

REDE

Revista Española de Derecho Europeo

97

Enero – Marzo 2026

www.revistasmarcialpons.es/revistaespanoladerechoeuropeo

 Marcial
Pons

ÍNDICE

COMENTARIOS DE JURISPRUDENCIA

Clara Isabel Cordero Álvarez, <i>De nuevo sobre la competencia judicial internacional para litigios sobre contratos de transporte aéreo de pasajeros en el Derecho europeo institucional: la cesión del crédito de compensación por parte del consumidor y su incidencia en la competencia a la luz de la doctrina del TJUE</i>	9
Esther López Barrero, <i>La protección de derechos laborales en la Directiva de Diligencia Debida de Empresas de la Unión Europea: ¿Cumpliendo con el multilateralismo comercial?</i>	57
Alejandro Corral Sastre, <i>Una aproximación a la propuesta de reglamento omnibus digital: el asedio al concepto de dato personal</i>	103
Elías Cohen Truzman, <i>La obligación de conservación de los datos personales tras la extinción del responsable del tratamiento: un desafío normativo y su posible solución jurídica en España</i>	129

**COMENTARIOS
DE JURISPRUDENCIA**

**DE NUEVO SOBRE LA COMPETENCIA JUDICIAL
INTERNACIONAL PARA LITIGIOS SOBRE CONTRATOS
DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS
EN EL DERECHO EUROPEO INSTITUCIONAL:
LA CESIÓN DEL CRÉDITO DE COMPENSACIÓN
POR PARTE DEL CONSUMIDOR Y SU INCIDENCIA EN LA
COMPETENCIA A LA LUZ DE LA DOCTRINA DEL TJUE**

**AGAIN, ON INTERNATIONAL JURISDICTION FOR DISPUTES
CONCERNING AIR PASSENGER TRANSPORT CONTRACTS
IN EUROPEAN INSTITUTIONAL LAW: THE ASSIGNMENT
OF COMPENSATION CREDIT BY THE CONSUMER AND ITS IMPACT
ON JURISDICTION CONSIDERING THE DOCTRINE OF THE CJEU**

Clara Isabel Cordero Álvarez*

RESUMEN: La competencia judicial internacional en litigios relativos a contratos de transporte aéreo de pasajeros, especialmente en lo concerniente al derecho de compensación derivado de su ejecución, continúa planteando cuestiones relevantes en la aplicación de los fueros europeos. El TJUE, en su Sentencia de 9 de octubre de 2025 (asunto C551/24, *Lufthansa*), aborda un problema de gran trascendencia prác-

* Clara Isabel Cordero Álvarez. Prof^{ta} contratado Doctor (Acr. PTU) en D^o Internacional Privado de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid (UCM). Miembro del IDEIR. clara.cordero@der.ucm.es ORCID ID: 0000-0001-8755-4820.

El presente trabajo no ha contado con ninguna financiación directa o indirecta procedente de entidad alguna, pública o privada, con o sin ánimo de lucro.
No existen posibles conflictos de interés del autor.

tica en el marco del Reglamento Bruselas I *bis*: la determinación del tribunal competente conforme al artículo 7.1, en casos de cesión de créditos contractuales. Esta cuestión se reitera en el contexto de reclamaciones por compensaciones derivadas de cancelaciones o retrasos de vuelos, ante la práctica habitual del consumidor de ceder su crédito a empresas de gestión de cobros. El TJUE reafirma el principio de neutralidad de la cesión respecto al foro competente, sosteniendo que dicha cesión no altera el criterio del lugar de prestación del servicio, pues la obligación litigiosa conserva su naturaleza esencial y su conexión objetiva con el contrato originario. Este razonamiento consolida la doctrina iniciada en precedentes como *Rehder*, *LOT Polish Airlines* y *Flightright*, reforzando la previsibilidad del sistema y la seguridad jurídica en el espacio judicial europeo. Además, el criterio uniforme fijado por el Tribunal es extrapolable a otros sectores caracterizados por la circulación masiva de créditos contractuales (servicios digitales, telecomunicaciones, energía), donde la cesión es meramente instrumental. No obstante, persisten interrogantes sobre la concreción del lugar de ejecución y del alcance de las cláusulas de elección de foro cuando el crédito ha sido cedido que exigen respuesta.

