BOLETÍN INFORMATIVO 2026

Novedades Legislativas, Tendencias en Seguridad Operacional y Jurisprudencia



Desde RAZÓN LEGAL presentamos el segundo número de lo que pretende ser un breve resumen de las principales novedades legislativas y jurisprudenciales del último cuatrimestre en materia de Derecho marítimo, Derecho Aéreo, Derecho del transporte terrestre y de los Seguros, materias a las que nos dedicamos de forma prioritaria. Esperamos que lo encuentren de interés y utilidad.

¿Cómo podemos ayudarle?

Si desea conocer el impacto concreto de estas nuevas normativas en su operativa diaria, sus contratos de transporte o la gestión de sus flotas y reclamaciones, nuestro equipo de expertos en derecho aeronáutico está a su entera disposición.

Aviation Law Update and Safety Trends 2026 — Resumen Ejecutivo



• **Revolución Reguladora y Fiscalidad Aeronáutica:** La gran reforma del Reglamento (CE) n.º 261/2004 establece un plazo límite de 9 meses para reclamar y de 30 días para indemnizaciones, prohíbe las cláusulas No-Show en vuelos de vuelta, blinda el equipaje de mano personal sin coste y garantiza la asignación de asientos contiguos a menores y asistencia a PMR. En España, la Ley de Atención a la Clientela exige atención humana garantizada (fin del bot único), 3 minutos máximos de espera telefónica y resolución en 15 días hábiles. Asimismo, destaca el análisis del Impuesto sobre las Emisiones de la Aviación Comercial (IEONA) pendiente de resolución prejudicial ante el TJUE, el coeficiente reductor del 0,40 para la jubilación de TCPs y la formación obligatoria en el Ejército de Tierra.

• **Cultura Preventiva y Seguridad Operacional:** El III Congreso de Seguridad Operacional (SEPLA / Velum Legal) consolidó el paso de la gestión reactiva a la prevención proactiva frente a riesgos sistémicos complejos. Reflejo de ello es el aumento exponencial de notificaciones informativas en la AESA, alcanzando cerca de 60.000 reportes anuales.

• **Jurisprudencia y Casuística Práctica:** Resoluciones clave del TJUE y del Tribunal Supremo analizan la inclusión de mascotas como equipaje (C-218/24), la consideración del impacto de rayo como circunstancia extraordinaria (C-399/24), el cálculo de retrasos sobre la reserva original (C-558/24) y la nulidad de comisiones por devolución de tasas. En el ámbito práctico, se abordan la jurisprudencia sobre el 100% del reembolso de ropa en retraso de maletas y los embargos judiciales ejecutados a bordo en Linz.

1. Novedades Legislativas y Reguladoras

1.1. Reforma del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sobre Derechos de los Pasajeros

La propuesta de modificación del Reglamento (CE) n.º 261/2004 introduce un marco reforzado de protección al usuario del transporte aéreo. Entre sus ejes principales destacan la fijación de un plazo caducidad de 9 meses para la presentación de reclamaciones por parte de los pasajeros y la obligación de las aerolíneas de abonar las indemnizaciones procedentes en un máximo de 30 días naturales. Asimismo, se prohíbe de forma expresa la denegación de embarque en el vuelo de vuelta por no haber utilizado el trayecto de ida (cláusula 'No-Show'), se garantiza el derecho a transportar un objeto personal en cabina sin recargo adicional y se establece la asignación gratuita de asientos contiguos para menores de 14 años y personas con movilidad reducida (PMR).



1.2. Ley de Servicios de Atención a la Clientela en España

A nivel nacional, la aprobación de la Ley de Servicios de Atención a la Clientela impone rigurosos estándares de calidad a las compañías aéreas y prestadores de servicios de transporte:



1.2. Coeficiente Reductor para TCPs y Normativa Militar

En el ámbito laboral y de la Seguridad Social, se aprueba el coeficiente reductor del 0,40 para la jubilación anticipada de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCPs), equiparando su régimen al del personal de vuelo especializado en atención a la penosidad y peligrosidad del medio aéreo. Por otra parte, la actualización de los planes de estudio del Ejército de Tierra incorpora materias obligatorias de Derecho Aeronáutico, navegación IFR y gestión de factores humanos.



