

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ067267

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 29 de febrero de 2024

Sala Tercera

Asunto n.º C-11/23

SUMARIO:

Transporte aéreo. Compensación a los pasajeros aéreos en caso de cancelación de un vuelo. Cláusula contractual que prohíbe la cesión a una sociedad mercantil del crédito de los pasajeros frente al transportista.

El derecho a una compensación estandarizada y calculada a tanto alzado que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo figura entre los **derechos básicos** que el Reglamento n.º 261/2004 ha conferido a los pasajeros aéreos. Por tanto, no se puede considerar que tales derecho y obligación tengan su fundamento en un contrato celebrado eventualmente entre un pasajero aéreo y un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ni, *a fortiori*, en el incumplimiento culpable de tal contrato por este último.

Así pues, la obligación del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de abonar la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento en caso de cancelación de un vuelo **no puede limitarse ni derogarse por vía contractual**. Deben pues considerarse inadmisibles no solo las exenciones que figuren en un contrato de transporte, acto de naturaleza sinalagmática que el pasajero aéreo suscribe, sino también, y con mayor razón, las que puedan recogerse en otros documentos emitidos unilateralmente por el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo y que este podría intentar invocar frente a los pasajeros aéreos afectados, como las condiciones generales de transporte; y no solo las exenciones o las limitaciones que se refieran directamente a este derecho como tal, sino también las que restrinjan, en detrimento de dichos pasajeros, las condiciones del ejercicio de tal derecho en relación con las disposiciones legales aplicables.

En virtud de lo expuesto, el Tribunal de Justicia declara que:

1) Las disposiciones combinadas de los artículos 5, apartados 1, letra c), y 3, y 7, apartado 1, del 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, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo, el **derecho de los pasajeros aéreos a obtener la compensación** prevista en estas disposiciones que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y la obligación correlativa de este último de abonarla dimanán directamente de dicho Reglamento.

2) El artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que **se opone a la inclusión, en un contrato de transporte, de una cláusula que prohíba la cesión de los derechos que ostenta el pasajero aéreo frente al transportista** aéreo encargado de efectuar el vuelo en virtud de las disposiciones de dicho Reglamento.

PRECEPTOS:

Directiva 93/13/CEE (Cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores), arts. 6.1 y 7.1.

Reglamento (CE) n.º 44/2001 (Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil), art. 5.1 a).

Reglamento (CE) n.º 261/2004 (Compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 1.1 b), 2 b), 3.5, 5, 7.1 y 15.

PONENTE:

Doña K. Jürimäe.

En el asunto C-11/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Illes Balears), mediante auto de 31 de octubre de 2022, recibido en el Tribunal de Justicia el 12 de enero de 2023, en el procedimiento entre

Eventmedia Soluciones, S. L.,

y

Air Europa Líneas Aéreas, S. A. U.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe (Ponente), Presidenta de Sala, el Sr. K. Lenaerts, Presidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Juez de la Sala Tercera, y los Sres. N. Piçarra, N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Eventmedia Soluciones, S. L., por la Sra. R. M. Jiménez Varela, procuradora, y la Sra. A. M. Martínez Cuadros, abogada;
- en nombre de Air Europa Líneas Aéreas, S. A. U., por el Sr. N. de Dorremochea Guiot, procurador, y el Sr. E. Olea Ballesteros, abogado;
- en nombre del Gobierno español, por el Sr. L. Aguilera Ruiz, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno lituano, por el Sr. S. Grigonis y la Sra. V. Kazlauskaitė-Švencionienė, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. J. L. Buendía Sierra, N. Ruiz García y G. Wilms, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5, apartados 1, letra c), y 3, 7, apartado 1, y 15 del 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, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1), así como de los artículos 6, apartado 1, y 7, apartado 1, de la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores (DO 1993, L 95, p. 29).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Eventmedia Soluciones, S. L. (en lo sucesivo, «Eventmedia»), cesionaria de créditos de seis pasajeros aéreos, y Air Europa Líneas Aéreas, S. A. U. (en lo sucesivo, «Air Europa»), en relación con una compensación por la cancelación de un vuelo.

