



CRISIS DEL QUEROSENO Y AVIACIÓN COMERCIAL: UNA EMERGENCIA QUE EXIGE UNA RESPUESTA EUROPEA VINCULANTE

Hace un mes anticipábamos un cambio cualitativo en el riesgo: dejaba de ser exclusivamente de precio para convertirse, además, en un riesgo real de acceso al producto físico. Un mes después, lejos de remitir, ese diagnóstico se ha consolidado.

Las palabras del Comisario europeo de Energía, Dan Jorgensen, refiriéndose a la situación como *"la crisis energética más grave de la historia"*, resumen con elocuencia la magnitud institucional del fenómeno. La Comisión ha reconocido formalmente, en su Comunicación de 8 de mayo¹, la posibilidad de cancelaciones por escasez de combustible y ha articulado un primer conjunto de orientaciones interpretativas. Se trata, sin embargo, de un primer paso –necesario, pero netamente insuficiente– que requerirá ser complementado con instrumentos vinculantes si la situación se prolonga, como todo apunta.

La asociación de aerolíneas española (ALA), por su parte, ha trasladado un mensaje de prudencia razonado: la posición relativamente favorable de España en términos de capacidad de refino² no inmuniza al país frente al efecto sobre rutas internacionales, conectividad europea y largo radio.

En estas páginas analizamos el alcance técnico y económico del fenómeno, su propagación global, la respuesta del sector aéreo y las medidas adoptadas por la Comisión, con un análisis crítico de las líneas en que, a nuestro juicio, deberían ser complementadas.

EL CRACK SPREAD: POR QUÉ EL JET A-1 DUELE MÁS QUE EL CRUDO

El precio del Jet A-1 –especificación estándar del combustible de aviación comercial– prácticamente se ha duplicado desde el inicio del conflicto. El Brent ha mantenido una tendencia alcista sostenida, y el diferencial entre el crudo y los destilados medios ha alcanzado máximos históricos³. Por su parte, la Agencia Internacional de la Energía⁴ ha advertido públicamente que las reservas europeas de queroseno cubrirían la demanda durante un horizonte muy limitado si no se restablecen los flujos habituales de suministro.

Para entender la magnitud del impacto es imprescindible distinguir entre el precio del crudo y el de los destilados refinados. La diferencia

entre ambos, conocida como *crack spread*⁵, refleja el coste del proceso de refino y las tensiones de capacidad y logística de cada producto. En las últimas semanas, el queroseno se ha encarecido proporcionalmente mucho más que el propio crudo, de modo que, aunque el barril se estabilizase mañana, el coste del combustible de aviación no recuperaría niveles previos a corto plazo.

Esta amplificación se explica por tres factores convergentes: una capacidad de refino europea estructuralmente reducida tras un periodo prolongado de cierres, que ahora opera como cuello de botella crítico; la competencia directa entre el Jet A-1 y el diésel en el proceso de craqueo, que prioriza la producción de este último por su carácter esencial para la economía; y una logística profundamente alterada, dado que aproximadamente entre el 25% y el 30% del queroseno mundial transitaba antes del conflicto por el Estrecho de Ormuz y en torno al 75% de las importaciones europeas procedían directa o indirectamente de refinerías de Oriente Medio. Para las aerolíneas –cuyo combustible representa entre el 25% y el 35% de los costes operativos–, este diferencial se traduce en una presión sobre los márgenes que difícilmente puede absorberse íntegramente por la vía interna.

UN SHOCK GLOBAL QUE ATRAVIESA TODA LA ECONOMÍA

Una de las características más significativas de la crisis energética es la rapidez con la que sus efectos se han propagado a regiones aparentemente menos expuestas a Oriente Medio.

La intuición de que ciertos mercados –en particular el norteamericano, dotado de producción autóctona suficiente– podrían quedar al margen del shock se ha visto desmentida por la propia dinámica del sistema energético global. Así, pese a su condición de productor neto y a haberse convertido en uno de los principales proveedores de emergencia del mercado europeo, multiplicando varias veces sus exportaciones habituales de Jet A-1 hacia Europa⁶, Estados Unidos ha visto cómo se han tensionado sus precios domésticos, con incrementos significativos en el precio del producto haciendo que grandes operadores logísticos y compañías de transporte exprés hayan activado recargos de combustible específicos.

