



Derechos de los pasajeros en transporte aéreo

Revisión comparada de la legislación vigente, proyectos de ley y legislación extranjera

Autora

Paola Alvarez D.
palvarez@bcn.cl

Comisión

Elaborado a petición de la Comisión de Economía Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo de la Cámara de Diputadas y Diputados.

Nº SUP: 148914

Resumen

El proyecto de ley boletines refundidos N°s 15.679-03; 15.964-03; 15.994-03; 16532-03 y 16.594-03, comprende cinco mociones parlamentarias que plantean modificaciones al régimen de derechos de los pasajeros de servicio de transporte aéreo en Chile. Las iniciativas abarcan siete materias: endoso del billete de pasaje, denegación de embarque, cancelación y retraso de vuelos, derecho a retracto, transporte prioritario por razones médicas, beneficios para residentes en zonas extremas y derechos relativos al equipaje.

Las propuestas consideran ajustes a derechos ya reconocidos en el Código Aeronáutico, como compensaciones frente a cancelaciones, retrasos y sobreventa, e incorporan nuevos derechos referidos a transporte prioritario, cuotas de pasajes para zonas extremas y gratuidad del equipaje de mano. En algunos casos la legislación nacional vigente regula total o parcialmente las materias, mientras que en otros no existe disposición específica.

De la experiencia internacional revisada, se constata que ninguna de las legislaciones revisadas abarca en forma integral todas las materias propuestas. La regulación es parcial y diferenciada: la Unión Europea contempla compensaciones y obligaciones de servicio público; Estados Unidos de América regula la sobreventa y la conectividad mínima; Perú y México reconocen derechos en materia de endoso y equipaje, respectivamente; y España establece la intransferibilidad del pasaje.

Introducción

A solicitud de la Comisión de Economía Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo de la Cámara de Diputadas y Diputados, y siguiendo los lineamientos instruidos por dicha comisión, se revisan las propuestas regulatorias del proyecto de ley boletines refundidos N°s 15.679-03; 15.964-03; 15.994-03; 16532-03 y 16.594-03, que buscan modificar el régimen relativo a derechos de los pasajeros de transporte aéreo de pasajeros.

Dicho análisis se realiza mediante tablas agrupadas de acuerdo con las materias abordadas por las iniciativas, distinguiéndose siete ejes temáticos: endoso del billete de pasaje; denegación de embarque;

cancelación y retraso de vuelo; derecho a retracto; transporte prioritario; derechos de los residentes de zonas extremas; y derechos vinculados al equipaje.

En dichas tablas se comparan los cinco proyectos de ley con la legislación vigente —principalmente el Código Aeronáutico—, identificando en cada aspecto regulatorio si la normativa actual contempla, total o parcialmente, las disposiciones a que se refiere cada propuesta. Asimismo, se incluyen referencias a la legislación extranjera, seleccionando las jurisdicciones en función de la materia analizada en cada caso y privilegiando aquellos ordenamientos que regulan específicamente la temática respectiva.

Los boletines analizados están destinadas a introducir modificaciones al estatuto regulador del transporte aéreo de pasajeros, dispuesto en el Título VIII del Código Aeronáutico (CA). En general, las cinco mociones buscan ampliar el catálogo de derechos de los pasajeros, reforzando derechos existentes frente a cancelaciones o retrasos de vuelos, denegaciones de embarque, derecho de retracto y otros, o incorporando nuevos derechos no consagrados por la legislación nacional.

Se hace presente que el tema que aborda este documento y sus contenidos están delimitados por los parámetros de análisis acordados, por el plazo de entrega convenido y por la información disponible. No se trata de un documento académico y se enmarca en los criterios de neutralidad, pertinencia, síntesis y oportunidad en su entrega. Las traducciones son propias.

I. Análisis de los Propuestas

A continuación, se revisan las principales propuestas de las cinco iniciativas de ley. El análisis se efectúa distinguiéndolas según su contenido, es decir, agrupándolas de acuerdo con las materias que abordan: endoso del billete de pasaje; denegación de embarque; cancelación y retraso del vuelo; derecho a retracto; derecho a Transporte prioritario; derechos para residentes de zonas extremas y derechos relacionados con equipaje. En la primera columna, se indica la regulación actual; en la segunda la propuesta de los proyectos de ley y en la tercera, la regulación comparada.