2. Eventos y Actualidad.

2.1 EVENTOS.-

III Congreso de Seguridad Operacional



El III Congreso de Seguridad Operacional Aeronáutica, organizado conjuntamente por el Sindicato Independiente de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y Velum Legal Studio, reunió a los principales expertos del sector para debatir la transición hacia una cultura preventiva justa e integrada. Durante las jornadas se abordaron los retos que plantean la interacción de nuevas tecnologías (como la integración de drones y sistemas SMS) con factores humanos críticos como la fatiga de las tripulaciones y la meteorología adversa.

Un dato de especial relevancia analizado en el Congreso fue el incremento exponencial de notificaciones procesadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), consolidando la implantación efectiva del sistema de reporte no punitivo:



2.2 ACTUALIDAD:

2.2.1 INSTITUCIONAL E INTERNACIONAL

OACI: entrada en vigor del Plan Estratégico 2026-2050

En 2026 ha comenzado el periodo de aplicación del Plan Estratégico 2026-2050 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), aprobado por su Consejo en noviembre de 2024. El documento fija la orientación de la organización para las próximas décadas, en un contexto de crecimiento previsto del tráfico aéreo y de transformación tecnológica del sector.

El Plan se articula, entre otros ejes, en torno a la seguridad y protección de la aviación, la sostenibilidad ambiental, una movilidad aérea más accesible, fluida y fiable, y la adaptación del marco convencional y regulatorio a los nuevos retos de la aviación civil internacional. Su ejecución inmediata se concreta en el Plan de Negocio de la OACI para el trienio 2026-2028.

Aunque no constituye una norma directamente aplicable a las reclamaciones de pasajeros, resulta relevante como marco institucional de las futuras iniciativas internacionales en materia de facilitación, navegación aérea, sostenibilidad, innovación y regulación del transporte aéreo.

OACI: entrada en vigor de las enmiendas a los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago

El 12 de junio de 2026 entraron en vigor los Protocolos de 2016 que modifican los artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Tras alcanzarse el número de ratificaciones exigido, el Consejo de la OACI pasa de 36 a 40 Estados miembros y la Comisión de Aeronavegación de 19 a 21 miembros.

La reforma refuerza la representatividad de los órganos permanentes de la Organización en un escenario de creciente complejidad regulatoria y expansión del transporte aéreo internacional.

OACI: CORSIA y la propuesta de ampliación del RCDE UE

En julio de 2026, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insistió en la necesidad de preservar la aplicación armonizada del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), evitando la superposición con medidas nacionales o regionales aplicables a las emisiones de los vuelos internacionales.

En particular, la OACI manifestó su preocupación ante la propuesta de ampliar, desde 2029, la cobertura del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea a la aviación. A juicio de la Organización, dicha extensión podría provocar una duplicidad de medidas sobre las emisiones de CO_2 de la aviación internacional, afectar a la eficacia de CORSIA y aumentar la complejidad regulatoria para los operadores.

La noticia no implica, por sí sola, una modificación del marco aplicable en la Unión Europea. Sí refleja, no obstante, la creciente tensión entre los instrumentos regionales de descarbonización y el objetivo de la OACI de mantener un régimen global uniforme para el transporte aéreo internacional.

2.2.2 NORMATIVA Y OPERACIONAL

EASA: Aplicación de los requisitos europeos de seguridad de la información en la aviación (Part-IS)

Desde el 22 de febrero de 2026 resultan aplicables los requisitos introducidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/203 en materia de gestión de la seguridad de la información. El régimen incorpora Part-IS a la normativa aplicable, entre otros, a los operadores sujetos al Reglamento (UE) n.º 965/2012.

La regulación exige implantar un sistema de gestión de la seguridad de la información, evaluar y tratar los riesgos que puedan afectar a la seguridad operacional, establecer mecanismos de detección, respuesta y recuperación ante incidentes, y mantener procedimientos internos de notificación, registro y mejora continua.

EASA y EUROCONTROL: Plan de Acción frente a las interferencias GNSS

EASA y EUROCONTROL publicaron en marzo de 2026 un Plan de Acción conjunto para reforzar la seguridad y resiliencia de las operaciones aéreas europeas ante interferencias en los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), incluidos los supuestos de *jamming* y *spoofing*.

