



9 Junio, 2024

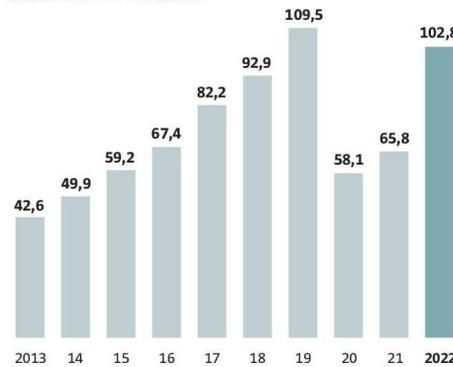
Sector aéreo

# Los viajeros seguirán pagando por las maletas en cabina pese a las denuncias

Las aerolíneas y Consumo extienden su enfrentamiento tras la multa, que no es firme

## Las compañías ingresan más de 100.000 millones de dólares por los servicios complementarios...

Total de ingresos por servicios complementarios, en miles de millones de dólares



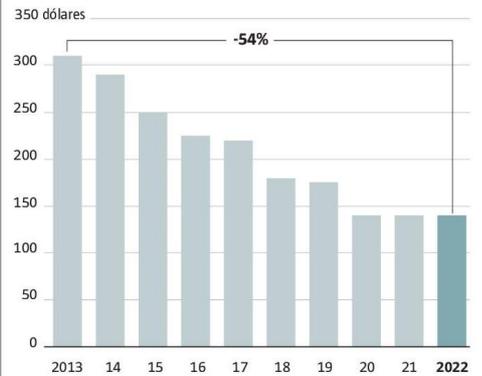
## ...lo que supone un 15% del total de los ingresos anuales de la industria aérea

Porcentaje de los servicios complementarios sobre el total de facturación



## La tarifa a la carta ha contribuido a bajar el precio del billete más de un 50% en diez años

Tarifa global para un billete de ida, en dólares



FUENTE: OAG

LA VANGUARDIA

FERNANDO H. VALLS  
 MAITE GUTIÉRREZ  
 Madrid / Barcelona

La batalla para que el equipaje de mano que puede acompañar a los pasajeros en la cabina de un avión sea gratuito se recrudece y amenaza con ser larga. Tras conocerse la sanción de 150 millones del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 a Ryanair, EasyJet, Vueling y Volotea por esta práctica, la tensión entre las aerolíneas y las asociaciones de consumidores ha subido de

### El litigio marcará un antes y un después para el modelo de negocio de la aviación 'low cost'

voltaje. Las organizaciones han emprendido una campaña para plantear demandas de forma masiva a las empresas mientras que las compañías aéreas, en unidad de acción, les acusan de "engañar" a los usuarios transmitiéndoles que el cobro no estaría permitido. Sea como sea, la política comercial de las líneas aéreas no ha cambiado ni cambiará, al menos a corto y medio plazo, hasta que el litigio quede zanjado en firme. Las firmas del sector aéreo están dispuestas a llegar a la Audiencia Nacional para intentar que la multa no tenga efecto porque, según argumentan, la normativa europea



Varios pasajeros con su equipaje de mano buscan su vuelo en el aeropuerto de El Prat

MANÉ ESPINOSA

les ampararía. No en vano, la disputa es de enorme trascendencia para su modelo de negocio, basado en tarifas bajas y a la carta y en una operativa muy dinámica, para aprovechar las aeronaves y los vuelos al máximo. Ahí radica su margen de beneficio. El desenlace del litigio marcará un antes y un después para la aviación low cost y los derechos de los consumidores.

El área de Consumo esgrime, para justificar la sanción, una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (TJUE) del 2014 en la que el abogado general concluyó, en respuesta a un conflicto entre Vueling y el Instituto Galego de Consumo, que el equipaje de mano ha de diferenciarse del facturado y "debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del

transporte de los pasajeros" y de su "exclusiva responsabilidad". Por consiguiente, añade el tribunal, "no puede ser objeto de un suplemento de precio" ya que "no se incluye en modo alguno entre los servicios comerciales proporcionados por la compañía aérea y contemplados por el Reglamento 1008/2008, pues no implica coste alguno ligado a su facturación, se-

### Los ingresos complementarios aumentan

■ El peso de los ingresos por servicios complementarios en el negocio de las aerolíneas es cada vez mayor. Las compañías suelen incluir en este apartado el cobro del equipaje extra, los cambios de billete, la selección de asiento, el embarque prioritario o las ventas de comida o productos a bordo. En el 2022 las aerolíneas ingresaron más de 100.000 millones de euros por estos conceptos en todo el mundo, según cálculos recogidos por la consultora OAG. Pese a que se trata de un volumen algo menor que en el 2019, año previo a la pandemia, su relevancia en el conjunto de la facturación aumenta -ver gráfico adjunto-. Las compañías defienden que la tarifa a la carta o desagregada -aquella que permite añadir al vuelo los servicios mencionados- ha permitido reducir el precio del billete de avión un 54% en una década.



9 Junio, 2024

guimiento y almacenamiento, contrariamente a lo que sucede con un equipaje facturado". La multa millonaria impuesta a las cuatro aerolíneas considera que el tribunal comunitario es el único órgano competente para interpretar la legislación relacionada con los consumidores en la UE.

El Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 guarda silencio. Ha optado por no hacer declaraciones ya que es su titular, Pablo Bustinduy, quien tiene que resolver el recurso de alzada que están ultimando las cuatro aerolíneas sancionadas contra un expediente que no tiene precedentes por la consideración de la vulneración de los derechos de los usuarios y por la cuantía de la sanción planteada.

