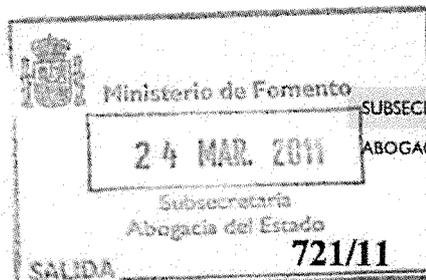




MINISTERIO  
DE FOMENTO

MNMI



Esta Abogacía del Estado ha examinado su petición de informe sobre **“modificación del art. 97 de la LNA, en relación con el transporte del equipaje en el contrato de transporte”** y, en relación a ello, tiene el honor de informar:

I.- La Directora de la AESA plantea a esta Abogacía del Estado, en esencia, cuál debe ser la interpretación correcta del **artículo 97 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (LNA)**, tras la reforma operada por la Disposición final segunda de la **Ley 1/2011, de 4 de marzo**, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la **Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea**.

En su escrito de consulta, el Organismo consultante considera que en dicha interpretación debería tomarse especialmente en consideración las disposiciones sobre precios contenidas en el Capítulo IV del **Reglamento UE No 1008/2008, de 24 de septiembre, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad**, así como las prácticas comerciales usuales de las compañías aéreas a la hora de establecer sus políticas de empresa en materia de transporte de equipajes.

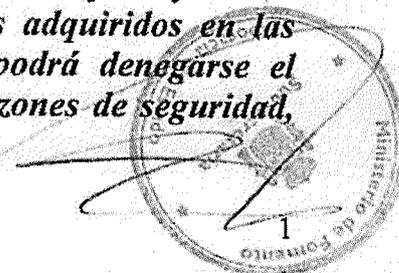
II.- Tras la reforma operada por la **Ley 1/2011**, la redacción dada al art. 97 de la LNA es la siguiente:

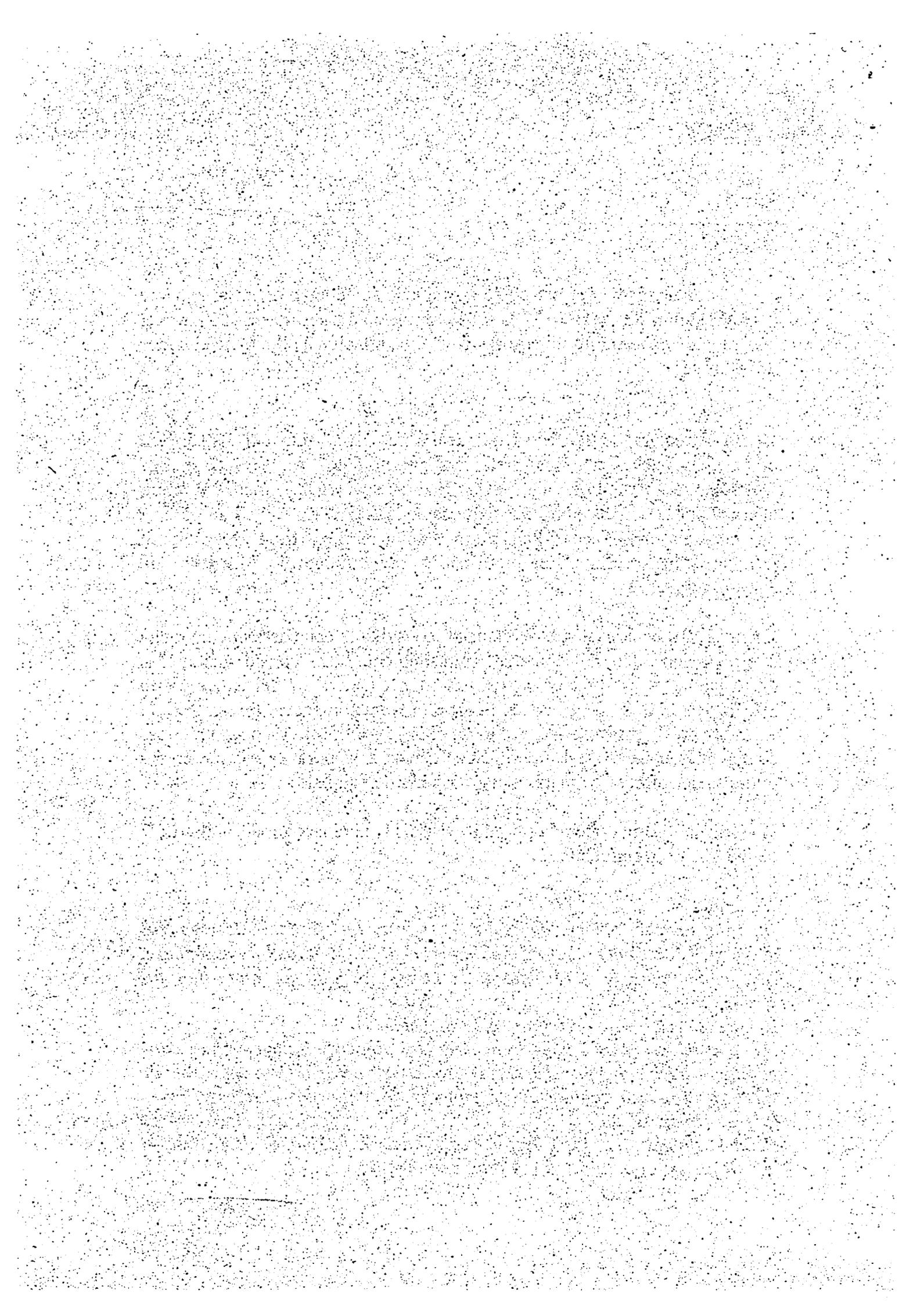
**«Artículo 97.**

***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.»*

A la vista de esta nueva redacción, se diferencian dos cuestiones claramente:

- 1) La primera referida a la obligación del transportista de transportar el equipaje del pasajero y, específicamente, si puede cobrar por el transporte del equipaje y cuáles son los límites que puede imponer en el transporte del mismo, y
- 2) La segunda referida al transporte del equipaje o bultos de mano, las limitaciones al transporte en cabina de dichos bultos de mano y la posibilidad de que el transportista deniegue el embarque en atención a los bultos u objetos de mano transportados por el pasajero consigo.

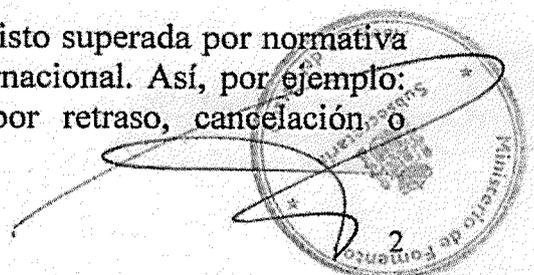
**III.-** A la hora de analizar la obligación del transportista de transportar el equipaje del pasajero debemos comenzar por tomar en consideración que el art. 97 de la LNA se encuentra integrado en el Capítulo XII de dicho texto legal referido al “Contrato de transporte” y, más específicamente, en su sección 1ª relativa al “transporte de viajeros”.

El art. 97 forma parte, en consecuencia, de la regulación del “contrato de transporte aéreo de viajeros” contenida en la LNA (arts. 92-101), en donde se regulan las distintas especialidades de este contrato mercantil, tales como:

- Contenido del billete de pasaje (arts 92-93)
- Responsabilidad del transportista por suspensión, retaso o interrupción (art. 94).
- Renuncia del pasajero a efectuar el viaje (art. 95).
- Exclusión del pasajero por el transportista (art. 96)
- Transporte del equipaje y responsabilidad por sustracción, pérdida o deterioro (arts. 97 y 98).
- Talón de equipaje (art. 99 y 100)
- Tarifas (art. 101).

Mucha de esta regulación, no obstante, se ha visto superada por normativa posterior, predominantemente de carácter internacional. Así, por ejemplo:

- 1) Las responsabilidades del transportista por retraso, cancelación o





denegación de embarque se encuentran actualmente reguladas a nivel europeo por el Reglamento UE 261/2004, de 11 de febrero; 2) Las responsabilidades del transportista por el retraso, avería o pérdida del equipaje se recogen en el Convenio de Montreal de 28-5-1999, incorporado al ordenamiento jurídico comunitario mediante el Reglamento CE 889/2002, de 13 de mayo, o; 3) La aprobación de tarifas aéreas por el Ministerio del aire (art. 101) ha sido superada por la libertad tarifaria implantada por el Reglamento UE 1008/2008, de 24 de septiembre.

No obstante lo anterior, al margen de su posible modificación o superación por normas posteriores, las reglas de la LNA lo que vienen a regular, como ya hemos señalado, es el contrato mercantil de transporte aéreo de viajeros.