PALABRAS CLAVE: cesión de créditos; competencia judicial internacional; contrato de transporte aéreo y consumidores; Reglamento Bruselas I *bis*.

ABSTRACT: International jurisdiction in disputes relating to passenger air transport contracts, particularly regarding the right to compensation arising from their performance, continues to raise important questions in the application of European jurisdiction rules. In its judgment of 9 October 2025 (Case C 551/24, *Lufthansa*), the CJEU addresses a problem of great practical significance in the context of the Brussels I bis Regulation: the determination of the competent court under Article 7.1 in cases of assignment of contractual claims. This issue is reiterated in the context of claims for compensation arising from flight cancellations or delays, given the common practice of consumers assigning their claims to debt collection companies. The CJEU reaffirms the principle of neutrality of the assignment regarding the competent court, arguing that such assignment does not alter the criterion of the place of performance of the service, since the obligation in dispute retains its essential nature and its objective connection with the original contract. This reasoning consolidates the doctrine established in precedents such as *Rehder*, *LOT Polish Airlines* and *Flightright*, reinforcing the predictability of the system and legal certainty in the European judicial context. Furthermore, the uniform criterion established by the Court can be extrapolated to other sectors characterised by the mass circulation of contractual credits (digital services, telecommunications, energy), where the assignment is merely instrumental. However, questions remain about the specificity of the place of performance and the scope of choice of court clauses when the credit has been assigned, which require answers.

KEYWORDS: assignment of claims; jurisdiction; consumers and air transport contract; Brussels I regulation recast.

SUMARIO: PLANTEAMIENTO. 1. CONTRATOS DE TRANSPORTE Y CONSUMIDORES: DERECHO DE COMPENSACIÓN.— 2. MARCO JURÍDICO APLICABLE EN EL EJERCICIO DE DERECHO DE COMPENSACIÓN EN LA UE: POR PASAJERO

O POR TERCERO LEGITIMADO: 2.1. Cláusulas de elección de tribunales: alcance y eficacia; 2.2. El lugar de cumplimiento como criterio de conexión especial en materia contractual: 2.2.1. La relación contractual como presupuesto de la norma de competencia; 2.2.2. Concreción del lugar de ejecución de la prestación en los contratos de transporte de pasajeros: en especial, en caso de cesión de créditos; 2.2.3. Cuestiones abiertas y evolución.— CONCLUSIONES.— BIBLIOGRAFÍA

PLANTEAMIENTO

1. El Tribunal de Justicia en su Sentencia de 9 de octubre de 2025, en el asunto C551/24, *Deutsche Lufthansa (Cession d'une créance découlant d'un contrat de transport, en adelante, Lufthansa)*¹ ha resuelto sobre una cuestión muy significativa en la práctica: los efectos de la cesión de derechos de crédito en la concreción de la competencia judicial internacional en Europa, en un ámbito de especial relevancia sobre el que ya se ha pronunciado anteriormente en distintas resoluciones, esto es, el ejercicio del derecho de compensación a los pasajeros por incidencia en los vuelos². Esta resolución viene a completar la ya nutrida jurisprudencia existente en el particular sector del transporte aéreo, especialmente para el ejercicio de los derechos que el Derecho sustantivo europeo reconoce a los pasajeros en su condición de consumidor en el cumplimiento de este tipo de contratos, típicamente de adhesión y de naturaleza transfronteriza, en lo que respecta a su ejecución. En este concreto sector económico se ha constatado la proliferación de empresas especializadas en la gestión de este tipo de cobros, siendo un nicho de mercado cada vez más amplio, en la medida que los pasajeros-consumidores optan con cada vez más asiduidad por esta opción dados los costes internacionales de litigación frente a los operadores aéreos obligados; lo que exige un análisis pormenorizado de las cuestiones de competencia que estos supuestos plantean en el espacio judicial europeo para el ejercicio delegado de esta clase de acciones por empresas profesionales. Estas entidades celebran con el pasajero un contrato de cesión de crédito —generalmente cesiones masivas pero