¹ La presente edición se publica con cierto retraso respecto a su periodicidad habitual. Hemos preferido esperar a que la Comisión Europea formalizase su respuesta a la crisis del combustible de aviación, finalmente publicada el 8 de mayo en la Comunicación C(2026) 3172 final, cuyo contenido analizamos en estas páginas.

² [Asociación de Líneas Aéreas \(ALA\)](#): ocho refinerías operativas, producción local que cubre aproximadamente el 80% del queroseno consumido en aeropuertos españoles, y un 11,7% del crudo procesado de origen Oriente Medio.

³ Las referencias de precios habituales son, en crudo, Brent, Dubái, Oman y WTI; en queroseno de aviación, *NorthWest Europe (NWE)*, *US Gulf Coast (USGC)* y *Mean of Platts Singapore (MOPS)*. En abril se ha registrado, además, una brecha inusualmente amplia entre el Brent "al contado" y los contratos de futuros a tres meses, atribuida por fuentes de mercado a operaciones del Departamento del Tesoro estadounidense orientadas a contener la volatilidad bursátil; en condiciones normales el diferencial es estrecho por arbitraje, y su ampliación es un indicador adicional de la tensión actual.

⁴ Agencia Internacional de la Energía (AIE/IEA), [Oil Market Report](#).

⁵ *Crack spread*: the differential between the sale price of a refined product (here, Jet A-1) and that of the crude from which it is derived. It reflects the gross margin of the refining process and constitutes a standard indicator for measuring capacity or demand tensions specific to each product.

⁶ U.S. [Energy Information Administration \(EIA\)](#), Weekly Petroleum Status Report.



En Asia, los principales refinadores chinos han recibido instrucciones gubernamentales de suspender la aceptación de nuevos contratos de exportación; Corea del Sur ha reducido su producción al ver comprometida la llegada de crudo desde el Golfo; Japón y Australia han activado planes de contingencia; y Singapur, principal *hub* asiático de combustible, ha redirigido volúmenes hacia Europa asumiendo primas logísticas que terminan repercutiéndose en cadena⁷. La suficiencia interna, en un mercado energético globalizado, no equivale a la inmunidad.

Este reajuste tiene reflejo, además, en el resto de cadenas productivas dependientes del petróleo. En el transporte por carretera, el incremento del precio del gasóleo se ha trasladado al surtidor y, a través de las cláusulas de revisión automática previstas en los contratos de transporte, al coste final del servicio. En el transporte marítimo, las navieras han activado el *Bunker Adjustment Factor* (BAF) y, en escaladas bruscas, el *Emergency Bunker Surcharge* (EBS), a los que se han sumado recargos por riesgo de guerra (*War Risk Surcharge*). En la logística internacional, los principales operadores han activado recargos explícitos por combustible.

Como se ve, el consumidor percibe el shock a través de múltiples vectores simultáneos: el sector aéreo no actúa, por tanto, en aislamiento ni de modo singular.