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) n.º 44/2001

3. El Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1), establecía en su artículo 5, punto 1, letra a), lo siguiente:

«Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro:

1) a) en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda [...]».

Reglamento n.º 261/2004

4. Los considerandos 1, 7 y 20 del Reglamento n.º 261/2004 están redactados de la siguiente manera:

«(1) La actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

[...]

(7) Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que este impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, con una aeronave propia, arrendada con o sin tripulación, o bajo cualquier otra modalidad.

[...]

(20) Se debe informar exhaustivamente a los pasajeros de los derechos que les asisten en caso de denegación de embarque y cancelación o gran retraso de los vuelos para que así puedan ejercerlos eficazmente.»

5. El artículo 1, apartado 1, letra b), de este Reglamento es del siguiente tenor:

«El presente Reglamento establece, bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de:

[...]

b) cancelación de su vuelo».

6. El artículo 2, letra b), del citado Reglamento define al «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» como «todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero».

7. El artículo 3 del mismo Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», dispone en su apartado 5:

«El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.»

8. A tenor del artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Cancelación de vuelos»:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que [se les informe de la cancelación].

[...]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

[...]

9. El artículo 7 del citado Reglamento, titulado «Derecho a compensación», preceptúa en su apartado 1, párrafo primero:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).»

10. El artículo 15 de este mismo Reglamento, titulado «Inadmisibilidad de exenciones», prescribe lo siguiente:

«1. Las obligaciones para con los pasajeros establecidas en el presente Reglamento no podrán limitarse ni derogarse, especialmente por medio de la inclusión de una cláusula de inaplicación o una cláusula restrictiva en el contrato de transporte.

2. Si, no obstante, dicha cláusula de inaplicación o cláusula restrictiva se aplica con respecto al pasajero, o si no se le informa debidamente acerca de sus derechos y por esa razón acepta una compensación inferior a la que dispone este Reglamento, el pasajero seguirá teniendo el derecho de emprender las acciones necesarias en los tribunales y organismos competentes para obtener una compensación adicional.»

Directiva 93/13

11. A tenor del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13:

«Los Estados miembros establecerán que no vincularán al consumidor, en las condiciones estipuladas por sus derechos nacionales, las cláusulas abusivas que figuren en un contrato celebrado entre este y un profesional y dispondrán que el contrato siga siendo obligatorio para las partes en los mismos términos, si este puede subsistir sin las cláusulas abusivas.»

12. El artículo 7, apartado 1, de la Directiva mencionada dispone lo siguiente:

«Los Estados miembros velarán por que, en interés de los consumidores y de los competidores profesionales, existan medios adecuados y eficaces para que cese el uso de cláusulas abusivas en los contratos celebrados entre profesionales y consumidores.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

13. Seis pasajeros aéreos afectados por la cancelación de un vuelo con origen en el aeropuerto Viru Viru de Santa Cruz (Bolivia) y destino en Madrid, previsto para el 24 de marzo de 2022, cedieron a Eventmedia, una sociedad mercantil, sus créditos frente a Air Europa por la compensación debida.

14. Posteriormente, Eventmedia ejercitó ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Illes Balears), el órgano jurisdiccional remitente, una acción contra Air Europa a fin de obtener una compensación de 600 euros por cada uno de esos pasajeros, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004.

15. Ante el referido órgano jurisdiccional, Air Europa cuestiona la legitimación activa de Eventmedia. Según aquella, la cesión del crédito no era válida jurídicamente, al haberse infringido la prohibición de cesión de los derechos que correspondan al pasajero contemplada en la cláusula 15.1 de sus condiciones generales de transporte (en lo sucesivo, «cláusula controvertida»). A tenor de esta cláusula, «la responsabilidad de Air Europa y la de cualquier transportista, de acuerdo con el artículo 1, estará determinada por las condiciones de transporte del transportista que emita el billete, a menos que se estipule otra cosa. Los derechos que correspondan al pasajero serán de carácter personalísimo y no se permitirá la cesión de los mismos».