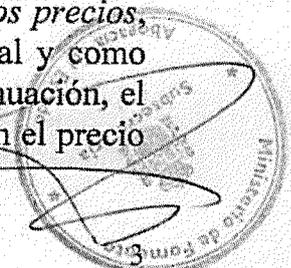
El contrato de transporte aéreo de viajeros tradicionalmente ha sido considerado como un contrato oneroso, en el que el pasajero ha de pagar un precio por su transporte y por el transporte del equipaje.

Así se deduce con claridad del **art. 92 de la LNA**, el cual, a la hora de regular el contenido del billete de transporte, incluye como mención **número 5** la “Clase y precio del transporte”.

También se infiere el carácter oneroso del contrato de transporte de lo señalado en el **art. 97 LNA**, incluso tras la redacción dada por la Ley 1/2011, al señalar: “El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje...”

De la lectura de este precepto se entiende que el “precio del billete” debe incorporar necesariamente el importe cobrado por la compañía aérea por el transporte del equipaje. Es decir, que, el transporte del equipaje, en principio, no se considera gratuito en la medida en que se incorpora al precio del billete.

Eso sí, nada impide que el importe cobrado por el transporte del pasajero y el importe cobrado por el transporte del equipaje figuren en el billete de transporte de manera desglosada. Es más, el nuevo Reglamento UE 1008/2008 parece apuntar a esta opción ya que, conforme al mismo, la “tarifa aérea” (art. 2.18) es exclusivamente *el precio a pagar por el transporte del pasajero y las condiciones de aplicación de dichos precios*, sin estar incluido en este concepto el transporte del equipaje, tal y como ocurría anteriormente en el Reglamento CE 2409/1992. A continuación, el art. 23 del precitado Reglamento 1008/2008 viene a exigir que en el precio





final del transporte se incluya, además de la “tarifa o flete” (coste por el transporte del pasajero ex art. 2.18), cualquier impuesto, canon, recargo o derecho, así como los “suplementos opcionales”, entre los cuales se podrían incluir claramente los costes por el transporte del equipaje.

En cualquier caso, siempre que en el precio del billete figuren todos los costes que se cobran al pasajero por su transporte y el de su equipaje, corresponderá a cada compañía decidir la forma en que quiere exponer frente al pasajero su precio final.

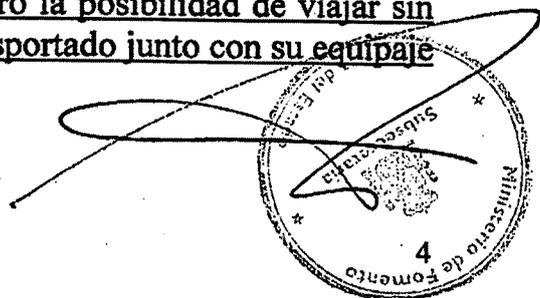
El art. 97 de la LNA, anteriormente transcrito, debe interpretarse, en consecuencia, en el sentido de que el transportista está obligado a transportar, además de al viajero, a su equipaje. Sin embargo, del tenor de este precepto de ningún modo se deduce que dicho transporte deba ser gratuito. Es más, tal y como acabamos de apuntar, al tener que incluir el transporte de equipaje en el precio del billete se deduce, por el contrario, que dicho transporte del equipaje tiene carácter oneroso.

Así parece avalarlo también la propia redacción dada al analizado art. 97 por la Ley 1/2011, ya que, cuando la misma se refiere al transporte de los objetos o bultos de mano si señala expresamente que el transportista está obligado a transportarlos en cabina “*de forma gratuita*”, cosa que no especifica para el resto del equipaje.

Se plantea, sin embargo, si el pasajero puede optar, si así lo pacta con la compañía aérea, renunciar al transporte del equipaje a cambio de una rebaja en el precio del transporte.

Dado el carácter esencialmente consensual del contrato de transporte y la libertad de pactos reconocida en el art. 1255 del Código Civil, nada parece impedir que, por libre voluntad de ambas partes, éstas puedan acordar el transporte exclusivamente de la persona a un precio inferior, optando con ello libremente el pasajero a no transportar su equipaje.

Ello no obstante, lo que sí se infiere del tan citado art. 97 LNA es que la compañía aérea siempre debe dar la posibilidad al pasajero de viajar con su equipaje. Si infringiría, por tanto, la LNA el hipotético supuesto en el que una compañía aérea sólo ofreciese al pasajero la posibilidad de viajar sin equipaje, negándole la posibilidad de ser transportado junto con su equipaje aunque fuera bajo remuneración.





