

ISSN 2612-5056

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo II/2019

Promossa da

demetra
CENTRO STUDI

anno 2, n. 3 (II-2019)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di maggio 2020

Comitato di direzione/Executive Editors

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Empananza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Fondazione 8 ottobre 2001)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Avv. Anton Giulio Pietrosanti
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Fabrizio Doddi	Dott.ssa Francesca Miceli	Prof.ssa Martina Sinisi
Dott. Simone Francario	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Raissa Frascella	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Sabrina Tranquilli

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un *abstract* in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) *abstract* in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Articoli e Saggi

**La nueva regulación de los servicios de viaje
vinculados y de las garantías en estos servicios en la
normativa de la Unión Europea y en el derecho interno
español***

Luis Alberto Marco Arcalá

*Profesor Titular de Derecho Mercantil
de la Facultad de Derecho de Zaragoza*

Abstract

The new regulating frame on linked travel arrangements and security for these arrangements in European Union statutes and Spanish law.

The aim of this work is to analyze linked travel arrangements as one of the most important new legal concepts that have been entered through the Directive 2015 on package travel and linked travel arrangements, and also how have been implemented this Directive in domestic Spanish Law in concerning with this subject, and also in relation to compulsory security for this arrangements. This paper is a brief comment of main legal provisions about linked travel arrangements in European Union and Spanish Law, focused in particularly on security for these arrangements. Finally, it has also been developed likely significance of this regulating frame in the present and in the future.

Key words: Linked travel arrangements, security for linked travel arrangements, Directive 2015 on package travel and linked travel arrangements, Domestic Spanish Law on linked travel arrangements.

Sommario — I. LA NUEVA FIGURA DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS — 1. La vertiginosa evolución del contexto fáctico y tecnológico de la contratación turística: los llamados “paquetes dinámicos” — 2. La delimitación de los servicios de viaje vinculados frente a la figura de los viajes combinados — II. LOS REQUISITOS DE INFORMACIÓN EN LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS — 1. Introducción: el valor de la información precontractual en los servicios de viaje vinculados como instrumento de protección del consumidor — 2. Los sujetos de la obligación de información precontractual en los servicios de viaje vinculados. a) Los empresarios que facilitan servicios de viaje vinculados y dirigen sus actividades hacia la UE. b) La comunicación entre empresarios del contrato que da lugar a los servicios de viaje vinculados. c) La carga de la prueba del cumplimiento de

* Sottoposto a referaggio. Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación del MEC “Hacia un régimen integrado del transporte de personas y carga (plataformas logísticas)” (Ref. DER 2016-76936-R).

esta obligación en los servicios de viaje vinculados — 3. La forma de la comunicación en la información precontractual en los servicios de viaje vinculados — 4. El contenido de la información precontractual en los servicios de viaje vinculados. a) La exclusión del régimen general de los viajes combinados. b) La responsabilidad individual y separada de cada uno de los prestadores de servicios. c) La protección frente a la insolvencia en los servicios de viaje vinculados (remisión) — 5. Las consecuencias del incumplimiento de la obligación de información precontractual en los servicios de viaje vinculados. a) Preliminar: los diferentes supuestos de incumplimiento de esta obligación. b) La responsabilidad por la falta de información sobre la exclusión del régimen general de los viajes combinados o sobre la garantía de la insolvencia. c) La responsabilidad por la falta de uso de los formularios normalizados o por la omisión parcial de alguno de los datos exigidos en estos formularios — III. LA GARANTÍA FRENTE A LA INSOLVENCIA EN LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS — 1. Preliminar — 2. Los diferentes niveles normativos en la regulación de las garantías frente a la insolvencia en los servicios de viaje vinculados — 3. La obligación de constituir una garantía y las formas de prestarla — 4. Las coberturas de la garantía: especial referencia a la repatriación de los viajeros — 5. La delimitación de la insolvencia y de sus manifestaciones — 6. Los beneficiarios de la garantía — 7. La disponibilidad de la garantía — 8. La cooperación administrativa e institucional en la protección contra la insolvencia — IV. REFLEXIONES FINALES: LAS NUMEROSAS LABORES PENDIENTES.

I. LA NUEVA FIGURA DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS

Una de las más relevantes novedades introducidas mediante la nueva Directiva de Viajes Combinados de 2015 (Directiva 2302/2015/UE, del Parlamento Europeo [PE] y del Consejo, de 25 noviembre 2015 [DOUE L 326, de 11 diciembre 2015], relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados [DVC 2015])¹, cuando no la

¹ Sobre esta Directiva, *vid.* A. PANIZA FULLANA, *Viajes combinados y servicios de viaje vinculados: replanteamiento de conceptos y sus consecuencias sobre la responsabilidad*, Madrid, 2017, especialmente p. 31-62, de la misma autora, *La transposición de la Directiva (UE) 2015/2302, de 16 de noviembre, relativa a viajes combinados y servicios de viaje vinculados: El Proyecto de Ley por la que se modifica el TRLGDCU*, en *Aranzadi Civil-Mercantil*, n. 6, 2018, p. 93-104, S. FELIÚ ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *Viajes combinados y servicios de viaje vinculados [Directiva (UE) 2015/2302] Cuestiones de ley aplicable*, Madrid, 2018, M.M. GÓMEZ LOZANO, *El contrato de viaje combinado*, en *Contratos mercantiles*, en A. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO (Dtor.), M.A. CALZADA CONDE, A. DEL BARRIO PÉREZ (Coords.), t. I y II, Cizur Menor, 2017, t. II, p. 1441-1501, C. CAMACHO PEREIRA, *La protección del viajero en la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados*, en J.L. JIMÉNEZ CABALLERO (Dtor.), *El turismo y la experiencia del cliente: IX jornadas de investigación en turism*, t. I y II, Universidad de Sevilla, 2016, t. I, p. 51-81 (disponible en <https://idus.us.es/xmlui/handle>), de la misma autora, *La información precontractual en el ámbito de los viajes combinados tras la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados*, en *Revista de Derecho UNED*, n. 19, 2016, p. 581-615 (disponible en <http://revistas.uned.es/>), J.M. SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, *La protección al viajero frente a los daños sufridos durante un viaje combinado*, en *RIDETUR*, n. 2, 1, 2018, p. 91-127, C. BERENGUER ALBADALEJO, *Luces y sombras de la nueva Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados*, en *International Journal of Scientific Management Tourism*, v. 2, n. 2, 2016, p. 33-49 (disponible en <http://www.uclm.es/centro/cesco>), M.J. REYES LÓPEZ, *Novedades legislativas recogidas en la Directiva 2015/2302/UE, de 25 de noviembre, de viajes combinados y servicios de viaje vinculados*, en *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, n. 6, 1, 2017, p. 341-351 (disponible en <http://dialnet.unirioja.es>), P. MARTÍN ARESTI, *Directiva (UE) 2015/2302, de 25 de noviembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n° 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE, del Consejo [DOUE L 326, de 11-XII-2015]*, en *Ars Iuris Salmanticensis*, n. 4, 2, 2016, p. 131-136 (disponible en <http://revistas.usal.es/ars>), M. ZUBIRI DE SALINAS, *El transportista aéreo de viajes o servicios*

principal de todas ellas, ha sido la regulación de los llamados servicios de viaje vinculados, figura de nuevo cuño (al menos en cuanto a su enfoque netamente jurídico) surgida en el sector turístico al socaire de los avances de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) a finales del pasado siglo XX y principios de este siglo XXI, y que, por ello, no llegó a verse contemplada en la antigua y derogada Directiva de Viajes Combinados de 1990 (Directiva 90/314/CEE, del Consejo, de 13 junio 1990 [DOUE L 158, de 23 junio 1990] relativa a los viajes combinados [DVC 1990])², actualmente ya sustituida por la DVC 2015 en el momento presente. Pues bien, el análisis del nuevo régimen de los servicios de viaje combinados en dicha Directiva (Cap. VI, art. 19) y en la incorporación de la misma llevada a cabo a través de la reforma más reciente³ del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (TrLGDCyU), aprobado mediante el RDLeg. 1/2007, de 16 de noviembre (BOE 287, de 30 noviembre 2007)⁴, concretamente en su actual Tít. III, arts. 167 y 168, y Anexo III, es lo que va a constituir el objeto del presente trabajo.

combinados, P. JARNE MUÑOZ, *El nuevo régimen de las modificaciones del contrato antes del inicio del viaje en la Directiva de Viajes Combinados*, ambos en A. KONERT (Ed.), *La Unión Europea y América Latina frente a los desafíos del Derecho Aeronáutico*, Varsovia, 2018, p. 94-115, y p. 27-32, respectivamente, y A. ZAMPONE, *Riflessioni sulla Dir. (UE) 2015/1302 relativa ai pacchetti turistici ed ai servizi turistici collegati*, en *Diritto dei Trasporti*, n. 1, 2018, p. 1-25, entre otros autores.

² Sobre esta Directiva, *vid.* P. DE LA HAYA DÍAZ, *El contrato de viaje combinado. Responsabilidad de las agencias de viajes*, Madrid, 1997, p. 39-52, J. GÓMEZ CALERO, *Régimen jurídico del contrato de viaje combinado*, Madrid, 1997, p. 16-21, E. GÓMEZ CALLE, *El contrato de viaje combinado*, Madrid, 1998, p. 32-51, P. MARTÍNEZ ESPÍN, *El contrato de viaje combinado (Antecedentes, Derecho comparado, Estudio Normativo y Jurisprudencial)*, Cuenca, 1999, p. 40-52, M.P. GARCÍA RUBIO, *La responsabilidad contractual de las agencias de viaje*, Madrid, 1999, p. 42-61, J.A. TORRES LANA, M.N. TUR FAUNDEZ, J.D. JANER TORRENS, *La protección del turista como consumidor*, Valencia, 2003, p. 125-126, A. SOLER VALDÉS-BLANCO, *El contrato de viaje combinado*, Cizur Menor, 2005, p. 79-91, M. BALLESTEROS DE LOS RÍOS, *El contrato de viaje combinado*, en R. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO (Dtor.), *Tratado de contratos*, t. IV, Valencia, 2013, p. 5501-5543, G. ALCOVER GARAU, *La normativa comunitaria sobre viajes combinados y su adaptación al ordenamiento español*, en *RDM*, n. 232, 1999, p. 687-704, J.C. MUÑOZ MARTÍN, *La Directiva sobre viajes combinados y el Derecho español*, en *NCEE*, n. 123, 1995, p. 85-94, I. QUINTANA CARLO, *La adaptación del Derecho español a la normativa comunitaria sobre viajes combinados*, en *EC*, n. 22, 1991, p. 314-319, y M.C. PASTOR SEMPERE, *El viaje combinado en el RDLG 1/2007 (Texto refundido Ley General de Consumidores y leyes complementarias)*, en *Cuadernos de Turismo*, n. 25, 2010, p. 99-124 (disponible en <http://dialnet.uniroja.es>), entre otros muchos autores.

³ Esta reforma se ha visto realizada mediante el Real Decreto-Ley 23/2018, de 21 diciembre (BOE 313, de 27 diciembre 2018), de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados, en concreto en su Tít III (art. IV), mediante el cual se incorpora a nuestro ordenamiento interno la DVC 2015, según se indica directa y expresamente en la Disp. Final II c) de este Real Decreto-Ley, que, por lo demás, fue convalidado por Acuerdo y Resolución del Congreso de los Diputados de 22 enero 2019 (BOE 25, de 29 enero 2019). Sobre esta modificación, *vid.* P. MARTÍNEZ ESPÍN, *La reforma del régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados*, en *La Ley Mercantil*, n. 55, 2019, p.25-66, F. GRAGERA CONTADOR, *Transposición de la Directiva (UE) 2015/2302, relativa a los viajes combinados y servicios de viaje vinculados. Real Decreto Ley 23/2018, de 21 de diciembre. Posibles implicaciones prácticas*, en *La Ley*, n. 9344, 2019, p. 1-8, y M. ZUBIRI DE SALINAS, *Conceptos clave y responsabilidad en la nueva regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados*, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, n. 34, 2017, p. 25-66 (48-52 y 57-63), disponible en <http://www.eumed.net/rev/rednma/34>.