Las asociaciones de consumidores han querido aprovechar la sanción de Consumo para redoblar su ofensiva contra las aerolíneas. Tanto la OCU como Facua

### Varios juzgados de lo mercantil han obligado a devolver la cantidad cobrada por el equipaje de mano

### Las empresas afirman que ya permiten subir un bulto a bordo, pero que no exceda el peso y la medida determinados

### En la legislatura europea se deberá decidir si se revisa la sentencia del TJUE, afirma Jaai Nanwani

han lanzado sendas campañas para animar a los consumidores a reclamar la devolución de importes cobrados por equipaje de mano. Se apoyan en diferentes sentencias proconsumidores en las que condenan a diferentes compañías a devolver 20, 30 o 50 euros a usuarios. La práctica es similar: demandas ante juzgados de lo Mercantil en Madrid, Palma de Mallorca o Valencia, entre otros lugares, por el cobro de equipaje de mano. La defensa de las compañías, amparándose en el citado Reglamento 1008/2008 para defender su libertad de tarifas, no ha sido considerada por estos jueces.

Sin embargo las aerolíneas consideran que la legislación sí que ampara su política comercial. Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas, explica que la misma sentencia el TJUE concluye que el equipaje de mano será gratuito "siempre y cuando responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones, y cumpla con los requisitos de seguridad". En este

sentido, añade que todas las compañías permiten a los clientes acceder a la cabina del avión con un bulto sin suplemento de precio, pero siempre y cuando no sobrepase determinada medida.

"El hecho de que hasta el 40% de los pasajeros de algunas aerolíneas utilicen esta opción demuestra que no subir con un trolley a bordo no es algo indispensable sino discrecional, cuestión confirmada por múltiples sentencias judiciales", afirma. Gándara remarca que en los compartimentos superiores de las cabinas solamente caben alrededor de 90 trolleys, cuando los aviones tienen más de 180 asientos, lo que daba lugar a que los últimos pasajeros en llegar a la puerta de embarque se les tuviese que bajar a bodega sus trolleys, con los consiguientes enfados y retrasos de los vuelos".

Las compañías recuerdan, además, que la Comisión emitió en el 2013 una respuesta parlamentaria en la que afirmó que "se permite cobrar por el equipaje de mano de cualquier tamaño, siempre que se apliquen disposiciones de transparencia de precios".

Las aerolíneas insisten en que la multa de 150 millones no es firme y, por tanto, es prematuro hablar de un cambio sustancial para los pasajeros. Una vez presentados los recursos de alzada, el ministro Bustinduy tiene tres meses para resolver. Si no escucha los argumentos de las empresas, el siguiente paso que darán, avanza, será solicitar medidas cautelares ante la Audiencia Nacional.

La clave de vuelta está en la revisión del Reglamento 1008/2008 abierto por la Comisión Europea a raíz de una resolución no vinculante del Parlamento, emitida en octubre del año pasado, subraya Jai Nanwani, presidente de la sección de derecho aeronáutico y del espacio del Colegio de la Abogacía de Barcelona. El Parlamento reclamó una actualización de la legislación de la UE sobre derechos de los pasajeros para unificar las reglas que aplican las distintas compañías, a fin de poder comparar precios y servicios con mayor precisión.

La siguiente legislatura europea deberá decidir, prosigue Nanwani, si incluye en la revisión la sentencia del TJUE del 2014. Fuentes de las aerolíneas subrayan que, en todo caso, ésta no determina las dimensiones que debería tener el equipaje de mano gratuito y que todas permiten llevar ya un bolso o mochila.

Las dimensiones del bulto, serán, pues, uno de los campos de batalla. El enfrentamiento entre aerolíneas y Consumo podría extenderse en el tiempo si los tribunales españoles plantean una cuestión prejudicial a las autoridades europeas.

El conflicto, pues, va para largo. Este verano millones de pasajeros seguirán encontrándose cobros adicionales por llevar la maleta en la cabina. Y las asociaciones de usuarios estarán más pendientes que nunca para intentar que se reclame la devolución de cada uno.●



9 Junio, 2024

La legislación actual ofrece argumentos a favor y en contra del cobro de la maleta de mano que no se factura

## El dilema del equipaje



MANÉ ESPINOSA

Un pasajero transporta sus equipajes en Barcelona

M. GUTIÉRREZ / F. H. VALLS  
 Barcelona / Madrid

**E**l cobro del equipaje de mano que se puede subir a la cabina del avión se ha convertido en el gran campo de batalla de asociaciones de usuarios y aerolíneas por encima de los retrasos y cancelaciones de vuelos o la pérdida de maletas. La legislación actual ofrece argumentos tanto a consumidores como a compañías para defender sus posiciones.

**¿Es legal cobrar por el equipaje de mano?**

“Puede ser considerado como abusivo a tenor del artículo 47, en su apartado j, de la ley general para la Defensa de los Consumidores y Usuarios”, sostiene Jai Nanwani, presidente de la sección de derecho aeronáutico y del espacio del Colegio de la Abogacía de Barcelona. Este artículo dispone que la existencia de cláusulas abusivas en los contratos es una infracción.

**¿Qué es una cláusula abusiva?**

Según el artículo 82.1 de la ley general para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, se consideran cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio

del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones entre las partes, en este caso pasajeros y aerolíneas, prosigue Nanwani.

**¿Qué opina la Comisión Europea?**

Este abogado especialista en derecho aeronáutico explica que, si bien la Comisión Europea reconoce que la diversidad de políticas de las aerolíneas en cuanto al equipaje de mano puede en ocasiones crear inconvenientes o confusión a los pasajeros, en-

**No existen normas comunes sobre las dimensiones y el peso que deben aceptar las aerolíneas en cabina**

tiende que dichas políticas pueden variar. Esto se debe a que, por razones de seguridad y espacio, puede que no todos los pasajeros tengan la oportunidad de llevar en cabina una maleta de mano (en el caso de un avión más pequeño a menudo no es posible). “Por ello, para la Comisión las prácticas divergentes entre compañías aéreas no constituyen en sí mismas una práctica abusiva o desleal y no son necesariamente indicio de una infracción del artículo 23 del Reglamento 1008/2008”.

