



AUGUSTAABOGADOS

ALERTA INFORMATIVA

13 de octubre de 2026

Regulación de políticas II: Equipaje de cabina

Entre las innovaciones más relevantes de la reforma del Reglamento (CE) 261/2004, destaca la introducción de la regulación expresa de las políticas comerciales de las compañías aéreas sobre el transporte de equipaje de cabina o no facturado, materia que hasta la fecha carecía de una disciplina específica y armonizada a nivel europeo.

En los últimos años, se han venido implementando progresivamente políticas comerciales en el sector, en las que el transporte del equipaje de cabina de mayores dimensiones, como las maletas tipo trolley, se sujeta al pago de un suplemento o tarifa opcional. La polémica, ahora resuelta por la reforma, ha venido dada en, hasta qué punto dichas políticas comerciales eran legales o no; y, por ende, si existe o no una obligación para el transportista en incluir gratuitamente el transporte del equipaje de cabina, dentro del precio de sus billetes.

1. MARCO NORMATIVO VIGENTE SOBRE EL EQUIPAJE DE CABINA

Con anterioridad a la reforma, la libertad de las compañías a la hora de determinar su política comercial relativa al equipaje de cabina ha encontrado su fundamento jurídico principal en el principio de libertad de fijación de precios en la Unión Europea, en general, y en especial la libertad de fijación de tarifas aeroportuarias consagrada en los artículos 22 y 23 del *Reglamento (CE) número 1008/2008 del Parlamento europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la comunidad* (en adelante, el “**Reglamento (CE) 1008/2008**”).

De otro lado, ha sido objeto de debate si, frente a la libertad comercial en esta materia se deben oponer las normas internas que en algunos países se han llegado a

Barcelona

Vía Augusta, 252, 4.ª
08017 Barcelona
T +34 933 621 620 ◻ F +34 932 009 843

Madrid

Antonio Maura, 18, 2.ª
28014 Madrid
T +34 911 592 323 ◻ F +34 911 592 322

Brussels (with IUROPE)

Avenue de Cortenbergh, 52
1000 Brussels (Belgium)
T +32 2 808 69 41



interpretar como que imponen a las compañías aéreas la obligación de transportar - gratuitamente- el equipaje de cabina (en el caso de España, el artículo 97 de la *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea*).

A ello se unía la diferente interpretación que se hacía de la doctrina dimanante de la *Sentencia del TJUE de 18 de septiembre de 2014, Vueling Airlines, As. C-487/12*. Dicha sentencia confirmó la libertad de las compañías aéreas para fijar suplementos de precio por el transporte de cualquier bulto de equipaje facturado mientras que, de manera tangencial, aludió al transporte del equipaje de cabina, señalaba que no podía ser objeto de un suplemento de precio en cuanto se refiriera a un equipaje que respondiera a *exigencias razonables*, relativas a peso y dimensiones.

La ausencia, pues, de una regulación europea específica favoreció la proliferación de interpretaciones dispares acerca de la doctrina del TJUE en la materia, con pronunciamientos judiciales contradictorios entre sí y actuaciones sancionadoras abiertamente desproporcionadas, circunstancia que explica que el legislador comunitario haya optado finalmente por abordar de forma expresa esta cuestión en el marco de la reforma del Reglamento (CE) 261/2004.

2. EL NUEVO ARTÍCULO 11 BIS: “ACCESORIO PERSONAL” y “EQUIPAJE DE MANO”

En este contexto, el nuevo artículo 11 bis viene a dotar de un marco normativo expreso sobre la libertad de determinación de tarifas en el ámbito del equipaje de cabina y las exigencias de transparencia y visualización de precios impuestas a las compañías aéreas a este respecto.

En lo que se refiere a la posibilidad de establecer suplementos de precio por el transporte del equipaje de cabina, lo más relevante es que la reforma distinga entre el “accesorio personal” y el “equipaje de mano” en sentido estricto.



Así, mientras que el “accesorio personal” corresponde con bultos de menores dimensiones que el pasajero pueda llevar consigo en todo momento - como un bolso o una mochila pequeña-, que sí deben incluirse en el precio de cualquier billete sin que su transporte pueda sujetarse a mayores tarifas o suplementos; el llamado “equipaje de mano” se identifica con el equipaje de mayores dimensiones susceptible de ser transportado en cabina durante el vuelo, como las maletas tipo “trolley” que habitualmente se transporta en los compartimentos superiores. En este caso, las compañías sí pueden decidir si aplicar mayores tarifas o suplementos de precio que cuando se viaja sin las mismas.