⁴ El TrLGDCyU ha sido objeto en sucesivas ocasiones de diferentes modificaciones, la más reciente de las cuales fue llevada a cabo a través del RD Ley 23/2018, de 21 diciembre (BOE 313, de 27 diciembre 2018), de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados, en concreto en su Tít III (art. IV), mediante el cual se incorpora a nuestro ordenamiento interno la DVC, *cit.*, según se indica directa y expresamente en la Disp. Final II c) de este

1. La vertiginosa evolución del contexto fáctico y tecnológico de la contratación turística: los llamados “paquetes dinámicos”

La adopción de la DVC 2015 vino justificada por los numerosos e intensos cambios que se produjeron en la siempre peculiar idiosincrasia del sector turístico durante la última década del pasado s. XX y la primera del presente siglo XXI. En particular, tales cambios trajeron su causa de la irrupción de Internet en dicho sector, la cual supuso, como en otros ámbitos, toda una revolución fáctica y tecnológica a la que hubo que dar la lógica y adecuada respuesta desde el Derecho. Pues bien, esta fue y sigue siendo la principal de las finalidades a las que responde la citada Directiva 2302/2015 y, por extensión, ahora también el TrLGDCyU⁵. Así, en la actualidad, los usuarios pueden llegar a contratar servicios de viaje vinculados desde diferentes tipos de plataformas, tales como comparadores de servicios de transporte, alojamiento y hostelería, centrales de reserva *on line* organizadas desde cualesquiera operadores turísticos y de transporte, en particular desde las páginas *web* de las compañías aéreas, incluso plataformas de compras colectivas, etc.⁶ Pues bien, esta contratación de diversos servicios de viaje sueltos y en principio sin ninguna relación entre sí, pero cuya única ligazón radica en el medio a través del cual se han estipulado en un único acto es lo que se ha venido a denominar *dynamic package* o “paquete dinámico”⁷, caracterizado por un fenómeno al que se alude a veces con el término “desintermediación”⁸, y que expresa claramente la mayor independencia del viajero a la hora de diseñar su propio viaje sin tener que

Real Decreto-Ley, que, por lo demás, fue convalidado por Acuerdo y Resolución del Congreso de los Diputados de 22 enero 2019 (BOE 25, de 29 enero 2019). Sobre esta modificación, *vid.* P. MARTÍNEZ ESPÍN, *ibidem*, y F. GRAGERA CONTADOR, *ibidem*, entre otros autores.

⁵ En sentido similar, y sobre el proceso pre-normativo de la DVC 2015 en este punto, *vid.* M.C. PASTOR SEMPERE, *Incidencia de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) y de las políticas de la Unión Europea en materia de mercado interior y de defensa de los consumidores en la contratación de viajes combinados*, en *RDM*, n. 288, 2013, p. 89-140 (90-96), M.B. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Redefiniciones y armonización en materia de viajes combinados*, en *RDM*, n. 297, 2015, p. 171-198 (172-178), A. PANIZA FULLANA, *La propuesta de Directiva relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje: ¿El reconocimiento de la nueva realidad?*, en *Aranzadi Civil-Mercantil*, n. 4, 2014, p. 51-60 (54-56), A. BATUECAS CALETRIO, *La contratación de viajes combinados*, en *Aranzadi Civil-Mercantil*, n. 6, 2016, p. 29-61 (29-33), y J.D. CAMARGO GÓMEZ, *Contratación electrónica de paquetes dinámicos de turismo en el ordenamiento jurídico español*, en *AIS*, n. 2, 2014, p. 95-125 (96-98), disponible en <http://revistas.usal.es>, entre otros muchos autores.

⁶ En este sentido, *vid.* A. PANIZA FULLANA, *Viajes combinados y servicios de viaje vinculados*, *cit.*, p. 49-62 (especialmente p. 57-62), y J.D. CAMARGO GÓMEZ, *op. cit.*, especialmente p. 99-100.

⁷ Sobre los paquetes dinámicos, *vid.* A. PANIZA FULLANA, *ibidem*, J.I. PEINADO GRACIA, *La protección del pasajero en el contrato de viaje combinado y en la prestación de servicios asistidos de viaje: la responsabilidad del transportista aéreo y de los operadores turísticos*, en M.J. GUERRERO LEBRÓN (Dtora.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Madrid, 2015, p. 513-560 (527-528), P. MÁRQUEZ LOBILLO, *El consumidor en la contratación de servicios turísticos*, en *RDM*, n. 282, 2011, p. 209-242, M.B. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Redefiniciones*, *cit.*, p. 187-190, I. GONZÁLEZ CABRERA, *Una nueva configuración del viaje turístico. Del viaje combinado al paquete dinámico*, en *Aranzadi Civil-Mercantil*, n. 7, 2017, p. 29-66, A. Asensi Meras, *Contratación on line de servicios turísticos y paquetes dinámicos de turismo*, en *Revista de Investigaciones Turísticas*, n. 12 2016, p. 163-182 (disponible en <http://dx.doi.org/10.14198/INTURI2016.12.08>), J.D. CAMARGO GÓMEZ, *op. cit.*, especialmente p. 99-107, y T. PANTAZI, *Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union*, en *Air and Space Law*, n. 35, 6, 2010, p. 409-421 (413-414), entre otros autores.

⁸ Término tomado de M.C. PASTOR SEMPERE, *Incidencia de las tecnologías*, *cit.*, p. 90, y J.D. CAMARGO GÓMEZ, *op. cit.*, p. 96.

recurrir a agencias de viaje minoristas. Sin embargo, esta ventaja inicial puede redundar a la larga en una desprotección del viajero ante las eventuales disfunciones que puedan producirse en el normal funcionamiento de los servicios contratados, que van desde la ausencia de su prestación hasta cualesquiera otros posibles defectos en su desarrollo y puesta en práctica. Y de ahí, pues, que se haya tenido que ampliar el régimen tuitivo de la DVC 2015 y del TrLGDCyU para dar una cobertura idónea y suficiente a estos casos, en concreto con los instrumentos que van a ser sucintamente analizados a continuación.

2. La delimitación de los servicios de viaje vinculados frente a la figura de los viajes combinados

Como no podía ser de otro modo, los servicios de viaje vinculados son uno de los principales conceptos que se han visto definidos en el vasto elenco de definiciones fijadas a lo largo de los diferentes aps. de los arts. 3 DVC 2015 y 151.1 TrLGDCyU⁹, en concreto en sus aps. 5º y e), respectivamente. Según tales preceptos, nos hallamos ante unos servicios de viaje vinculados cuanto se adquieren al menos dos tipos diferentes de servicios de viaje [en el sentido de los arts. 3.1º DVC 2015 y 151.1 b) TrLGDCyU] con objeto del mismo recorrido o vacación y que, sin constituir un viaje combinado [en el sentido de los arts. 3.2º DVC 2015 y 151.1 c) TrLGDCyU], den lugar a la celebración de contratos distintos con cada uno de los prestadores individuales de esos servicios de viaje, siempre que, además, se cumplan las condiciones siguientes:

- Desde una perspectiva positiva, debe concurrir el requisito de que el empresario prestador de estos servicios facilite al viajero, bien la selección y el pago separado de cada servicio de viaje con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta [ésto es, una instalación de venta al por menor, ya sea física o virtual, es decir, a través de plataformas o medios *on line*, según la definición de los arts. 3.15º DVC 2015 y 151.1 m) TrLGDCyU], o bien la contratación de al menos un servicio de viaje adicional con otro empresario a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

- Desde una perspectiva negativa, en lo que constituye un supuesto excluido de esta definición, no ha de darse la circunstancia de que se adquiriera como máximo un transporte de pasajeros, un alojamiento que no sea parte integrante de dicho transporte y sin finalidad residencial, o un alquiler de turismos u otros vehículos a motor y se combine tan sólo con cualesquiera otros servicios turísticos que, por si solos, no representen una proporción igual o superior al veinticinco por ciento del valor de la combinación y no se anuncien o no supongan por alguna otra razón una característica esencial del viaje o vacación.

En suma, el rasgo más básico y característico de los servicios de viaje vinculados es la contratación de los mismos a través de un único punto de venta que permite acceder a la estipulación de tales servicios, pero sin que el empresario titular de dicho punto de venta guarde relación jurídica o económica alguna con los demás empresarios prestadores de estos servicios, ni éstos entre sí, a diferencia de lo que sucede en los viajes combinados, en los que el organizador o el minorista ofrecen al viajero una contratación conjunta de los diversos servicios englobados en el viaje a través de un entramado contractual y económico más complejo.

⁹ Sobre estos preceptos, *vid.* M. ZUBIRI DE SALINAS, *Conceptos clave, cit.*, p. 45-48.

Como puede verse y es muy evidente, la delimitación legal de los servicios de viaje vinculados se ha planteado desde una perspectiva lo más general, abstracta y omnicomprendensiva posible. No obstante, son muchas y muy diversas las situaciones en las que se pueden estipular los servicios de viaje vinculados desde un único punto de venta. Por ejemplo, ya se ha previsto en el propio concepto legal de punto de venta que la instalación desde la que se contraten los servicios de viaje vinculados puede ser mueble o inmueble o bien una página *web*, que suele ser lo más frecuente en la práctica por razones obvias. Y es este último supuesto el que ofrece en el momento presente un mayor número de variantes, e incluso el que viene a superponerse de una forma casi mimética con los viajes combinados [tal y como se han visto definidos en los arts. 3.2 DVC 2015 y 151.1 b) TrLGDCyU¹⁰], puesto que también esta modalidad de la contratación turística viene a estipularse por medios exclusivamente digitales¹¹, hasta alcanzar un volumen nada desdeñable dentro de este sector. Por tanto, a nadie puede sorprender que haya resultado difícil y complicado llegar a distinguir con nitidez ambas figuras en el entorno de Internet, pese a la aparente claridad con que aparecen definidas en las normas ya indicadas *supra* de la DVC 2015 y del TrLGDCyU. De ahí que se haya aprovechado para aportar una mayor nitidez en este punto el preceptivo informe que, conforme al art. 26.1 DVC 2015, debía elevar la Comisión de la UE al PE y al Consejo sobre los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados aplicados a reservas *on line* efectuadas en diferentes puntos de venta, a más tardar el 1 enero 2019, aunque el documento en cuestión fue presentado el 21 junio del mismo año, casi seis meses después de la fecha inicialmente prevista¹². Pues bien, en dicho informe se recalca el criterio de distinción básico y fundamental que se infiere del concepto legal de viaje combinado establecida en el referido art. 3.2 DVC 2015, en su letra b), ap. v), conforme al cual se estará ante un viaje combinado si el primer empresario con el que se contrata *on line* transmite al segundo empresario los datos personales del viajero que contrata, es decir, su nombre y su correo electrónico y la información sobre el pago. De ser así, se tratará de un viaje combinado al que se accede con un clic, mientras que si tan sólo se facilita desde la página *web* del primer empresario la contratación adicional de otros servicios de viaje, pero sin enviar los datos personales del viajero contratante, entonces se hablará de servicios de viaje vinculados a los que se accede con un clic¹³. Se aporta también algún otro criterio adicional como la existencia de un precio total o inclusivo en el que el viajero pague globalmente todos los servicios de viaje contratados, en cuyo caso estaremos ante un viaje combinado, o bien la necesidad de pagar por separado cada uno de tales servicios, lo que reconducirá el supuesto hacia los

¹⁰ Sobre estos preceptos, *vid.* A. PANIZA FULLANA, *Viajes combinados y servicios de viaje vinculados*, *cit.*, p. 37-62, de la misma autora, *La transposición*, *cit.*, p. 96-98, S. FELIÚ ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *Viajes combinados y servicios de viaje vinculados*, *cit.*, p. 22-28, P. MARTÍNEZ ESPÍN, *La reforma del régimen*, *cit.*, p. 4-7, M.B. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Redefiniciones*, *cit.*, p. 178-186, M. ZUBIRI DE SALINAS, *Conceptos clave*, *cit.*, p. 28-30, J.M. SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, *La protección*, *cit.*, p. 95-96, C. CAMACHO PEREIRA, *La protección del viajero*, *cit.*, p. 56-60, y de la misma autora, *La información precontractual*, *cit.*, p. 589-591, M.J. REYES LÓPEZ, *op. cit.*, p. 343-346, P. MARTÍN ARESTI, *op. cit.*, p. 132-133, F. GRAGERA CONTADOR, *op. cit.*, p. 2-3, A. BATUECAS CALETRO, *op. cit.*, p. 33-35, y A. ZAMPONE, *Riflessioni*, *cit.*, p. 6-10, entre otros autores.

¹¹ Se trata de las llamadas reservas “*click-through*” o reservas a las que se accede con un clic.

¹² Doc. COM (2019), 270 final, recibido en el Consejo de la UE el 24 junio 2019 (Doc. 10626/19 CONSOM 190 MI 537 10UR 11), disponible en las direcciones electrónicas “<https://eur-lex.europa.eu>” y en <https://data.consilium.europa.eu>.

¹³ *Vid.* p. 2 y 3 de este informe.

servicios de viaje vinculados¹⁴. No obstante, poco más se indica a este respecto en el reiterado informe, habida cuenta de la clara conveniencia de llevar a cabo una ponderación más contrastada y profunda de la práctica en el mercado en relación con las reservas a las que se accede con un clic¹⁵, por lo que las ulteriores valoraciones sobre los eventuales ajustes a introducir en las definiciones de viajes combinados y de servicios de viaje vinculados de la DVC 2015 se posponen hasta la elaboración del futuro informe general sobre la aplicación de esta Directiva, previsto para 2021 a tenor del segundo párrafo de su art. 26¹⁶, por lo que será preciso quedar a la espera de los planteamientos contenidos en dicho documento.

II.- LOS REQUISITOS DE INFORMACIÓN EN LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS

Como es obvio, uno de los primeros y más inmediatos instrumentos de protección del viajero en los servicios de viaje vinculados es la información previa sobre los mismos, entre otros motivos para distinguirlos con claridad desde el primer momento de los viajes combinados, sobre todo en la contratación *on line*, en la que, como ya se ha expuesto *supra*, siempre resulta más difícil apreciar esta diferencia, especialmente para el público, sobre todo por la amplia diversidad de posibles variantes y combinaciones que permite Internet a la hora de presentar y dar acceso a la contratación de servicios turísticos.