Todo lo anteriormente señalado se encuentra adverbado por la normativa comunitaria y el régimen de libertad tarifaria instaurado por el **Reglamento CE 2409/1992, de 23 de julio**, posteriormente superado por el **Reglamento 1008/2008**.

Estas normas comunitarias han concedido plena libertad a las compañías aéreas comunitarias para fijar sus tarifas aéreas (art. 22.1 del Reglamento 1008/2008), corroborando con ello la libertad con que cuentan los transportistas aéreos para pactar con el pasajero el importe y las condiciones del transporte, incluido, en su caso, si se contrata o no el transporte del equipaje y el precio a cobrar por el mismo.

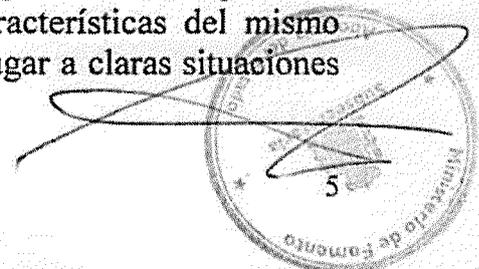
**IV.-** En el apartado anterior del presente informe hemos concluido que, conforme al primer inciso del párrafo primero del art. 97 de la LNA, obligación sustancial derivada del contrato de transporte que el transportista, no sólo transporte al pasajero, si no también a su equipaje, siendo tanto el transporte de la persona como el del equipaje oneroso e incluyéndose en el precio del billete en los términos que pacten las partes.

Debemos ahora, sin embargo, analizar si el transportista está obligado a transportar el equipaje del pasajero sean cuales fueren las características del mismo o, si por el contrario, se puede negar a transportar el equipaje en función de determinadas circunstancias de volumen, peso o número de bultos.

Para ello debemos acudir al segundo inciso del párrafo primero del analizado art. 97, según el cual, el transportista estará obligado a transportar el equipaje ***“...con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos”***

Este segundo inciso intenta determinar hasta dónde alcanza la obligación del transportista de transporte del equipaje, indicando, a juicio de esta Abogacía del Estado, que tal obligación tan sólo opera dentro de los límites de peso y volumen que establezcan los reglamentos, con independencia del número de bultos.

Lógicamente, sería excesivamente oneroso y desequilibrado para la relación contractual imponer al transportista la obligación de transportar el equipaje del pasajero, fuera cuales fueran las características del mismo aunque fuera de manera onerosa. Ello podría dar lugar a claras situaciones





de abuso por parte del pasajero, exigiendo el transporte de elementos de gran volumen o peso que el transportista pudiera, incluso, no estar habilitado a transportar por razones de seguridad o de las características de la aeronave, ni siquiera exigiendo una mayor remuneración.

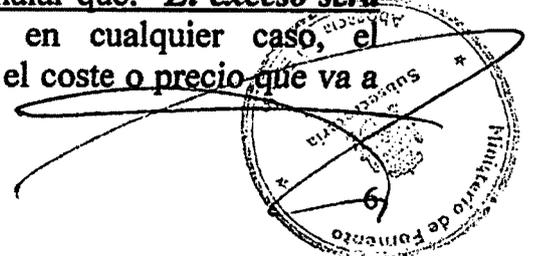
El transportista tiene la obligación legal de transportar el equipaje, pudiendo cobrar por ello lo que estime oportuno en virtud de las condiciones que se pacten e se integren en el precio del billete. Sin embargo, esta obligación de transporte debe tener unos límites; límites que, conforme al art. 97 LNA, se establecerán reglamentariamente en atención al peso y volumen del equipaje y sin tomar en consideración el número de bultos.

Cabe, por tanto, que el Gobierno, en uso de su potestad reglamentaria, determine hasta dónde alcanza la obligación del contratista de transportar el equipaje, si bien en este reglamento las limitaciones a dicha obligación de transporte deberán fijarse en límites de peso o volumen y no, conforme a la nueva redacción dada por la Ley 1/2010, por el número de bultos.

Ahora bien, realmente nos parece muy difícil diferenciar el límite por "volumen" del límite por "número de bultos". Está claro que si reglamentariamente se limita un volumen determinado que el transportista estará obligado a transportar, es cierto que, dentro de dicho volumen, podrán transportarse varios bultos siempre y cuando tales bultos quepan en el volumen previamente determinado por el reglamento.

