



AUGUSTAABOGADOS

## ALERTA INFORMATIVA

7 de octubre de 2026

### La reforma del Reglamento (CE) 261/2004 y la codificación del régimen de circunstancias extraordinarias

La reciente reforma del Reglamento (CE) 261/2004 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 (en adelante, el **“Reglamento (CE) 261/2004”**), y del Reglamento (CE) número 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, incorpora diversas modificaciones destinadas a reforzar la seguridad jurídica y armonizar la aplicación de los derechos de los pasajeros aéreos en toda la Unión Europea.

Entre las modificaciones más importantes introducidas por la reforma se encuentra la regulación expresa y detallada del concepto de **“circunstancias extraordinarias”**, como causa de exoneración del pago de compensaciones económicas, por parte de las compañías aéreas a los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo o retraso de 3 horas o más en su llegada a destino.

Hasta ahora, el artículo 5.3 del Reglamento (CE) 261/2004 establecía que el transportista aéreo no estaba obligado a abonar compensaciones cuando pudiera demostrar que la cancelación o el retraso de un vuelo obedece a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables. Sin embargo, la norma nunca llegó a definir siquiera qué debía entenderse por “circunstancia extraordinaria”.

#### 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



Durante más de 20 años, la delimitación de este concepto ha recaído fundamentalmente en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), que ha ido configurando caso por caso qué incidencias podían exonerar a la compañía aérea del pago de las compensaciones y cuáles no, por considerarse riesgos propios de la actividad empresarial. Especialmente a partir de la Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann c. Alitalia (asunto C-549/07), el TJUE estableció que únicamente podían considerarse circunstancias extraordinarias aquellos acontecimientos que: 1) no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo; y 2) escapen a su control efectivo.

A partir de esta definición, el TJUE fue desarrollando una extensa jurisprudencia relativa a fenómenos meteorológicos adversos, restricciones impuestas por los servicios de control del tráfico aéreo (ATC), cierres de espacio aéreo, riesgos para la seguridad, inestabilidad política, impactos con aves, defectos de fabricación de aeronaves o diferentes modalidades de huelga. Esta evolución jurisprudencial permitió dotar de contenido a una norma inicialmente muy escueta, pero al mismo tiempo generó una elevada dependencia de la casuística y numerosas discrepancias interpretativas en la práctica administrativa y judicial.

Hasta la fecha, la Comisión Europea había recogido la doctrina del TJUE en las llamadas “Directrices Interpretativas” del Reglamento (CE) 261/2004, publicadas en los años 2016 y 2024, las cuales no dejan de ser un acto jurídico sin carácter vinculante para tribunales y demás operadores jurídicos.



La reforma pretende precisamente responder a esta situación mediante la incorporación al propio texto normativo de la definición y de la casuística acerca de las circunstancias extraordinarias que, hasta ahora, derivaban fundamentalmente de la interpretación jurisprudencial.

La finalidad de la reforma es, precisamente, reducir diferencias interpretativas entre organismos nacionales y proporcionar un mayor grado de previsibilidad y seguridad jurídica tanto a pasajeros como a compañías aéreas.

El resultado es un marco jurídico más estructurado y previsible, aunque también potencialmente más exigente en términos de acreditación y carga probatoria para las compañías aéreas.

## **1. NUEVO MARCO NORMATIVO SOBRE LAS CIRCUNSTANCIAS EXTRAORDINARIAS**

Las principales novedades de la reforma son, por un lado, la definición legal y codificación de las circunstancias extraordinarias mediante una lista normativa de supuestos de referencia, no exhaustiva y que se actualizará cada 5 años; y, por otro, la regulación expresa de los requisitos probatorios necesarios para que las compañías aéreas puedan invocar dichas circunstancias, a fin de quedar exoneradas de la obligación de compensar. También interesa destacar, aunque en un menor nivel de importancia, que las circunstancias extraordinarias pasan a desplegar una consecuencia jurídica añadida, como es la limitación de la obligación de asistencia a prestar a los pasajeros, en su modalidad de “alojamiento en hotel”, a un máximo de tres noches.



Por lo que respecta a la incorporación expresa de una definición legal del concepto de circunstancia extraordinaria, se halla en el nuevo artículo 2, letra “r” del Reglamento (CE) 261/2004, según la cual debe entenderse por circunstancias extraordinarias los *“acontecimientos que, por su naturaleza u origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen a su control efectivo”*.