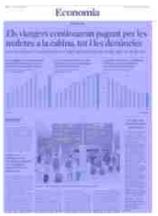
Con ello, añade Nanwani, la Comisión Europea justifica la posibilidad de que el equipaje de mano que supere determinadas dimensiones y peso, esté sujeto a tasas accesorias. “No obstante, la Comisión está en proceso de revisión del Reglamento 1008/2008”, expone el experto.

**¿Qué dice la legislación europea?**

Hoy por hoy, no hay normas escritas sobre las dimensiones y peso del equipaje de mano que deben aceptar las aerolíneas, por lo que son las compañías las que los deciden individualmente. Sin embargo, la IATA recomienda que las medidas sean como máximo de 55 x 35 x 20 cm.

**¿Y la jurisprudencia?**

La última sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) es de fecha 18 de septiembre del 2014 en un pleito entre Vueling y el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia. En dicha resolución el órgano enjuiciador establece que el equipaje de mano es decir, el equipaje no facturado, debe considerarse como elemento indispensable del transporte de los pasajeros y que su transporte; por ende, no puede ser objeto de un suplemento de precio, siempre y cuando dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a sus dimensiones y peso y cumpla con los requisitos de seguridad.●



9 Junio, 2024

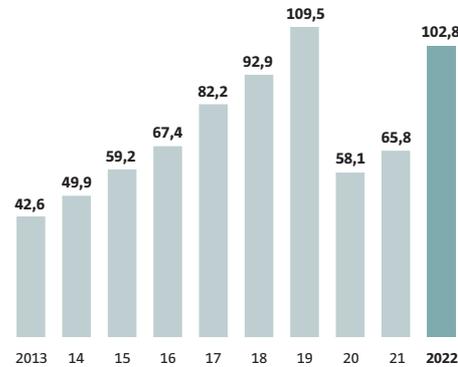
Sector aeri

# Els viatgers continuaran pagant per les maletes a la cabina, tot i les denúncies

Les aerolínies i Consum estenen l'enfrontament per la multa, que no és ferma

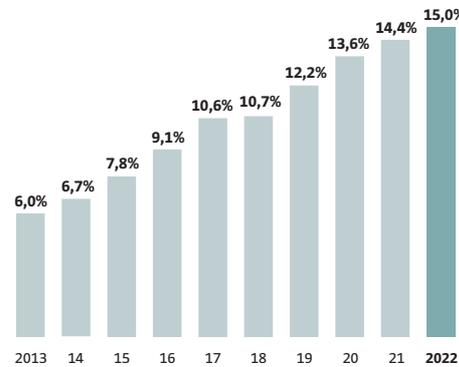
## Les companyies ingressen més de 100.000 milions de dòlars pels serveis complementaris...

Total d'ingressos per serveis complementaris, en milers de milions de dòlars



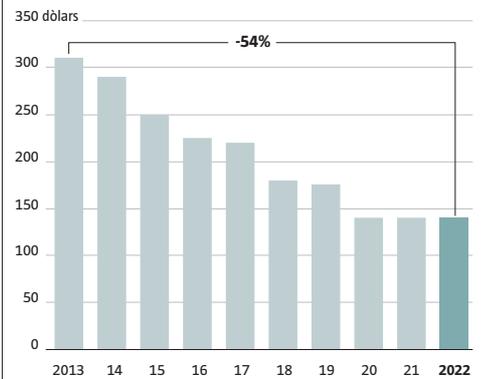
## ...cosa que representa un 15% del total dels ingressos anuals de la indústria aèria

Percentatge dels serveis complementaris sobre el total de facturació



## La tarifa a la carta ha contribuït a rebaixar el preu del bitllet més d'un 50% en deu anys

Tarifa global per a un bitllet d'anada, en dòlars



FONT: OAG

LA VANGUARDIA

FERNANDO H. VALLS  
 MAITE GUTIÉRREZ  
 Madrid / Barcelona

La batalla perquè l'equipatge de mà que pot acompanyar els passatgers a la cabina d'un avió sigui gratuït s'agreuja i amenaça de ser llarga. Després que es fes pública la sanció de 150 milions del Ministeri de Drets Socials, Consum i Agenda 2030 a Ryanair, EasyJet, Vueling i Volotea per aquesta pràctica, la tensió entre les aerolínies i les associacions de consumidors ha pujat de voltatge.

### El litigi marcarà un abans i un després per al model de negoci de l'aviació de baix cost

Les organitzacions han emprès una campanya per plantejar demandes de manera massiva a les empreses, mentre que les companyies aèries, en unitat d'acció, els acusen d'"enganyar" els usuaris transmetent-los que el cobrament no estaria permès.

Sigui com sigui, la política comercial de les línies aèries no ha canviat ni canviarà, almenys a curt i mitjà termini, fins que el litigi quedi conclòs en ferm. Les firmes del sector aeri estan disposades a arribar a l'Audiència Nacional per intentar que la multa no tingui efecte, perquè, segons argumenten, la



Passatgers amb l'equipatge de mà busquen el seu vol a l'aeroport del Prat

MANÉ ESPINOSA

normativa europea els empararia. No en va, la disputa és d'enorme transcendència per al seu model de negoci, basat en tarifes baixes i a la carta i en una operativa molt dinàmica, per aprofitar les aeronaus i els vols al màxim. El seu marge de benefici és aquí. El desenllaç del litigi marcarà un abans i un després per a l'aviació de baix cost i els

drets dels consumidors. L'àrea de Consum esgrimeix, per justificar la sanció, una sentència del Tribunal de Justícia de la UE (TJUE) del 2014 en què l'advocat general va concloure, en resposta a un conflicte entre Vueling i l'Institut Galleg de Consum, que l'equipatge de mà ha de diferenciar-se del facturat i "ha de considerar-se, en principi,

un element indispensable del transport dels passatgers" i de la seva "exclusiva responsabilitat". Per tant, afegeix el tribunal, "no pot ser objecte d'un suplement de preu" perquè "no s'inclou de cap manera entre els serveis comercials proporcionats per la companyia aèria i previstos pel Reglament 1008/2008, ja que no implica cap cost lligat a la seva