El Plan prevé medidas a corto, medio y largo plazo, entre ellas el seguimiento coordinado de incidentes, el intercambio de datos, procedimientos y fraseología armonizados, orientaciones actualizadas para tripulaciones y controladores, y el refuerzo de la coordinación civil-militar. La iniciativa es especialmente relevante para las compañías aéreas, pues las interferencias pueden afectar a la continuidad de las operaciones y a la capacidad del espacio aéreo, en particular en las proximidades de zonas de conflicto.

OACI: Nuevas restricciones sobre los bancos de energía transportados por pasajeros

El Consejo de la OACI aprobó una adenda a las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284), destinada a reducir los riesgos asociados a los bancos de energía de litio transportados por pasajeros.

La modificación limita a dos el número de estos dispositivos por pasajero y prohíbe su recarga durante el vuelo. Entró en vigor el 27 de marzo de 2026 y será distribuida a los Estados miembros de la OACI. Se trata de una novedad de incidencia directa en las condiciones de transporte y en los procedimientos operativos de las compañías aéreas.

OACI: refuerzo de las garantías de independencia en las investigaciones de accidentes

El Consejo de la OACI aprobó el 27 de marzo de 2026 la Enmienda 20 al Anexo 13 del Convenio de Chicago, relativa a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

La reforma persigue evitar que las investigaciones se paralicen o queden comprometidas por conflictos de interés, reales o aparentes. Entre las medidas contempladas figuran la posible delegación de la investigación a otro Estado u organización regional, la participación de observadores de la OACI o de terceros Estados y la obligación de garantizar un acceso inmediato y sin restricciones al material probatorio.

La Enmienda también refuerza la comunicación con las víctimas y sus familiares y alinea el Anexo 13 con las previsiones actualizadas del Anexo 19 sobre gestión de la seguridad operacional. Su aplicabilidad se fija para el 23 de noviembre de 2028, a fin de permitir la adaptación de las normas y procedimientos nacionales.

OACI: endurecimiento de las normas ambientales aplicables a nuevas aeronaves

El Consejo de la OACI adoptó en marzo de 2026 normas más exigentes en materia de emisiones de CO_2 y ruido aplicables a nuevos diseños y entregas de aeronaves. La norma sobre emisiones de CO_2 es un 10 % más estricta para los nuevos diseños de tipo a partir de 2031, mientras que el régimen previsto para aeronaves en producción se aplicará a nuevas entregas desde 2035. Asimismo, los nuevos límites de ruido para diseños de aeronaves comenzarán a aplicarse en 2029.

Las normas entraron en vigor el 3 de agosto de 2026 y su aplicación mundial se fija para el 1 de enero de 2027.

OACI: Riesgos de sobrevuelo en zonas de conflicto y refuerzo de la protección de la aviación civil

En abril de 2026, la OACI advirtió del incremento de los riesgos derivados de drones, misiles, interferencias deliberadas de radiofrecuencias y sistemas de defensa aérea para las aeronaves civiles que operan sobre zonas de conflicto o en sus proximidades.

La Organización recordó el artículo 3 bis del Convenio de Chicago y la Resolución A42-4 como fundamento jurídico de la obligación de proteger la aviación civil. Asimismo, indicó que está

ultimando un marco global de gestión de crisis y la actualización de sus manuales sobre actividades militares potencialmente peligrosas y evaluación de riesgos en zonas de conflicto. No es una norma nueva directamente aplicable, pero sí una referencia relevante para valorar cierres de espacio aéreo, desvíos y medidas operativas de las compañías.

AESA: nueva plataforma para permisos comerciales de tráfico aéreo

El 23 de abril de 2026, AESA puso en funcionamiento una nueva versión de su plataforma electrónica para la acreditación de compañías aéreas de terceros países y la autorización de programas de vuelo comerciales regulares hacia España. La herramienta permite la tramitación íntegramente digital, el seguimiento del expediente y la consulta del estado de la documentación del operador y de las aeronaves registradas ante AESA.

La novedad tiene una incidencia práctica para las compañías no comunitarias que operan servicios regulares a España. No afecta, sin embargo, a las autorizaciones de operaciones ocasionales no programadas, que mantienen su régimen de tramitación anterior.

