

ANÁLISIS



Mercantil

Naviero y organizador
de viajes combinados: sobre si se aplican
las limitaciones de responsabilidad
del Convenio de Atenas

(STJUE, asunto C-629/24, *Costa Crociere*, de 4 de junio)

Esta cuestión no estaba considerada por las normas aplicables: el daño se produce en el transporte del viajero, pero el organizador del viaje no es un naviero.

ÁNGEL CARRASCO PERERA

Catedrático de Derecho Civil de la Universidad de Castilla-La Mancha
Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

1. Los supuestos

Sustancialmente se trata de operaciones de viajes combinados en el sentido de la Directiva 90/314 (ya derogada) que al mismo tiempo estarían bajo el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 392/2009 y, por remisión, del Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, de 1974.

De un lado, el paquete turístico es «vendido» por un mayorista o minorista de viajes combinados, pero una parte del paquete es el crucero por mar prestado por un transportista marítimo. Se da el caso de que la directiva de viajes no contiene un régimen de limitación de responsabilidad del organizador ni del transportista, pero el Convenio de Atenas sí la contiene cuando el viajero ha sufrido daños personales durante el crucero, como fue el caso de los dos procedimientos que dieron paso a la cuestión incidental.

- En el primer caso (MH), el 18 de enero del 2017 MH reservó un crucero en la agencia de viajes Blue Passion por un importe de 12 038 euros. Este crucero debía conectar Valparaíso (Chile) con Melbourne (Australia) y efectuarse a bordo de un buque perteneciente a *Costa Crociere* durante el periodo comprendido entre el 15 de febrero y el 17 de marzo del 2017. En la noche del 17 al 18 de febrero del 2017, MH se levantó de la cama sin encender la luz, se cayó y se fracturó la cabeza del húmero. A raíz de esta fractura, fue repatriada a Francia continental para recibir tratamiento médico.
- En el segundo caso (*Costa Crociere*), el 11 de febrero del 2016 DM ad-

quirió, para su esposa DI y para él, un viaje combinado a la agencia de viajes Croisière Club por un importe de 1782 euros. Dicho viaje consistía en un crucero por las islas griegas con salida de Marsella (Francia) y con cinco escalas, efectuado a bordo de un buque perteneciente a Costa. El 30 de marzo del 2016 DI se cayó y se fracturó la cabeza del húmero izquierdo tras recibir un golpe de una persona no identificada cuando pretendía servirse del bufete preparado en el buque de crucero aún amarrado en el puerto de Marsella.

2. Las cuestiones

El órgano jurisdiccional remitente señala que tanto la Cour d'Appel de Paris (Tribunal de Apelación de París) como la Cour d'Appel de Versailles (Tribunal de Apelación de Versalles) y una parte de la doctrina discrepan sobre la cuestión de si el Reglamento (CE) 392/2009 es aplicable a los cruceros que presentan las características de un viaje combinado turístico en el sentido de la Directiva 90/314.

Por una parte, la responsabilidad de los organizadores de cruceros marítimos vendidos como viajes combinados podría estar comprendida en el régimen de responsabilidad establecido por la Directiva 90/314. Según esa tesis, el Reglamento (CE) 392/2009 no introduce ninguna excepción al régimen uniforme de responsabilidad de pleno Derecho del organizador o del detallista establecido por la citada directiva. Asimismo, esta directiva tiene por objeto garantizar una mejor protección de los consumidores. Este reglamento sólo se refiere a los contratos relativos únicamente al transporte marítimo de pasajeros

y la referencia que su artículo 7 hace a la Directiva 90/314 se limita meramente a las obligaciones de los operadores turísticos relativas a la información a los pasajeros y no guarda relación en ningún caso con el régimen de responsabilidad previsto por esa directiva.

Por otra parte, la responsabilidad del organizador de cruceros marítimos vendidos en forma de viajes combinados podría estar comprendida en el régimen de responsabilidad previsto por el Reglamento (CE) 392/2009, puesto que el artículo 14 del

porte, en cuyo caso la responsabilidad del transportista se regiría por el Convenio de Atenas, o con una prestación turística proporcionada con ocasión de ese transporte, comprendida en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/314.

3. La Sentencia (STJUE, asunto C-629/24, *Costa Crociere*)

Cuando un crucero, definido por el artículo 3, letra *t*, del Reglamento (UE) 1177/2010 como un «servicio de transporte por mar o por vías navegables realizado exclusivamente con fines de placer o recreativos, completado con alojamiento y otros servicios turísticos, con estancia a bordo superior a dos noches», se vende a un consumidor con arreglo a un precio global, debe considerarse que dicha venta se refiere a un viaje combinado, en el sentido del artículo 2, punto 1, de la Directiva 90/314, y, por tanto, está regulada por esta directiva.

Para llevar a cabo la aproximación normativa, la Directiva 90/314 establece un régimen obligatorio de responsabilidad contractual de los organizadores de viajes combinados frente a los consumidores que hayan celebrado con ellos un contrato relativo a tales viajes. De ese modo, el artículo 5, apartado 1, establece que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad respecto al consumidor por la buena ejecución de las obligaciones derivadas del contrato recaiga en el organizador o en el detallista que sean parte de dicho contrato, con independencia de que dichas obligaciones las deban ejecutar ellos

Según el tribunal, el organizador del viaje combinado disfruta de los privilegios propios del naviero no contratista

Convenio de Atenas, al que remite el artículo 3 de ese reglamento, establece que no podrá entablarse contra un transportista o un transportista ejecutor ninguna acción de resarcimiento de daños derivados de la muerte o de lesiones corporales de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje, como no sea de conformidad con ese convenio; que ninguna disposición de ese reglamento ha excluido al crucero de su ámbito de aplicación, y que el artículo 7 de ese mismo reglamento hace referencia a la Directiva 90/314.