¹ STJUE, Sala Octava, 9 de octubre de 2025, as. C551/24, *Deutsche Lufthansa AG v. AirHelp Germany GmbH*, ECLI:EU:C:2025:771.

² Como son las resoluciones *Rehder*, *LOT Polish Airlines* y *Flightright* (todas ellas referidas *infra*). Vid. Pilar Jiménez Blanco, «La aplicación del foro contractual del Reglamento Bruselas I a los contratos de transporte de pasajeros», *La Ley*, XXX (2009-5), D-369, p. 1569; Pilar Maestre Casas, «El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08)», *Cuadernos de Derecho Transnacional (CDT)*, Vol. 3, N.º. 2 (2011), 282-303 y Clara I. Cordero Álvarez «Cuestiones de competencia judicial internacional en el ejercicio del derecho de compensación de los pasajeros en el transporte aéreo en la Unión Europea», *La Ley Mercantil*, N.º 49 (2018), 5-26; donde se hace un análisis exhaustivo de la Sentencia *Flightright*, de 7 de marzo de 2018, asuntos acumulados C274/16, C447/16 y C448/16 (ECLI:EU:C:2018:160) y sus consecuencias prácticas en este ámbito, con referencia a doctrina y jurisprudencia anterior, que se consolida con el reciente fallo.

no de manera exclusiva—, asumiendo la reclamación y recibiendo generalmente a cambio un porcentaje del importe indemnizatorio recuperado. Esta práctica supone la extensión al ámbito de las relaciones de consumo de la tendencia hacia la mercantilización del litigio, particularmente marcada en aquellos supuestos litigiosos de carácter internacional (típicamente atendiendo al domicilio o sede del acreedor, el pasajero, y la empresa transportista/operadora deudora, o por el lugar de ejecución de la prestación del servicio, en los términos interpretados por el TJUE³). En este contexto, surge la cuestión de determinar qué jurisdicción —o jurisdicciones— resultan competentes para conocer de la demanda cuando la parte actora ya no es el pasajero, sino la empresa dedicada a la gestión de cobros a la que se le ha cedido el crédito. Es precisamente en estas circunstancias en la que el Tribunal de Justicia resuelve recientemente en el asunto *Lufthansa*, por lo que el análisis de los antecedentes fácticos de esta resolución van a utilizarse como referencia para la abordar esta cuestión en lo que respecta a su incidencia en la concreción del lugar de cumplimiento como criterio especial de competencia en el vigente sistema europeo (art. 7.1 del Reglamento Bruselas I *bis*). No obstante, el análisis de estudio no se limita a la interpretación y delimitación del fuero especial de material de obligaciones contractuales en litigios transfronterizos dentro de la Unión Europea vinculados a contrato de transporte aéreo de pasajeros, a la luz de la doctrina vigente del Tribunal de Justicia, sino que doctrinalmente se constata que permanecen zonas grises significativas en la determinación de los tribunales competentes en supuestos de cesión masiva de créditos en este entorno, no sólo en relación con este fuero sino también en el de autonomía de la voluntad de las partes (especialmente sobre el alcance y validez de los pactos de elección de conformidad con el art. 25 del Reglamento), que serán abordadas tratando de dar soluciones razonables en una futura evolución jurisprudencial.