Por tanto, lo relevante en este punto es que la reforma confirma que la posibilidad de viajar con la llamada maleta “trolley” en cabina no a debe formar parte necesaria del servicio o prestaciones esenciales del transporte aéreo de pasajeros, , de modo que su inclusión o exclusión puede responder a una opción comercial legítima dentro del marco de libertad tarifaria reconocido por el artículo 22 del Reglamento (CE) 1008/2008.

En cambio, la reforma define el “accesorio personal”, cuyo transporte en cabina sí forma parte del servicio o prestaciones esenciales a las que tiene derecho todo pasajero, como un bulto de equipaje no facturado que cumpla los requisitos de seguridad y protección y que tenga unas dimensiones máximas de 40 x 30 x 15 cm o bien que quepa debajo del asiento delantero situado delante del que ocupe el pasajero (artículo 2 a *nonies*).

Así pues, el “equipaje de mano”, por el que las compañías pueden presentar “ofertas comercialmente diferenciadas”, se define como un bulto de equipaje no facturado que no constituye un accesorio personal y que cumple los requisitos de seguridad y protección (artículo 2 a *decies*). Esto es, el “equipaje de mano” pasa a ser considerado legalmente todo bulto de equipaje que puede ser transportado en la cabina del avión



y que exceda de las dimensiones de 40 x 30 x 15 cm, lo que se identifica en la práctica, especialmente, con las maletas tipo trolley que sólo pueden transportarse en los compartimentos superiores, y no debajo de los asientos delanteros.

Esta distinción se ve reforzada por el considerando 42 de la reforma, que identifica los accesorios personales aquellos objetos esenciales durante el viaje, como el pasaporte y otros documentos de viaje, medicamentos esenciales, dispositivos personales y material de lectura, así como alimentos y bebidas adecuados para la duración del vuelo. Esos objetos esenciales los identifica como un elemento indispensable del transporte de los pasajeros, por lo que serán aquellos cuyo transporte en cabina, comprendido dentro del “accesorio personal” quede incluido en cualquier tarifa.

Sobre la base de esta distinción, el artículo 11 bis, apartado 1, establece un régimen diferenciado para cada categoría: mientras que los transportistas deben permitir el transporte gratuito de un accesorio personal en cabina, contempla separadamente el transporte de un bulto de equipaje de mano, sujeto a la capacidad de la cabina de la aeronave. En tal caso, el precepto obliga a los transportistas y a sus intermediarios a que muestren por defecto las tarifas que incluyan un bulto de equipaje de mano, antes de iniciar cualquier proceso de reserva. Ahora bien, el mismo precepto establece que ello no impide a los transportistas o intermediarios presentar “ofertas comercialmente diferenciadas” a los pasajeros que decidan voluntariamente viajar sin dicho equipaje.

El régimen establecido por el artículo 11 bis de la reforma debe interpretarse conforme a sus considerandos 42, 43 y 45, los cuales proclaman el principio de libertad de precios y, como hemos expuesto anteriormente, se circunscriben al “accesorio personal” como el único elemento indispensable del transporte de pasajeros, no el transporte en cabina del “equipaje de mano”. Por su parte, el considerando 43 confirma que la obligación de mostrar por defecto la tarifa aérea que incluya el equipaje de mano se debe a razones de transparencia, a fin de que los pasajeros



puedan comparar más fácilmente las tarifas aéreas del mercado, sin perjuicio de que los transportistas aéreos puedan ofrecer *tarifas aéreas que no incluyan un bulto de equipaje de mano*.