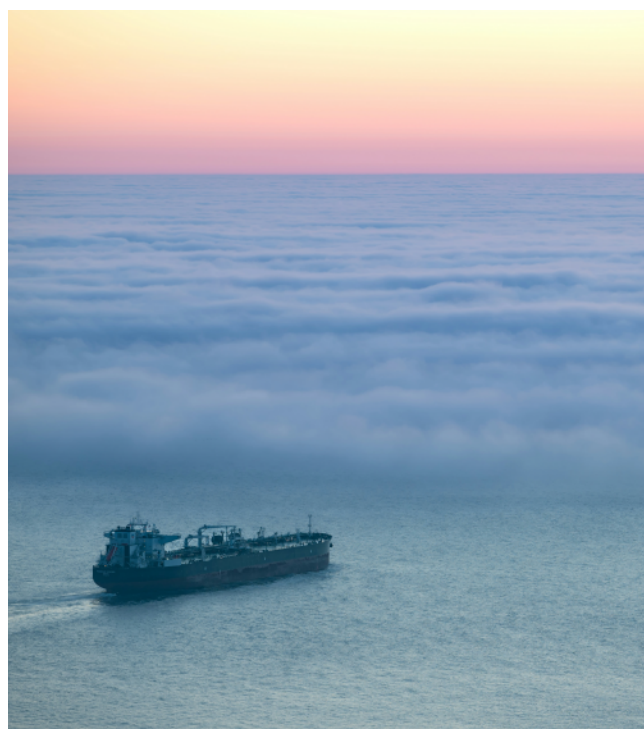
LA RESPUESTA DEL SECTOR AÉREO

Frente a un coste que representa una parte muy significativa de la estructura operativa y que en cuestión de semanas ha multiplicado su precio, el margen de absorción interna de las aerolíneas es limitado. Así, y si bien una primera línea de defensa la aportan los contratos de cobertura financiera (*hedging*), suscritos con anterioridad por buena parte del sector, conviene insistir en una idea capital: el *hedging* protege precios, no volúmenes. Una aerolínea perfectamente cubierta financieramente puede verse igualmente afectada por la falta física de producto, lo que explica por qué, en paralelo a las coberturas, se han activado respuestas operativas y comerciales: ajustes de capacidad mediante la cancelación de rutas menos eficientes, repercusión parcial del coste vía recargos sobre billetes de nueva emisión –diferenciados por radio y, en algunos casos, indexados a referencias públicas del mercado del combustible– y reasignación interna de flotas hacia los itinerarios más rentables y eficientes. Cada operador está reaccionando como buenamente puede, dentro del margen estrecho que la situación permite.

La Directora General de *European Regions Airline Association* (ERA) ha resumido una percepción ampliamente compartida en el sector: la Comunicación de la Comisión es un primer paso necesario al reconocer la flexibilidad operativa inmediata que el sector requiere, pero la prueba real estará en su implementación efectiva por los Estados miembros. A ello añade que las aerolíneas regionales se ven sometidas a una presión particularmente intensa al carecer del mismo poder de cobertura y del mismo colchón financiero que los grandes operadores en red, sin que Europa pueda asumir que indefinidamente absorberán costes crecientes mientras siguen garantizando la conectividad esencial de los territorios.

Conviene subrayar, en cualquier caso, que las medidas adoptadas no eximen a las propias aerolíneas de un impacto económico considerable como demuestra que algunos operadores europeos cotizados hayan comunicado al mercado pérdidas semestrales millonarias directamente vinculadas a la evolución del coste del combustible, lo que confirma que la traslación al pasajero es sólo parcial y que la mayor parte del shock está siendo absorbida internamente.

A todo ello se suma una dimensión jurídica que merece atención particular. La Comunicación del 8 de mayo aborda expresamente la cuestión de las circunstancias extraordinarias bajo el Reglamento (CE) n.º 261/2004⁸,



con dos posiciones diferenciadas: por un lado, considera que la escasez local de combustible que impida la operación de un vuelo puede calificarse como circunstancia extraordinaria, en línea con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (asunto C-308/21, *SATA Internacional*); por otro, afirma que las cancelaciones derivadas exclusivamente de un precio excepcionalmente alto del combustible, en ausencia de escasez física, no constituyen circunstancia extraordinaria, al considerar la volatilidad de precios como un riesgo ordinario del negocio aéreo. Esta distinción merece, a nuestro juicio, una reflexión crítica: en un contexto en el que el propio Comisario europeo de Energía califica la situación como la crisis energética más grave de la historia reciente, y en el que el precio del Jet A-1 se ha duplicado en cuestión de semanas como consecuencia directa de un conflicto bélico, la separación nítida entre escasez física y precio excepcional resulta artificial. Una volatilidad de esta naturaleza y magnitud, causada por un evento geopolítico ajeno al control del operador, debería poder ampararse igualmente en el supuesto de fuerza mayor.