1. Introducción: el valor de la información precontractual en los servicios de viaje vinculados como instrumento de protección del consumidor

Se halla sumamente difundida la célebre frase según la cual, “la información es poder”¹⁷, pero en el ámbito de aplicación de una normativa de carácter tuitivo, como la que ahora nos ocupa en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU, la información es y debe de ser, ante todo, protección para el viajero, y muy especialmente la información que se le facilite en la fase precontractual previa a la formación y estipulación de los diversos servicios de viaje vinculados, es decir, antes de que el viajero quede obligado por cualquier contrato que dé lugar a tales servicios, según se indica expresamente al inicio de los arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyU, preceptos en los cuales se regula esta información. En otras palabras, tal información resultará de mayor utilidad en la referida fase inmediatamente anterior a la conclusión del contrato (por lo demás muy crítica, pues las decisiones tomadas en este periodo pueden llegar a condicionar muy seriamente el desarrollo y ejecución de los servicios de viaje que hubiesen sido acordados), cuando el viajero goza del más amplio margen de maniobra para decidir si finalmente se decanta o no por la suscripción o no de tales servicios. De ahí que se haya optado por parte del Legislador por configurar esta información precontractual como uno de los deberes jurídicos más básicos del prestador de servicios de viaje vinculados

¹⁴ Vid. p. 2 de este informe.

¹⁵ Vid. p. 4 de este informe.

¹⁶ Vid. p. 4 y 5 de este informe.

¹⁷ Esta frase se halla atribuida al filósofo, abogado y político inglés Francis Bacon, Barón de Verulam y Vizconde de San Albano (1561-1626), si bien es muy probable que se trate de una traducción imprecisa de la locución en lengua inglesa “*knowledge is power*”, es decir, el conocimiento (y no sólo la mera información) es poder.

para con el viajero, obviamente en beneficio de éste último, para que pueda decidir con el mayor criterio y el más claro conocimiento de causa que sean posibles, en la línea sentada, por ejemplo y con carácter general, en los arts. 17 y 20 TrLGDCyU¹⁸.

2. Los sujetos de la obligación de información precontractual en los servicios de viaje vinculados

Sabiendo que son los viajeros los destinatarios de la información objeto de esta obligación, en tanto que beneficiarios de dicha información¹⁹, el primer elemento a tener en cuenta en el régimen jurídico de dicha obligación desde su perspectiva subjetiva serán las personas físicas o jurídicas vinculadas por la misma y que, por tanto, deben facilitar a los viajeros la referida información antes de estipular los servicios de viaje vinculados, como ya se indicó *supra*.

a) Los empresarios que facilitan servicios de viaje vinculados y dirigen sus actividades hacia la UE

De acuerdo con el tenor literal de los arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyU, los sujetos activos de la obligación precontractual de información al viajero en los servicios de viaje vinculados serán los prestadores de tales servicios, es decir, los empresarios que los facilitan, ya sean personas físicas o jurídicas en cualesquiera de sus posibles formas como empresarios individuales o sociales. Y será así tanto en los casos en los que dichos empresarios se hallen establecidos en España como en los demás supuestos en los que dirijan por cualquier medio sus actividades hacia nuestro país, por ejemplo y muy especialmente cuando lo hagan a través de páginas *web* o de portales *on line* visibles y accesibles desde territorio español, aun cuando la sede física del empresario en cuestión esté ubicada en otro Estado miembro de la UE. E Incluso podría ser así si esta sede física estuviese situada en Estados terceros, siempre que sus actividades se vean dirigidas a cualesquiera Estados miembros de la UE (entre los que, desde luego, se cuenta España), y que se determinase conforme a Derecho que la ley aplicable correspondiese a la de alguno de tales Estados, según los términos dispuestos a estos

¹⁸ En sentido similar y sobre tales preceptos, *vid.* N. ÁLVAREZ LATA, *Comentario al artículo 17*, y J.M. Busto Lago, *Comentario al artículo 20*, ambos en A. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO (Coord.), *Comentario del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes complementarias (Real Decreto Legislativo 1/2007)*, Cizur Menor, 2015, p. 197-205, y p. 258-270, respectivamente.

¹⁹ En la inmensa mayoría de los supuestos y salvo muy raras excepciones, el viajero no es sino un consumidor y usuario de este y de otros tipos de servicios turísticos, tal y como se indica directa y expresamente al inicio del ap. séptimo del Preámbulo de la DVC 2015, y como se desprende de la aplicabilidad general a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados de la Directiva 13/93/UE, del Consejo, de 5 abril 1993 (DOUE L 95, de 21 abril 1993), sobre cláusulas abusivas en contratos celebrados con consumidores (DCAC), modificada por la Directiva 83/2011/UE, del PE y del Consejo, de 25 octubre 2011 (DOUE L 304, de 22 noviembre 2011), aplicabilidad expresamente confirmada en el ap. 1.2.4 (Coherencia con otros actos legislativos de la UE), p. 15 y 16, de las Directrices sobre la interpretación y aplicación de la DCAC, aprobadas por la Comunicación de la Comisión de la UE de 31 mayo 2019 (DOUE C 323, de 27 septiembre 2019). Sobre los conceptos de viajero y de consumidor, la estrecha relación entre ambos y también sobre sus diferencias, *vid.* J.A. TORRES LANA, M.N. TUR FAUNDEZ, J.D. JANER TORRENS, *op. cit.*, p. 63-66, S. FELIÚ ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *op. cit.*, p. 47-48, M. PÉREZ ESCOLAR, *El viajero, consumidor vulnerable: Consideraciones a la luz del moderno Derecho comunitario europeo*, en *RDP*, n. 44 2017, p. 33-67, y O. CASANOVAS IBAÑEZ, *El Derecho turístico: de viajero a consumidor*, en *Revista CIDOB*, n. 113, 2016, p. 33-50 (disponible en <http://www.cidob.org>), entre otros autores.

efectos en los Reglamentos 593/2008/UE, del PE y del Consejo, de 17 junio 2008 (DOUE L 177, de 4 julio 2008), sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), y 1215/2012/UE, del PE y del Consejo, de 12 diciembre 2012 (DOUE L 351, de 20 diciembre 2012)²⁰, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición), habitualmente conocido como Reglamento Bruselas I *bis*²¹.

b) La comunicación entre empresarios del contrato que da lugar a los servicios de viaje vinculados

Además de la obligación general de información precontractual al viajero en los servicios de viaje vinculados, se ha tipificado en los arts. 19.4 DVC 2015 y 168.3 TrLGDCyU una obligación complementaria que, de nuevo desde una perspectiva subjetiva, afecta a empresarios distintos de los prestadores de este tipo de servicios. En concreto, se trata de empresarios que no facilitan dichos servicios, pero que, sin embargo, pueden llegar a estipular con los viajeros contratos que, no siendo inicialmente propios de los servicios de viaje vinculados, den lugar sin embargo a tales servicios. Pues bien, en casos semejantes se ha previsto en los referidos preceptos que el empresario ajeno a los servicios de viaje vinculados informe puntualmente al empresario prestador de tales servicios de la celebración del contrato que ha generado de un modo u otro los reiterados servicios de viaje vinculados.

En una primera aproximación, parecería poco probable que se pudiese dar una situación como la recién descrita, pero lo cierto es que, como ya se ha venido indicando, es muy amplia y variada la rica casuística a que han dado lugar el uso generalizado de las TIC en los viajes combinados y en los servicios de viaje vinculados. Dentro de dicha casuística se observa un curioso supuesto en el que se cumplen prácticamente *ad litteram* las condiciones antes expuestas, a saber, el de las denominadas "cajas regalo", "cajas de experiencias", o, simplemente, "*packs* de viaje", muy difundidos en el momento actual entre el público interesado. Básicamente, estos *packs* de viaje consisten en la compra e una estancia o excursión, habitualmente de corta o como mucho media duración dependiendo de las condiciones pactadas u ofertadas, en la que se incluyen en un mismo conjunto y por un mismo precio global el transporte, el

²⁰ Este último Reglamento fue modificado mediante el Reglamento UE 542/2014, del PE y del Consejo, de 15 mayo 2014 (DOUE L 163, de 29 mayo 2014).

²¹ Así se indica directa y expresamente en el ap. 50 del Preámbulo de la DVC 2015, y así se desprende igualmente del art. 17.3, *a contrario sensu*, y 18 y 19 del Bruselas I *bis*, lo que se puede entender corroborado en el ep. "*Normas sobre la competencia judicial*", del ap. 5.4.2, "*Factores pertinentes para la efectividad de los recursos*", p. 53, de las Directrices de la Comisión de la UE sobre la interpretación y aplicación de la DCAC, *cit. supra* en la n. 19. Sobre los Reglamentos Roma I y Bruselas I *bis*, *vid.* J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *La ley aplicable a los contratos internacionales: el Reglamento Roma I*, Madrid, 2009, A.L. CALVO CARAVACA, *El Reglamento Roma I sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas*, en *CDT*, v. 1, n. 2, 2009, p. 52-133 (disponible en <http://www.uc3m.es/cdt>), R. ARENAS GARCÍA, *Del Reglamento Bruselas I al Reglamento Bruselas I bis*, en *REDI* v. 65, n. 2, 2013, p. 377-382 (disponible en <http://dialnet.unirioja.es>), F.J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, S. SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, *El nuevo Reglamento Bruselas I: qué ha cambiado en el ámbito de la competencia judicial*, en *REDE*, n. 48, 2013, p. 9-35, P.A. DE MIGUEL ASENSIO, *El nuevo Reglamento sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones*, en *La Ley*, t. 1, D-38, 2013, p. 1400-1405, y en relación con la reiterada DVC 2015, *vid.* S. FELIÚ ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *Viajes combinados*, *cit.*, y de la misma autora, *El tratamiento legal del contrato de viaje combinado en el Derecho Internacional Privado*, en *CDT*, v. 4, n. 2, 2012, p. 123-139 (disponible en <http://www.uc3m.es/cdt>), entre otros autores.

alojamiento, la restauración, las visitas guiadas y otros servicios turísticos, y cuya finalidad responde a la necesidad o el deseo del adquirente de entregar a modo de obsequio esta "caja" a familiares, amigos, allegados, empleados laborales, destinatarios de un sorteo, etc. Esta adquisición se concluye con un empresario ajeno en principio a los sectores turísticos, que pueden tratarse de grandes superficies²² o de portales *web* específicamente abiertos con esta finalidad²³, o con un giro o tráfico más amplio²⁴, los cuales han contratado previamente con otros operadores turísticos la prestación de los referidos servicios, por ejemplo mediante contratos de reserva hotelera o de restauración con uno o varios establecimientos dedicados a estas actividades, entre otras. De esta suerte, el *pack* tiene un plazo durante el cual puede ser suscrito por el o los obsequiados, que varía también en función de las condiciones estipuladas y que puede oscilar entre unas semanas, unos meses o incluso un año entero, según cuándo elijan los usuarios afortunados con este regalo. Pues bien, uno de los principales problemas que pueden llegar a plantearse para tales usuarios es la ausencia de plazas disponibles en el medio de transporte o en el complejo hotelero finalmente escogido por los usuarios, *rectius* viajeros, dentro las fechas límite fijadas como principio y final el periodo de suscripción de la caja regalo, justamente por la indeterminación de la reserva y el desconocimiento de los operadores turísticos afectados de cuándo va a tener lugar exactamente la suscripción de estas prestaciones, con las consiguientes molestias y hasta graves perjuicios para estos viajeros, y así se desprende de las numerosas quejas que circulan en este sentido por las redes sociales. De ahí que se haya impuesto este nuevo deber al empresario que comercializa estos *packs* de viaje de la celebración de estos contratos a los operadores turísticos implicados en estas prestaciones, de manera que puedan prevenirse en lo posible disfunciones como las recién comentadas.

A este respecto, cabe congratularse del mimetismo prácticamente completo con el que se ha llevado a cabo la incorporación del art. 19.4 DVC 2015 en el 168.3 TrLGDCyC, ambos dos de tenor literal prácticamente idéntico. Sin embargo, y en relación con los concretos supuestos de las cajas regalo, cabe preguntarse si la configuración y posterior observancia de este deber de comunicación por parte de los empresarios tendrá la eficacia deseada en la futura aplicación práctica de los referidos preceptos.

c) La carga de la prueba del cumplimiento de esta obligación en los servicios de viaje vinculados

Nada se ha dispuesto en este punto concreto ni en el art. 19 DVC ni en su homólogo en el TrLGDCyU, a saber, su ya referido art. 168, y a falta de la clara y rotunda traslación de la carga de la prueba al empresario establecida en los arts. 8 DVC y 156 TrLGDCyU, cabría preguntarse sobre quién gravita la carga de la prueba del cumplimiento de las obligaciones de información que recaen sobre los prestadores de servicios de viaje combinados a tenor de los reiterados arts. 19 DVC y 168 TrLGDCyU. No obstante, y pese a las notables dudas a este respecto, parece que habría que preconizar una interpretación sistemática y teleológica de ambas normas, puesta en relación con su

²² Por ejemplo, El Corte Inglés o FNAC, entre otras (datos disponibles en sus respectivas páginas *web*, a saber, <http://www.elcorteingles.es>, y <http://www.fnac.es>).