No consideramos que la posibilidad de que reglamentariamente se limite la obligación que tiene el transportista de transportar el equipaje en atención a su volumen o peso entre en contradicción con la libertad tarifaria reconocida en el Reglamento 1008/2008, tal y como parece apuntar el organismo consultante.

Ya hemos manifestado, que el transporte del equipaje es una prestación de carácter oneroso por la cual el transportista podrá cobrar el precio que estime pertinente indicándolo en el billete de transporte. Si se establece reglamentariamente un límite ( por peso y volumen) más allá del cual el transportista no está obligado a transportar, dicho exceso podrá ser transportado si así lo pactan las partes en el contrato, que es precisamente lo que indica el párrafo segundo del art. 97 al señalar que: "El exceso será objeto de estipulación especial." Es decir, en cualquier caso, el transportista tiene plena libertad para determinar el coste o precio que va a





cobrar al pasajero por el transporte del equipaje, respetándose de este modo plenamente la libertad tarifaria reconocida en el Reglamento UE 1008/2008.

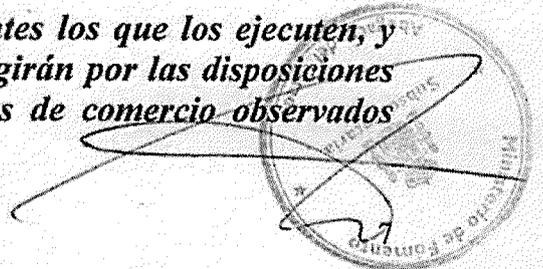
A la vista de la interpretación apuntada y del segundo párrafo del art. 97 LNA, podemos llegar a la conclusión que, en realidad, la diferencia existente entre que un equipaje se considere que está dentro de los límites de peso y volumen o que no lo esté, es exclusivamente la obligatoriedad para el transportista de transportarlo, pero no su gratuidad ni en uno ni otro supuesto. Es decir, mientras que en el primer supuesto (equipajes que están dentro de los límites de peso y volumen que se fijen reglamentariamente) es obligación legal del transportista llevar a cabo el transporte del equipaje (cobrando por ello el coste que se estime pertinente), en el segundo caso (equipajes que exceden de los límites de peso y volumen reglamentariamente establecidos) el transportista no está obligado legalmente a transportarlo pero puede hacerlo voluntariamente cobrando por dicho exceso lo que específicamente se estipule.

Así, por ejemplo, si dos maletas estuvieran dentro de los límites de peso y volumen que reglamentariamente se estableciesen, el transportista tendría obligación de transportarlas, cobrando por ello lo que se estipulase, dado que se trata de una prestación onerosa a reflejar en el billete, tal y como hemos argumentado en el apartado anterior del presente informe. Si, por el contrario, las dos maletas excediesen de los límites de peso y volumen reglamentarios, el transportista no tendría obligación de efectuar su transporte, pudiendo hacerlo, no obstante, si así se pactase en estipulación especial determinado el coste de dicho exceso.

Actualmente no existe ningún reglamento nacional o internacional que fije hasta qué límites de peso y volumen tiene el transportista la obligación de transportar de manera onerosa el equipaje y a partir de cuales ya no existe dicha obligación legal, debiendo ser objeto de estipulación especial.

A falta de una reglamentación específica al respecto debe estarse, en opinión de esta Abogacía del Estado a los usos del comercio de conformidad con lo señalado en el art. 2 del Código de Comercio, según el cual:

*“Los actos de comercio, sena o no comerciantes los que los ejecuten, y estén o no especificados en este Código, se registrarán por las disposiciones contenidas en él; en su defecto, por los usos de comercio observados*





***generalmente en cada plaza; y, a falta de ambas reglas, por el derecho común.***”

De este modo, para poder determinar hoy en día, a falta de una regulación reglamentaria específica, hasta que límites de peso y volumen está obligado el transportista a portar el equipaje (de manera onerosa), debemos acudir a los usos habituales o costumbres comunes de las compañías aéreas. Serán por lo tanto tales usos o costumbres de las compañías aéreas las que determinen lo que usualmente en el transporte aéreo se considera como obligatorio para el transportista y lo que, por el contrario, habitualmente se entiende que excede de su obligación legal y que, por lo tanto, tan sólo será transportado previo acuerdo de las partes en estipulación especial.