16. El órgano jurisdiccional remitente explica que, en virtud del Derecho español, un pasajero aéreo puede hacer valer su derecho a compensación en vía judicial contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, previsto en el Reglamento n.º 261/2004, en un juicio verbal, sin necesidad de abogado. Indica que, en la práctica, los pasajeros aéreos recurren raramente a esta posibilidad debido a la defensa opuesta por la mayor parte de los transportistas aéreos y a la complejidad de las normas procesales. Además, un pasajero aéreo puede otorgar poder para que un procurador de los tribunales comparezca en juicio en su nombre y representación.

17. El órgano jurisdiccional remitente señala por último que, conforme al Derecho español, un pasajero aéreo puede ceder su derecho de crédito frente al transportista aéreo, en particular a una entidad especializada en reclamaciones al amparo del Reglamento n.º 261/2004. En tal caso, esta entidad comparecerá en el proceso en su propio nombre y representación defendiendo sus intereses como cesionaria del crédito.

18. Pues bien, el órgano jurisdiccional remitente observa que la cláusula controvertida restringe esta posibilidad de los pasajeros aéreos de ceder sus derechos. Por consiguiente, se interroga sobre la compatibilidad de una cláusula de esta naturaleza con el Derecho de la Unión.

19. Antes de nada, el citado órgano jurisdiccional considera necesario dilucidar si una cláusula que figura en las condiciones generales del contrato de transporte y que prohíbe la cesión de los derechos del pasajero aéreo constituye una limitación de las obligaciones respecto a los pasajeros aéreos dimanantes del artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004. De ser así, la cláusula controvertida sería nula de pleno Derecho por contraria a una norma imperativa o prohibitiva en el sentido del Derecho español.

20. A continuación, dicho órgano jurisdiccional estima que, en un contexto de enfoques divergentes adoptados por los órganos jurisdiccionales españoles, es esencial determinar la naturaleza del derecho a compensación previsto en los artículos 5 y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. A este respecto, las sentencias de 7 de marzo de 2018, *flightright* y otros (C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160), apartado 63, y de 26 de marzo de 2020, *Primera Air Scandinavia* (C-215/18, EU:C:2020:235), apartado 49, podrían dar a entender que se trata de un derecho de naturaleza contractual. A la inversa, la circunstancia de que el artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz del considerando 7 y del artículo 2, letra b), del mismo Reglamento, haga responsable al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo incluso si no ha celebrado un contrato con el pasajero aéreo permitiría considerar que el pasajero aéreo obtiene su derecho a compensación directamente del mencionado Reglamento.

21. Con carácter subsidiario, en caso de que el artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 no se opusiera a una cláusula que prohíbe la cesión de los derechos del pasajero aéreo o en caso de que el derecho a compensación previsto en dicho Reglamento tuviera un fundamento contractual, el órgano jurisdiccional remitente se interroga, por último, sobre la interpretación de la Directiva 93/13. Se pregunta a este respecto si, y en su caso en qué condiciones, puede, en un litigio entre dos profesionales, constatar de oficio la naturaleza, a su juicio, abusiva de una cláusula contenida en un contrato celebrado entre uno de estos profesionales y un consumidor que ha cedido sus derechos al otro profesional.

22. En estas circunstancias, el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Puede considerarse, como una excepción inadmisibles a las que alude el artículo 15 del Reglamento [n.º 261/2004], la inclusión en el contrato de transporte aéreo de una cláusula como la [cláusula controvertida], por entender que limita las obligaciones del transportista, al restringir la posibilidad de los pasajeros de ver satisfecho el derecho [a] compensación por cancelación de un vuelo mediante la cesión del crédito?»

2) ¿Puede interpretarse el artículo 7.1 en relación con los artículos 5.1.c) y 5.3 del Reglamento [n.º 261/2004], en el sentido [de] que el pago de la compensación por cancelación de un vuelo prevista a cargo del transportista encargado de efectuarlo sería una obligación impuesta por [este] Reglamento al margen de la existencia de un contrato de transporte con el pasajero y del incumplimiento culpable de las obligaciones contractuales del transportista aéreo?»