I. ENDOSO DEL BILLETE DE PASAJE

REGULACIÓN ACTUAL	BOLETINES	LEGISLACIÓN EXTRANJERA
Desde la publicación en 2021 de la Ley N° 21.392, se reconoce el derecho de transferencia del billete de pasaje bajo las siguientes condiciones (AR. 131 bis del Código Aeronáutico): • Aplica solo a vuelos de cabotaje. • Válido para trayectos de ida y/o vuelta. • Cesión permitida hasta 24 horas antes del vuelo. • Se formaliza mediante formulario digital en el sitio web oficial del transportador que identifique al cedente, cesionario, datos del billete y otros aspectos necesarios. Alternativamente, puede hacerse de forma presencial en oficinas de venta de pasajes; mostradores de aeropuertos y agencias autorizadas. • Solo puede realizarse entre personas naturales. • Cesión válida una sola vez por cada billete. • El pasajero podrá ceder su derecho máximo 2 veces por transportador al año (una por semestre). • Queda prohibida la cesión con fines de lucro, actividad comercial o habitual.	El Boletín N° 15.679-03 propone obligar a los transportadores a disponer en su sitio web una plataforma de intercambio de pasajes aéreos y equipaje, que permita al pasajero ceder su derecho a ser transportado en vuelo de cabotaje nacional y/o ceder su carga de equipaje, a otro pasajero interesado en la misma ruta. La plataforma debe permitir al pasajero ceder su billete de pasaje y/o equipaje, a terceros interesados, reflejar el número de pasajes disponibles, de acuerdo a las ofertas realizadas por los pasajeros e informar a eventuales terceros interesados de estas ofertas, de forma simultánea. La plataforma debe permitir efectuar la cesión y realizar el pago al cedente. •	Perú: La legislación peruana reconoce expresamente la posibilidad de endosar el billete de pasaje. En efecto, la Ley N° 29.571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, dispone en su artículo 66 numeral 7 que los consumidores del servicio de transporte nacional pueden endosar o transferir la titularidad del servicio adquirido a favor de otro consumidor. El titular que quiera hacer uso de este derecho debe comunicarlo de manera “previa y fehaciente” al proveedor con una anticipación no menor a veinticuatro horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio, asumiendo los gastos únicamente relacionados con la emisión del nuevo boleto, los cuales no deben ser superiores al costo efectivo de dicha emisión (art. 66 numeral 7). España: La legislación española, en cambio, contempla expresamente que el pasaje es de carácter nominativo e intransferible. El artículo 93 de la Ley N° 48/1960, sobre Navegación Aérea, a propósito del Contrato de transporte de pasajeros, establece que el billete de pasaje es un documento nominativo e intransferible y únicamente podrá ser utilizado en el viaje para el que fue expedido y en el lugar del avión que, en su caso, determine.