### Els ingressos complementaris augmenten

■ El pes dels ingressos per serveis complementaris en el negoci de les aerolínies és cada vegada més gran. Les companyies aèries solen incloure en aquest apartat el cobrament de l'equipatge extra, els canvis de bitllet, la selecció de seient, l'embarcament prioritari o les vendes de menjar o productes a bord. El 2022 les aerolínies van ingressar més de 100.000 milions d'euros per aquests conceptes a tot el món, segons càlculs recollits per la consultora OAG. Malgrat que es tracta d'un volum una mica més baix que el 2019, any previ a la pandèmia, la seva rellevància en el conjunt de la facturació augmenta –vegeu el gràfic adjunt. Les línies aèries defensen que la tarifa a la carta o des-agregada –la que permet afegir al vol els serveis esmentats– ha permès reduir el preu del bitllet d'avió un 54% l'última dècada.



facturació, seguiment i emmagatzemament, contràriament al que passa amb un equipatge facturat". La multa milionària imposada a les quatre aerolínies considera que el tribunal comunitari és l'únic òrgan competent per interpretar la legislació relacionada amb els consumidors a la UE.

El Ministeri de Drets Socials, Consum i Agenda 2030 guarda silenci. Ha optat per no fer declaracions perquè és el seu titular, Pablo Bustinduy, qui ha de resoldre el recurs d'alçada que estan ultimant les quatre aerolínies sancionades contra un expedient que no té precedents per la consideració de la vulneracions dels drets dels usuaris i per la quantia de la sanció plantejada.

Les associacions de consumidors han volgut aprofitar la sanció de Consum per redoblar la seva ofensiva contra les aerolínies. Tant l'OCU com la Facua han

### Diversos jutjats del Mercantil han obligat a tornar la quantitat cobrada per l'equipatge de mà

### Les empreses diuen que ja permeten pujar amb una maleta a bord, però no ha de superar pes i dimensions

### A la legislatura europea s'haurà de decidir si es revisa la sentència del TJUE, afirma Jai Nanwani

llançat campanyes per animar els consumidors a reclamar la devolució d'importos cobrats per equipatge de mà. Parteixen de diferents sentències proconsumidors en què condemnen diferents companyies a tornar 20, 30 o 50 euros als usuaris. La pràctica és semblant: demandes davant jutjats del Mercantil a Madrid, Palma o València, entre altres llocs, pel cobrament d'equipatge de mà. La defensa de les companyies, emparant-se amb aquest Reglament 1008/2008 per defensar la seva llibertat de tarifes, no ha estat considerada per aquests jutges.

Tot i això, les aerolínies consideren que la legislació sí que empara la seva política comercial. Javier Gándara, president de l'Associació de Línies Aèries, explica que la mateixa sentència del TJUE conclou que l'equipatge de mà serà gratuït "sempre que respongui a les exigències raonables relatives al seu pes i dimensions, i compleixi amb els requisits de seguretat". En aquest

sentit, afegeix que totes les companyies permeten als clients accedir a la cabina de l'avió amb una peça d'equipatge sense suplement de preu, però sempre que no sobrepassi una determinada mesura.

"El fet que fins al 40% dels passatgers d'algunes aerolínies facin servir aquesta opció demostra que no pujar amb un tròlei a bord no és una cosa indispensable sinó discrecional, qüestió confirmada per múltiples sentències judicials", afirma. Gándara remarca que als compartiments superiors de les cabines només caben al voltant de 90 tròleis, quan els avions tenen més de 180 seients, cosa que provocava que als últims passatgers a arribar a la porta d'embarcament se'ls haguessin de baixar a bodega els tròleis, amb els consegüents disgustos i retards dels vols".

Les companyies recorden, a més, que la Comissió va emetre el 2013 una resposta parlamentària en què va afirmar que "es permet cobrar per l'equipatge de mà de qualsevol mida, sempre que s'apliquin disposicions de transparència de preus".

Les aerolínies insisteixen que la multa de 150 milions no és ferma i, per tant, és prematur parlar d'un canvi substancial per als passatgers. Una vegada presentats els recursos d'alçada, el ministre Bustinduy té tres mesos per resoldre. Si no escolta els arguments de les empreses, el següent pas que faran, avancen, serà sol·licitar mesures cautelars davant l'Audiència Nacional.

La clau és a la revisió del Reglament 1008/2008 obert per la Comissió Europea arran d'una resolució no vinculant del Parlament, que es va emetre a l'octubre, subratlla Jai Nanwani, president de la secció de dret aeronàutic i de l'espai del Col·legi de l'Advocacia de Barcelona. L'Europarlament va reclamar una actualització de la legislació de la UE sobre drets dels passatgers per unificar les regles que apliquen les diferents companyies, a fi de poder comparar preus i serveis amb més precisió.

La següent legislatura europea haurà de decidir, continua Nanwani, si inclou a la revisió la sentència del TJUE del 2014. Fonts de les aerolínies subratllen que, en tot cas, aquesta no determina les dimensions que hauria de tenir l'equipatge de mà gratuït i que totes ja permeten portar una bossa de mà o motxilla.

Les dimensions de les peces d'equipatge, seran, doncs, un dels camps de batalla. L'enfrontament entre aerolínies i Consum podria estendre's en el temps si els tribunals espanyols plantegen una qüestió prejudicial a les autoritats europees.

El conflicte, doncs, va per llarg. Aquest estiu, milions de passatgers continuaran trobant-se cobraments addicionals per portar la maleta a la cabina. I les associacions d'usuaris estaran més pendents que mai per intentar que es reclami la devolució de cada un. ●



9 Junio, 2024

*La legislació actual ofereix arguments a favor i en contra del cobrament de la maleta de mà que no es factura*

## El dilema de l'equipatge



MANÉ ESPINOSA

Un passatger transportant el seu equipatge a Barcelona

**M. GUTIÉRREZ / F. H. VALLS**  
 Barcelona / Madrid

**E**l cobrament de l'equipatge de mà que es pot pujar a la cabina de l'avió s'ha convertit en el gran camp de batalla d'associacions d'usuaris i aerolínies per sobre dels retards i cancel·lacions de vols o pèrdua de maletes. La legislació actual ofereix arguments tant a consumidors com a companyies per defensar les seves posicions.

