



## ANIMALES A BORDO: RETOS LEGALES EN EL TRANSPORTE AÉREO

El 4 de noviembre de 1909, en Leysdown, Kent, tuvo lugar el primer vuelo registrado de un animal cuando J.T.C. Moore-Brabazon llevó un pequeño cerdo en su avión Voisin, de fabricación francesa. Desde entonces hasta la actualidad, el transporte de animales ha experimentado una enorme evolución, extendiéndose más allá del ámbito de las mascotas para abarcar, entre otros, el transporte de animales de servicio y asistencia a pasajeros, los animales con fines agrícolas, ganaderos o zoológicos.

Además, con el incremento de la movilidad y la globalización en la sociedad moderna, el transporte de animales de compañía se ha vuelto una práctica cada vez más común, habiendo surgido, recientemente, la regulación de un nuevo concepto: el de los animales de soporte emocional, que son aquellos que brindan apoyo y bienestar a sus dueños en momentos de estrés o dificultades emocionales.

Sin embargo, debido a los frecuentes abusos de pasajeros que intentaron hacer pasar a sus mascotas por animales de soporte emocional, se detuvo el desarrollo normativo al respecto, lo cual ha frenado el avance social que se había logrado en favor de las personas que sí necesitan el soporte emocional de sus animales de compañía.

Es por lo anterior que en esta *newsletter* nos adentraremos en el tema del transporte de animales de servicio, de compañía y de soporte emocional, y abogaremos por la implementación de regulaciones específicas que ayuden a las aerolíneas a gestionar esta creciente necesidad de manera más efectiva y a defenderse de las prácticas abusivas de los pasajeros.

### MARCO NORMATIVO

Debemos comenzar este breve repaso normativo indicando que, hasta la fecha, el transporte de animales en la cabina no ha sido regulado en ningún convenio multilateral, ni en el contexto de la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Quizá como respuesta a esta falta de regulación supranacional, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) promulgó en 1969 las *Live Animals Regulations* (LAR), una guía que proporciona directrices generales para el transporte de animales vivos a nivel global y general.

Desde su primera publicación, las LAR han evolucionado significativamente para adaptarse al aumento del transporte aéreo de una amplia

variedad de especies animales, centrándose en garantizar su transporte seguro y humanitario, ya sea como mascotas -en cabina o en bodega-, para fines zoológicos, agrícolas u otros.

Estas regulaciones, que son ampliamente reconocidas y utilizadas en la industria, abordan aspectos como procedimientos de manipulación y carga o estándares de bienestar animal, ofreciendo normas y recomendaciones sobre el acondicionamiento de jaulas o contenedores y requisitos de documentación, facilitando así el transporte aéreo de animales de manera segura y responsable a nivel internacional.

A nivel regional, y centrándonos en el ámbito de la Unión Europea, encontramos un marco normativo algo más específico, debiendo diferenciar, en primer lugar, entre la normativa existente para el transporte de animales con fines económicos (Reglamento (CE) n° 1/2005<sup>1</sup>) y la de los animales de compañía sin ánimo comercial (Reglamento (UE) n° 576/2013<sup>2</sup>).

El segundo reglamento citado ofrece una serie de normas y procedimientos para el transporte de animales de compañía que, según su anexo I, los categoriza en dos grupos distintos, a saber: perros, gatos, y hurones; y mamíferos roedores, ciertas aves, reptiles, anfibios, determinados animales acuáticos y otros invertebrados.

Sin embargo, tanto la regulación de esta norma, como la del reglamento de ejecución que la desarrolla<sup>3</sup>, se limitan a establecer los requisitos zoonosanitarios (incluyendo la vacunación, con especial énfasis en la rabia) y documentales (identificación, registro, etc.), pero no contienen normas relativas al peso o al tamaño, ni acerca de qué animales deben o pueden transportarse en bodega o en cabina, ni cuáles se consideran, dentro de los animales de compañía, como animales de servicio, de soporte emocional o como simples mascotas.

De hecho, el artículo 3 del Reglamento (UE) n°576/2013 contiene esta genérica mención a los animales de compañía como cualquier animal de las especies enumeradas en el anexo I que viaje sin fines comerciales con su propietario o una persona autorizada, y que permanezca bajo la responsabilidad del propietario o la persona autorizada durante el desplazamiento sin fines comerciales. Sin embargo, sí existe una breve mención, en el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 1107/2006<sup>4</sup>, a la obligación de los transportistas de admitir el transporte de los perros guía -a modo de perros de servicio- cuando los pasajeros así lo requieran, siempre de acuerdo a la legislación nacional.

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) n° 1255/97.

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 098/2003.

<sup>3</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n° 577/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, relativo a los modelos de documentos de identificación para los desplazamientos sin ánimo comercial de perros, gatos y hurones, la elaboración de listas de terceros países y territorios y los requisitos lingüísticos, de formato y de configuración de las declaraciones por las que se certifique el cumplimiento de determinadas condiciones establecidas en el Reglamento (UE) n° 576/2013.

<sup>4</sup> Reglamento (CE) n° 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.