2. En términos generales lo que establece el TJUE es que, conforme al Reglamento Bruselas I *bis*⁴, un órgano jurisdiccional de un Estado miembro es competente para conocer de un litigio relativo a una demanda de compensación interpuesta contra un transportista aéreo domiciliado en otro Estado miembro, cuando dicha demanda sea presentada por una sociedad cesionaria del crédito de un pasajero derivado de la ejecución de un contrato de transporte celebrado con dicho transportista, siempre que el órgano jurisdiccional corresponda al lugar en el que, según el contrato, los servicios hayan sido o deban ser prestados. La incidencia de esta doctrina, que proclama como punto de partida la presunción de la neutralidad de la cesión de crédito para la determinación de los tribunales competentes a la luz del Derecho institucional europeo, exige un análisis pormenorizado de esta resolución —

³ En interpretación del alcance del art. 7.1. b del Reglamento en el ejercicio del derecho de compensación por los pasajeros dentro de la UE. *Vid. infra* Ap. 2.2.

⁴ Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. DOUE-L-2012-82604.

incluyendo sus antecedentes de hecho— por las significativas consecuencias futuras en este y otros ámbitos jurídicos, así como las cuestiones abiertas que pone de manifiesto.

El criterio fijado por el TJUE tiene un posible efecto sistémico más allá del transporte aéreo para el que se pronuncia, ya que resulta potencialmente extrapolable a otros supuestos caracterizados por la circulación masiva de créditos contractuales (a través de la cesión de créditos). La relevancia práctica del criterio uniforme recogido por el Tribunal justifica un análisis crítico de esta resolución: partiendo de los antecedentes de hecho en el asunto de referencia; de la figura específica del crédito de compensación en el Derecho de consumo europeo en el ámbito del transporte aéreo (como relación jurídica de base); abordar su encuadre normativo y jurisprudencial previo; las implicaciones prácticas de esta doctrina; su relación con la autonomía de la voluntad (sobre la base del art. 25 del Reglamento Bruselas I *bis*) y sus límites; así como las posibles controversias doctrinales de esta aproximación y líneas de evolución.

3. El origen del litigio sobre el que se fundamenta y resuelve la resolución del Tribunal de Justicia es típico del sector del transporte aéreo: la compensación a los pasajeros exigible frente a los transportistas por incidencia sufridas en los vuelos. En el asunto de referencia, un pasajero, en calidad de consumidor, sufre el retraso de un vuelo operado por *Lufthansa*, con salida en Cracovia y destino final en Niza, vía Múnich —donde experimenta el referido retraso—. Dicho retraso genera a su favor un crédito de compensación frente a la compañía aérea, vinculado al contrato de transporte que une ambas partes. Ahora bien, el pasajero decide no ejercitar directamente ese derecho frente al transportista aéreo sino que lo cede a *AirHelp Germany GmbH* (en adelante, *AirHelp*), sociedad especializada en la gestión y cobro de créditos de pasajeros aéreos.

En su condición de cesionaria, la sociedad *AirHelp* interpone el 4 de abril de 2023 una demanda de reclamación de cantidad ante el *Sąd Rejonowy dla Krakowa — Krowodrzy w Krakowie* (Tribunal de Distrito de Cracovia — Krowodrza), solicitando la condena de *Lufthansa* al pago de 250 euros más intereses legales, en concepto de compensación por el retraso. La base material de la pretensión reside en el crédito originario del pasajero, incorporado al patrimonio de *AirHelp* por efecto de la referida cesión. *Lufthansa* se opone al requerimiento de pago y formula, entre otras alegaciones, una excepción de falta de competencia judicial internacional de los tribunales polacos. Su oposición se fundamenta en la inexistencia de vínculo contractual directo entre las partes procesales: demandante y demandada (*AirHelp* y *Lufthansa*). Para la compañía aérea demandada la relación jurídica inmediata sería el contrato de cesión de créditos entre el pasajero (cedente) y la sociedad gestora (la cesionaria), mientras que el contrato de transporte únicamente vincularía a la compañía aérea con el consumidor. Sobre este presupuesto, para la demandada se debe aplicar la regla general del artículo 4.1 del Reglamento Bruselas I *bis* (foro general del domicilio del demandado), de manera que la competen-