Junto a ello, el nuevo artículo 6 quater completa la definición remitiéndose al nuevo Anexo del Reglamento (CE) 261/2004, el cual contiene una lista no exhaustiva de acontecimientos considerados circunstancias extraordinarias a efectos del Reglamento.

Para una mejor comprensión del alcance práctico de la reforma en este punto, podemos distinguir entre tres distintos tipos de situaciones que el legislador comunitario ha decidido contemplar de manera explícita: 1) las causas ya reconocidas por el TJUE previamente a la aprobación de la norma, en su caso con alguna aclaración o precisión, 2) las causas “nuevas”, en cuanto no habían sido reconocidas todavía por el TJUE en sus resoluciones, y 3) aquellas causas en las que sí existe pronunciamiento del TJUE, pero la norma se aparta de él. El análisis bajo esta clasificación se presenta en el Anexo incorporado a la presente Alerta Informativa.

Conviene destacar que esta enumeración no exhaustiva de circunstancias extraordinarias constituye la primera referencia normativa expresa sobre la materia y persigue reforzar la seguridad jurídica en un ámbito que hasta ahora había sido configurado principalmente por la jurisprudencia del TJUE.



En todo caso, también conviene apuntar que, al tratarse de una lista “no exhaustiva”, las compañías podrán oponer otros acontecimientos, en cuyo caso corresponderá a los tribunales u organismos nacionales encargados de velar por el cumplimiento del Reglamento (CE) 261/2004 valorar, caso por caso, si cumplen las condiciones para incardinarse en la definición de circunstancias extraordinarias [vid. Considerando (5) de la reforma].

La lista no exhaustiva de circunstancias extraordinarias será objeto de actualización periódica, cada 5 años, a cargo de la Comisión Europea y a la luz de los acontecimientos afecten a la operación puntual y efectiva de los vuelos ocurridos durante los años anteriores a cada informe. No obstante, aunque un determinado acontecimiento se halle incluido en dicha lista no elimina la necesidad de acreditar, a cargo de la compañía aérea, que dicho acontecimiento provocó efectivamente la incidencia sufrida por el vuelo afectado y que esta no podría haberse evitado mediante la adopción de medidas razonables. Además, el nuevo artículo 6 quater determina que la relación causal entre la circunstancia y la incidencia debe de ser “directa”, extremo que también corresponde acreditar a la compañía aérea.

En última instancia, la reforma incorpora una nueva obligación de transparencia, con los pasajeros afectados, cuando el transportista invoque circunstancias extraordinarias. En estos supuestos, la compañía deberá facilitar una explicación clara y fundamentada de las circunstancias que provocaron la incidencia, utilizando un lenguaje sencillo y comprensible y proporcionando información específica relativa al vuelo afectado. Aunque esta obligación tiene una finalidad esencialmente informativa y no sustituye la prueba que deba aportarse ante organismos nacionales o tribunales, supone un refuerzo de los deberes de transparencia de las compañías



aéreas y exigirá revisar las comunicaciones remitidas a los pasajeros en caso de cancelación o gran retraso.

## **2. IMPLICACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS**

A nuestro juicio, la verdadera relevancia de la reforma no radica tanto en la definición del concepto de circunstancia extraordinaria, sino que reside en la regulación expresa de los requisitos necesarios para que dicha circunstancia produzca efectos exoneratorios a las compañías aéreas.

Como hemos indicado, el nuevo texto establece de forma inequívoca que la mera existencia de una circunstancia extraordinaria no basta para liberar al transportista aéreo de la obligación de compensar al pasajero sino que para beneficiarse de la exoneración, la compañía deberá acreditar, además, la relación de causalidad directa entre la circunstancia invocada y la incidencia del vuelo, de manera que la circunstancia extraordinaria fue la que causó efectivamente la incidencia; así como que dicha incidencia no podría haberse evitado incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables.