II. DENEGACION DE EMBARQUE

REGULACIÓN ACTUAL	BOLETINES	LEGISLACIÓN EXTRANJERA
Producto de las modificaciones introducidas al CA¹ el año 2021 por la Ley N° 21.398, frente a la denegación de embarque, el pasajero tiene una serie de derechos que incluyen embarcar en el siguiente vuelo; reembolso del monto total pagado si no hubiere comenzado el transporte y derecho a devolución de la porción no utilizada si el transporte ya hubiera iniciado. En el caso de que el transporte hubiere iniciado, la norma vigente dispone, además, el derecho alternativo de retorno al punto de partida. En cuanto a la compensación económica, se establece un monto de 2 a 20 Unidades de Fomento, variando de acuerdo con la extensión de los tramos y el tiempo de retraso en hora de llegada a destino, entre menos de 500 kilómetros y más de 8.000 por una parte, y 1 a 4 horas de retraso en la hora de llegada, por otra. No se tiene derecho a compensación, si se embarca al pasajero en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador, y la diferencia en la hora de salida respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado es inferior a tres horas. También, el texto de ley vigente complementa los derechos descritos con normas destinadas a regular la denegación de embarque. Destaca la norma que ordena el embarque prioritario de niños no acompañados, de personas con discapacidad, pasajeros de edad avanzada o delicados de salud, embarazadas y, en general, a los pasajeros que, por razones humanitarias calificadas por el transportador, deban ser embarcados con preferencia.	EL Boletín N° 16.532- 03 propone modificar el inciso primero del numeral 2 del Artículo 133 referido a la compensación económica, reemplazando el régimen escalonado vigente, por una compensación “equivalente al precio del pasaje aumentado en 0,5 veces su valor.”.	Unión Europea: El Reglamento (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, dispone de un catálogo de derechos frente a la cancelación de un vuelo (art 4): a) Reembolso o un transporte alternativo: • el reembolso en siete días del coste íntegro del billete; • la conducción hasta el destino final lo antes posible en condiciones de transporte comparables; • la conducción hasta el destino final en una fecha posterior que convenga al pasajero, sujeto a disponibilidad de plazas; • vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápido posible, cuando proceda b) Derecho a compensación. Los pasajeros recibirán una compensación por un valor de: • 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros; 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros; 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en los casos anteriores- • En un 50% menos caso de que se ofrezca a los pasajeros ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo reservado que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros, o que no sea

¹ Código aeronáutico.

Finalmente, en caso de que el pasajero decida perseverar en el contrato de transporte ante una denegación de embarque, el transportador está obligado -según las circunstancias dispuestas en la ley-a otorgar al pasajero las siguientes prestaciones: comunicaciones; comidas y refrigerios; alojamiento, movilización, arreglos necesarios para continuar el viaje.		superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en los casos anteriores. A lo anterior se suma derechos de alojamiento, alimentación, transporte y comunicación según el caso. Estados Unidos: La normativa federal regula la denegación de embarque por sobreventa en el <i>Code of Federal Regulations, Title 14, Part 250 ("Oversales")</i>, aplicable a vuelos programados en aeronaves con capacidad para 10 o más asientos. En cuanto a la compensación, no procede pago si el pasajero llega a destino con menos de una hora de retraso respecto de lo previsto. Cuando la demora es mayor, la indemnización equivale a un porcentaje del precio del billete de ida con topes máximos actualizados por el Departamento de Transportes. Desde el 22 de enero de 2025, los montos son: en vuelos de cabotaje, 200% del billete hasta USD 1.075 si la demora es mayor a una y menor o igual a dos horas, y 400% hasta USD 2.150 si supera las dos horas o no se ofrece transporte alternativo; en vuelos internacionales, 200% hasta USD 1.075 cuando la demora es mayor a una y menor o igual a cuatro horas, y 400% hasta USD 2.150 cuando excede de cuatro horas o no hay transporte alternativo. Se establece que la compensación debe pagarse inmediatamente en efectivo, cheque u otro medio equivalente, aunque el pasajero puede aceptar voluntariamente vales de transporte si su valor es igual o superior al efectivo y con información previa de restricciones.
---	--	--

