



AUGUSTAABOGADOS

## ALERTA INFORMATIVA

26 de enero de 2026

# LAS TRES CLAVES DE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL DE 21 DE ENERO DE 2026: UN PUNTO DE INFLEXIÓN EN LA INTERPRETACIÓN DE LAS «CIRCUNSTANCIAS EXTRAORDINARIAS» DEL REGLAMENTO 261/2004

## I. Introducción

La interpretación del concepto de «circunstancia extraordinaria» previsto en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 ha sido uno de los principales focos de controversia en la litigación derivada de retrasos y cancelaciones aéreas desde la aprobación de esta norma de referencia en el ámbito de la protección al pasajero.

La progresiva expansión jurisprudencial de los derechos de los pasajeros, impulsada en gran medida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ha generado un sistema de protección particularmente intenso, pero no exento de tensiones con la realidad operativa del transporte aéreo.

En este contexto, la reciente Sentencia del Tribunal General<sup>1</sup> (“STG”) de 21 de enero de 2026 constituye un auténtico punto de inflexión. El Tribunal aborda de forma directa

---

<sup>1</sup> Desde la entrada en vigor, el 1 de octubre de 2024, de la reforma del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el Tribunal General puede conocer de determinadas cuestiones prejudiciales planteadas conforme al artículo 267 TFUE, en aplicación de lo previsto en el artículo 256, apartado 3, TFUE. El nuevo artículo 50 ter del Estatuto atribuye al Tribunal General competencia para resolver, previa remisión por el Tribunal de Justicia, las cuestiones que versen exclusivamente sobre materias específicas, entre ellas la compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de vuelos.

### Barcelona

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

### Madrid

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

### Brussels (with IUROPE)

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



y sistemática tres cuestiones de enorme trascendencia práctica y con bastantes novedades: (i) la calificación clara y taxativa de determinadas decisiones de gestión del tráfico aéreo como circunstancia extraordinaria; (ii) la posibilidad de individualizar el impacto causal de una circunstancia extraordinaria dentro de un retraso complejo provocado por múltiples factores; y (iii) la legitimidad de invocar circunstancias extraordinarias producidas en rotaciones previas de la misma aeronave.

La relevancia de esta resolución trasciende el caso concreto, pues aporta criterios interpretativos claros para la industria de la aviación comercial en ámbitos caracterizados por la fragmentación jurisprudencial y la inseguridad jurídica, especialmente en los litigios masivos en materia de compensación por largo retraso.

## **II. Las decisiones de gestión de tráfico aéreo como circunstancia extraordinaria**

Una de las aportaciones más significativas de la STG de 21 de enero de 2026 reside en el reconocimiento expreso de que determinadas decisiones adoptadas por los gestores del tráfico aéreo pueden constituir, por sí mismas, circunstancias extraordinarias a los efectos del artículo 5.3 del Reglamento 261/2004.

La Sentencia sienta jurisprudencia en una materia muy relevante en casos de reclamaciones de transporte aéreo, como son las que vienen motivadas por los muy frecuentes retrasos y cancelaciones provocados por decisiones adoptadas en la gestión de tráfico aéreo que son ajenas a la capacidad de actuación de la compañía afectada.



En este punto, la Sentencia fija una doctrina que en adelante tendrá una gran relevancia porque confirma de manera clara e inequívoca que las situaciones causadas directamente por decisiones de gestión de tráfico aéreo que son ajenas al control de la compañía deben ser consideradas como circunstancia extraordinaria.

Lógicamente, aclara la Sentencia también que no merecen tal consideración los retrasos relacionados con vicisitudes de tráfico aéreo que, en realidad, vienen motivados por la falta de disponibilidad operacional de la propia compañía en el momento preciso de asignación y revisión de franjas horarias por parte de los proveedores de servicios de tráfico aéreo.

Esta tesis jurisprudencial resulta esencial por la ausencia de pronunciamientos previos en esta materia concreta, más allá de los que podían invocarse de manera analógica, como recuerda la propia Sentencia para justificar la línea adoptada (entre otros, la STJUE de 26 de junio de 2019, Moens, C-159/18).

### **III. La relevancia causal de la circunstancia extraordinaria en retrasos complejos en que confluyen diversas causas de manera consecutiva**

La Sentencia de 21 de enero de 2026 reviste asimismo especial importancia por la reafirmación de una doctrina que, pese a haber sido previamente apuntada por el TJUE, había generado una notable controversia en su aplicación práctica: la posibilidad de individualizar el impacto causal de una circunstancia extraordinaria dentro de un retraso total provocado por múltiples factores concurrentes y darle relevancia para ponderar la existencia, o no, de un retraso indemnizable.