LA RESPUESTA DE LA COMISIÓN: UN PRIMER PASO QUE EXIGE CONTINUIDAD

La Comunicación de 8 de mayo articula su respuesta en tres frentes: derechos de pasajeros y viajeros, transporte aéreo en sentido estricto y referencia transversal al resto de modos de transporte. En el ámbito aeronáutico, las orientaciones se centran en cuatro vectores: slots aeroportuarios, obligaciones de carga de combustible bajo *ReFuelEU Aviation*⁹, salvaguarda de la conectividad esencial mediante obligaciones de servicio público (OSP) y posibilidad de uso transitorio de Jet A en lugar del Jet A-1 habitual en Europa. La valoración de conjunto es razonablemente acertada en términos de diagnóstico, pero claramente insuficiente en términos de instrumentos: la propia Comisión reconoce que la mayor parte de las medidas adopta la forma de clarificaciones de flexibilidades ya existentes, no de modificaciones normativas propiamente dichas. Sin desmerecer su valor interpretativo, conviene señalar tres frentes en los que, a nuestro juicio, la respuesta debe ir significativamente más allá.

⁷ Conviene recordar, sobre la previsible duración de las disrupciones logísticas, que incluso si las tensiones se disipasen a corto plazo la recuperación de los flujos y de los plazos de transporte marítimo requeriría meses. Un precedente reciente lo aportan los bloqueos en el estrecho de Bab el-Mandeb por parte de los huties ('Ansar Allah') entre 2023 y 2025, durante los cuales el tráfico hubo de redirigirse por el cabo de Buena Esperanza, con un sobrecoste de entre siete y doce días por travesía; pese al alto el fuego, el tráfico nunca recuperó plenamente los niveles previos.

⁸ Reglamento (CE) n.º 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. La doctrina sobre la 'escasez de combustible en aeropuerto' como circunstancia extraordinaria se consolidó en la STJUE de 7 de julio de 2022, asunto C-308/21, *SATA Internacional - Azores Airlines*.

⁹ Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (*ReFuelEU Aviation*).



Primero: el régimen de slots y la regla 80/20. La Comisión confirma que la *Justified Non-Use of Slots* (JNUS) puede aplicarse, en el marco del Reglamento (CEE) n.º 95/93²⁰, cuando la cancelación obedezca a escasez de combustible. La Comunicación precisa, con acierto, que la JNUS opera respecto de ambos aeropuertos afectados por el vuelo –tanto el de salida como el de destino–, de manera que cubre también el supuesto en que el operador dispone de combustible en el aeropuerto A pero no puede repostar en el aeropuerto B para operar el tramo siguiente. El problema, sin embargo, es de previsibilidad temporal: la mecánica del negocio de las aerolíneas (y muy especialmente la irremediable venta anticipada de billetes) obliga a programar la temporada con meses de antelación, mientras que la activación efectiva de la JNUS exige una constatación contemporánea de la escasez en cualquiera de los aeropuertos involucrados, normalmente acreditada vía NOTAM. La aerolínea no puede saber, en el momento de programar y comercializar, si dentro de tres meses habrá o no combustible suficiente en cada uno de los aeropuertos de su red. A ello se añade que la obligación de utilización mínima del 80% de los slots asignados (regla 80/20) sigue pesando como una espada de Damocles operativa. A nuestro juicio, la respuesta proporcionada exigiría la suspensión temporal de la regla 80/20 mientras se prolongue la situación excepcional, o cuando menos su sustitución por un umbral significativamente inferior con criterios de evaluación adaptados al contexto.

Segundo: la regla anti-tankering del 90%. El *RefuelEU Aviation* obliga a los operadores aéreos a cargar al menos el 90% del combustible necesario en cada aeropuerto europeo de salida. La Comunicación recuerda que la regla admite excepciones por motivos de seguridad operacional, y que la escasez en el aeropuerto de destino –acreditada vía NOTAM– puede justificar el incumplimiento del 90%. El problema es que la regla, tal y como está concebida, está produciendo en las circunstancias actuales efectos perversos en una doble dirección. Por un lado, obliga a aerolíneas de terceros países –que operan desde aeropuertos europeos pero cuyas redes les permitirían acceder a combustible sin restricciones en otras geografías– a cargar al menos el 90% en suelo europeo, drenando reservas que Europa necesita preservar. Por otro, no impide la práctica inversa: que aerolíneas de terceros países puedan cargar en aeropuertos europeos –y muy particularmente en los españoles, dada la solidez relativa de nuestra capacidad de refino– volúmenes muy superiores al 90% del plan de vuelo (110% o más), de manera que esa diferencia puede terminar alimentando tramos posteriores de vuelos domésticos extracomunitarios y extrayendo así combustible europeo en cantidades superiores a las necesarias hacia mercados no afectados y con posibles restricciones locales. Una flexibilización razonable de la regla, articulada de manera coordinada y temporal, permitiría mitigar ambos efectos simultáneamente.