III. RETRASO O CANCELACIÓN DE VUELO

REGULACIÓN ACTUAL	BOLETINES	LEGISLACIÓN EXTRANJERA
El CA otorga al pasajero los siguientes derechos: a) Embarcar en el siguiente vuelo o en un transporte alternativo, sea o no imputable al transportador la cancelación; b) En caso que la cancelación sea imputable al transportador, se le reconocen al pasajero las mismas prestaciones asistenciales que en caso de denegación de embarque (acceso a comunicaciones telefónicas; comidas y refrigerios necesarios; alojamiento, cuando el tiempo de espera para embarcar en el otro vuelo así lo requiera; movilización desde y hacia el aeropuerto, y otras que sean necesarias para continuar el viaje); y c) Reembolso del monto total pagado por el billete o de la porción no utilizada, según fuere el caso, si el pasajero decide no perseverar en el contrato, cuando hubiere retraso en la salida superior a 3 horas o el vuelo ofrecido en caso de cancelación, sale a su destino con más de 3 horas de retraso. A ello se suma la obligación del transportador de restituir las tasas, cargas o derechos aeronáuticos que hubiere pagado el pasajero cuando el viaje no se verifique, ya sea por causas imputables al transportador, al pasajero o por razones de seguridad o de fuerza mayor sobrevinientes. En caso de retraso o cancelación, al régimen de prestaciones descrito, se suma el derecho a indemnización dispuesto en el artículo 147 del CA, que cubre hasta 250 Unidades de Fomento, aplicable para este caso si el retraso o cancelación se deba a causa imputable al transportador y si el retraso fuere superior a tres horas respecto a la hora de salida prevista en el billete de pasaje o cuatro horas en vuelos que utilicen aeronaves que hayan sido diseñadas para una capacidad de hasta 29 asientos. Esta regla se aplica a la cancelación, salvo que se le informe al pasajero y se le ofrezca tomar	El Boletín N° 15.964- 03 propone incorporar un nuevo literal e) para establecer que en el caso que las cancelaciones de vuelos se deban a causas imputables a la empresa prestadora del servicio de transporte nacional de pasajeros o cabotaje, esta deberá garantizar -a costo propio- el embarque de los pasajeros en el próximo vuelo que despegue del aeropuerto o aeródromo y que realice la ruta afectada con la cancelación -provocada por causa imputable a la empresa- ya sea, en vuelos propios o de otra empresa que preste dicho servicio. Para garantizar este derecho, el proyecto de ley propone que las empresas estarán obligadas a mantener convenios comerciales que permitan el pleno goce de este derecho por parte de los pasajeros Por su parte, el Boletín N° 16.532-03 propone reemplazar el inciso primero del literal c) del Artículo 133 que establece la indemnización de hasta 250 Unidades de Fomento por una indemnización del doble del precio del pasaje si el retraso o la cancelación se debe a causa imputable al transportador, eliminando las condiciones vigentes para acceder a dicha indemnización referidos a extensión de la retraso y de la salida. Por su parte propone modificar el artículo 147 que norma el derecho a indemnización, fijando el monto de 146 Unidades de Fomento, disponiendo que este “no excederá del doble del precio del pasaje por cada uno de ellos.”.	Unión Europea: El Reglamento (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de cancelación o gran retraso de los vuelos, dispone de un catálogo de derechos frente a la cancelación de un vuelo (art 5): c) Reembolso o un transporte alternativo: • el reembolso en siete días del coste íntegro del billete; • la conducción hasta el destino final lo antes posible en condiciones de transporte comparables; • la conducción hasta el destino final en una fecha posterior que convenga al pasajero, sujeto a disponibilidad de plazas; • vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápido posible, cuando proceda d) Derecho a compensación. Los pasajeros recibirán la siguiente compensación cuando la cancelación se hubiere informado con menos de 14 días o se produzca por circunstancias extraordinarias: • 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros; • 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros; • 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en los casos anteriores- • En un 50% menos en caso de que se ofrezca a los pasajeros ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo reservado que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1.500 kilómetros o menos, o que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y

otro vuelo que le permita En el caso de la cancelación, salvo que se le ofrezca tomar		3.500 kilómetros, o que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en los casos anteriores. A lo anterior se suma derechos de alojamiento, alimentación, transporte y comunicación según el caso. Estados Unidos: El Código Federal al normar derechos de los pasajeros, reconoce el derecho de los pasajeros a obtener el reembolso de los pagado si la aerolínea cancela el vuelo y el pasajero no acepta la alternativa ofrecida (otro vuelo, <i>voucher</i> o crédito) (Part 259.5) Estados Unidos no reconoce derecho a compensación económica.
---	--	---

