sus conclusiones.