Así, el Tribunal confirma la importancia que puede tener una determinada circunstancia extraordinaria que, aunque haya causado, por si sola, un retraso inferior a las 3 horas, ya que tal retraso puede ser descontado del retraso general que haya sufrido la operación, de cara a determinar si la compañía debe compensar a los pasajeros o está legitimada a no hacerlo. En casos en que esta causa de retraso se combine con otras (no eximentes) y se acabe produciendo un retraso superior a las 3 horas, la compañía aérea puede defender su ausencia de responsabilidad si se puede calcular que el nivel de retraso hubiera sido inferior a las 3 horas en caso de no haberse producido tal circunstancia extraordinaria; es decir, descontando el retraso imputable directamente a la incidencia que es considerada como circunstancia extraordinaria.

Tomando directamente como ejemplo el caso resuelto en esta Sentencia, el Tribunal General exime de responsabilidad a la aerolínea cuando el retraso total del vuelo analizado fue de 3 horas y 7 minutos calculados a la llegada a Varsovia del vuelo procedente de Esmirna. Aunque la mayor parte de ese retraso en llegada a destino - unas dos horas- fue causado por una razón legalmente atribuida a la aerolínea, como fue una avería técnica del avión en Esmirna justo antes de operar el vuelo, a lo que da importancia la Sentencia es al retraso con el que la aeronave había llegado a ese aeropuerto de salida en la rotación anterior, a causa de una circunstancia ajena a su capacidad de control. Ese vuelo previo se había demorado algo más de una hora debido a una incidencia que sí es legalmente exonerante para la compañía aérea (la autorización de salida demorada por control aéreo) y el Tribunal considera que ese tiempo de retraso previo puede detrarse de las 3 horas y 7 minutos de retraso final, lo cual provoca que el retraso imputable a la compañía acabe se considere como inferior a tres horas y, por lo tanto, no resulte indemnizable.



En este punto, la Sentencia insiste y ratifica la doctrina ya sentada por otra Sentencia previa del TJUE que realizó un cálculo de asignación de tiempos de responsabilidades equivalente, aunque en materia distinta, el impacto de ave a efectos de como circunstancia exoneradora de responsabilidad (STJUE de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15).

#### **IV. Circunstancias extraordinarias producidas en rotaciones previas**

La STG de 21 de enero de 2026 aborda, asimismo, una cuestión de gran trascendencia práctica en la aviación comercial contemporánea: la posibilidad de invocar circunstancias extraordinarias que no se hayan producido en el vuelo directamente afectado por el retraso, sino en una rotación previa operada por la misma aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de la circunstancia extraordinaria y el gran retraso en la llegada del vuelo posterior

Si bien en el caso analizado el Tribunal únicamente se refiere a la incidencia producida en la rotación inmediatamente anterior -ya que es la que allí se analizaba-, en ocasiones anteriores ya había dejado la puerta abierta a que la exoneración de responsabilidad viniera provocada por incidencias sucedidas en varias rotaciones previas al vuelo analizado y no en la inmediatamente anterior (STJUE de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, que eximió de responsabilidad a la compañía cuando la circunstancia extraordinaria se había producido en la rotación “antepenúltima” respecto al vuelo analizado).

Esta cuestión tiene gran trascendencia práctica en la actual aviación comercial, marcada por una muy intensiva explotación de flota por parte de un gran número de



aerolíneas y por la consiguiente interdependencia operacional entre vuelos programados de manera consecutiva, con un gran impacto de los frecuentes retrasos en cadena (*“knock-on effect”*). Asimismo, desde la perspectiva legal representa una gran contribución a la claridad y a la seguridad jurídica ante la ausencia de una regulación positiva clara al respecto, más allá de las iniciativas de reforma legislativa que ya se han planteado en esta materia y de las interpretaciones realizadas sobre el texto del Reglamento de referencia, 261/2004, dictado hace ya más de 20 años (Considerando 15 del Reglamento, que se refiere a circunstancias que *“den lugar a un gran retraso [...] de uno o más vuelos de la aeronave”*).

## **V. Conclusión**

La STG de 21 de enero de 2026 representa un hito importante en la interpretación del Reglamento 261/2004 en materia de retrasos y cancelaciones aéreas. Al clarificar el tratamiento de las decisiones de gestión del tráfico aéreo, reafirmar la posibilidad de individualizar el impacto causal de las circunstancias extraordinarias y consolidar la relevancia de las incidencias producidas en rotaciones previas, el Tribunal contribuye de manera decisiva a reforzar la coherencia y previsibilidad del sistema, en beneficio de los operadores que son parte del mismo.

Lejos de debilitar la protección de los pasajeros, esta resolución introduce un necesario equilibrio entre dicha protección y la realidad operativa del transporte aéreo y se alinea con el objetivo de evitar interpretaciones automáticas o descontextualizadas del concepto de retraso indemnizable. A su vez, permite servir de guía para la práctica jurídica en esta materia y en la actuación de los tribunales nacionales, llamados a aplicar una normativa que quizá precisa la positivización de



aspectos clave en la realidad operativa y comercial de la aviación comercial de nuestros tiempos.

**Jaime Fernández Cortés. Socio**  
**Departamento de Derecho Aeronáutico**  
**Augusta Abogados**  
[j.fernandez@augustaabogados.com](mailto:j.fernandez@augustaabogados.com)