IV.- Analizado el primero y segundo párrafo del art. 97 de la LNA tras la reforma operada por la Ley 1/2011, debemos ahora intentar interpretar el tercer párrafo referido a los objetos o bultos de mano. En concreto, señala este párrafo:

***“ 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”***

A juicio de esta Abogacía del Estado, un análisis lógico, sintáctico y teleológico de este párrafo nos lleva extractar, de una manera sencilla e inteligible, las siguientes reglas:

- 1) Que los objetos o bultos de mano que el pasajero lleve consigo no se considerará equipaje a efectos de lo señalado en los párrafos I y II.
- 2) Que el transportista tiene obligación de transportar gratuitamente en cabina los objetos o bultos de mano que lleve el pasajero consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos.





3) Que únicamente se podrá denegar el embarque de los objetos o bultos de mano en atención a razones de seguridad.

En primer lugar, debemos destacar que este párrafo 3º del art. 97 se está refiriendo a los *“objetos o bultos de mano que el pasajero lleve consigo”*, estableciendo reglas especiales de transporte respecto a los mismos. A estos *“objetos o bultos de mano”* no se les aplican las reglas previstas anteriormente para el resto de equipaje: obligación del transportista de efectuar su porte, de manera onerosa y dentro de los límites de peso y volumen que resulten de los usos del comercio. Por el contrario, los objetos o bultos de mano cuentan con una regulación especial, que es la que se trata de recoger en el tan citado párrafo 3º.

Lo primero que hay que destacar es que el art. 97 no define qué debe entenderse por *“objetos o bultos de mano”*, limitándose a establecer reglas especiales de gratuidad, transporte en cabina y de denegación de embarque para todo *“objeto o bulto de mano”* que el pasajero lleve consigo.

A efectos de interpretar qué debemos considerar como “objetos o bultos de mano” en primer lugar, debemos descartar que se refiera a cualquier elemento que el pasajero lleve consigo, fueren cuales fueren las características de dicho elemento.

Esta interpretación podría extraerse de una interpretación excesivamente literalista del art. 97.p III, al señalar que *“El transportista estará obligado a transportar ...como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo..”*. Sin embargo, esta interpretación es del todo ilógica, contraria a lo que un hombre medio entendería por *“bulto de mano”*, contraria a los usos y costumbres de comercio en el transporte aéreo y que no respondería a la finalidad de la norma, que tan sólo quiere facilitar que el pasajero pueda portar consigo ciertos elementos personales de pequeño tamaño.

No se puede entender como “bulto de mano” cualquier cosa que el pasajero lleve consigo, ya que, entonces, podría ser considerado como “bulto de mano” desde una gran maleta hasta un elemento de gran tamaño, como un piano o un sofá.

El concepto de *“bulto de mano”* debe diferenciarse del equipaje que el pasajero puede transportar en bodega y que, como hemos señalado anteriormente, el transportista tiene obligación de transportar de manera





onerosa dentro del precio del billete. La propia palabra ultimada nos da una idea del concepto: se trata de un simple "bulto" de un "objeto" pero no de un auténtico equipaje como el que se refiere en los párrafos 1º y 2º.

Otra vez, de conformidad con el art. 2 del Código de Comercio, anteriormente transcrito, debemos remitirnos a los usos y costumbres del comercio para delimitar qué debe entenderse por "bulto de mano", siendo, con carácter general, las compañías las que delimitan tal concepto en sus cláusulas contractuales.

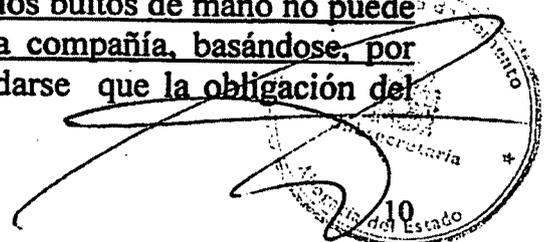
La única precisión que efectúa el párrafo III del art. 97 es que dentro de dicho concepto de "bulto de mano" deben incluirse *"los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos"*.

Ello no obstante, debido a la gran variedad de objetos que actualmente se pueden adquirir en las tiendas de los aeropuertos, desde perfumes hasta muebles para el hogar, otra vez debemos insistir en que el concepto de "bulto de mano" debe ajustarse en todo caso a los usos de comercio. De este modo, si se podrá considerar como "bulto de mano" los pequeños objetos que se adquieren en las tiendas de los aeropuertos, como comestibles, perfumes, ropa, etc. Sin embargo, una interpretación razonable y acorde a los usos de comercio, nos impide calificar como "bulto de mano", un mueble por mucho que se haya adquirido en las tiendas de los aeropuertos.