IV. DERECHO DE RETRACTO

REGULACIÓN ACTUAL	BOLETINES	LEGISLACIÓN EXTRANJERA
El CA consagra en el artículo 131 ter el derecho de los pasajeros de a poner término unilateralmente al contrato de transporte aéreo y recibir un reembolso completo de lo pagado, sin penalización, bajo las siguientes condiciones: Que se trate de vuelos de cabotaje; Que dicho derecho se ejerza dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes de adquirido un billete de pasaje; Que se trate de viajes que se compren al menos siete días corridos antes de la fecha y hora de salida programada del vuelo. Tratándose de vuelos cuya salida programada se verifique en un plazo igual o superior a los ciento ochenta días de adquirido el billete de pasaje, el plazo de retractación podrá ejercerse dentro de los siete días posteriores contados desde la celebración del contrato de transporte aéreo. Para el ejercicio de esta facultad, los transportadores están obligados a contar con un formulario digital al efecto, dispuesto en su sitio web oficial, en donde el pasajero pueda manifestar su expresa voluntad de retractarse. Lo anterior, también se puede realizar presencialmente en las oficinas de venta de pasajes, los mostradores de los	El Boletín N° 15.994-03 propone incorporar un nuevo artículo 131 quater, estableciendo un retracto especial, que reconoce este derecho, pero con un reembolso limitado al 85% del valor del pasaje, cuando el retracto se efectúe hasta ocho horas antes del vuelo.	Unión Europea: La Directiva 2011/83/UE sobre los derechos de los consumidores, reconoce en su artículo 9 el derecho de desistimiento, que faculta a los consumidores para desistir de un contrato a distancia o celebrado fuera del establecimiento en un periodo de 14 días. Sin embargo, el artículo 3 (3) excluye expresamente de la aplicación de la directiva y, por tanto, del derecho de desistimiento, a los servicios de transporte de pasajeros. Estados Unidos: El Departamento de Transporte de Estados Unidos ha dispuesto de normas protección a pasajeros de transporte aéreo (<i>Enhancing Airline Passenger Protection</i>), dentro de las cuales se encuentra la denominada regla de reserva de 24 horas, en virtud de la cual, entre otros derecho, reconoce el derecho de los pasajeros de cancelar o modificar su reserva dentro de las 24 horas siguientes a la realización de una reserva o el pago de la misma, generándose en el primer caso el derecho al reembolso total de lo pagado, siempre que la compra se haya efectuado con al menos siete días de anticipación al vuelo programado. A objeto de asegurar el ejercicio de dicho derecho, se establece la obligación de que los transportadores dentro de sus servicios de atención al cliente informen al

aeropuertos y agencias autorizadas con que cuente el transportador.		pasajero sobre tal derecho. Específicamente la autoridad sectorial señala que la información debe figurar, al menos, en los siguientes instrumentos: en la página relativa a los "términos y condiciones"; durante el proceso de reserva en línea; en la ventana emergente de "términos y condiciones" del billete, entre otras. A ello se suma la obligación de que los operadores de informar el derecho de cancelación en atenciones presenciales o telefónicas. Finalmente, se dispone que los proveedores deben siempre ofrecer como primera opción, el reembolso total de lo pagado. Otras opciones, como créditos para vuelos futuros no pueden figurar como opción predeterminada o más destacada.
---	--	---

V. DERECHO A TRANSPORTE PRIORITARIO

REGULACIÓN ACTUAL	BOLETINES	LEGISLACIÓN EXTRANJERA
La Legislación nacional no dispone de normas que busquen otorgar un acceso preferente para la adquisición de servicios de transporte aéreo en razón de situaciones médicas especiales. Sin perjuicio de ello, el artículo 131 del CA, que trata la denegación de embarque, establece que en caso de denegación de embarque, el transportador debe embarcar de manera prioritaria a los niños no acompañados, a personas con discapacidad, a los pasajeros de edad avanzada o delicados de salud, a embarazadas que, en razón de su estado, requieran embarcarse prioritariamente y, en general, a los pasajeros que, por razones humanitarias calificadas por el transportador, deban ser embarcados con preferencia. Por su parte, el artículo 133 J permite modificar la fecha programada para un viaje o solicitarse la devolución del monto pagado, si el pasajero prueba, a través de certificado médico, que está impedido de viajar, dando aviso al transportador antes del horario programado del vuelo y presentando el certificado	El Boletín N° 15.679-03 propone incorporar un nuevo artículo que reconoce el derecho a ser transportado de manera prioritaria en los siguientes casos: • vuelos de cabotaje • para pasajeros que se encuentren en una situación médica de suma urgencia • Que dicha condición se encuentre, debidamente acreditada; • que requieran traslado para ser atendidos en otro centro de salud del país. El proyecto dispone que el pasajero tendrá derecho a embarcar prioritariamente en el vuelo más próximo con destino a la ciudad requerida, pudiendo ejercer este derecho junto a un acompañante en caso de tratarse de un menor de edad, una persona con discapacidad o alguien que necesite asistencia.	No se encontró en las legislaciones extranjeras revisadas norma equivalente.