De forma subsidiaria, para el supuesto [de] que se considere que la indicada cláusula no constituye una excepción inadmisibles conforme al art. 15 del Reglamento [n.º 261/2004] o [de] que se sostenga que el derecho de compensación tiene una naturaleza contractual, se peticiona la siguiente decisión prejudicial:

3) Los artículos 6, apartado I, y 7, apartado 1, de la Directiva [93/13], ¿deben interpretarse en el sentido [de] que el juez nacional que conoce de una demanda en reclamación del derecho de compensación por cancelación de un vuelo previsto en el art. 7.1 del Reglamento [n.º 261/2004] tiene que controlar de oficio el eventual carácter abusivo de una cláusula inserta en el contrato de transporte que no permite al pasajero ceder sus derechos, cuando la demanda se interpone por el cesionario quien a diferencia del cedente no ostenta la condición de consumidor y usuario?»

4) En caso de ser procedente practicar el control de oficio, ¿el deber de informar al consumidor y constatar si invoca el carácter abusivo de la cláusula o la consiente, puede ser omitido en atención al acto concluyente de haber transmitido su crédito contraviniendo la cláusula eventualmente abusiva que no permitía la cesión del crédito?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Segunda cuestión prejudicial

23. Mediante su segunda cuestión prejudicial, que procede examinar en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta esencialmente si las disposiciones combinadas de los artículos 5, apartados 1, letra c), y 3, y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo, el derecho de los pasajeros aéreos a obtener la compensación prevista en esas disposiciones que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y la obligación correlativa de este último de abonarla dimanar del citado Reglamento, o en el sentido de que tales derecho y obligación tienen su fundamento en un contrato celebrado eventualmente entre el transportista y el pasajero aéreo afectado, o incluso en el incumplimiento culpable de dicho contrato por parte del transportista.

24. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, deben tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte [sentencias de 11 de mayo de 2017, *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, apartado 24 y jurisprudencia citada, y de 29 de septiembre de 2022, *LOT* (Compensación impuesta por la autoridad administrativa), C-597/20, EU:C:2022:735, apartado 21].

25. El artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 establece que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados «tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo» conforme al artículo 7 de dicho Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación con arreglo a lo previsto en esta primera disposición (sentencia de 21 de diciembre de 2021, *Airhelp*, C-263/20, EU:C:2021:1039, apartado 49). El apartado 3 de ese mismo artículo determina las condiciones en las que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a abonar tal compensación, cuando la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 20).

26. El artículo 7, apartado 1, del mencionado Reglamento fija, por su parte, mediante cantidades a tanto alzado, el importe de la compensación a la que tiene derecho un pasajero aéreo cuando se haga referencia a esta disposición en dicho Reglamento.

27. Habida cuenta del tenor de estas disposiciones y conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el derecho a una compensación estandarizada y calculada a tanto alzado que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo figura entre los derechos básicos que el Reglamento n.º 261/2004 ha conferido a los pasajeros aéreos (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de marzo de 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, apartado 37).

28. De lo anterior se infiere que, en caso de cancelación de un vuelo, el derecho a compensación de los pasajeros aéreos que prevé el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 y la obligación correlativa del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de abonar la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento derivan directamente de este último. Por tanto, no se puede considerar que tales derecho y obligación tengan su fundamento en un contrato celebrado eventualmente entre un pasajero aéreo y un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ni, a fortiori, en el incumplimiento culpable de tal contrato por este último.

29. Esta interpretación se ve corroborada por el contexto de los artículos 5, apartados 1, letra c), y 3, y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, así como por el objetivo de este Reglamento.

30. Por lo que respecta, en primer lugar, a ese contexto, procede señalar, por una parte, que, conforme a su artículo 1, apartado 1, letra b), el Reglamento n.º 261/2004 «establece», en las condiciones que señala, derechos mínimos que asistirán a los pasajeros aéreos en caso de cancelación de su vuelo.