²³ Por ejemplo, plataformas como "Wonderbox", "Dakotabox", o "Smartbox", entre otros muchos (datos disponibles en sus respectivas páginas *web*, a saber, <http://www.wonderbox.es>, <http://www.dakotabox.es>, o <http://www.smartbox.es>).

²⁴ El caso paradigmático es Amazon (datos disponibles en su página *web*, a saber, <https://www.amazon.es>).

evidente carácter tuitivo para el viajero como parte más débil en esta forma de contratación turística, como una manifestación más del principio *pro consumatore* de protección del consumidor y usuario²⁵ (*rectius* viajero²⁶), lo que, por ende, parece igualmente desprenderse de las Directrices de la Comisión de la UE sobre la interpretación y aplicación de la DCAC, *cit.*²⁷. En suma, pues, y siempre de acuerdo con esta línea, deberán ser los empresarios prestadores de servicios de viaje vinculados quienes soporten la carga de la prueba del cumplimiento de sus obligaciones de información al viajero en virtud de la DVC y del TrLGDCyU.

3. La forma de la comunicación en la información precontractual en los servicios de viaje vinculados

En principio, ni en el art. 19.2 DVC 2015 ni tampoco en el 168.1 TrLGDCyC se exige requisito de forma alguno para que el prestador de servicios de viaje vinculados comunique al viajero la información precontractual que esta obligado a transmitirle, al menos no en el sentido más clásico en la dogmática contractual, como requisito *ad solemnitatem*, es decir, vinculando la validez del contrato o contratos estipulados por el viajero a la estricta observancia de una forma determinada en tales contratos. Obviamente, una previsión semejante podría ir en detrimento de la protección del viajero, al permitir a los empresarios contratantes quedar liberados de sus compromisos por lo que no dejaría de ser un incumplimiento normativo por parte de éstos últimos, y de ahí que una opción semejante se muestre abiertamente incompatible con el reiterado carácter tuitivo de las disposiciones en análisis, por lo que a nadie puede sorprender que se haya prescindido de tales planteamientos.

Sin embargo, ello no supone una inexistencia total y completa de cautelas formales en estos preceptos. De hecho, una lectura más atenta de los mismos muestra la inclusión en su tenor literal de varias de estas cautelas, si bien planteadas desde una perspectiva mucho más funcional de cara a la protección del viajero. Por un lado, se establece en el primer párrafo *in fine* de los referidos arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyC que la información precontractual tipificada en estas normas debe de ser indicada de manera clara, comprensible y destacada. En otro orden de cosas, tanto el propio Legislador de la UE, como asimismo el Legislador español, siguiendo los mandatos del primero, han llevado a cabo el desarrollo concreto de una declaración tan programática como la

²⁵ Sobre el principio de protección de los consumidores y usuarios en la doctrina española, *vid.* A. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, *El principio de protección de los consumidores*, en L. FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, J.M. EMBID IRUJO, A. RECALDE CASTELLS, F.J. LEÓN SANZ (Eds.); D. PÉREZ MILLÁN, S. SOLERNOU SANZ (Coords.), *Liber Amicorum Prof. José María Gondra Romero*, Madrid, 2012, p. 119-134, J.A. GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, *La protección de los legítimos intereses económicos de los consumidores como principio general del ordenamiento español*, en *EC*, n. 48, 1999, p. 131-145, C. LASARTE ÁLVAREZ, *La protección del consumidor como principio general del derecho*, en J.M. GONZÁLEZ PORRAS, F.P. MÉNDEZ GONZÁLEZ (Coords.), *Libro Homenaje al Profesor Manuel Albadalejo García*, v. 1 y 2, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España y Universidad de Murcia, 2004, v. 2, p. 2619-2646, también publicado en *EC*, n. 73, 2005, p. 55-68, y en *CDJ*, n. 6, 2007, p. 61-100, y en relación con el acceso a la justicia de los consumidores, V. GOZALO LÓPEZ, *Principios de la protección jurídica de los consumidores y resolución alternativa de los conflictos de consumo*, en J. L. TOMILLO URBINA (Dtor.); M. I. ÁLVAREZ VEGA, G. CAPELLI (Coords.), *Soluciones alternativas a los conflictos de consumo: perfiles hispano-italianos*, Granada, 2016, p. 45-60, entre otros autores.

²⁶ *Vid. supra* n. 19.

²⁷ *Vid.* el ap. 3.3.1, *Exigencia de transparencia en virtud de la Directiva 93/13/CEE*, p. 27 y 28, de estas Directrices, *cit. supra* en la n. 19.

anterior mediante una exigencia adicional de la mayor importancia: Así, en virtud de lo dispuesto en el segundo y último párrafo de los reiterados artículos 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyC, esta información deberá ser facilitada mediante los formularios incluidos con esta finalidad en las Partes A), B), C), D) y E) del Anexo II de la DVC 2015 y en las Partes A), B), C), D) y E), del Anexo III TrLGDCyU, concebidos para diferentes supuestos de prestación de servicios de viaje vinculados, y en los que se distingue básicamente los supuestos en los que los prestadores de tales servicios sean o no transportistas que vendan billetes de ida y de vuelta, o en los que los contratos se celebren en presencia física simultánea del empresario (distinto del transportista que facilita estos billetes de ida y vuelta) y del viajero, en un desglose lo más amplio y omnicomprendivo posible.

En otro orden de cosas, y teniendo en cuenta que será tan frecuente como habitual que los prestadores de servicios de viaje vinculados lleven a cabo su actividad *on line* a través de plataformas *web*, habrá que respetar y cumplir las obligaciones que se imponen a los prestadores de servicios de la sociedad de la información en relación con la contratación basada en este tipo de medios en los arts. 9 a 11 de la Directiva 2000/31/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 junio 2000 (DOUE L 178, de 17 junio 2000), de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (DCE), incorporados a nuestro ordenamiento por medio de los arts. 23 a 29 de la Ley 34/2002, de 11 junio (BOE 166, de 12 julio 2002), de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio Electrónico (LCE)²⁸. En virtud de tales deberes, será preciso, por ejemplo, que la información precontractual regulada en los arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyC se haga constar en la página *web* a través de la cual el prestador de servicios de viaje vinculados oferta tales servicios a los viajeros, según se dispone en el segundo párrafo del art. 27.1 LCE, o que se indique de modo permanente la dirección de Internet en la que esta información se pone a disposición del viajero, si

²⁸ La LCE ha sido objeto de diferentes modificaciones, algunas de las más relevantes mediante el Real Decreto-Ley 13/2012, de 30 marzo (BOE 78, de 31 marzo 2012), y mediante la Ley 56/2007, de 28 diciembre (BOE 312, de 29 diciembre 2007), de medidas de impulso de la sociedad de la información. Sobre la DCE y la LCE, *vid.* AA.VV, *Comercio electrónico en Internet* (Dtor., J.A. GÓMEZ SEGADÉ; Coords., A. TATO PLAZA, A. FERNÁNDEZ-ALBOR BALTAR), Madrid, 2001, M. DESANTES LEAL, *La Directiva sobre el comercio electrónico. Mercado interior y servicios financieros de la sociedad de la información*, en R. MATEU DE ROS, J.M. CENDOYA MÉNDEZ DE VIGO (Coords.), *Derecho de Internet (Contratación Electrónica y Firma Digital)*, Cizur Menor, 2000, p. 323-338, AA.VV, *Derecho de Internet (La Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico)* (Coords., R. MATEU DE ROS, M. LÓPEZ-MONÍS GÁLLEGO), Cizur Menor, 2003, A. SALAS CARCELLER (Dtor.), *La Ley de servicios de la sociedad de la información y el comercio electrónico*, CGPI, Madrid 2007, L. COTINO HUESO (Coord.), *Consumidores y usuarios ante las nuevas tecnologías*, Valencia, 2008, A. RALLO LOMBARTE, R. MARTÍNEZ (Coords.), *Derecho y redes sociales*, Cizur Menor, 2010, M. GONZÁLEZ DE ESTRADA, *Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (Ley 34/2002, de 11 de julio)*, Madrid 2002, M.A. MORENO NAVARRETE, *Derecho-e. Derecho del Comercio Electrónico*, Madrid, 2002, C. VÁZQUEZ IRUZUBIETA, *Comercio electrónico, firma electrónica y servidores*, Madrid 2002, J. RIBAS ALEJANDRO, *Aspectos jurídicos del comercio electrónico en Internet*, Cizur Menor, 2003, P. LLANEZA GONZÁLEZ, *Aplicación práctica de la LSSICE: Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico*, Barcelona, 2003, J.A. MAESTRE RODRÍGUEZ, *Análisis de la Directiva de comercio electrónico y del Anteproyecto de Ley de servicios de la sociedad de la información (LSSI)*, en J. CREMADES, M.A. FERNÁNDEZ-ORDÓÑEZ, R. ILLESCAS ORTIZ (Coords.), *Régimen jurídico de Internet*, Madrid, 2002, p. 1241-1260, y A.L. LODDER, *Directive 2000/31/EC on certain aspects of information society services, in particular electronic commerce, in the Internal Market*, en A.R. LODDER, H.W.K. KASPERSEN, (Ed.), *eDirectives: Guide to European Union Law on E-Commerce*, La Haya, 2002, p. 67-93, entre otros autores.

se accede a los servicios de viaje vinculados mediante dispositivos con pantallas de formato reducido, a tenor del tercer párrafo del referido precepto, entre otras exigencias.

4. El contenido de la información precontractual en los servicios de viaje vinculados

Los concretos elementos sobre los que se debe informar al viajero en relación con los servicios de viaje vinculados con carácter previo a la contratación de los mismos representan el núcleo esencial de esta información precontractual y, por ende, de la regulación de la misma en los repetidos arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyU. Por lo demás, se observa en dicha regulación que se ha optado en ella por un grado de protección del viajero de menor entidad que en los viajes combinados²⁹, sin duda por ser mucho más simple el contexto fáctico de los prestadores de servicios de viaje vinculados, que tan sólo abren para los usuarios una *web* con enlaces telemáticos a otras páginas, pero sin entrar en una mayor vinculación con los empresarios titulares de tales portales informáticos, lo que haría pueda parecer excesivo y desproporcionado extender todas y cada una de las garantías previstas para los organizadores o minoristas que ofertan viajes combinados. De ahí, por ejemplo, que el contenido de la información precontractual en los servicios de viaje vinculados sea algo más reducido que en los viajes combinados³⁰, y conste tan sólo de dos aps. a) y b) en el párrafo primero de los dos preceptos arriba enumerados. Con todo, es obvio que este contenido sigue revistiendo una importancia capital, y de ahí la obvia necesidad de su análisis.

a) La exclusión del régimen general de los viajes combinados

Se establece de manera paralela en el primer inciso de los arts. 19.2 a) DVC 2015 y 168.1 a) TrLGDCyU que el prestador de servicios de viaje combinados deberá informar al viajero de forma clara, comprensible y destacada que no podrá acogerse a ninguno de los derechos que se aplican exclusivamente a los viajes combinados conforme a lo previsto en la normativa reguladora de los mismos, a saber, los arts. 5 a 16 DVC 2015, de un lado, y los arts. 153 a 163 del propio TrLGDCyU, de otro, ninguno de los cuales podrá ser invocado por el viajero en ningún caso. En otras palabras, lo que se le debe de transmitir al viajero con esta comunicación es que no está contratando un viaje combinado con un organizador o un minorista, sino que es el propio viajero quien está diseñando su viaje a su entera conveniencia y de manera libérrima a través de las posibilidades que se le ofrecen mediante la actividad y los medios que pone a su disposición el prestador de servicios de viaje combinados, generalmente consistentes en plataformas *on line* con enlaces directos a diferentes operadores turísticos en relación con servicios tales como el alojamiento, la restauración, el arrendamiento de vehículos a motor, las visitas guiadas, etc. Por tanto, tratándose de una situación distinta a la de un viaje combinado, es lógico que no le resulte de aplicación el régimen jurídico de esta última figura.

²⁹ En este sentido, *vid.* P. MARTÍNEZ ESPÍN, *El nuevo régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados: Una de cal y otra de arena. Contiene cuadro comparativo*, en *Centro de Estudios de Consumo*, enero 2019, p. 1-60 (12), disponible en <http://centrodeestudiosdeconsumo.com>.