médico en el plazo de veinticuatro horas a contar del aviso.	En caso de que la aplicación de este derecho implique el desembarque de otro pasajero, se aplicará lo dispuesto en el artículo 133 de la ley. Asimismo, se introduce una modificación al inciso referido a la denegación de embarque por sobreventa, incorporando la frase: "o por el ejercicio de transporte prioritario contenido en el artículo precedente".	
VI. RESIDENTES DE ZONAS EXREMAS		
REGULACIÓN ACTUAL	BOLETINES	LEGISLACIÓN EXTRANJERA
No existe una norma en el marco de la Legislación de aviación que disponga de cuotas de billetes de pasajes a precios fijos para residentes de zonas extremas.	El Boletín N° 15.679-03 propone establecer una cuota de billetes de pasaje para zonas extremas, disponiendo la obligación de los transportadores de contar con una cuota de billetes de pasaje, a un precio fijo, para aquellos pasajeros residentes en las zonas extremas, que requieran traslado en vuelo de cabotaje nacional, por razones de extrema urgencia. Se establece la obligación complementaria de los transportadores de celebrar convenios con los Gobiernos Regionales o Municipalidades de las ciudades ubicadas en dichas zonas extremas.	Unión Europea: El Reglamento (CE) N° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad contiene normas que facultan a los Estados Miembros para declarar ciertas rutas aéreas como de "obligación de servicio público" cuando son esenciales para la cohesión territorial o zonas aisladas, permitiendo frecuencias y tarifas máximas. El artículo 16 y siguientes reconoce el derecho de los Estados miembros de imponer una Obligación de Servicio Público (OSP) sobre rutas consideradas esenciales para el desarrollo económico y social de regiones periféricas, ultraperiféricas, en desarrollo o de baja densidad. Bajo este esquema, se debe garantizar un mínimo de continuidad, regularidad, capacidad y precios razonables, que no serían ofrecidos solo por interés comercial. La OSP permite imponer tarifas máximas o condiciones tarifarias que aseguren accesibilidad a los usuarios de la región. Finalmente, conforme con estas reglas, el Estado miembro puede indemnizar a la aerolínea seleccionada

		para cubrir los costos netos adicionales derivados de la OSP, considerando ingresos y un beneficio razonable. Estados Unidos: Mediante la <i>Airline Deregulation ACT</i> de 1978 se creó un régimen para asegurar la conectividad de localidades aisladas, denominado <i>Essential Air Service</i>. El Departamento de Transporte de este país administra el programa mediante el otorgamiento de subsidios a aerolíneas y subvenciones a comunidades.
VII. EQUIPAJE		
BOLETINES	BOLETINES	BOLETINES
El CA dispone de un párrafo dedicado especialmente a regular el transporte del equipaje. Conforme con el artículo 134, “el transportador está obligado a conducir con el pasajero y por el precio del pasaje, su equipaje, dentro de los límites de peso y volumen que se determinen en el contrato. El equipaje comprende tanto el registrado como los objetos de mano que porte el pasajero”. No se dispone de otra norma en el CA que impida fijar tarifas distintas para el viaje con sin equipaje, o en razón del tipo de equipaje. La misma disposición citada se limita a señalar que “El transporte de exceso de equipaje será objeto de estipulación especial.”.	El boletín N° 16.594-03 propone incorporar un artículo 134 bis nuevo que prohíbe a los transportadores cobrar de manera adicional al precio del billete de pasaje por el equipaje de mano, cuando se trate de un bolso o mochila de cabina cuyo volumen no exceda los cuarenta litros o su peso no supere los diez kilogramos.	Unión Europea: El 24 de junio de 2025, la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo aprobó una modificación al marco normativo comunitario vigente sobre derechos de los pasajeros (Reglamento CE 261/2004), que incluye, entre otras medidas el derecho a llevar a bordo, sin costo adicional: un artículo personal con dimensiones máximas de 40 × 30 × 15 cm. Una maleta de mano pequeña con un peso máximo de 7 kg y dimensiones combinadas de hasta 100 cm (suma de largo, ancho y alto). Estados Unidos: No se reconoce un derecho de equipaje asociado al billete de transporte aéreo de pasajeros. Sin embargo, de acuerdo con el Departamento de Transportes de este país, los transportadores están obligados, tanto para vuelos de cabotaje o internacionales, a proporcionar la información del precio total a pagar, incluidos todos los cargos por servicios opcionales, mediante un enlace destacado en su página de inicio, el que debe incluir información en las confirmaciones de billetes electrónicos sobre equipaje gratuito y los cargos aplicables para la primera y segunda maleta facturada y por el equipaje de mano.