Si la compañía ha informado adecuadamente al pasajero en el trámite precontractual de qué se considera "bulto de mano", en cuanto a sus características, dimensiones, etc, debe atenderse a dicho concepto como aplicable.

Ahora bien, una vez que la compañía ha definido qué debe entenderse por "bulto de mano" (por dimensiones, características, peso, etc) estará obligada a transportar gratuitamente en cabina todos los "bultos de mano" que el pasajero lleve consigo, pudiendo denegar su embarque tan sólo *"en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave"*

A juicio de esta Abogacía del Estado este precepto debe interpretarse en el sentido de que la denegación del embarque de los bultos de mano no puede efectuarse arbitraria o caprichosamente por la compañía, basándose, por ejemplo, en motivos comerciales. Debe recordarse que la obligación del





transportista es portar gratuitamente los bultos de mano, por lo que no puede obstaculizar arbitrariamente dicha obligación.

Para que un transportista puede excepcionarse de la obligación de transportar gratuitamente en cabina un bulto de mano”, es decir, pueda negarse a cumplir con la obligación que le impone el art. 97 LNA, debe basarse en razones objetivas de seguridad relacionadas con el peso y tamaño del objeto o vinculadas con las características de la aeronave.

Es decir, las compañías pueden determinar a partir de qué volumen, peso o en función de qué características van a denegar el embarque gratuito de los bultos de mano, pero tales reglas de embarque deberán poder ser justificadas por la compañía en atención a las características de la aeronave o razones de seguridad.

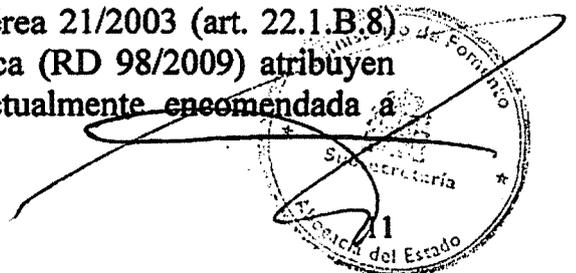
Tal y como se señala en la petición de informe, si las compañías van a establecer ciertos límites a su obligación de transportar gratuitamente en cabina los bultos de mano que el pasajero lleve consigo, deberán informar adecuadamente al mismo de tales limitaciones pero, además, no será admisible cualquier limitación, aún cuando se haya informado de ella al pasajero, si no que las mismas deberán ser razonables y objetivas basadas en razones de seguridad, peso, volumen y características de la aeronave.

V.- Finalmente, el organismo consultante plantea cuál es la Administración competente para inspeccionar y sancionar los incumplimientos de las compañías aéreas de las reglas establecidas en el art. 97 de la LNA.

Tal y como expusimos al inicio del presente informe, el art. 97 de la LNA es parte de la regulación existente en nuestro ordenamiento del contrato de transporte aéreo de pasajeros.

Ni las CCAA ni los Ayuntamientos tiene competencia para sancionar a las compañías aéreas por presuntos incumplimientos de la normativa reguladora del contrato de transporte aéreo (incluido su régimen tarifario), ya que dicha competencia corresponde al Estado, al amparo de la competencia exclusiva que ostenta sobre los aeropuertos de interés general, el tráfico, transporte y circulación aérea (art. 149.1.20 CE).

Específicamente, tanto la Ley de Seguridad Aérea 21/2003 (art. 22.1.B.8) como el Reglamento de Inspección Aeronáutica (RD 98/2009) atribuyen expresamente a la inspección aeronáutica (actualmente encomendada a





AESA en virtud del RD 184/2008) la inspección en materia de “contratos de transporte”, por lo que deberá ser esta Agencia pública la que ejerza las competencias de inspección y sanción en esta materia.

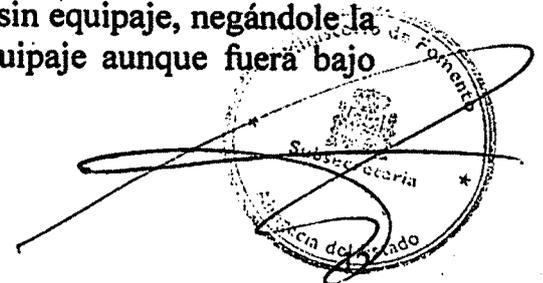
Cosa distinta son los deberes de las compañías de informar adecuadamente al pasajero (ya se en aplicación de nuestra legislación nacional o de normativa internacional como el Reglamento 1008/2008), los sistemas de venta a distancia, la utilización de cláusulas generales de contratación, la garantía de los derechos básicos de cualquier consumidor ante cualquier servicio (art. 8 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias), la observancia de las reglas de publicidad y demás materias vinculadas, las cales, al ser una cuestión de consumo y protección del consumidor y usuario y no relativas al propio contenido material del contrato de transporte, será competencia de las CCAA y Ayuntamientos.