³⁰ Sobre el particular en relación con los viajes combinados en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU, *vid.* la doctrina *cit. supra* en las n. 1, 3 y 10, en especial C. CAMACHO PEREIRA, *La información precontractual*, *cit.*

Con todo, conviene precisar que el tenor literal de los reiterados arts. 19.2 a) DVC 2015 y 168.1 a) TrLGDCyU excluye de la aplicación a los servicios de viaje vinculados única y exclusivamente las normas reguladoras de los viajes combinados, pero en modo alguno las demás disposiciones de alcance general establecidas tanto en la DVC 2015 como en el propio TrLGDCyU. De esta suerte, tales disposiciones generales sí que resultarán de aplicación a los servicios de viaje vinculados: En particular, es el caso de la responsabilidad del prestador de servicios de viajes combinados por errores en la reserva, expresamente contemplada en los arts. 21 DVC 2015 y 152 TrLGDCyU. Sin entrar a detenernos ahora sobre los pormenores de esta responsabilidad, sí que conviene recalcar su evidente y repetida aplicabilidad a los prestadores de servicios de viaje vinculados: Ello es así, en primer lugar, por la propia literalidad de los preceptos citados, en cuyos primeros párrafos *in fine* se incluye directamente a este tipo de servicios, al igual que a los viajes combinados. Pero, además, desde una perspectiva estrictamente material, tiene todo el sentido que el prestador de servicios de viaje vinculados responda frente al viajero del mal funcionamiento o los defectos técnicos de los medios que dicho empresario pone a disposición de aquél para la configuración de su viaje. En suma, pues, también en los servicios de viaje vinculados se responderá de los posibles errores en la reserva, en los términos y con las previsiones fijadas en los susodichos arts. 21 DVC 2015 y 152 TrLGDCyU³¹.

b) La responsabilidad individual y separada de cada uno de los prestadores de servicios

El prestador de servicios de viaje combinados también deberá informar al viajero, una vez más de forma clara, comprensible y destacada, de que cada uno de los diversos prestadores de dichos servicios será el único responsable de la correcta prestación contractual de su respectivo servicio, según se ha dispuesto en los arts. 19.2 a) *in fine* de la Directiva 2302/2015 y 168.1 a) *in fine* TrLGDCyC, a renglón seguido de la exclusión del régimen de los viajes combinados recién expuesta *supra*. Como puede colegirse con facilidad, se trata de una clara y obvia consecuencia de dicha exclusión, puesto que si los servicios de viaje vinculados no son viajes combinados ni se les puede extender la regulación de éstos últimos, resulta de lo más lógico que éso conduzca de vuelta a una responsabilidad individual y separada de los diferentes operadores turísticos con los que el viajero pueda haber estipulado las diversas prestaciones propias del viaje. De esta manera, cada uno de estos operadores responderá frente al viajero de manera directa, y única y exclusivamente de los servicios contratados (alojamiento, transporte, restauración, alquiler de vehículos a motor, visitas guiadas, etc.), y sólo por tales servicios, sin que el viajero pueda tener acción alguna contra los demás operadores, ni mucho menos contra el prestador de servicios de viaje vinculados a través de cuyos medios llevó a cabo la contratación de dichos servicios. Por lo demás, y como también parece evidente, la eventual responsabilidad que el viajero pudiese exigir en una situación y en un momento dados al operador turístico de que se trate habrá de dirimirse de conformidad con la normativa que resulte de aplicación al concreto tipo de prestación que haya podido ser objeto de incumplimiento³².

³¹ Sobre tales términos y previsiones, en particular sobre las causas de exoneración del empresario de dicha responsabilidad, *vid.* de nuevo la doctrina *cit. supra* en las n. 1, 3 y 10.

³² La compatibilidad del régimen de responsabilidad propio de cada una de las diversas prestaciones de un viaje individualmente considerada ha sido establecida directa y expresamente en algunas de las disposiciones de la DVC 2015 y, por extensión, del TrLGDCyU, como es el caso de las limitaciones de

c) La protección frente a la insolvencia en los servicios de viaje vinculados (remisión)

En virtud de los arts. 19.2 b) DVC 2015 y 168.1 b) TrLGDCyU, el siguiente y ulterior de los contenidos de la información precontractual que, de nuevo de manera clara, comprensible y destacada, debe de suministrar al viajero el prestador de servicios de viaje vinculados es que, como tal viajero, gozará de la protección frente a la posible insolvencia de dicho prestador en los términos dispuestos en los arts. 19.1 DVC 2015 y 167 TrLGDCyU. Pues bien, estos preceptos y esta garantía serán suficientemente analizados en el epígrafe de esta misma obra, por lo que tan sólo queda remitirse a dicho análisis en esta materia, reiterando que los datos de la entidad garante frente a la insolvencia del prestador de viajes combinados se hallan directa y expresamente incluidos en todos los diferentes tipos de formularios de información al viajero configurados para los diversos supuestos de prestación de servicios de viaje vinculados, tipificados en las Partes A), B), C), D) y E) del Anexo II DVC 2015 y en las Partes A), B), C), D) y E), del Anexo III TrLGDCyU, ya citados con anterioridad.

5. Las consecuencias del incumplimiento de la obligación de información precontractual en los servicios de viaje vinculados

En la regulación de esta obligación de información precontractual al viajero por parte del prestador de servicios de viaje combinados se ha previsto igualmente su posible incumplimiento, en concreto en los arts. 19.3 DVC 2015 y 168.2 TrLGDCyU, que van a ser desglosados a continuación.

a) Preliminar: los diferentes supuestos de incumplimiento de esta obligación

En los dos preceptos recién citados se han tipificado conjuntamente diversos supuestos de incumplimiento que incluso van más allá de la omisión total o parcial de la obligación precontractual de información antes descrita, por cuanto también se contempla junto a tal incumplimiento la falta de constitución por parte del prestador de servicios de viaje vinculados de la garantía frente a su eventual insolvencia regulada en los arts. 19.1 DVC 2015 y 167 TrLGGDCyU y de la que ya se hablará en el epígrafe siguiente. De este modo, los diversos casos de incumplimiento que se han incluido en los reiterados arts. 19.3 DVC 2015 y 168.2 TrLGDCyU podrían verse enumerados de la forma siguiente:

- El incumplimiento de los requisitos establecidos en los repetidos arts. 19.1 DVC 2015 y 167 TrLGDCyU, a saber, la ausencia de constitución de la garantía frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados.
- El incumplimiento de los requisitos establecidos en los también citados arts. 19.2 y 168.1 TrLGDCyU, ésto es, la omisión del deber de información precontractual al viajero por parte del prestador de servicios de viaje vinculados, supuesto que, a su vez, comprende los casos siguientes:
 - La falta de información sobre la exclusión del régimen general de los viajes combinados o sobre la garantía de la insolvencia.

dicha responsabilidad fijadas en los Convenios Internacionales de los que la UE es parte contratante, relativos la inmensa mayoría de todos ellos a los diferentes medios de transporte, según se infiere del tenor literal de los arts. 14.4 y 14.5 DVC 2015 y 161.4 TrLGDCyU, en relación con la responsabilidad en los viajes combinados.

- La falta de uso de los formularios normalizados o la omisión parcial de alguno de los datos exigidos en estos formularios.

Se trata, pues, de supuestos muy diversos entre sí, cuyo único elemento común consiste en formar parte del régimen jurídico de los servicios de viaje vinculados en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU, y de ahí que, pese a su inclusión conjunta en las normas en comentario, requieran de un análisis desglosado y por separado.

b) La responsabilidad por la falta de información sobre la exclusión del régimen general de los viajes combinados o sobre la garantía de la insolvencia

Se ha previsto de manera paralela en el último inciso de los arts. 19.3 DVC 2015 y 168.2 TrLGDCyU que en cualquiera de estos supuestos de incumplimiento se produzcan los efectos determinados para todos ellos y con carácter general en las referidas normas. Estos efectos consisten en extender *ex lege* a los servicios de viaje vinculados en los que se haya producido el incumplimiento en cuestión la aplicación de algunas de las disposiciones reguladoras de los viajes combinados, en concreto las de los arts. 9, 12, y 13 a 16 DVC 2015 y 157, 160, y 161 a 163 TrLGDCyU. En tales preceptos, se contemplan materias tales como la cesión del contrato de viaje combinado a otro viajero (arts. 9 DVC 2015 y 157 TrLGDCyU), la terminación, resolución, cancelación y derecho de desistimiento del viajero antes del inicio del viaje (arts. 12 DVC 2015 y 160 TrLGDCyU), la responsabilidad por la ejecución del viaje combinado y el derecho de resarcimiento del viajero (arts. 13 DVC 2015 y 161 TrLGDCyU), la reducción del precio del viaje y la indemnización por daños y perjuicios para el viajero (arts. 14 DVC 2015 y 162 TrLGDCyU), y la obligación del organizador y del minorista de viajes combinados de prestar asistencia al viajero cuando éste último se ponga en contacto con el organizador, bien directamente, bien a través del minorista (arts. 15 DVC 2015 y 163 TrLGDCyU). Pues bien, toda esta serie de elementos del régimen de los viajes combinados deberá ser aplicada *mutatis mutandis* al prestador de servicios de viaje vinculados que no haya informado *ex ante* al viajero de los extremos a los que está obligado en virtud de los arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyU, en los términos ya expuestos *supra*. Es este un planteamiento que se revela sumamente coherente con la opción de política legislativa ejercitada en la normativa en comentario, como ya se ha indicado consistente en esencia en establecer un nivel de protección del viajero sensiblemente menor en los servicios de viaje vinculados que en los viajes combinados, justamente por la inexistencia en los primeros del complejo entramado de relaciones contractuales de los segundos, pero siempre que el viajero sea puntualmente informado acerca de las diferencias entre ambas figuras para que sepa en todo momento lo que contrata y en qué condiciones y con qué requisitos en cada caso. En otras palabras, la información precontractual del viajero es, como igualmente se ha venido señalando *supra*, uno de sus principales instrumentos de protección en lo tocante a los servicios de viaje vinculados, y si este instrumento deja de ser operativo por el incumplimiento del prestador de estos servicios, entonces se trasladarán a este ámbito *ope legis* el elenco antes referido de instituciones propias de los viajes combinados, a modo de protección suplementaria y residual del viajero en los servicios de viaje vinculados. Por lo demás, semejante postura reviste a la vez una doble vertiente, ya que, por un lado, presenta el repetido carácter tuitivo en tanto que se muestra sumamente garantista y beneficiosa para el viajero, y por otro, constituye al mismo tiempo una suerte de sanción civil para el prestador de servicios de viaje vinculados por el incumplimiento de su deber de

información precontractual para con el viajero, en tanto que somete a tal prestador a unos mandatos sumamente rigurosos.

Por todo lo expuesto, la valoración que debe merecer esta regulación ha de ser moderadamente favorable, tanto por su coherencia con la *voluntas legislatoris* de proteger al viajero mediante la DVC 2015 y el TrLGDCyU, ambos de carácter marcadamente tuitivo, y asimismo absolutamente coincidentes en esta materia, en una correcta incorporación de la primera a través del segundo en este punto concreto.

c) La responsabilidad por la falta de uso de los formularios normalizados o por la omisión parcial de alguno de los datos exigidos en estos formularios

La valoración positiva que se acaba de realizar en relación con la regulación de la responsabilidad del prestador de servicios de viaje vinculados por el incumplimiento de su obligación de informar al viajero sobre la exclusión del régimen general de los viajes combinados o sobre la garantía de la insolvencia ha de variar radicalmente en lo que respecta al segundo de los supuestos de responsabilidad en que puede incurrir dicho prestador, a saber, la falta de uso de los formularios normalizados a tales efectos o la omisión parcial de alguno de los datos exigidos en estos formularios. En este último punto, la referida regulación adolece de algunas inseguridades, debidas en buena medida al tratamiento conjunto y omnicompreensivo de todos los posibles supuestos de incumplimiento antes enumerados, que puede llevar al intérprete de los arts. 19.3 DVC 2015 y 168.2 TrLGDCyU a preguntarse si será imprescindible para extender a los servicios de viaje combinados los principales elementos de protección del viajero en los viajes combinados que el prestador de tales servicios incumpla todas y cada una de las obligaciones expresamente incluidas en el primer inciso de los referidos preceptos, o bastará para ello con que deje de cumplir alguna de ellas.

Recurriendo de nuevo a la reiterada e intensa impronta tuitiva que impregna toda la normativa en comentario, de una parte, y a la importancia de las obligaciones impuestas al prestador de servicios de viaje vinculados, de otra, parece que habrá que decantarse por la segunda alternativa, ésto es, que se apliquen a los servicios de viaje vinculados las disposiciones de protección del viajero propias de los viajes combinados cuando el prestador de estos servicios incumpla una cualquiera de las obligaciones que se le imponen en los repetidos arts. 19.3 de la Directiva 2302/2015 y 168.2 TrLGDCyU, ya sea por no haber constituido la garantía frente a su insolvencia, por no haber comunicado al viajero los datos de contacto de la entidad garante a la que dirigirse ante tal disfunción, o por no haberle informado de que no podía acogerse a ninguno de los derechos que se le reconocerían en el ámbito de los viajes combinados. Con todo, la difusa y genérica delimitación de esta responsabilidad en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU lleva a preguntarse si tan graves y drásticas consecuencias llegarían a sancionar incluso estos incumplimientos de índole menor que ahora nos ocupan, tales como la omisión del uso de los formularios normalizados de las Partes A), B), C), D) y E) del Anexo II DVC 2015 y en las Partes A), B), C), D) y E), del Anexo III TrLGDCyU, o de alguno de los datos identificativos de la entidad garante de la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados. En el primer caso, tanto el Legislador de la UE como el propio Legislador nacional han aportado la solución en el segundo párrafo de los arts. 19.2 DVC 2015 y 168.1 TrLGDCyU, al haberse previsto que si los servicios de viaje vinculados resultasen tan peculiares que no pudiesen ser incardinados en ninguno de los susodichos formularios, será suficiente con que el

prestador de tales servicios proporcione al viajero toda la información contenida en esos formularios, aunque no sea posible ajustarse enteramente a su formato.