		México: El artículo 47 bis de la Ley de Aviación Civil consagra de derecho de los pasajeros a llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada pieza de equipaje de mano son de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deben exceder los 10 kilogramos. Ello, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de las personas pasajeras. De acuerdo con dicha disposición, el transportador puede solicitar a la persona pasajera un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no puede realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los señalados.
--	--	--

Referencias

Chile

Código Aeronáutico. Disponible en: <https://bcn.cl/2fcfb> (septiembre, 2025).

Boletín N° 15679-03 Modifica el Código Aeronáutico para crear la Plataforma de Transferencia de Pasajes y Equipaje; establece el derecho de embarque prioritario por los motivos que indica y fija una cuota de asientos para habitantes de zonas extremas. Disponible en: <https://c.bcn.cl/MYOxK9> (septiembre, 2025).

Boletín N° 15964-03 Modifica el Código Aeronáutico para mejorar los derechos de los pasajeros de servicios de cabotaje aéreo. Disponible en: <https://c.bcn.cl/EwYKnn> (septiembre, 2025).

Boletín N° 15994-03 Modifica el Código Aeronáutico para agregar un reembolso especial por la devolución de pasajes aéreos dentro del plazo que indica. Disponible en: <https://c.bcn.cl/2OWFf8> (septiembre, 2025).

Boletín N° 16532-03 Modifica el Código Aeronáutico para establecer mayores indemnizaciones por cancelaciones o retrasos imputables a la empresa de transporte aéreo. (septiembre, 2025).

Boletín N° 16594-03 Modifica el Código Aeronáutico para consagrar el derecho de los pasajeros del transporte aéreo a portar equipaje de cabina sin cobro adicional. (septiembre, 2025).

Unión Europea

European Parliament (2025). Transport MEPs seek to reinforce passenger rights. Disponible en: <https://c.bcn.cl/lmeKCV> (septiembre, 2025).

Reglamento (CE) N° 1008/2008 el Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Disponible en: <https://c.bcn.cl/XUNqPQ> (septiembre, 2025).

Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores
<https://c.bcn.cl/QWTIWE> (septiembre, 2025).

Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos <https://c.bcn.cl/YnczUC> (septiembre, 2025).

Estados Unidos de América

Department of Transportation (s/f). Airlines Rules and Fares. Disponible en: <https://c.bcn.cl/pdOAso> (septiembre, 2025).

Department of Transportation (s/f). Essential Air Service. Disponible en: <https://c.bcn.cl/iCNX0W> (septiembre, 2025).

Code of Federal Regulations: <https://c.bcn.cl/L2cSu8> (septiembre, 2025).

México

Ley de Aviación Civil. Disponible en: <https://c.bcn.cl/FwvAry> (septiembre, 2025).

Perú

Ley 29.571. Código de Protección y Defensa del Consumidor. Disponible en: <http://bcn.cl/3td6> (septiembre, 2025).

Decreto de Urgencia N° 061-2010. Disponible en: <http://bcn.cl/3t4k> (septiembre, 2025).

Sentencia del Tribunal Constitucional de Perú. Disponible en: <https://c.bcn.cl/GS8GhT> (septiembre, 2025).

Nota Aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)