Aunque estos requisitos ya venían siendo exigidos por la jurisprudencia del TJUE, su incorporación expresa al Reglamento resulta especialmente significativa para las compañías aéreas. En adelante, el debate jurídico previsiblemente dejará de centrarse exclusivamente en determinar si un determinado acontecimiento puede calificarse como extraordinario y pasará a concentrarse, en mayor medida, en la suficiencia de la prueba aportada por el transportista y en la demostración del nexo causal entre el acontecimiento invocado y la incidencia concreta, analizándose de manera minuciosa la operación afectada en el caso analizado (o la secuencia de operaciones de la misma



aeronave). Así, la existencia de una huelga del sector, una restricción aeroportuaria, el cierre de un espacio aéreo o un fenómeno meteorológico severo podrá continuar justificando la aplicación de la excepción, pero únicamente cuando la compañía sea capaz de demostrar de forma suficiente cómo dicho acontecimiento afectó a la operación concreta y por qué no existían alternativas razonables para evitar o reducir las consecuencias de la incidencia.

Desde una perspectiva operativa, ello refuerza la importancia de tener, por parte de las aerolíneas, procedimientos internos de conservación de evidencias y de la trazabilidad de las decisiones adoptadas durante una disrupción, a fin de poder defender las medidas adoptadas ante el evento inesperado y su correspondiente exoneración de responsabilidad.

Por otro lado, la nueva obligación de información al pasajero exigirá asimismo revisar los procedimientos de atención al cliente y los modelos de comunicación utilizados durante situaciones de cancelación o gran retraso, reforzando la coordinación entre las áreas operativas, regulatorias y de atención al cliente. En el caso de las compañías que operan en España, habrá que añadir próximamente el cumplimiento de los requisitos previstos en la nueva Ley de Atención a la Clientela, que estará completamente en vigor a partir del próximo día 28 de diciembre.

### **3. CONCLUSIONES**

La principal novedad de la reforma no es únicamente que determinadas incidencias pasen a figurar expresamente como circunstancias extraordinarias, sino que el Reglamento codifica la forma en que las compañías deberán acreditar su concurrencia. Desde la perspectiva de las compañías aéreas, el debate jurídico dejará



progresivamente de centrarse en la calificación del acontecimiento para desplazarse hacia la acreditación de la causalidad y de las medidas razonables adoptadas para evitar o mitigar sus consecuencias. Es decir, el principal riesgo para los transportistas ya no será demostrar que existió una huelga, una restricción ATC o una circunstancia meteorológica adversa, sino acreditar de forma documental y verificable que dicho acontecimiento provocó la incidencia concreta y que la compañía adoptó todas las medidas razonables para evitarla, proporcionando además una información clara y suficiente a los pasajeros. En este contexto, la capacidad de generar, conservar y aportar evidencias operativas sólidas, así como de comunicar de forma adecuada las circunstancias de la incidencia, adquirirá una importancia determinante en la gestión de reclamaciones y procedimientos derivados del Reglamento (CE) 261/2004.

---

**Anna Font Fillat y Laura García Ramírez**  
**Abogadas Senior | Augusta Abogados**

[a.font@augustaabogados.com](mailto:a.font@augustaabogados.com)

[l.garcia@augustaabogados.com](mailto:l.garcia@augustaabogados.com)



## ANEXO

### I. Causas ya reconocidas por el TJUE como circunstancias extraordinarias

A continuación, se recogen las situaciones en las que, esencialmente, el legislador ha codificado la doctrina ya consolidada del TJUE, a lo sumo con alguna aclaración o precisión adicional.

| Anexo | Circunstancia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.a   | Catástrofes naturales que sean incompatibles con la operación segura del vuelo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 1.c   | Condiciones meteorológicas o daños en la aeronave causados por fenómenos meteorológicos que sean incompatibles con la operación segura del vuelo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 1.d   | Guerras o insurrecciones incompatibles con la operación segura del vuelo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 2.b   | Riesgos para la salud o emergencias médicas [de pasajeros] descubiertos poco tiempo antes de la salida del vuelo o que exijan interrumpir o desviar el vuelo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 3.a   | Daños causados por actos de sabotaje o terrorismo que sean incompatibles con la operación segura del vuelo;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3.c   | Defectos ocultos de fabricación o diseño comunicados por el fabricante o una autoridad competente que sean incompatibles con la operación segura del vuelo;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3.d   | Restricciones de gestión del tráfico aéreo o de la capacidad aeroportuaria, o cierre del espacio aéreo, incluido el cierre de las pistas por parte de las autoridades, siempre que la incidencia se derive de una decisión que escape al control efectivo del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo                                                                                                                                                                         |
| 3.g   | Huelgas de los prestadores de servicios esenciales, como una entidad gestora de un aeropuerto, los prestadores de servicios de navegación aérea, o los prestadores de servicios de asistencia en tierra que los transportistas aéreos no elijan efectivamente en el sentido de la Directiva 96/67/CE, siempre que dichas huelgas escapen al control efectivo del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo o del grupo de empresas al que pertenezca dicho transportista aéreo; |
| 3.i   | Daños en la aeronave, en tierra o aire, causados por terceros de los que no sea responsable el transportista aéreo, por animales o por objetos extraños y que sean incompatibles con la operación segura del vuelo;                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|     |                                                                                                                                                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.j | Pista contaminada en un aeropuerto que sea incompatible con la operación segura del vuelo, siempre que la contaminación no proceda del transportista aéreo |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## II. Causas sobre las que el TJUE todavía no se había pronunciado de forma específica