Además, una parte de la doctrina entiende que debe trazarse una distinción en función de que el accidente sufrido por el pasajero que realiza un crucero guarde relación con la propia operación del trans-

mismos u otros prestadores de servicios. Por su parte, el artículo 5, apartado 2, párrafo primero, dispone que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad por los daños sufridos por el consumidor a causa de la no ejecución o mala ejecución del contrato recaiga en el organizador o detallista.

Por su parte, el Convenio de Atenas, para el caso de pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por suceso relacionado con la navegación, establece que el transportista será responsable cuando tales pérdidas no excedan de 250 000 unidades de cuenta por dicho pasajero en cada caso concreto, unidades de cuenta que, en virtud del artículo 9 de ese anexo I, son los derechos especiales de giro tal como han sido definidos por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Si las pérdidas sufridas por el pasajero no superan este límite de 250 000 unidades de cuenta, el transportista sólo podrá eximirse de su responsabilidad demostrando que el suceso relacionado con la navegación resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o que fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para ocasionarlo. Si las pérdidas sufridas por el pasajero exceden de ese límite de 250 000 unidades de cuenta, el transportista seguirá siendo responsable a menos que demuestre que el suceso relacionado con la navegación no es imputable a su culpa o negligencia.

Dado que un transportista es el prestador de servicios de un organizador de un crucero que ha sido vendido a un consumidor

como viaje combinado, ese organizador, que puede ser considerado responsable frente al consumidor —con arreglo al artículo 5 de la Directiva 90/314— de cualquier incumplimiento o mala ejecución del transporte marítimo de ese transportista, debe poder disfrutar también de las limitaciones a la indemnización de que disfruta el transportista frente a un pasajero derivadas del Convenio de Atenas cuando se aplica a tal transporte. Respecto de todos los incumplimientos o las malas ejecuciones de las prestaciones realizadas a bordo de un buque de crucero durante el transporte que hayan causado la muerte o lesiones corporales de un pasajero, el organizador podrá invocar frente al pasajero las limitaciones de responsabilidad previstas en el Convenio de Atenas que el transportista puede invocar, sin que sea necesario distinguir entre los servicios relacionados con el transporte, el alojamiento a bordo o el ocio a bordo.

Por ende, el consumidor dispone de dos vías: puede ejercer una acción de responsabilidad conforme al artículo 5 de la directiva contra el organizador del viaje, pero éste puede oponer a tal reclamación de indemnización los límites de la indemnización del pasajero por parte del transportista previstos en los artículos 3 y 7 del Convenio de Atenas. En segundo término, el consumidor puede ejercer una acción de responsabilidad con arreglo al Reglamento (CE) 392/2009 contra el transportista, también con sujeción a las limitaciones de responsabilidad previstas en aquél.

4. Comentario

A lo largo de las diversas formulaciones históricas de la Directiva de viajes combi-

nados, el legislador europeo y, por ende, el nacional, no han acertado a dar una respuesta definitiva al régimen de responsabilidad del organizador cuando los fallos de ejecución se deben a los prestadores de servicios complementarios que integran el paquete turístico. Según la Directiva 90/314, los «Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que *la responsabilidad respecto al consumidor por la buena ejecución de las obligaciones derivadas del contrato recaiga en el organizador y/o en el detallista que sean parte de dicho contrato, con independencia de que dichas obligaciones las deban ejecutar él mismo u otros prestadores de servicios*, y ello sin perjuicio del derecho del organizador y/o del detallista a actuar contra esos otros prestadores de servicios». La Directiva (UE) 2015/2302 establecía que los Estados miembros han de garantizar «*que el responsable de la ejecución de los servicios de viaje incluidos en el contrato de viaje combinado sea el organizador, con independencia de que estos servicios vayan a ser ejecutados por el organizador o por otros prestadores de servicios de viaje*». Los Estados miembros podrán mantener o establecer en su Derecho nacional disposiciones que estipulen que también el minorista es responsable de la ejecución del viaje combinado. En ese caso, las disposiciones del artículo 7 y de los capítulos III, IV y V que sean aplicables al organizador se aplicarán también, *mutatis mutandis*, al minorista. El texto se mantiene en la Directiva 2026/1024. Coincidiría con el tenor vigente del artículo 161.1 de la Ley General para la De-

fensa de los Consumidores y Usuarios española.

Históricamente, la cuestión se ha limitado a considerar de qué manera responden conjuntamente el organizador y el detallista entre sí.

Aunque en ningún caso se verbaliza de esta forma, los organizadores y el minorista son los obligados por el contrato de viaje combinado, cuyos servicios prestarán en su caso *por medio de agentes autónomos* como el naviero o el gestor de la caravana turística por el Nilo. Se trata de un supuesto de evidente aplicación del artículo 1596 del Código Civil. El principal (deudor) responde por el hecho de los terceros dependientes o de los dependientes que ejecuten todo o parte de la prestación. En esta tesitura, el deudor (organizador) no debería poder oponer excepciones cuantitativas ni otras limitaciones sectoriales que el prestador efectivo podría oponer en una reclamación autónoma, y que podría oponer si el crucero no se hubiera contratado como un paquete turístico en el sentido de la directiva. La limitación de responsabilidad sólo se aplicaría respecto de las reclamaciones entabladas contra el naviero, ya fueran autónomas, ya fueran requeridas por el organizador en vía de regreso. En tal caso, las limitaciones de responsabilidad del naviero correrían a coste y riesgo del deudor organizador y no del consumidor lesionado, que podría recuperar de aquél toda la responsabilidad sin limitaciones. Como vemos, es otra la decisión que adopta el tribunal.