Unión Europea: orientaciones ante los riesgos de escasez de queroseno derivados del conflicto en Oriente Medio

El 8 de mayo de 2026, la Comisión Europea publicó la Comunicación C(2026) 3172 final, con orientaciones sobre la aplicación de diversas normas de transporte ante la reducción de los suministros de combustible procedentes de Oriente Medio y el riesgo de escasez de queroseno de aviación.

La Comisión precisó que, en ese momento, no existía evidencia concreta de escasez de combustible en la Unión Europea. No obstante, una escasez local que provocase cancelaciones podría constituir una circunstancia extraordinaria a efectos del Reglamento (CE) n.º 261/2004. Por el contrario, el

mero encarecimiento del combustible no exime al transportista del pago de compensación ni justifica la imposición retroactiva de recargos sobre billetes ya vendidos.

La Comunicación contempla, asimismo, la aplicación de la figura del uso justificado de *slots* no utilizados cuando la cancelación obedezca a problemas de suministro, así como la posibilidad de acogerse a la excepción a la obligación de repostaje mínimo prevista en el Reglamento ReFuelEU Aviation cuando resulte necesario transportar combustible adicional por razones de seguridad. También se abordó el uso seguro de combustible Jet A en un entorno habitualmente abastecido con Jet A-1.

La novedad resulta relevante para valorar la respuesta operativa de las compañías ante eventuales restricciones de suministro, sin equiparar automáticamente las decisiones comerciales derivadas del aumento de costes a una circunstancia extraordinaria.

2.2.3 NOTICIAS

1. **INVESTIGADA UNA ORGANIZACIÓN POR RECLAMACIONES FRAUDULENTAS DE EQUIPAJE EN EL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS**

   La Guardia Civil ha investigado a 22 personas por su presunta participación en una organización dedicada a formular reclamaciones fraudulentas por pérdida de equipaje frente a compañías aéreas en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La investigación se inició tras detectar una aerolínea hasta 71 reclamaciones por supuesta pérdida de equipaje, por importes de entre 1.500 y 1.800 euros, que habrían ocasionado un perjuicio superior a 90.000 euros. Según la investigación, los equipajes eran facturados en vuelos nacionales de bajo coste y posteriormente retirados del aeropuerto antes de formular las correspondientes reclamaciones por pérdida. Los hechos han sido puestos en conocimiento de la autoridad judicial.

2. UN FALLO DEL SISTEMA DE CONTROL AÉREO BRITÁNICO PROVOCA LA CANCELACIÓN DE MÁS DE 2.000 VUELOS

Un fallo en el sistema informático de NATS, el proveedor británico de servicios de navegación aérea, provocó el 8 de septiembre una importante interrupción de las operaciones aéreas en Reino Unido, con la cancelación de más de 2.000 vuelos y afectación a numerosos aeropuertos del país. Según un informe preliminar de NATS, el incidente tuvo su origen en un defecto de software de duración inferior a un milisegundo que afectó al sistema encargado de asignar los códigos de identificación de los vuelos en el radar. El incidente generó importantes retrasos y cancelaciones y ha motivado la puesta en marcha de medidas de mitigación y la solicitud de una revisión independiente por parte de las autoridades británicas.

3. RÉCORD HISTÓRICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES

Los aeropuertos de la red de Aena en España registraron en agosto de 2026 un récord histórico de tráfico de pasajeros, con cerca de 34,9 millones de viajeros, un 4,7 % más que en el mismo mes del año anterior. El crecimiento se produce en un contexto de elevada demanda durante la temporada estival y consolida la tendencia ascendente del tráfico aéreo en España. En el acumulado de enero a agosto, los aeropuertos españoles alcanzaron 225,5 millones de pasajeros, un 4,1 % más que en el mismo periodo de 2025. Asimismo, el mes de agosto registró 273.292 movimientos de aeronaves, un 4,3 % más interanual. El incremento de la actividad también se refleja en la gestión del espacio aéreo: el 1 de agosto se registró el mayor número de vuelos gestionados en un solo día en España, con 8.548 operaciones, mientras que durante el mes se superaron en 26 ocasiones los máximos diarios registrados en 2025.