Más complejo se nos ofrece el supuesto de la omisión de algún dato de contacto de la entidad garante de la eventual insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, sobre todo porque se alude textualmente en dichos formularios a estos datos de contacto de manera abierta y meramente ejemplificativa, indicando “...entre otros, ...”, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono de la entidad garante. En esta tesitura de *numerus apertus* que puede ampliarse a muchos más datos, tal vez desmesuradamente (por ejemplo, el número de burofax de la entidad garante, si bien no es un medio frecuente de comunicación en la actualidad, aunque muchas entidades lo mantienen), no parece proporcional ni conforme con los fines de la norma tratar una omisión de tan mínima entidad del mismo modo que los restantes tipos de incumplimiento a este respecto. No obstante, hay que considerar que para enervar la sanción de los arts. 19.3 DVC 2015 y 168.2 TrLGDCyU será preciso que este incumplimiento no incida sensiblemente en la protección del viajero, para lo cual, a su vez, sería igualmente necesario que concurren cumulativamente todos y cada uno de los requisitos siguientes:

- El carácter inocuo: ésto es, que la información omitida no resulte básica y esencial para el ejercicio real y efectivo de los derechos reconocidos al viajero en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU, en lo que se revela un requisito de carácter negativo, pues no debe apreciarse en el supuesto de que se trate para evitar la aplicación extensiva de las normas de protección del viajero en los viajes combinados.

- El carácter puntual y aislado: es decir, que el prestador de servicios de viajes combinados haya cumplido con los demás deberes de información para con el viajero tipificados en la normativa en análisis, en particular la indicación de los restantes datos de contacto de la entidad garante de su posible insolvencia (nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono) que permitan al viajero dirigirse directamente a dicha entidad, si fuese menester. En esta ocasión, se trata de un requisito de carácter positivo, pues debe darse para que este prestador no se vea sometido al régimen tuitivo de los viajes combinados.

Empero, conviene recalcar que la interpretación antes descrita no se ha visto confirmada en el momento presente, y que sólo la ulterior jurisprudencia del TJUE o de las instancias judiciales nacionales sobre este particular podrían hacerlo en un futuro, por lo que persiste una cierta inseguridad jurídica a este respecto, en una materia de reciente implantación, como son los servicios de viaje vinculados en general, y por éso habrá que estar a la posterior evolución de su aplicación en la práctica.

III. LA GARANTÍA FRENTE A LA INSOLVENCIA EN LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS

Este epígrafe versa sobre las garantías previstas en la actual legislación frente a las consecuencias para el viajero de la eventual insolvencia del prestador de los servicios de viaje vinculados. Tales garantías se justifican en el complejo contexto fáctico del incumplimiento contractual en torno a estos servicios y a la gravedad de sus repercusiones para el viajero, y de ahí que haya sido preciso introducir una adecuada regulación a este respecto.

1. Preliminar

Es bien sabido que la magnitud de los daños causados a los viajeros por cualesquiera disfunciones en la organización de los viajes combinados o en la prestación de servicios de viaje combinados puede llegar a resultar muy considerable (y así ha sido puesto de manifiesto en el ámbito de la UE en reiteradas ocasiones³³), sobre todo si se tiene en cuenta el carácter masivo con que pueden llegar a darse en la práctica tales disfunciones, por ejemplo y muy especialmente en casos de insolvencia del prestador de los servicios de viaje vinculados³⁴. En estos supuestos, una amplia pluralidad de viajeros puede verse afectada por problemas tan serios como la posposición de su viaje o su reorganización acelerada y a última hora, si la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados se produce antes de la fecha de salida prevista, o bien la búsqueda de medios alternativos con urgencia si la referida insolvencia tiene lugar una vez ya iniciado el viaje, lo cual se hará desde luego en condiciones muy precarias y con capacidades muy limitadas, probablemente en un lugar muy alejado de su punto de destino final y con las lógicas dificultades derivadas del desconocimiento del idioma y del ordenamiento locales, y por ende una dificultad adicional, como es el hecho de que los perjudicados se vean obligados a competir entre sí para poder reemplazar los servicios no recibidos por otros medios, habitualmente escasos y altamente onerosos.

En otro orden de cosas, la reparación de los daños causados al viajero en este tipo de situaciones a través de los mecanismos jurídicos resarcitorios más clásicos ante los tribunales de justicia se revela especialmente ardua y hasta poco funcional, tanto por el enrevesado y hasta penoso acceso para el viajero a estas instituciones, como por la complejidad que suelen revestir estos supuestos. De hecho, así se ha puesto de manifiesto a raíz de la insolvencia de algunos operadores muy conocidos y de gran entidad y prestigio en este sector, tanto en España como en el resto del mundo³⁵, lo que

³³ Por ejemplo, *vid.* en este sentido los aps. 2 a 4 del Preámbulo de la antigua y derogada DVC 1990.

³⁴ Se destaca la gravedad de los daños causados a los pasajeros en caso de insolvencia de las compañías aéreas en la Resolución del Parlamento Europeo (PE en adelante) P7_TA(2009)0092, de 25 noviembre 2009, sobre la compensación destinada a los pasajeros en caso de quiebra de una compañía aérea (DOUE C 285 E, de 21 octubre 2010), ap. G, y la Comunicación de la Comisión de la UE al Parlamento Europeo y al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo (CESE en adelante) y al Comité de las Regiones, *Protección de los pasajeros en caso de insolvencia de la compañía aérea*, de 18 marzo 2013 (Doc. COM [2013] 129 final; disponible en <http://ec.europa.eu>), especialmente sus ep. 1, *Introducción*, p. 3, y 2, *Situación*, ap. 2.3, *Repercusiones para los pasajeros*, p. 5-6, así como también por parte de M.V. PETIT LAVALL, *La protección de los pasajeros en la Unión Europea*, en M.V. MORILLAS JARILLO, M.V. PETIT LAVALL, M.J. GUERRERO LEBRÓN, *Derecho aéreo y del espacio*, Madrid, 2014, p. 611-664 (661-664), J.M. SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, *La protección al viajero*, *cit.*, p. 91-92, y T. PANTAZI, *op. cit.*, p. 409-413. Para ampliar información sobre el problema de la insolvencia del empresario en el transporte aéreo de pasajeros y en los viajes combinados y servicios de viaje vinculados, *vid.* L.A. MARCO ARCALÁ, *La protección de los pasajeros frente a la insolvencia del organizador o del transportista aéreo en el Derecho de la Unión Europea: especial referencia a la Directiva de Viajes Combinados de 2015*, en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, n. 38, 2017, p. 1-32 (LJ-CCCLXXVIII-273, disponible en <http://www.rlada.com>), también publicado en *La Unión Europea y América Latina*, *cit.*, p. 51-77, y I. GONZÁLEZ CABRERA, *Medidas de protección del consumidor frente a la insolvencia de los operadores turísticos: seguros, fianzas y otras garantías*, en *RDBB*, n. 152, 2018), p. 201-248.

³⁵ Ha sido el caso, por ejemplo, de la reciente liquidación forzosa de la sociedad matriz del grupo Thomas Cook, *Thomas Cook group plc UK*, declarada por Resolución de la *Bankruptcy Court (High Court)* de Londres de 23 septiembre 2019, de amplias repercusiones y consecuencias todavía por determinar; sin ir más lejos, así ha quedado bien patente, en el ordenamiento español, a tenor del Real Decreto-Ley 20/2019, de 11 octubre (BOE 256, de 12 octubre 2019), por el que se adoptan medidas urgentes para paliar los efectos de la apertura de procedimientos de insolvencia del grupo empresarial Thomas Cook, en el cual se han establecido diferentes actuaciones, tales como el apoyo a los trabajadores damnificados en

confirma los numerosos problemas e inconvenientes que inexorablemente le suponen al viajero como parte más débil en estos contratos la eventual insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados. Por lo demás, tampoco puede decirse que las reparaciones fijadas en los pronunciamientos que han puesto fin a estos litigios hayan resultado satisfactorias en la práctica, al menos para los viajeros afectados³⁶, y de ahí que tampoco pueda hablarse de soluciones adecuadas a estos efectos, justamente por semejante cúmulo de dificultades.

Por estos y otros muchos inconvenientes a los que pueden verse avocados los viajeros ha sido necesario tipificar en la normativa de protección de aquéllos distintos instrumentos legales tendentes a su adecuado resarcimiento en caso de insolvencia del prestador de servicios de viaje combinados. A tales efectos, la deseable efectividad en este resarcimiento requiere de instrumentos de carácter preventivo que revisten una relevancia de primer orden por motivos evidentes. Pues bien, estos instrumentos preventivos no son otros sino las garantías previstas en los servicios de viaje vinculados, en concreto las garantías frente a la insolvencia de los prestadores de servicios de viaje combinados. Estas garantías se ven reguladas en el art. 19 DVC 2015, y han sido incorporadas a nuestra legislación interna a través del art. 167 TrLGDCyU (entre otras normas que van a ser sucintamente enumeradas a renglón seguido), si bien en ambos preceptos se han establecido sendas remisiones al régimen de garantías frente a la insolvencia del organizador o del minorista en los viajes combinados, contemplado en los arts. 17 (a cuyos aps. 1 y 2 a 5 se remite directa y expresamente el art. 19.1 *in fine* DVC 2015) y 18 DVC 2015 (al que se remite igualmente el referido art. 19.1 *in fine* DVC 2015), los cuales se han visto transpuestos a nuestro Derecho interno mediante el art. 164 TrLGDCyU (al que también se remite directa y expresamente el art. 167.2 TrLGDCyU). De hecho, la proximidad y el paralelismo entre todas las disposiciones anteriormente enumeradas en punto a las garantías frente a la insolvencia del organizador o del minorista en los viajes combinados³⁷ y del prestador de los servicios

el sector turístico (arts. 2 y 3), las subvenciones gubernamentales para aquellas Comunidades Autónomas en las que más se ha dejado sentir esta quiebra (art. 5), como han sido las Islas Baleares (Comunidad Autónoma en la que ya se ha habido promulgado con anterioridad un Decreto-Ley a este respecto, concretamente el Decreto-Ley 2/2019, de 4 octubre [BOIB 136, de 5 octubre 2018], por el que se establecen ayudas puntuales para paliar los impactos económicos producidos por el concurso de acreedores de la agencia de viajes mayorista Thomas Cook sobre la economía de las Islas Baleares) y las Islas Canarias, la creación de un fondo financiero del Estado para la competitividad turística (FOCIT), del que se pueden beneficiar las agencias de viajes y los “*tour operadores*” (art. 6), pero, sobre todo, la línea de financiación directamente abierta para compensar a los viajeros afectados (art. 4). Otro supuesto similar fue con anterioridad el concurso de acreedores de carácter necesario del operador “Viajes Marsans S.A.” y de otras entidades del sector vinculadas a esta sociedad, muy difundido por su enjundia y entidad, y que ha dado lugar, por sí sólo, a las SS. JM núm. 12 de Madrid 84/2013, de 13 junio (disponible en <https://es.slideshare.net/ComunaJuridica/diaz-ferranmarsans>), 173/2014, de 24 septiembre (JUR 2014, 245633), 174/2014, de 24 septiembre (JUR 2014, 245168), 169/2014, de 6 octubre (JUR 2014, 254413), y 1/2015, de 8 enero (JUR 2016, 106795), entre otras, sobre diferentes aspectos y responsabilidades (frente a los viajeros y frente a otros acreedores) en el ámbito de la culpabilidad de dicho concurso.

³⁶ Vid. una vez más algunos otros de los muchos fallos sobre la insolvencia de “Viajes Marsans S.A.”, por ejemplo las SS. TS (Sala de lo Penal/Secc. 1ª) 576/2016, de 29 junio (RJ 2016, 3521), y 536/2017, de 11 julio (RJ 2017, 3619), entre otras muchas, que ilustran como ha sido necesario llegar en casación hasta la más alta instancia judicial española para obtener la condena por diversos delitos socioeconómicos y la consiguiente responsabilidad civil a título lucrativo de los diversos implicados de cara a resarcir a los viajeros afectados, entre otros acreedores de la entidad.

³⁷ Sobre las garantías frente a la insolvencia de tales sujetos en el ámbito de los viajes combinados, *vid.* una vez más la doctrina *cit. supra* en las n. 1, 3, 10 y 34, en particular L.A. MARCO ARCALÁ, *La*

de viaje vinculados resulta tan marcado que los principales elementos de estas garantías se revela coincidente para unos y otros sujetos. Pues bien, el análisis en detalle de tales garantías va a ser el objeto sobre el que ha de versar el presente epígrafe de este trabajo.