Asimismo, en coherencia con el régimen establecido por el nuevo artículo 11 bis del Reglamento (CE) 261/2004, la reforma del Reglamento (CE) 2027/1997 del Consejo de 9 de Octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, ha introducido un nuevo artículo 6 ter en dicha norma, en materia de deberes de información de las compañías aéreas sobre determinados aspectos del contrato de transporte, en el momento de la reserva. Entre otros extremos, las compañías aéreas deberán poner a disposición de quien la solicite información sobre *“la franquicia máxima de equipaje, en términos de dimensiones y peso, que los pasajeros están autorizados a llevar consigo en la cabina y en la bodega de la aeronave, correspondiente a la tarifa de la clase de transporte para cada uno de los vuelos que constan en la reserva del pasajero”*; así como *“toda posible tasa adicional aplicable por el equipaje facturado y no facturado (...)”*. Ello confirma, pues, que el legislador europeo contempla expresamente la posibilidad de que el transporte del equipaje facturado quede sujeto al pago de tarifas o suplementos adicionales.

Por su parte, el apartado 2 del artículo 11 bis del Reglamento (CE) 261/2004 contempla, asimismo, los supuestos en los que el accesorio personal o el bulto de equipaje de mano no pueden ser transportados en cabina por motivos de seguridad o de capacidad o un cambio en el tipo de aeronave después de haberse efectuado la reserva, permitiendo al transportista exigir que dicho equipaje no facturado se transporte en bodega sin coste adicional para el pasajero.

3. IMPLICACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS



La entrada en vigor de la reforma comportará importantes implicaciones operativas y comerciales para las compañías aéreas, que deberán revisar sus políticas tarifarias y adaptar sus procesos de reserva, información y embarque.

En todo caso, las compañías aéreas cuentan con la seguridad jurídica que les proporciona la consagración legal de la posibilidad de cobrar precios diferenciados a aquellos pasajeros que opten por viajar con una maleta en cabina, respecto de aquellos que opten por llevar consigo, a lo sumo, un accesorio personal.

Entre las principales destacan:

- La necesidad de revisar la arquitectura tarifaria, sus procesos de reserva de billetes, sus políticas comerciales y de transporte de equipaje en cabina, juntamente con una evidente actualización de las condiciones generales de transporte, preservando la posibilidad de articular ofertas comercialmente diferenciadas a los pasajeros que decidan viajar sin equipaje de mano.
- Velar porque la tarifa aérea que se muestre por defecto a consumidores y usuarios, antes del inicio del proceso de reserva de billetes, incluya por defecto el transporte de equipaje de mano.
- La adaptación de los canales de venta para garantizar que la información facilitada al consumidor sea clara, transparente y comprensible, lo que exigirá revisar la configuración de los sistemas de reserva y la forma en que se muestran y comparan las distintas opciones tarifarias desde el inicio del proceso de reserva.
- El ajuste de los procedimientos de embarque y control en puerta, respecto de la verificación de dimensiones, capacidad disponible en cabina y equipaje de mano que pueda ser transportado en cabina, diferenciado de aquellos bultos que se consideren legalmente un accesorio personal.

4. CONSIDERACIONES PRÁCTICAS



En términos jurídicos, es evidente que la reforma refuerza la seguridad jurídica aplicable a las políticas de equipaje de cabina (no facturado), limitando el margen para interpretaciones expansivas sobre qué debe transportarse necesariamente sin coste adicional. En este sentido, se confirma que la gratuidad estricta se circunscribe al llamado “accesorio personal”, mientras que el equipaje de mano de mayores dimensiones, como la maleta tipo trolley, no forma parte esencial e indispensable del servicio objeto del contrato de transporte y puede quedar sujeto a condiciones comerciales específicas. En particular, aunque la tarifa mostrada por defecto al inicio del proceso de reserva incluya un bulto de equipaje de mano, su transporte puede dar lugar a un coste final superior para el pasajero respecto de aquel que decida viajar sin dicho equipaje.

Desde la perspectiva de las compañías aéreas, ello preserva la libertad comercial para articular tarifas diferenciadas y reconoce la legitimidad de modelos tarifarios desagregados, legitimidad puesta en duda hasta la reforma.

En consecuencia, concurre un desplazamiento evidente del foco jurídico hacia la transparencia informativa y la correcta presentación de las tarifas y servicios incluidos, al tiempo que dota a las compañías de una base normativa más sólida frente a eventuales reclamaciones o actuaciones administrativas relativas a suplementos por equipaje de cabina.

Maria Ashby Domènech y Elena Coll Corderas,
Abogadas Senior | Augusta Abogados

m.ashby@augustaabogados.com
e.coll@augustaabogados.com