31. Por otra parte, de una lectura combinada de las disposiciones de los artículos 2, letra b), y 3, apartado 5, del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que el pasajero de un vuelo cancelado o retrasado puede invocar este Reglamento frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, aun cuando el pasajero y el transportista no hayan celebrado un contrato entre ellos (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de marzo de 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, apartados 27 a 29).

32. Estas disposiciones corroboran así la interpretación según la cual el derecho de los pasajeros aéreos, en caso de cancelación de su vuelo, a la compensación prevista en los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 deriva directamente de este Reglamento.

33. En lo relativo, en segundo lugar, al objetivo del Reglamento n.º 261/2004, el mismo consiste, tal como se desprende del considerando 1 de dicho Reglamento, en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, de forma que los derechos reconocidos a estos han de interpretarse ampliamente (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de octubre de 2012, Rodríguez Cachafeiro y Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, apartado 25, y de 30 de abril de 2020, Blue Air — Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, apartado 93).

34. Pues bien, la interpretación de las disposiciones combinadas de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 enunciada en el apartado 28 de la presente sentencia es conforme con este objetivo, al garantizar que cualquier pasajero aéreo afectado por la cancelación de un vuelo disponga de un derecho a compensación, en las condiciones previstas en esas disposiciones, con independencia de si ha celebrado o no un contrato de transporte con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

35. Por otro lado, dicha interpretación no es incompatible en modo alguno con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual los recursos relativos al derecho a compensación en virtud del Reglamento n.º 261/2004 pertenecen a la esfera de la «materia contractual», en el sentido del artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 (véanse, en este sentido, las sentencias de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartados 63 a 65, y de 26 de marzo de 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, apartado 49). En efecto, con esta jurisprudencia, relativa a la competencia judicial en materia civil y mercantil, el Tribunal de Justicia ha querido garantizar la aplicación uniforme del concepto de «materia contractual», en el sentido de dicha disposición, al declarar que, para estar comprendido en este concepto, es indiferente que el pasajero aéreo haya celebrado el contrato de transporte no directamente con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sino con otro prestador de servicios, como una agencia de viajes. Tal como han alegado el Gobierno español y la Comisión Europea, la citada jurisprudencia no pretende prejuzgar el fundamento mismo del derecho a compensación previsto en el Reglamento n.º 261/2004.

36. A este respecto, ha de señalarse que una acción cuya causa sea contractual puede tener por objeto hacer valer una pretensión cuyo fundamento se halle en las estipulaciones del contrato en cuestión como tales o en normas jurídicas aplicables en virtud del contrato (véase, en este sentido, la sentencia de 24 de noviembre de 2020, Wikingerhof, C-59/19, EU:C:2020:950, apartado 32 y jurisprudencia citada). En un asunto como el del litigio principal, si bien la causa de la acción de compensación del pasajero aéreo o de una sociedad cesionaria del crédito de compensación de este contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo se halla necesariamente en la existencia de un contrato, ya sea con ese transportista aéreo o con otro prestador (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de marzo de 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, apartados 50 a 52), el derecho a compensación que ese pasajero o esa sociedad cesionaria puede invocar en el marco de la referida acción, en particular en caso de cancelación de un vuelo, dimana directamente de las disposiciones combinadas de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, como se desprende de los apartados 28 y 32 de la presente sentencia.

37. A la luz de todas las razones expuestas, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que las disposiciones combinadas de los artículos 5, apartados 1, letra c), y 3, y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo, el derecho de los pasajeros aéreos a obtener la compensación prevista en estas disposiciones que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y la obligación correlativa de este último de abonarla dimanar directamente de dicho Reglamento.

Primera cuestión prejudicial

38. Mediante su primera cuestión prejudicial, que procede examinar en segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se opone a la inclusión, en un contrato de transporte, de una cláusula que prohíba la cesión de los derechos que ostenta el pasajero aéreo frente al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo en virtud de las disposiciones del mencionado Reglamento.