3. Reseña Jurisprudencial y Fiscalidad Aeronáutica

3.1. Fiscalidad Aeronáutica: El Impuesto sobre Emisiones (IEONA)

Mediante Auto de 11 de noviembre de 2025, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ha elevado una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) respecto al Impuesto sobre las Emisiones de la Aviación Comercial (IEONA), tributo propio aprobado en la Comunidad Autónoma de Cataluña. El Tribunal Supremo solicita al TJUE que determine si este impuesto medioambiental, que grava las emisiones de CO2 producidas durante las fases de despegue y aterrizaje en aeropuertos

catalanes, contraviene las Directivas comunitarias sobre impuestos especiales (Directiva 2008/118/CE) y sobre tributación de la energía (Directiva 2003/96/CE), al poder constituir una tributación indirecta encubierta sobre el consumo de queroseno y la propia prestación del servicio aéreo de transporte.

3.2. Criterios del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)

• **Transporte de Animales de Compañía (Sentencia C-218/24):** El TJUE ha determinado que los animales de compañía que viajan junto al pasajero quedan subsumidos bajo el concepto de 'equipaje' a los efectos del régimen de responsabilidad e indemnización previsto en el Convenio de Montreal, sujetándose a sus límites cuantitativos salvo declaración especial de valor.

• **Impacto de Rayo en Vuelo Previo (Sentencia C-399/24):** Se confirma que el impacto de un rayo constituye una 'circunstancia extraordinaria' cuando exige una inspección técnica obligatoria por seguridad que obligue a demorar la reincorporación de la aeronave a la rotación de vuelos prevista.

• **Reprogramación Unilateral de Vuelos (Sentencia C-558/24):** El cómputo de la duración del retraso a efectos de la indemnización del Reglamento 261/2004 debe medirse obligatoriamente en relación con la hora de llegada originalmente prevista en la reserva confirmada, y no respecto a los horarios modificados unilateralmente por la compañía.



▪ Sentencia Tribunal de Justicia (UE) (Cuarta), S 15-01-2026, asunto C-45/24, Verein für Konsumenteninformation/KLM, ECLI:EU:C:2026:2.

Transporte aéreo. Reembolso del precio del billete. Comisión cobrada por un intermediario.

El Tribunal de Justicia interpreta el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 y concluye que el reembolso debido al pasajero debe comprender la comisión percibida por el intermediario cuando la compañía aérea le hubiera autorizado a emitir billetes en su nombre y por su cuenta. Considera que dicha comisión forma parte inevitable del precio del billete y que la compañía debe asumir su devolución, sin que resulte necesario que conociera su importe exacto.

▪ Sentencia Tribunal General (Sala de Cuestiones Prejudiciales), S 04-03-2026, asunto T-656/24, NI y HZ/European Air Charter, ECLI:EU:T:2026:167.

Transporte aéreo. Retraso. Circunstancias extraordinarias. Deficiencias en los controles de seguridad aeroportuaria.

La sentencia examina la incidencia de las deficiencias en los controles de seguridad del aeropuerto sobre la obligación de compensación prevista en el Reglamento n.º 261/2004. El Tribunal destaca que la decisión de la compañía de esperar a pasajeros que no habían llegado al vuelo como consecuencia de dichas deficiencias constituye un elemento autónomo que debe ser valorado al analizar la relación causal entre el acontecimiento externo y el retraso final sufrido por los pasajeros.

▪ Sentencia Tribunal de Justicia (UE) (Tercera), S 12-02-2026, asunto C-408/24, Republik Österreich/Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2026:84.

Navegación aérea. Fallo del sistema de telecomunicaciones aeronáuticas. Responsabilidad del proveedor de servicios de navegación aérea.

El Tribunal de Justicia declara que las disposiciones del Cielo Único Europeo relativas a la prestación de servicios de navegación aérea protegen también a los usuarios del espacio aéreo frente a los daños materiales derivados de un incumplimiento culposo del proveedor de tales servicios. La resolución resulta especialmente relevante para las compañías aéreas ante incidencias operativas imputables a los servicios de tránsito aéreo.

▪ Sentencia Tribunal de Justicia (UE) (Octava), S 12-02-2026, asunto C-680/24, Wizz Air Hungary, ECLI:EU:C:2026:92.

Tasas aeroportuarias. Usuarios del aeropuerto. Consulta y supervisión.

El Tribunal interpreta la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias y precisa que los usuarios del aeropuerto deben ser consultados sobre el sistema y el nivel de las tasas. Asimismo, la autoridad supervisora independiente debe comprobar que los mecanismos establecidos respeten los principios de transparencia y no discriminación, reforzando así la posición de las compañías aéreas frente a las entidades gestoras aeroportuarias.