En línea con lo anterior, en España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha definido lo que debe entenderse por perros de asistencia que pueden viajar en cabina sin coste adicional para sus dueños, refiriéndose a ellos como los perros que están entrenados para la discapacidad específica del pasajero y por una entidad de adiestramiento reconocida<sup>5</sup>. Además, señala AESA que, para el transporte del animal, el pasajero también debe disponer de los seguros de responsabilidad civil, identificación y requisitos veterinarios del perro necesarios para viajar.

Más allá de lo anterior, no existe normativa específica en España acerca del transporte de mascotas ni del transporte de los animales de soporte emocional.

Así pues, ante la falta de una regulación específica, las normativas actuales del transporte de animales de compañía son establecidas por las propias aerolíneas en sus condiciones generales de transporte. De esta manera, son ellas las responsables de determinar los requisitos y condiciones específicas de raza, tamaño y peso para el transporte de estos animales en cabina, variando, por este motivo, entre los diferentes operadores.

Así, por ejemplo, encontramos que compañías como Aeroméxico o Avianca recogen en sus condiciones el transporte de mascotas y animales de apoyo emocional en cabina, limitándolos, en todo caso, a perros y gatos, con un peso máximo de 12 kg y 10 kg, respectivamente; otras como TAP o Lufthansa, que restringen el peso máximo del transportin y el animal a 8 kg; mientras que Iberia y Air Europa, aceptan, además de perros y gatos, el transporte en cabina de aves, peces o tortugas, con un peso máximo total de 8 kg y 10 kg, respectivamente<sup>6</sup>.

Y es que los avances en este ámbito son constantes, como prueba el reciente anuncio de Air Europa de una nueva política de transporte de animales basada en la creación de lo que han denominado como "pasaporte canino" con el objetivo de "normalizar" y "facilitar" el transporte de perros a bordo<sup>7</sup>. Esta medida, como decimos, busca cohesionar la creciente sensibilización social y la evolución normativa, y muestra los avances -y consiguientes retos- que se están produciendo en la materia, que demanda, sin duda, una regulación específica.

## EL CASO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Sentando lo anterior, interesa recordar que, en los Estados Unidos de América, hubo un intento de regular específicamente el transporte de animales de soporte emocional. Y es que, si bien en este país ya se permitía el transporte de los "animales de servicio" -que estaban definidos en la línea de lo reflejado por AESA, vid. arriba-, en virtud de la *American with Disabilities Act*<sup>8</sup>, el legislador norteamericano intentó ir más allá, tratando de dotar de un marco jurídico al transporte de otros animales que prestan un soporte emocional a sus dueños.

Esta iniciativa se materializó mediante la *Air Carrier Access Act*, que permitía considerar a los animales de soporte emocional como animales de servicio y, por tanto, para evitar su discriminación, se les debía permitir viajar a bordo de la aeronave siempre y cuando tuvieran la preceptiva documentación en vigor.

Sin embargo, esta situación, como bien explica Ben Baldanza (ex CEO de Spirit Airlines) en un artículo publicado en Forbes en diciembre de 2020, condujo a la abusiva utilización de las mascotas haciéndolas pasar por animales de soporte emocional por los pasajeros. De hecho, son famosos los incidentes padecidos por distintas aerolíneas, como el de United Airlines donde un pasajero defendía que su pavo real era un animal de soporte emocional, o el de American Airlines donde otro pasajero trató de volar con su poni en cabina aduciendo la misma surrealista explicación.

Los anteriores episodios, junto a los infinitos que se pueden encontrar en la prensa al respecto del transporte de monos, serpientes, o meramente perros o gatos que no tenían ningún entrenamiento ni daban ningún soporte emocional, llevaron a la modificación de la normativa estadounidense que había tratado de dotar de seguridad al transporte de este tipo de animales.

Esta modificación, ejecutada en diciembre de 2020, invalidó la cualificación de los animales de soporte emocional como animales de servicio,



dificultando si no prohibiendo, de facto, que las personas con situaciones emocionales donde sus animales les brindan soporte, puedan volar con ellas. En otras palabras, el legislador americano se vio obligado a retornar a la situación previa para evitar el uso abusivo y disparatado realizado por los pasajeros -y la industria que se creó en su apoyo en el entorno de los facultativos- del concepto de animal de soporte emocional.

## EL RETO DEL LEGISLADOR EUROPEO RESPECTO AL TRANSPORTE DE LOS ANIMALES DE SOPORTE EMOCIONAL

Tal y como hemos visto, a nivel europeo -e incluso, global- no existe ninguna regulación específica que responda adecuadamente a la necesidad de viajar con animales que, sin ser de servicio, sí que tengan una función de soporte emocional para sus dueños.

Y es que, conforme mencionamos anteriormente, este tipo de animales de soporte emocional -generalmente perros- son aquellos que, sin ser animales de servicio en sentido estricto, está probado médicamente que benefician a la salud mental y emocional de sus dueños, bien sea por que padezcan una discapacidad (casos de autismo, síndrome de Down, etc.) u otras situaciones psicológicas o psiquiátricas delicadas, como pueden ser una depresión, estrés post-traumático o cualquier otra.