Tercero: instrumentos vinculantes pendientes. Más allá de lo anterior, las grandes asociaciones del sector –A4E, ACI Europe, ERA e IATA– han trasladado a las instituciones comunitarias un paquete de medidas adicionales²¹ que la Comunicación de 8 de mayo no aborda con la profundidad necesaria: la suspensión temporal del régimen EU ETS aplicado a la aviación mientras dure la situación excepcional; la articulación de mecanismos de compra conjunta de queroseno a escala europea, similares a los aplicados en otros bienes estratégicos en momentos de tensión; la inclusión expresa del Jet A-1 en las reservas estratégicas obligatorias de los Estados miembros, hoy estructuradas en torno al crudo y otros derivados pero sin previsión específica para combustible de aviación; y la elaboración de un plan de contingencia europeo ante un eventual escenario de racionamiento, con criterios



objetivos y previamente definidos de reparto entre operadores y Estados miembros²². Cualquier intervención excepcional sobre el mercado deberá, en cualquier caso, respetar los principios sobre los que se sustenta el Reglamento (CE) n.º 1008/2008²³, cuyos criterios de proporcionalidad, no discriminación y temporalidad han de presidir el diseño de cualquier medida.

CONCLUSIÓN

La crisis del queroseno se ha consolidado como una emergencia silenciosa cuyas implicaciones se prolongarán previsiblemente más allá del verano. El shock energético se está distribuyendo a lo largo de toda la cadena económica, y el sector aéreo está absorbiendo internamente la mayor parte del impacto, trasladando sólo una fracción al pasajero a través de cancelaciones operativas y recargos diferenciados.

La Comunicación de la Comisión de 8 de mayo de 2026 constituye un primer paso institucional necesario y razonablemente acertado en términos de diagnóstico, pero su contenido se sitúa mayoritariamente en el plano interpretativo y de clarificación de flexibilidades ya previstas en el ordenamiento, lo que la convierte en un prólogo y no en la respuesta definitiva.

La gestión de una crisis de esta naturaleza requiere instrumentos regulatorios concretos, oportunos y jurídicamente vinculantes –desde la suspensión temporal de la regla 80/20 hasta la modulación de la regla anti-tankering, pasando por las compras conjuntas y la inclusión del Jet A-1 en las reservas estratégicas–, sin renunciar, en paralelo, al amparo jurídico de las decisiones operativas adoptadas en condiciones que, por su gravedad y excepcionalidad, deberían poder ampararse plenamente en el régimen de fuerza mayor previsto en el Reglamento (CE) n.º 261/2004. La respuesta europea debe pasar, sin más demora, de la observación a la acción.

PionAirLaw

Agapito Maricalva Esteban
Diego Olmedo de Cáceres

²⁰ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.

²¹ Documentos públicos de A4E (www.a4e.eu), ACI Europe (www.aci-europe.org), ERA (www.eraa.org) e IATA (www.iata.org).

²² En paralelo, en el plano nacional, sigue pendiente la aprobación del Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo –en discusión en estas fechas–, cuyas líneas maestras deberán incorporar necesariamente las nuevas circunstancias geopolíticas del sector. El plan equivalente para el transporte marítimo, aprobado en noviembre de 2025, contempla ayudas públicas de 250 millones de euros para el periodo 2026-2030 financiadas con ingresos del régimen ETS, y constituye un precedente útil para el diseño del plan aéreo.

²³ Reglamento (CE) n.º 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. Los artículos 22 (libertad tarifaria) y 23 (transparencia de precios) constituyen el marco al que cualquier medida excepcional ha de remitirse.