▪ Sentencia Tribunal Supremo (Contencioso-Administrativo), S 09-04-2026, n.º 423/2026, rec. 3322/2024, Ryanair, ECLI:ES:TS:2026:1457.

Seguridad Social. Trabajadores que desarrollan su actividad en varios Estados miembros. Certificado A1.

El Tribunal Supremo estima el recurso de Ryanair y declara que la Tesorería General de la Seguridad Social no puede prescindir del certificado A1 emitido por otro Estado miembro al practicar una liquidación de cuotas. Debe respetar su contenido o, si alberga dudas sobre su autenticidad o veracidad, activar el mecanismo de cooperación y solución de controversias previsto en el Reglamento n.º 883/2004.

▪ Sentencia Tribunal Supremo (Social), S 09-04-2026, n.º 356/2026, rec. 77/2025, Air Nostrum, ECLI:ES:TS:2026:1791.

Transporte aéreo. Dietas de pilotos y tripulantes de cabina. Igualdad retributiva.

El Tribunal Supremo descarta que la diferencia entre las dietas percibidas por pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros constituya una discriminación indirecta por razón de sexo. La sentencia considera que las funciones desempeñadas por ambos colectivos no son de igual valor, atendiendo a la formación exigida, la naturaleza de las tareas y el nivel de responsabilidad asociado a cada puesto.

▪ Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 15-04-2026, sobre los criterios de competencia judicial internacional y de competencia territorial interna en las acciones relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros.

Competencia judicial. Reglamento n.º 261/2004. Convenio de Montreal. Acciones acumuladas.

El Acuerdo sistematiza los criterios aplicables a las reclamaciones derivadas del transporte aéreo de pasajeros. Distingue entre las acciones fundadas en el Reglamento n.º 261/2004, para las que resultan aplicables los foros del Reglamento Bruselas I bis, y las basadas en el Convenio de Montreal, cuyo artículo 33 establece un régimen propio y exclusivo de competencia judicial internacional. También aborda los supuestos de acumulación de pretensiones y la incidencia de la cesión de crédito.

▪ Sentencia Tribunal Supremo (Social), S 24-04-2026, n.º 449/2026, rec. 116/2025, Air Europa, ECLI:ES:TS:2026:1873.

Transporte aéreo. Pilotos. Reducción de jornada por guarda legal. Retribución variable.

La sentencia analiza la retribución variable vinculada a las horas de vuelo de los pilotos que reducen su jornada por guarda legal. El Tribunal Supremo declara que los umbrales exigidos para el devengo de determinados conceptos retributivos deben adaptarse de forma proporcional a la reducción de jornada, evitando que el ejercicio de este derecho produzca una merma retributiva no justificada.

▪ Sentencia Tribunal General (Quinta), S 25-03-2026, asunto T-221/25, TUI Belgium, ECLI:EU:T:2026:217.

Impuesto sobre el Valor Añadido. Agencias de viajes. Servicios relacionados con viajes fuera de la Unión Europea.

El Tribunal General analiza la exención del IVA aplicable a los servicios prestados por agencias de viajes cuando se refieren a viajes realizados fuera de la Unión Europea. La sentencia aborda el alcance de la cláusula de mantenimiento prevista en la normativa europea y confirma la posibilidad de conservar determinados regímenes nacionales de exención, siempre que se respeten los límites establecidos por la Directiva del IVA.

4. Anécdotas del Sector: Aplicación Práctica y Ejecución Judicial

Anécdota 1: «¿Y si devolvemos la ropa?» (Reclamación por equipaje retrasado)

Tras un retraso prolongado en la entrega de equipaje, la aerolínea pretendió abonar únicamente el 50% del coste de la ropa de recambio adquirida por los viajeros, alegando que las prendas 'se incorporaban a su patrimonio'. El Juzgado de Primera Instancia n.º 3 de Vitoria-Gasteiz desestimó dicho argumento señalando de forma irónica que, si las prendas suponían un beneficio patrimonial, la compañía debería exigir la devolución de la ropa usada. En un caso análogo, el propio pasajero se ofreció a enviar la ropa a la sede de la aerolínea para percibir el 100% de la indemnización.



5 Servicios de la Firma y Auditoría Preventiva