**És legal cobrar per l'equipatge de mà?**

"Pot ser considerat com a abusiu d'acord amb l'article 47, a l'apartat j, de la llei general per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris", sosté Jai Nanwani, president de la secció de ret aeronàutic i de l'espai del Col·legi de l'Advocacia de Barcelona. Aquest article disposa que l'existència de clàusules abusives als contractes és una infracció.

**Què és una clàusula abusiva?**

Segons l'article 82.1 de la llei general per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris, es consideren clàusules abusives totes les estipulacions no negociades individualment i totes les pràctiques no consentides expressament que, en contra de les exigències de la bona fe, causin, en perjudici del consu-

midor i usuari, un desequilibri important dels drets i obligacions entre les parts, en aquest cas passatgers i aerolínies, continua Nanwani.

**Què n'opina la Comissió Europea?**

Aquest advocat especialista en dret aeronàutic explica que, si bé la Comissió Europea reconeix que la diversitat de polítiques de les aerolínies pel que fa a l'equipatge de mà de vegades pot crear inconvenients o confusió als passatgers, entén que

**No hi ha normes comunes sobre les dimensions i pes que han d'acceptar les aerolínies a la cabina**

aquestes polítiques poden variar. Això és perquè, per raons de seguretat i espai, pot ser que no tots els passatgers tinguin l'oportunitat de portar a la cabina una maleta de mà (en el cas d'un avió més petit, sovint no és possible). "Per això, per la Comissió, les pràctiques divergents entre companyies aèries no constitueixen en si mateixes cap pràctica abusiva o deslleial i no són necessàriament indicatiu d'una infracció de l'article 23 del Reglament 1008/2008". Amb això, afegeix

Nanwani, la Comissió Europea justifica la possibilitat que l'equipatge de mà que superi determinades dimensions i pes estigui subjecte a taxes accessorïes. "Ara bé, la Comissió està en procés de revisió del Reglament 1008/2008", exposa l'expert.

**Què hi diu la legislació europea?**

Ara com ara, no hi ha normes escrites sobre les dimensions i pes de l'equipatge de mà que han d'acceptar les aerolínies, per la qual cosa són les companyies les que els decideixen individualment. Tot i això, l'IATA recomana que les mesures siguin com a màxim de 55 cm x 35 cm x 20 cm.

**I la jurisprudència?**

L'última sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) és del 18 de setembre del 2014 en un plet entre Vueling i l'Institut Galleg de Consum de la Xunta de Galícia. En aquesta resolució, l'òrgan competent estableix que l'equipatge de mà, és a dir, l'equipatge no facturat, s'ha de considerar com a element indispensable del transport dels passatgers i que el seu transport, per tant, no pot ser objecte d'un suplement de preu, sempre que aquest equipatge respongui a les exigències raonables relatives a les dimensions i pes i compleixi amb els requisits de seguretat.●

# Los viajeros seguirán pagando por las maletas en cabina pese a las denuncias

## SECTOR AÉREO

Las aerolíneas y Consumo extienden su enfrentamiento tras la multa, que no es firme



Varios pasajeros con su equipaje de mano buscan su vuelo en el aeropuerto de El Prat  
Mané Espinosa

**Fernando H. Valls / Maite Gutiérrez**

**Madrid / Barcelona**

09/06/2024 06:00 Actualizado a 09/06/2024 09:08

La batalla para que el equipaje de mano que puede acompañar a los pasajeros en la cabina de un avión sea gratuito se recrudece y amenaza con ser larga. Tras conocerse la sanción de 150 millones del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 a Ryanair, EasyJet, Vueling y Volotea por esta práctica, la tensión entre las aerolíneas y las asociaciones de consumidores ha subido de voltaje. Las organizaciones han emprendido una campaña para plantear demandas de forma masiva a las empresas mientras que las compañías aéreas, en unidad de acción, les acusan de “engañar” a los usuarios transmitiéndoles que el cobro no estaría permitido.

Sea como sea, la política comercial de las líneas aéreas no ha cambiado ni cambiará, al menos a corto y medio plazo, hasta que el litigio quede zanjado en firme. Las firmas del sector aéreo están dispuestas a llegar a la Audiencia Nacional para intentar que la multa no tenga efecto porque, según argumentan, la normativa europea les ampararía. No en vano, la disputa es de enorme trascendencia para su modelo de negocio, basado en tarifas bajas y a la carta y en una operativa muy dinámica, para aprovechar las aeronaves y los vuelos al máximo. Ahí radica su

margen de beneficio. El desenlace del litigio marcará un antes y un después para la aviación *low cost* y los derechos de los consumidores.

El área de Consumo esgrime, para justificar la sanción, una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (TJUE) del 2014 en la que el abogado general concluyó, en respuesta a un conflicto entre Vueling y el Instituto Galego de Consumo, que el equipaje de mano ha de diferenciarse del facturado y “debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del transporte de los pasajeros” y de su “exclusiva responsabilidad”. Por consiguiente, añade el tribunal, “no puede ser objeto de un suplemento de precio” ya que “no se incluye en modo alguno entre los servicios comerciales proporcionados por la compañía aérea y contemplados por el Reglamento 1008/2008, pues no implica coste alguno ligado a su facturación, seguimiento y almacenamiento, contrariamente a lo que sucede con un equipaje facturado”. La multa millonaria impuesta a las cuatro aerolíneas considera que el tribunal comunitario es el único órgano competente para interpretar la legislación relacionada con los consumidores en la UE.

El Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 guarda silencio. Ha optado por no hacer declaraciones ya que es su titular, Pablo Bustinduy, quien tiene que resolver el recurso de alzada que están ultimando las cuatro aerolíneas sancionadas contra un expediente que no tiene precedentes por la consideración de la vulneraciones de los derechos de los usuarios y por la cuantía de la sanción planteada.

## **Varios juzgados de lo Mercantil han obligado a devolver la cantidad cobrada por el equipaje de mano**

Las asociaciones de consumidores han querido aprovechar la sanción de Consumo para redoblar su ofensiva contra las aerolíneas. Tanto la OCU como Facua han lanzado sendas campañas para animar a los consumidores a reclamar la devolución de importes cobrados por equipaje de mano. Se apoyan en diferentes sentencias proconsumidores en las que condenan a diferentes compañías a devolver 20, 30 o 50 euros a usuarios. La práctica es similar: demandas ante juzgados de lo Mercantil en Madrid, Palma de Mallorca o Valencia, entre otros lugares, por el cobro de equipaje de mano. La defensa de las compañías, amparándose en el citado Reglamento 1008/2008 para defender su libertad de tarifas, no ha sido considerada por estos jueces.

Sin embargo las aerolíneas consideran que la legislación sí que ampara su política comercial. Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas, explica que la misma sentencia el TJUE concluye que el equipaje de mano será gratuito “siempre y cuando responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones, y cumpla con los requisitos de seguridad”. En este sentido, añade que todas las compañías permiten a los clientes acceder a la cabina del avión con un bulto sin suplemento de precio, pero siempre y cuando no sobrepase determinada medida.

“El hecho de que hasta el 40% de los pasajeros de algunas aerolíneas utilicen esta opción demuestra que no subir con un trolley a bordo no es algo indispensable sino discrecional, cuestión confirmada por múltiples sentencias judiciales”, afirma. Gándara remarca que en los

compartimentos superiores de las cabinas solamente caben alrededor de 90 trolleys, cuando los aviones tienen más de 180 asientos, lo que daba lugar a que los últimos pasajeros en llegar a la puerta de embarque se les tuviese que bajar a bodega sus trolleys, con los consiguientes enfados y retrasos de los vuelos”.

Las compañías recuerdan, además, que la Comisión emitió en el 2013 una respuesta parlamentaria en la que afirmó que “se permite cobrar por el equipaje de mano de cualquier tamaño, siempre que se apliquen disposiciones de transparencia de precios”.

## **Las empresas afirman que ya permiten subir con un bulto a bordo, pero no debe exceder peso y dimensiones**

Las aerolíneas insisten en que la multa de 150 millones no es firme y, por tanto, es prematuro hablar de un cambio sustancial para los pasajeros. Una vez presentados los recursos de alzada, el ministro Bustinduy tiene tres meses para resolver. Si no escucha los argumentos de las empresas, el siguiente paso que darán, avanzan, será solicitar medidas cautelares ante la Audiencia Nacional.

La clave de vuelta está en la revisión del Reglamento 1008/2008 abierto por la Comisión Europea a raíz de una resolución no vinculante del Parlamento, emitida en octubre del año pasado, subraya Jai Nanwani, presidente de la sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Colegio de la Abogacía de Barcelona. El Europarlamento reclamó una actualización de la legislación de la UE sobre derechos de los pasajeros para unificar las reglas que aplican las distintas compañías, a fin de poder comparar precios y servicios con mayor precisión.

## **En la legislatura europea se deberá decidir si se revisa la sentencia del TJUE, afirma Jai Nanwani**

La siguiente legislatura europea deberá decidir, prosigue Nanwani, si incluye en la revisión la sentencia del TJUE del 2014. Fuentes de las aerolíneas subrayan que, en todo caso, ésta no determina las dimensiones que debería tener el equipaje de mano gratuito y que todas permiten llevar ya un bolso o mochila.

Las dimensiones del bulto, serán, pues, uno de los campos de batalla. El enfrentamiento entre aerolíneas y Consumo podría extenderse en el tiempo si los tribunales españoles plantean una cuestión prejudicial a las autoridades europeas.

## **El litigio marcará un antes y un después para el modelo de negocio de la aviación low cost**

El conflicto, pues, va para largo. Este verano millones de pasajeros seguirán encontrándose cobros adicionales por llevar la maleta en la cabina. Y las asociaciones de usuarios estarán más pendientes que nunca para intentar que se reclame la devolución de cada uno.

<https://www.lavanguardia.com/economia/20240609/9717326/viajeros-seguiran-pagando-maletas-cabina-pese-denuncias.html>

# ¿Qué dice la ley sobre cobrar el equipaje de mano en los aviones?

## AEROLÍNEAS

La legislación actual ofrece argumentos a favor y en contra del cobro de la maleta de mano que no se factura



Un pasajero transporta sus equipaje en Barcelona  
Mané Espinosa

**M. GUTIÉRREZ / F. H. VALLS**

**BARCELONA / MADRID**

09/06/2024 06:00 Actualizado a 09/06/2024 08:10

El cobro del equipaje de mano que se puede subir a la cabina del avión se ha convertido en el gran campo de batalla de asociaciones de usuarios y aerolíneas por encima de los retrasos y cancelaciones de vuelos o pérdida de maletas. La legislación actual ofrece argumentos tanto a consumidores como a compañías para defender sus posiciones.

### ¿Es legal cobrar por el equipaje de mano?

“Puede ser considerado como abusivo a tenor del artículo 47, en su apartado j, de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios”, sostiene Jai Nanwani, presidente de la sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Colegio de la Abogacía de Barcelona. Este artículo dispone que la existencia de cláusulas abusivas en los contratos es una infracción.

### ¿Qué es una cláusula abusiva?

Según el artículo 82.1 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, se consideran cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones entre las partes, en este caso pasajeros y aerolíneas, prosigue Nanwani.