2. Los diferentes niveles normativos en la regulación de las garantías frente a la insolvencia en los servicios de viaje vinculados

Los instrumentos legales de protección del viajero se hallan establecidos en diversos mandatos pertenecientes a niveles normativos distintos en función de su alcance geográfico, a modo de círculos concéntricos. Así, en el marco más amplio del Derecho de la UE, estos mandatos se contienen en la DVC 2015, en tanto que Directiva de mercado interior o de "máximos"³⁸, mientras que en el ámbito nacional, aparecen en los vigentes arts. 150 a 170, y en los actuales Anexos II y III TrLGDCyU. Por ende, hay una tercera extensión, la autonómica, puesto que, conforme al art. 148.1.18 CE, corresponde a las Comunidades Autónomas la competencia para legislar sobre promoción y ordenación del turismo en sus respectivos territorios³⁹, y en todos los

protección de los pasajeros, cit., p. 2-4, y p. 53-59, I. GONZÁLEZ CABRERA, *Medidas de protección, cit.*, p. 17 y 18, y de la misma autora y M.M. GÓMEZ LOZANO, *La garantía de la responsabilidad precontractual de las agencias de viajes en concurso*, en *RCP*, n. 13, 2010, p. 341-348.

³⁸ Así se infiere del tenor literal del art. 1 DVC 2015, y, sobre todo, de su art. 4, así como de los aps. 2 a 6 y 51 de su Preámbulo. Ello implica que esta es una Directiva de las que requieren de una incorporación plena y completa, *telle quelle*, sin dar margen de discrecionalidad a los Estados Miembros de la UE para establecer un nivel de armonización y protección distinto del fijado en la propia Directiva, aun cuando fuese un nivel superior. En cambio, la anterior DVC 1990, *cit.*, sí que resultaba ser una de las llamadas Directivas "de mínimos", es decir, en las que se permitía a los Estados Miembros disponer en sus respectivos ordenamientos nacionales diferentes niveles de armonización y protección, con tal que se respetase siempre el nivel básico determinado en la reiterada Directiva 90/314/CEE, de acuerdo con lo dispuesto en su art. 8. Sin embargo, los insuficientes resultados de esta primera tentativa de armonización en este campo fueron uno de los principales motivos del Legislador de la UE para la tramitación y posterior adopción de la presente DVC 2015, tal y como se deja entrever en los aps. 1, 2 y 4, entre otros, de su Preámbulo. Sobre las Directivas "de mercado interior" y el art. 114 TFUE en general, *vid.* J. SNELL, *The internal market and the philosophies of market integration*, en C. BARNARD, S. PEERS (Eds.), *European Union Law*, Gospert, 2014, p. 299-324 (321-323), A. MATTERA, *L'harmonisation des législations nationales: un instrument d'intégration et de reconnaissance mutuelle*, en *RDUE*, n. 3, 2004, p. 385-418, y P. VAN CLEYNENBREUGEL, *Meroni circumvented?: Article 114 TFEU and EU Regulatory Agencies*, en *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, n. 21 (1), 2014, p. 64-88, así como las SS. TJUE C-376/98, *RFA v. PE y Consejo*, de 5 octubre 2010 (caso "Publicidad del tabaco"; Rec. I-8419; ECLI:C:2000:544), C-301/06, *Irlanda v. PE y Consejo*, de 10 febrero 2009 (caso "Datos de comunicaciones electrónicas"; Rec. I-593; ECLI:C:2009:68), C-518/07, *Comisión de la UE v. RFA*, de 9 marzo 2010 (caso "Protección de datos personales"; Rec. I-1885; ECLI:C:2010:125), C-58/08, *The Queen & Vodafone & others v. Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform*, de 8 junio 2010 (caso "Vodafone"; Rec. I-4999; ECLI:C:2010:321), y C-270/12, *UK v. PE y Consejo*, de 22 enero 2014 (caso "Ventas en corto"; ECLI:C:2014:18), entre otras muchas, todas ellas disponibles en "<http://curia.europa.eu>", y en relación con la DVC y el TrLGDCyU, *vid.* S. FELIÚ ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *op. cit.*, p. 28-32, C. CAMACHO PEREIRA, *La protección del viajero, cit.*, p. 54-55, y M.B. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Redefiniciones, cit.*, p. 175-176 y 190-191) entre otros autores.

³⁹ Esta competencia se reitera a lo largo del texto articulado del TrLGDCyU, por ejemplo en sus arts. 40 a 45, sobre la cooperación institucional entre las administraciones públicas nacional y autonómicas, en sus arts 46 a 48, sobre la potestad sancionadora en general en materia de protección de los consumidores y usuarios, y ya específicamente en lo tocante a los servicios de viaje vinculados, en sus arts. 166, sobre cooperación administrativa, y 170, sobre potestad sancionadora. Para ampliar información sobre las competencias autonómicas en esta materia, *vid.* M.M. GÓMEZ LOZANO, I. GONZÁLEZ CABRERA, *ibidem*, y de esta última autora, *Medidas de protección, cit.*, p. 219-221.

Estatutos de Autonomía se asume la competencia exclusiva en esta materia, lo que incluye la regulación de las empresas y establecimientos turísticos. De este modo, en todos los Estatutos de Autonomía se asume la competencia exclusiva en esta materia, lo que incluye la regulación de las empresas y establecimientos turísticos; un buen ejemplo es el art. 71.51 del Estatuto de Autonomía de Aragón (EAA)⁴⁰, conforme al cual la ordenación de las agencias de viajes (es decir, los principales operadores que actúan como organizadores en el sentido de los arts. 3.8 DVC 2015) se determina en las disposiciones promulgadas por esta Comunidad Autónoma, en concreto en el art. 48 del Texto Refundido de la Ley del Turismo de Aragón (TrLTA)⁴¹, y en su desarrollo en el Reglamento de Agencias de Viaje de Aragón (RAVA)⁴², en cuyo art. 13⁴³ se contempla la garantía que deben suscribir estos operadores para proteger a los viajeros de sus posibles incumplimientos contractuales, especialmente en caso de insolvencia, que podrá ser estipulada mediante aval, seguro o cualesquiera otros tipos de garantías financieras, bien de forma colectiva, con una cuantía nunca inferior a 2.500.000€, o de manera individual, con una cuantía mínima de 100.000€, o incluso a través de una garantía personalizada para cada viajero, en forma de seguro de viaje. A mayor abundamiento, la principal normativa de las restantes Comunidades Autónomas sobre estas cuestiones viene a ser la siguiente:

- **ANDALUCÍA:** Ley 13/2011, de 23 diciembre (BOJA 255, de 31 diciembre 2011), del Turismo en Andalucía, en cuyo art. 39 ya se establece la obligación general para todo tipo de operadores turísticos (incluidos por supuesto los intermediarios) de suscribir un seguro de responsabilidad civil u otra garantía equivalente para cubrir los daños que pudieran derivarse de sus actividades, y D. 301/2002, de 17 diciembre (BOJA 150, de 21 diciembre 2002), modificado por el RD 60/2018, de 27 febrero (BOJA 46, de 7 marzo 2018), justamente para su adaptación a la Directiva 2015/2302, y en cuyo actual art. 11 se regulan las garantías de las agencias de viajes con parámetros similares a los de la normativa autonómica aragonesa, en particular con una garantía individual mínima de 100.000€ y colectiva de un importe nunca inferior a 2.500.000€.

- **ASTURIAS:** Ley 7/2001, de 22 junio (BOPA 156, de 6 julio 2001), por la que se regula el Turismo del Principado de Asturias, en cuyo art. 51.3 ya se impone a las agencias de viaje la obligación de mantener vigentes los instrumentos de garantía que se hayan fijado reglamentariamente en la normativa de desarrollo de esta Ley, en concreto en el D. 60/2007, de 24 mayo (BOPA 144, de 21 junio 2007), por el que se aprueba el

⁴⁰ Estatuto aprobado mediante la Ley Orgánica 8/1982, de 10 agosto (BOE 195, de 16 agosto 1982), reformado en sucesivas ocasiones, la más reciente mediante la Ley Orgánica 5/2007, de 20 abril (BOE 97, de 23 abril 2007).

⁴¹ Texto Refundido aprobado mediante el Decreto Legislativo autonómico de la Diputación General de Aragón (DGA) 1/2016, de 26 julio (BOA 149, de 3 agosto 2016).

⁴² Reglamento aprobado por el Decreto autonómico 51/1998, de 24 febrero (BOA 28, de 6 marzo 1998), y que ha sido objeto en sucesivas ocasiones de diferentes modificaciones, la más reciente de las cuales fue llevada a cabo a través del Decreto autonómico 111/2018, de 19 junio (BOA 125, de 29 junio 2018); al respecto, *vid.* I. GONZÁLEZ CABRERA, *Medidas de protección*, *cit.*, p. 220.

⁴³ El art. 13 RAVA fue el único precepto modificado mediante el reiterado Decreto autonómico 111/2018, de 19 junio, *cit. supra* en la n. anterior, justamente para hacer compatible con la DVC 2015 el régimen de garantías establecido en esta norma, ante el retraso del Legislador nacional en la incorporación de dicha Directiva, que entró en vigor el 31 diciembre 2015 (art. 30 DVC 2015), y que debía de haber sido incorporada antes del 1 enero 2018 y ser aplicable en todos los Estados miembros de la UE (incluido por supuesto España) desde el 1 julio 2018 (arts. 28.1 y 28.2 DVC 2015). Sobre el particular, *vid.* S. FELIÚ ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *op. cit.*, p. 32-38, P. MARTÍNEZ ESPÍN, *La reforma*, *cit.*, p. 2, y I. GONZÁLEZ CABRERA, *ibidem*, entre otros autores.

Reglamento de las Empresas de Intermediación Turística, en cuyo art. 7 se determinan, entre otros extremos, el deber de las agencias de viaje de constituir una fianza individual o colectiva para responder de sus obligaciones contractuales con los viajeros en caso de insolvencia mediante ingreso en metálico en la Tesorería General del Principado de Asturias, aval bancario, póliza de caución o título de emisión pública, y las cuantías tales fianzas, en principio de 120.202,42€ para los mayoristas, 60.101,21€ para los minoristas, y 180.303,63€ para los mayoristas-minoristas.

- BALEARES: Ley 8/2012, de 19 julio (BOIB 106, de 21 julio 2012), sobre las normas reguladoras del Turismo en las Islas Baleares, en cuyo art. 58.4 se establece la obligación para los organizadores y los minoristas de viajes combinados de constituir una garantía frente a la insolvencia, que podrá ser individual (con una cuantía mínima que no podrá ser inferior a 100.000€), colectiva o en forma de seguro para cada viaje combinado, que deberá incluir la repatriación de los viajeros, en su caso, y que deberá estar disponible y fácilmente accesible para tales viajeros, en términos muy similares a los de los arts. 17 de la Directiva 2015/2302 y 164 del TRLGDCU, puesto que fue modificado para su adaptación a las mismas mediante la Disp. Final III de la Ley 6/2009, de 8 febrero (BOIB 21, de 16 febrero 2019). Además, se determina en el art. 58.5 de esta Ley 8/2012 la obligación adicional para las agencias de viaje de afianzar su posible responsabilidad civil en sus actividades a través del correspondiente seguro, lo cual se aproxima al régimen del art. 165 TRLGDCU, pero podría no coincidir del todo con el mismo por ir referida esta obligación única y exclusivamente a las agencias de viajes como sujetos de la misma y no a los organizadores y minoristas de viajes combinados, aunque este último precepto también fue modificado, pero no con posterioridad al RDLey 23/2018, *cit.*, sino por medio del art. 1.5 de la Ley 6/2018, de 22 junio (BOIB 78, de 26 junio 2018), por la que se modifican diversas normas del ordenamiento jurídico de las Islas Baleares en diversas materias (entre ellas el turismo). Sin embargo, hay que tener en cuenta el art. 20 del D. 60/2009, de 25 septiembre (BOIB 143, de 1 octubre 2009), de unificación de procedimientos, simplificación de los trámites y la declaración responsable de inicio de las actividades turísticas, en el que se configura el deber adicional de las agencias de viajes de constituir una fianza para cubrir el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la prestación de los servicios relativos a los viajes combinados ante los consumidores o usuarios finales (de nuevo en lo que parece tratarse de una garantía de la responsabilidad contractual) mediante el ingreso en efectivo ante el órgano administrativo correspondiente, aval bancario, póliza de caución, o títulos de emisión pública, con unas cuantías de 180.303€ para los mayoristas, 90.151€ para los detallistas, y 240.404€ para mayoristas-detallistas. A mayor abundamiento, mediante el art. 1.6 de la Ley 6/2018, *cit.*, se añadió a la también citada Ley 8/2012 su actual art. 59 *bis*, en el que se extiende a los prestadores de servicios de viaje vinculados el referido deber de constituir una garantía frente a la insolvencia, de acuerdo con lo previsto al respecto en la Directiva 2015/2302 y en la transposición de la misma en la legislación estatal. Es, pues, uno de los marcos legales más complicados de los que se observan entre las diferentes CC.AA, pero, al mismo tiempo, la normativa de esta CC.AA puede considerarse adaptada a dicha Directiva y a la versión actual del TRLGDCU, aunque con algunas mínimas divergencias como la expuesta anteriormente en relación con la garantía de la responsabilidad contractual.