En otros casos, la reforma califica como circunstancia extraordinaria una serie de situaciones sobre las que hasta la fecha el TJUE no se había pronunciado:

| Anexo | Circunstancia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.b   | Catástrofes medioambientales que no estén originadas por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y que sean incompatibles con la operación segura del vuelo;                                                                                                                                                                                    |
| 1.e   | Amenazas transfronterizas graves para la salud incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartados 1 o 4, del Reglamento (UE) 2022/2371 del Parlamento Europeo y del Consejo que sean incompatibles con la operación segura del vuelo;                                                                                                             |
| 2.a   | Incidentes con pasajeros conflictivos en el sentido del Protocolo de Montreal de 2014 que sean incompatibles con la operación segura del vuelo, que exijan la interrupción o el desvío del vuelo, o que retrasen su salida, a menos que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya provocado ese comportamiento;                              |
| 3.b   | Riesgos para la seguridad o daños causados por otros actos ilícitos, que sean incompatibles con la operación segura del vuelo, siempre que la situación escape al control efectivo del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo;                                                                                                                    |
| 3.e   | Cierre parcial o total no programado de un aeropuerto, incluidos un fallo general del sistema aeroportuario, una interrupción del suministro eléctrico o una caída de las comunicaciones electrónicas, o la activación del plan de contingencia por parte de la entidad gestora del aeropuerto, incompatibles con la operación programada y segura del vuelo; |
| 3.f   | Avería generalizada del sistema de repostaje, siempre que la situación no esté intrínsecamente vinculada a la operación de la aeronave y escape al control efectivo del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo;                                                                                                                                   |
| 3.k   | Después de la salida, riesgos graves para la salud o emergencias médicas de un miembro de la tripulación que exijan interrumpir o desviar el vuelo;                                                                                                                                                                                                           |

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3.i</b> | Deficiencias operativas en los prestadores de servicios aeroportuarios esenciales, como una entidad gestora de un aeropuerto, los prestadores de servicios de navegación aérea, y los prestadores de servicios de asistencia en tierra que los transportistas aéreos no elijan efectivamente en el sentido de la Directiva 96/67/CE, siempre que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no haya podido ejercer un control efectivo sobre dichos prestadores de servicios esenciales. |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### III. Causa en las que la reforma se aparta del criterio previo del TJUE

En un tercer grupo situamos el siguiente supuesto, en el que la reforma se apartaría, en cierta medida, del criterio seguido por el TJUE.

| Anexo | Situación                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Novedad respecto al TJUE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.h   | Huelgas en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, siempre que dichas huelgas tengan su origen en demandas que solo las autoridades públicas puedan satisfacer y escapen por lo tanto al control efectivo del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo o del grupo de empresas al que pertenezca dicho transportista aéreo; | <p>Entendemos que matiza la jurisprudencia del TJUE sobre huelgas internas. El TJUE (asuntos <i>Krusemann</i>, C-195/17 y acumulados, y <i>Airhelp/SAS</i>, C-28/20) había considerado que las huelgas del propio personal, enmarcadas en las relaciones laborales normales de la empresa, no constituyen circunstancias extraordinarias.</p> <p>En cambio, la reforma introduce expresamente una categoría específica de huelga interna que sí puede tener carácter extraordinario cuando su causa se sitúa fuera de la esfera de control de la compañía y depende de decisiones de los poderes públicos.</p> |