### **¿Qué opina la Comisión Europea?**

Este abogado especialista en derecho aeronáutico explica que, si bien la Comisión Europea reconoce que la diversidad de políticas de las aerolíneas en cuanto al equipaje de mano puede en ocasiones crear inconvenientes o confusión a los pasajeros, entiende que dichas políticas pueden variar. Esto se debe a que, por razones de seguridad y espacio, puede que no todos los pasajeros tengan la oportunidad de llevar en cabina una maleta de mano (en el caso de un avión más pequeño a menudo no es posible). “Por ello, para la Comisión las prácticas divergentes entre compañías aéreas no constituyen en sí mismas una práctica abusiva o desleal y no son necesariamente indicio de una infracción del artículo 23 del Reglamento 1008/2008”. Con ello, añade Nanwani, la Comisión Europea justifica la posibilidad de que el equipaje de mano que supere determinadas dimensiones y peso, esté sujeto a tasas accesorias. “No obstante, la Comisión está en proceso de revisión del Reglamento 1008/2008”, expone el experto.

### **¿Qué dice la legislación europea?**

Hoy por hoy, no hay normas escritas sobre las dimensiones y peso del equipaje de mano que deben aceptar las aerolíneas, por lo que son las compañías las que los deciden individualmente. Sin embargo, la IATA recomienda que las medidas sean como máximo de 55 x 35 x 20 cms.

### **¿Y la jurisprudencia?**

La última sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) es de fecha 18 de septiembre del 2014 en un pleito entre Vueling y el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia. En dicha resolución el órgano enjuiciador establece que el equipaje de mano es decir, el equipaje no facturado, debe considerarse como elemento indispensable del transporte de los pasajeros y que su transporte; por ende, no puede ser objeto de un suplemento de precio, siempre y cuando dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a sus dimensiones y peso y cumpla con los requisitos de seguridad.

<https://www.lavanguardia.com/economia/20240609/9717272/ley-cobrar-equipaje-mano-aviones.html>

# ¿Qué dice la ley sobre cobrar el equipaje de mano en los aviones?

junio 9, 2024

El cobro por el equipaje de mano que se puede llevar en cabina del avión se ha convertido en el gran campo de batalla de asociaciones de usuarios y compañías aéreas por encima de los retrasos y cancelaciones de vuelos o la pérdida de maletas. La legislación actual ofrece argumentos tanto a consumidores como a empresas para defender sus posiciones.

## ¿Es legal cobrar por el equipaje de mano?

“Puede considerarse abusivo en virtud del artículo 47, apartado j, de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios”, afirma Jai Nanwani, presidente de la sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Colegio de Abogados. de Barcelona. Este artículo establece que constituye una infracción la existencia de cláusulas abusivas en los contratos.

## ¿Qué es una cláusula abusiva?

Según el artículo 82.1 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, se consideran cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no expresamente consentidas que, contrariamente a las exigencias de la buena fe, causen, en perjuicio de Para el consumidor y usuario, existe un importante desequilibrio de derechos y obligaciones entre las partes, en este caso pasajeros y compañías aéreas, continúa Nanwani.

## ¿Qué opina la Comisión Europea?

Este abogado especialista en derecho aeronáutico explica que, aunque la Comisión Europea reconoce que la diversidad de políticas de las aerolíneas en materia de equipaje de mano puede crear en ocasiones molestias o confusión a los pasajeros, entiende que dichas políticas pueden variar. Esto se debe a que, por razones de seguridad y espacio, no todos los pasajeros pueden tener la oportunidad de llevar un bolso de mano en cabina (en el caso de un avión más pequeño, esto muchas veces no es posible). «Por tanto, para la Comisión, las prácticas divergentes entre compañías aéreas no constituyen en sí mismas una práctica abusiva o desleal y no son necesariamente un indicio de una violación del artículo 23 del Reglamento

1008/2008.» Con ello, añade Nanwani, la Comisión Europea justifica la posibilidad de que el equipaje de mano que supere determinadas dimensiones y peso esté sujeto a impuestos adicionales. “Sin embargo, la Comisión está en proceso de revisión del Reglamento 1008/2008”, explica el experto.

### **¿Qué dice la legislación europea?**

Actualmente, no existen normas escritas sobre las dimensiones y el peso del equipaje de mano que las aerolíneas deben aceptar, por lo que son las compañías las que deciden individualmente. Sin embargo, IATA recomienda que las medidas sean como máximo de 55 x 35 x 20 cm.

### **¿Y la jurisprudencia?**

La última sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) es de 18 de septiembre de 2014 en un pleito entre Vueling y el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia. En dicha resolución, el órgano juzgador establece que el equipaje de mano, es decir el equipaje no facturado, debe ser considerado un elemento indispensable en el transporte de pasajeros y que su transporte; Por tanto, no puede estar sujeto a suplemento de precio, siempre que dicho equipaje cumpla con requisitos razonables en cuanto a sus dimensiones y peso y cumpla con los requisitos de seguridad.

<https://24noticias.org/que-dice-la-ley-sobre-cobrar-el-equipaje-de-mano-en-los-aviones/>

# Los viajeros seguirán pagando por las maletas en cabina pese a las denuncias

junio 9, 2024

La batalla para conseguir que el equipaje de mano que pueda acompañar a los pasajeros en la cabina de un avión sea gratuito se intensifica y amenaza con ser larga. Tras conocerse la sanción de 150 millones del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 a Ryanair, EasyJet, Vueling y Volotea por esta práctica, ha aumentado la tensión entre las aerolíneas y las asociaciones de consumidores. Las organizaciones han lanzado una campaña para exigir masivamente a las compañías mientras las compañías aéreas, en unidad de acción, las acusan de “engañar” a los usuarios al transmitirles que no se permitiría el cobro.