39. El artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Inadmisibilidad de exenciones», dispone en su apartado 1 que las obligaciones de los transportistas aéreos para con los pasajeros establecidas en ese Reglamento no pueden limitarse ni derogarse, especialmente por medio de la inclusión de una cláusula de inaplicación o una cláusula restrictiva en el contrato de transporte.

40. Así pues, conforme a esta disposición y habida cuenta de la respuesta dada a la segunda cuestión prejudicial, la obligación del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de abonar la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento en caso de cancelación de un vuelo no puede limitarse ni derogarse por vía contractual.

41. A este respecto, cabe añadir que, en atención al objetivo de un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos subyacente, en particular, al artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 y a la interpretación amplia que procede hacer, conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 33 de la presente sentencia, de los derechos conferidos a esos pasajeros, dicha disposición debe, por cuanto determina la inadmisibilidad de las exenciones a tales derechos, ser objeto también de una interpretación amplia (véase, por analogía, la sentencia de 30 de abril de 2020, Blue Air — Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, apartado 102).

42. Así, teniendo en cuenta la utilización del adverbio «especialmente» en la citada disposición y a la luz de dicho objetivo, deben considerarse inadmisibles no solo las exenciones que figuren en un contrato de transporte, acto de naturaleza sinalagmática que el pasajero aéreo suscribe, sino también, y con mayor razón, las que puedan recogerse en otros documentos emitidos unilateralmente por el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo y que este podría intentar invocar frente a los pasajeros aéreos afectados (véase, en este sentido, la sentencia de 30 de abril de 2020, Blue Air — Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, apartado 102). Por tanto, la misma disposición puede aplicarse a exenciones que figuren en las condiciones generales de transporte.

43. Además, habida cuenta del objetivo indicado y a fin de garantizar la efectividad del derecho a compensación de los pasajeros aéreos, deben considerarse inadmisibles, en el sentido del artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004, no solo las exenciones o las limitaciones que se refieran directamente a este derecho como tal, sino también las que restrinjan, en detrimento de dichos pasajeros, las condiciones del ejercicio de tal derecho en relación con las disposiciones legales aplicables.

44. En efecto, para garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos y permitir a estos ejercer eficazmente sus derechos conforme al objetivo enunciado en el considerando 20 del Reglamento n.º 261/2004, se ha de garantizar al pasajero afectado por la cancelación de un vuelo la libertad de elegir la manera más eficaz de defender su derecho, en particular permitiéndole que decida dirigirse directamente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, acudir a los órganos jurisdiccionales competentes o, cuando esté previsto en el Derecho nacional pertinente, ceder su crédito a un tercero para soslayar dificultades y costes que puedan disuadirle de tomar personalmente medidas respecto a ese transportista en casos de poca trascendencia económica.

45. De ello se infiere que una cláusula que figure en las condiciones generales del contrato de transporte y que prohíba la cesión de los derechos del pasajero aéreo contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo constituye una exención inadmisibles, en el sentido del artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004.

46. A la luz de las razones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se opone a la inclusión, en un contrato de transporte, de una cláusula que prohíba la cesión de los derechos que ostenta el pasajero aéreo frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en virtud de las disposiciones de dicho Reglamento.

Cuestiones prejudiciales tercera y cuarta

47. Habida cuenta de las respuestas dadas a las cuestiones prejudiciales primera y segunda, no procede responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta.

Costas

48. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

1) Las disposiciones combinadas de los artículos 5, apartados 1, letra c), y 3, y 7, apartado 1, del 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, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo, el derecho de los pasajeros aéreos a obtener la compensación prevista en estas disposiciones que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y la obligación correlativa de este último de abonarla dimanar directamente de dicho Reglamento.

2) El artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se opone a la inclusión, en un contrato de transporte, de una cláusula que prohíba la cesión de los derechos que ostenta el pasajero aéreo frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en virtud de las disposiciones de dicho Reglamento.

Jürimäe
Lenaerts
Piçarra

Jääskinen Gavalec

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 29 de febrero de 2024.

El Secretario
La Presidenta de Sala

A. Calot Escobar
K. Jürimäe

* Lengua de procedimiento: español.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.