Es por ello que, en un contexto donde el número de personas que viajan en avión aumenta constantemente, y donde se deben intensificar (y se están intensificando) los esfuerzos por hacer del transporte aéreo un espacio más inclusivo y respetuoso hacia las personas con discapacidad (o con capacidades especiales, un término que muchos consideramos más adecuado, a pesar de su vaguedad jurídica), parece obligatorio exigir al legislador europeo que enfrente la necesidad de establecer un marco regulatorio para este tipo de situación.

Para esta compleja pero necesaria labor, será crucial aprender de los errores involuntarios cometidos por el legislador estadounidense y evitar los indeseables abusos por parte de los pasajeros, tratando de encontrar, en todo caso, una definición que abarque la mayor cantidad

<sup>5</sup> Por parte de la Agencia, se nombran las siguientes entidades de adiestramiento reconocidas: *International Guide Dog Federation* (IGDF) o de *Assistance Dogs International* (ADI) o, la credencial de usuario de perro guía expedida por la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE). Para mayor detalle, nos remitimos a la información dispuesta en la [web de la Agencia](#).

<sup>6</sup> Para mayor detalle sobre los requisitos de transporte de animales en cabina y las excepciones contempladas por cada una de las compañías aéreas citadas, nos remitimos a las condiciones generales de transporte publicadas por las mismas.

<sup>7</sup> Para mejor referencia, nos remitimos al anuncio realizado por Air Europa en sus [redes sociales](#).

<sup>8</sup> La normativa americana los define, en línea con lo dispuesto en la legislación española, como "un perro que ha sido adiestrado individualmente para hacer un trabajo o realizar tareas para una persona con discapacidad", obligando a las aerolíneas a transportar a estos animales, sin cargo adicional.

de personas y situaciones que requieren este apoyo emocional, garantizando así la seguridad en el transporte de estos animales y de sus propietarios.

Esta regulación no deberá obviar, como es lógico, el respeto de los derechos de los demás pasajeros que, habiendo comprado sus billetes, deben poder disfrutar plenamente de sus vuelos, sin ser molestados por los olores, ruidos, o por el miedo que les puede causar la mera presencia de los animales en la cabina de la aeronave.

Lo anterior es especialmente delicado en lo relativo a las alergias que algunas personas tienen a determinadas especies, como sucedió, por ejemplo, en el año 2018, en el vuelo de 153 de Alaska Airlines, donde una pasajera tuvo que salir del avión por una alergia severa a los felinos, o en el caso ocurrido un año antes en el que en un vuelo de la aerolínea Southwest Airlines se vio obligada a desalojar a una pasajera que reportó sufrir una "alergia mortal" a los animales que se encontraban a bordo.

A su vez, la regulación de este tipo de cuestiones plantea otros interrogantes relativos a la seguridad operacional, a la variedad de retos logísticos e, inevitablemente, a la colaboración de los facultativos médicos que serán, en última instancia, los que siempre deban prescribir la necesidad del pasajero específico de viajar con el animal en cuestión, preservando, en todo caso, el bienestar animal. En este sentido, y con el fin de asegurar que no se produzca de nuevo el abuso de esta situación por los pasajeros, consideramos que podría ser recomendable establecer algún tipo de régimen de responsabilidad frente a pasajeros y facultativos teniendo en cuenta que, sobre todo los segundos, fueron los cómplices necesarios de sus clientes en la experiencia norteamericana.

Por último, cabe preguntarse si aprovechando la regulación de los animales de soporte emocional no podría también dotarse de un marco jurídico específico para el transporte de animales de compañía que armonice las reglas del transporte entre los operadores comunitarios. Esta potencial regulación conllevaría que el transporte de las mascotas dejara de depender de las distintas condiciones y normas que, según vimos anteriormente, impone separadamente cada compañía aérea, lo que redundaría en un entorno jurídico más armonizado y homogéneo.

## CONCLUSIONES

En conclusión, el transporte aéreo de animales de compañía y de soporte emocional presenta desafíos que requieren una regulación clara y específica. La falta de normativa adecuada en este ámbito ha llevado a abusos y problemas operativos, afectando tanto el bienestar de los animales como la experiencia de vuelo de los pasajeros. Por lo tanto, es imperativo que el legislador europeo promulgue regulaciones que aborden estas cuestiones, garantizando un transporte aéreo seguro, inclusivo y respetuoso tanto para los animales como para los pasajeros con necesidades especiales.

Dichas regulaciones deben considerar cuidadosamente las necesidades de estas personas y garantizar la seguridad y el bienestar de todos los involucrados. Esto incluye establecer criterios claros para la clasificación y el transporte de animales de soporte emocional, así como abordar preocupaciones relacionadas con la seguridad y el respeto de los derechos de todos los demás pasajeros. En última instancia, una normativa sólida en este sentido contribuirá a mejorar la experiencia de viaje y a promover un transporte aéreo más inclusivo y armonioso en toda la Unión Europea.

*PionAirLaw*

Diego Olmedo de Cáceres