Sea como fuere, la política comercial de las aerolíneas no ha cambiado ni cambiará, al menos a corto y medio plazo, hasta que el litigio esté firmemente resuelto. Las firmas del sector aéreo están dispuestas a acudir a la Audiencia Nacional para intentar que la multa no surta efecto porque, según argumentan, la normativa europea les protegería. No en vano, la disputa es de enorme importancia para su modelo de negocio, basado en tarifas bajas y a la carta y una operativa muy dinámica, para aprovechar al máximo los aviones y vuelos. Ahí radica su margen de beneficio. El resultado del litigio marcará un antes y un después para la aviación *bajo costo* y derechos del consumidor.

El área de Consumo esgrime, para justificar la sanción, una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (TJUE) de 2014 en la que el fiscal general concluyó, ante un conflicto entre Vueling y el Instituto Galego de Consumos, que el equipaje de mano debe diferenciarse del facturado y “debe ser considerado, en principio, un elemento indispensable del transporte de pasajeros” y de su “exclusiva responsabilidad”. En consecuencia, añade el tribunal, «no puede ser objeto de suplemento de precio» ya que «no está incluido en modo alguno entre los servicios comerciales prestados por la compañía aérea y contemplados por el Reglamento 1008/2008, ya que no supone coste alguno». vinculados a su facturación, seguimiento y almacenamiento, al contrario de lo que ocurre con el equipaje facturado”. La multa millonaria impuesta a las

cuatro aerolíneas considera que el tribunal comunitario es el único organismo competente para interpretar la legislación relativa a los consumidores en la UE.

El Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 guarda silencio. Ha optado por no hacer declaraciones ya que es su propietario, Pablo Bustinduy, quien tiene que resolver el recurso que tramitan las cuatro aerolíneas sancionadas contra un expediente que carece de precedentes por la consideración de las vulneraciones de los derechos de los usuarios y por la importe de la sanción impuesta.

### **Varios Juzgados de lo Mercantil han ordenado la devolución del importe cobrado por el equipaje de mano**

Las asociaciones de consumidores han querido aprovechar la sanción de Consumidores para redoblar su ofensiva contra las aerolíneas. Tanto la OCU como Facua han puesto en marcha campañas para animar a los consumidores a reclamar la devolución de las cantidades cobradas por el equipaje de mano. Se apoyan en distintas sentencias proconsumo en las que condenan a distintas empresas a devolver 20, 30 o 50 euros a los usuarios. La práctica es similar: demandas ante juzgados mercantiles de Madrid, Palma de Mallorca o Valencia, entre otros lugares, por la recogida de equipaje de mano. La defensa de las empresas, apoyándose en el citado Reglamento 1008/2008 para defender su libertad tarifaria, no ha sido considerada por estos jueces.

Sin embargo, las aerolíneas consideran que la legislación sí protege su política comercial. Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas, explica que en la misma sentencia el TJUE concluye que el equipaje de mano será gratuito «siempre que cumpla con los requisitos razonables en cuanto a su peso y dimensiones, y cumpla con los requisitos de seguridad». . En este sentido, añade que todas las compañías permiten a los clientes acceder a la cabina del avión con una pieza de equipaje sin suplemento de precio, pero siempre que no supere un determinado tamaño.

“El hecho de que hasta el 40% de los pasajeros de algunas compañías aéreas utilicen esta opción demuestra que no subir a bordo del tranvía no es imprescindible sino discrecional, cuestión confirmada por múltiples sentencias judiciales”, afirma. Gándara señala que en los compartimentos superiores de las cabinas sólo caben unos 90 carritos, cuando los aviones tienen más de 180 plazas, lo que hacía que los últimos pasajeros en llegar a la puerta de embarque tuvieran que bajar su equipaje a bodega. tranvías, con las consiguientes molestias y retrasos en los vuelos”.

Las empresas recuerdan también que la Comisión emitió una respuesta parlamentaria en 2013 en la que afirmaba que “se permite cobrar por el equipaje de mano de cualquier tamaño, siempre que se apliquen disposiciones de transparencia de precios”.

**Las compañías afirman que ya permiten llevar una pieza de equipaje a bordo, pero que no debe exceder el peso y las dimensiones.**

Las aerolíneas insisten en que la multa de 150 millones no es firme y, por tanto, es prematuro hablar de un cambio sustancial para los pasajeros. Una vez presentados los recursos, el ministro Bustinduy tiene tres meses para resolver. Si no escucha los argumentos de las empresas, el siguiente paso que darán, dicen, será solicitar medidas cautelares ante la Audiencia Nacional.

La clave para volver está en la revisión del Reglamento 1008/2008 abierta por la Comisión Europea a raíz de una resolución no vinculante del Parlamento, adoptada en octubre del año pasado, subraya Jai Nanwani, presidente de la sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona . El Parlamento Europeo pidió una actualización de la legislación de la UE sobre los derechos de los pasajeros para unificar las reglas aplicadas por las diferentes compañías, con el fin de comparar precios y servicios con mayor precisión.

**El legislador europeo tendrá que decidir si revisa la sentencia del TJUE, dice Jai Nanwani**

La próxima legislatura europea tendrá que decidir, continúa Nanwani, si incluye la sentencia del TJUE de 2014 en la revisión. Fuentes de la aerolínea destacan que, en cualquier caso, no se determinan las dimensiones que debe tener el equipaje de mano libre y que todos permiten llevar ya un bolso o mochila.

Las dimensiones del paquete serán, por tanto, uno de los campos de batalla. El enfrentamiento entre aerolíneas y Consumo podría prolongarse en el tiempo si los tribunales españoles plantean una cuestión prejudicial a las autoridades europeas.

**El litigio marcará un antes y un después para el modelo de negocio de la aviación low cost**

El conflicto, pues, dura mucho tiempo. Este verano, millones de pasajeros seguirán enfrentándose a cargos adicionales por llevar una maleta en cabina. Y las asociaciones de usuarios estarán más atentas que nunca para intentar reclamar el reembolso a cada una.

<https://24noticias.org/los-viajeros-seguiran-pagando-por-las-maletas-en-cabina-pese-a-las-denuncias/>