## CONCLUSIONES

**PRIMERA.-** De conformidad con el art. 97 de la LNA el transportista está obligado a transportar, además de al viajero, a su equipaje. Sin embargo, del tenor de este precepto, de ningún modo se deduce que el transporte del equipaje deba ser gratuito sino que, por el contrario, se configura como una prestación onerosa que debe incluirse en el precio del billete.

**SEGUNDA.-** Las partes, en virtud del principio de libertad de pactos del art. 1255 del Código Civil y la libertad tarifaria reconocida en el Reglamento UE 1008/2008 (art. 21.1), determinarán voluntariamente el precio a pagar por el transporte tanto del pasajero como del equipaje.

Así mismo, en uso de tal libertad contractual, ambas partes podrán acordar el transporte exclusivamente de la persona a un precio inferior, optando con ello libremente el pasajero a no transportar su equipaje. Tan sólo se infringiría la LNA en el hipotético supuesto en el que una compañía aérea sólo ofreciese al pasajero la posibilidad de viajar sin equipaje, negándole la posibilidad de ser transportado junto con su equipaje aunque fuera bajo remuneración.





**TERCERA.-** No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán fijarse los límites de volumen y peso, con independencia del número de bultos, más allá de los cuales el transportista no tiene obligación de transportar, ni siquiera de manera onerosa, el equipaje del pasajero.

Si se establece reglamentariamente un límite (por peso y volumen) más allá del cual el transportista no está obligado a transportar el equipaje, el exceso podría ser transportado de manera voluntaria por el transportista si así lo pacta con el pasajero, de conformidad con el párrafo segundo del art. 97.

Dado que actualmente no existe ningún reglamento nacional o internacional que fije hasta qué límites de peso y volumen tiene el transportista la obligación de transportar el equipaje (de manera onerosa), debe estarse a lo que resulte de los usos del comercio, de conformidad con lo señalado en el art. 2 del Código de Comercio,

**CUARTA.-** Un análisis lógico, sintáctico y teleológico del párrafo 3º del art. 97 de la LNA nos lleva a concluir que: 1) Los objetos o bultos de mano que el pasajero lleve consigo no se rigen por las reglas de “transporte obligatorio oneroso” recogidas en los párrafos I y II de aquel precepto y; 2) Que el transportista tiene obligación de transportar gratuitamente en cabina los objetos o bultos de mano que lleve el pasajero consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos.

A estos efectos, debemos remitirnos a los usos y costumbres del comercio para delimitar qué debe entenderse por “bulto de mano”, siendo, con carácter general, las compañías las que delimitan tal concepto en sus cláusulas contractuales.

Para que un transportista puede excepcionarse de la obligación de transportar gratuitamente en cabina un “bulto de mano”, es decir, pueda negarse a cumplir con la obligación que le impone el art. 97 LNA, debe basarse en razones objetivas de seguridad relacionadas con el peso y tamaño del objeto o vinculadas con las características de la aeronave, debiendo informar adecuadamente al pasajero. La denegación del embarque de los bultos de mano no puede efectuarse arbitraria o caprichosamente por la compañía, basándose, por ejemplo, en motivos estrictamente comerciales



**QUINTA.-** Ni las CCAA ni los Ayuntamientos tiene competencia para sancionar a las compañías aéreas por presuntos incumplimientos de la normativa reguladora del contrato de transporte aéreo (incluido su régimen tarifario), ya que dicha competencia corresponde al Estado, al amparo de la competencia exclusiva que ostenta sobre *los aeropuertos de interés general, el tráfico, transporte y circulación aérea* (art. 149.1.20 CE).

Las competencias de inspección y sanción en materia de contrato de transporte corresponden a la AESA, de conformidad con la Ley de Seguridad Aérea y el Reglamento de Inspección aeronáutica.

No obstante V.d. resolverá  
Madrid, 23 de marzo de 2011  
**EL ABOGADO DEL ESTADO-ADIUNTO**

Fdo. Miguel Nieto Menor



**SRA. DIRECTORA DE A.E.SA.**