- CANARIAS: Ley 7/1995, de 6 abril (BO Canarias 48, de 19 abril 1995), de Ordenación del Turismo de Canarias, modificada, entre otras, por la Ley 14/2009, de 30 diciembre (BO Canarias 2, de 5 enero 2010), en cuyo art. 47.2 se somete a las agencias

de viajes como únicos sujetos legalmente habilitados para llevar a cabo la actividad de los viajes combinados a los requisitos que reglamentariamente se establezcan, en concreto en el D. 89/2010, de 22 julio (BO Canarias 149, de 30 julio 2010), modificado por el D. 124/2018, de 6 agosto (BO Canarias 158, de 16 agosto 2018), por el que se regula la actividad de intermediación turística, y en cuyo art. 5 se determina la obligación para las agencias de viajes de constituir una garantía con planteamientos paralelos a los de la normativa autonómica andaluza y aragonesa, por ejemplo con una garantía individual mínima de 100.000€ y colectiva de un importe nunca inferior a 2.500.000€.

- CANTABRIA: Ley 5/1999, de 24 marzo (BO Cantabria 3 [extraordinario], de 26 marzo 1999), de Ordenación del Turismo, desarrollada en materia de mediación turística por el D. 49/2011, de 19 mayo (BO Cantabria 105, de 2 junio 2011), por el que se regula dicha actividad llevada a cabo por las agencias de viajes, las centrales de reservas y los organizadores profesionales de congresos en esta CC.AA, y en cuyo art. 10 se determinan, entre otras cuestiones, el deber de las agencias de viaje de constituir una fianza individual o colectiva para responder de sus obligaciones contractuales con los viajeros en caso de insolvencia mediante ingreso en metálico en la Caja General de Depósitos del Gobierno de Cantabria, aval bancario, póliza de caución o título de emisión pública, y las cuantías tales fianzas, en principio de 120.202,42€ para los mayoristas, 60.101,21€ para los minoristas, y 180.303,63€ para los mayoristas-minoristas, como puede verse en términos similares a los de la normativa autonómica asturiana.

- CASTILLA LA MANCHA: Ley 6/1999, de 26 mayo (DOCM 40, de 12 junio 1999), de Ordenación del Turismo, en cuyo art. 17.3 se somete a las agencias de viaje a la obligación de constituir una garantía del cumplimiento de sus obligaciones con los viajeros en caso de insolvencia en los términos que se establezcan reglamentariamente, en concreto en el D. 56/2007, de 8 mayo (DOCM 98, de 11 mayo 2007), de ordenación de las agencias de viajes y centrales de reserva de Castilla-La Mancha, en cuyos arts. 10 a 13 se regula, entre otros extremos, el deber de ambos tipos de empresas de mediación turística de constituir y mantener vigente una garantía para responder de sus obligaciones contractuales con los viajeros en caso de insolvencia, garantía que podrá ser una fianza, bien colectiva, bien individual por medio de ingreso en metálico o título de emisión pública en la Caja General de Depósitos de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, aval bancario o póliza de caución, en cuantía de 120.000€ para los mayoristas, 60.000€ para los minoristas y para las centrales de reservas, y 180.000€ para mayoristas-minoristas.

- CASTILLA Y LEÓN: Ley 14/2010, de 9 diciembre (BOCL 243, de 20 diciembre 2010), sobre las normas reguladoras del Turismo de Castilla y León, en cuyo art. 16.1 c) se establece la obligación general para las empresas turísticas de constituir los seguros de responsabilidad civil, fianzas y garantías previstos en la normativa aplicable, que en el caso de las agencias de viajes es el D. 25/2001, de 25 enero (BOCL 22, de 31 enero 2001), por el que se aprueba el Reglamento de dichas Agencias en esta CC.AA, y en cuyos arts. 15 a 17 se regula, entre otras materias, el deber para estas Agencias de suscribir y mantener vigente una fianza para responder de las obligaciones derivadas de la prestación de sus servicios al usuario o consumidor final en caso de insolvencia, y podrá tratarse de una fianza colectiva o individual, ésta última en cuantía de 20.000.000 de las antiguas ptas. (120.202,42€) para los mayoristas, 10.000.000 de las antiguas ptas. (60.101,21€) para los minoristas, y 30.000.000 de las antiguas ptas.

(180.303,63€), para los mayoristas-minoristas, como puede verse en un régimen que precisa de una notable actualización, incluso en cuestiones meramente terminológicas.

- CATALUÑA: Ley 13/2002, de 21 junio (DOGC 3669, de 3 julio 2002), de Turismo de Cataluña, en cuyo art. 53.2 se establece que las agencias de viajes deben de cumplir con su legislación sectorial específica, de la que forma parte el D. 168/1994, de 30 mayo (DOGC 1924, de 22 julio 1994), por el que se aprueba el Reglamento de las agencias de viajes en Cataluña, modificado por RD 158/2012, de 20 noviembre (DOGC 6268, de 5 diciembre 2012), y en cuyo art. 12 se determina la obligación de estas agencias de constituir una garantía para cubrir su posible insolvencia frente a los consumidores, así como su repatriación y el reembolso de los fondos depositados, en su caso, y dicha garantía podrá ser colectiva, con una cuantía nunca inferior a 2.500.000€, o individual por medio de aval bancario o póliza de caución, con un importe mínimo de 100.000€ y máximo de 300.000€ el primer año de actividad, o también mediante un seguro para cada viaje combinado. Sin embargo, se añade a la vigencia de estas normas los nuevos arts. 252-10, 255-11 y 255-12 de la Ley 22/2010, de 20 julio (DOGC 5677, de 23 julio 2010), del Código de Consumo de Cataluña, introducidos en dicho Código mediante el art 220 de la Ley 5/2017, de 28 marzo (DOGC 7340, de 30 marzo 2017), de medidas fiscales, administrativas, financieras y del sector público de creación y regulación de los impuestos sobre grandes establecimientos comerciales, sobre estancias en establecimientos turísticos y otros extremos; pues bien, en tales preceptos de este código se regula la garantía de los viajes combinados con los criterios propios de la Directiva 2015/2302, a cuya adaptación responden, coincidiendo con el Reglamento de agencias de viaje en Cataluña en admitir como formas de esta garantía el aval bancario y la póliza de caución y fijando una cuantía mínima de 100.000€ (art. 252-10.5); se contempla también la garantía de los servicios vinculados por remisión al referido art. 252-10 en el art. 252-11.2 y 252-11.3. En suma, esta progresiva acumulación legal que se ha ido produciendo a modo de “aluvión” ha dado lugar a todo un mosaico de disposiciones, que obligan al intérprete a toda una labor de “marquetería jurídica”.

- CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA: Reglamento de Turismo de la Ciudad Autónoma de Ceuta, aprobado por Acuerdo del Pleno de esta ciudad, de 30 noviembre 2010 (BOCCE 5012, de 28 diciembre 2010), en cuyo art. 147 se regula la garantía que deben prestar y mantener vigentes las agencias de viajes al comenzar su actividad y durante todo su desarrollo, garantía que cubrirá la responsabilidad contractual de dichas agencias, así como el cumplimiento de los servicios turísticos frente a los consumidores y usuarios en el supuesto de insolvencia de la agencia, y muy especialmente el reembolso de los fondos depositados y de los gastos de repatriación, en su caso. Esta garantía podrá constituirse de manera colectiva o de manera individual con unas cuantías mínimas de 120.000€ para los mayoristas, 60.000€ para los minoristas, y 180.000€ para mayoristas-minoristas, en unos planteamientos muy similares a los del antiguo y derogado art. 163 TRLGDCU en su versión anterior a la reforma realizada mediante el RD Ley 23/2018, *cit.*

- CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA: Reglamento de Turismo de la Ciudad Autónoma de Melilla, aprobado por D. 351/2010, de 19 julio (BOCME 12 [Extraordinario], de 29 julio 2010), en cuyo art. 30.5 se regula la garantía que deben prestar y mantener vigentes las agencias de viajes a lo largo de toda su actividad profesional, garantía que cubrirá la responsabilidad contractual de dichas agencias, así como el cumplimiento de los servicios turísticos frente a los contratantes de tales servicios frente a la insolvencia de la agencia, y muy especialmente el reembolso de los

fondos depositados y de los gastos de repatriación, en su caso. Esta garantía podrá constituirse colectiva o individualmente con unas cuantías mínimas de 120.202,42€ para los mayoristas, 60.101,21€ para los minoristas, y 180.303,63€ para los mayoristas-minoristas, una vez más siguiendo los postulados que se fijaron en el antiguo y derogado art. 163 TRLGDCU en su versión previa a la reforma llevada a cabo mediante el RD Ley 23/2018, *cit.*

- **COMUNIDAD VALENCIANA:** Ley 15/2018, de 7 junio (DOGV 8313, de 8 junio 2018), de Turismo, Ocio y Hospitalidad de la Comunidad Valenciana, en cuyo art. 70.2 se establece con carácter general la obligación de las agencias de viajes de constituir una garantía frente a su eventual insolvencia para responder de sus obligaciones con los contratantes de viajes combinados, y sobre todo de su repatriación, en su caso, siempre en los términos que se determinen en el desarrollo de dicha Ley, en concreto en el D. 101/2018, de 27 julio (DOCV 8353, de 2 agosto 2018), por el que se aprueba el Reglamento de Agencias de Viajes de la Comunidad Valenciana. Y es en el art. 10 de dicho Reglamento en el que se contempla más en detalle esta garantía, la cual podrá estipularse colectivamente, con una cuantía nunca inferior a 2.500.000€, o de manera individual, y revestir en este último supuesto las formas de seguro, aval u otras figuras financieras, y con una garantía individual mínima de 100.000€, como puede observarse con criterios muy similares a los de la normativa autonómica andaluza, aragonesa y canaria.

- **EXTREMADURA:** Ley 2/2011, de 31 enero (DOE 22, de 2 febrero 2011), de Desarrollo y Modernización del Turismo en Extremadura, en cuyo art. 79.6 se determina con carácter general la obligación de las agencias de viajes de constituir y mantener permanentemente una garantía frente a su eventual incumplimiento contractual, especialmente en caso de insolvencia, que cubra el reembolso de los pagos realizados y la repatriación efectiva de los contratantes de un viaje combinado. Esta garantía habrá de formalizarse en los términos que se establezcan reglamentariamente, en concreto en el art. 14 del D. 119/1998, de 6 octubre (DOE 119, de 17 octubre 1998), en el que se regula con mayor detalle la fianza que deben prestar las agencias de viajes, bien de forma colectiva, con un importe global no inferior a 400.000.000 millones de ptas., o bien de forma individual, mediante ingreso en metálico, aval bancario, póliza de caución, o títulos de emisión de Deuda Pública depositados en la Caja de Depósitos de la Comunidad Autónoma, con unas cuantías mínimas de 20.000.000 de las antiguas ptas. (120.202,42€) para los mayoristas, 10.000.000 de las antiguas ptas. (60.101,21€) para los minoristas, y 30.000.000 de las antiguas ptas. (180.303,63€), para los mayoristas-minoristas, una vez más con una terminología y unas previsiones que requieren de una adaptación a la normativa actual contenida en la Directiva 2015/2302 y en el TRLGDCU.

- **GALICIA:** Ley 7/2011, de 27 octubre (DOG 216, de 11 noviembre 2011), del Turismo de Galicia, en cuyo art. 86 se ha previsto con carácter general la obligación de las empresas de intermediación (agencias de viajes y centrales de reservas) de constituir y mantener vigente una garantía frente al incumplimiento de la prestación de sus servicios frente a sus contratantes, en los términos y cuantías que reglamentariamente se establezcan, en concreto en el art. 16 del D. 42/2001, de 1 febrero (DOG 36, de 20 febrero 2001), de refundición en materia de agencias de viajes, guías de turismo y turismo activo, modificado mediante el D. 25/2018, de 22 febrero (DOG 46, de 6 marzo 2018). Conforme a dicho precepto, esta garantía deberá ser suscrita por las empresas organizadoras y las empresas detallistas de viajes combinados, y quedará vinculada al

cumplimiento contractual de los servicios estipulados en dichas actividades, especialmente en caso de insolvencia de tales empresas. Esta garantía podrá formalizarse de manera colectiva, con un importe nunca inferior a 2.500.000€, de manera individual, con un importe mínimo de 100.000€, o bien mediante un seguro para cada persona usuaria del viaje combinado. Se trata, pues, una vez más, de un régimen en la línea de las legislaciones autonómicas aragonesa, andaluza, canaria y valenciana.

- LA RIOJA: Ley 2/2001, de 31 mayo (BOLR 66, de 2 junio 2001), de Turismo de La Rioja, en cuyo art. 17 se incluye a las agencias de viajes mayoristas, minoristas y mayoristas-minoristas y a las centrales de reservas entre las empresas de intermediación turística, aunque sin aludir expresamente a las garantías que deben prestar, puesto que las mismas se regulan en el art. 135 del D. 10/2017, de 17 marzo (BOLR 34, de 22 marzo 2017), por el que se aprueba el Reglamento General de Turismo de La Rioja, modificado parcialmente mediante el ap. 31 del art. único del D. 40/2018, de 23 noviembre (BOLR 141, de 30 noviembre 2018). En dicho precepto, se delimita la garantía obligatoria que deben constituir los organizadores y minoristas de viajes combinados frente a su eventual insolvencia, con una terminología y en unos términos paralelos a los del art. 17.1 de la Directiva 2015/2302 (art. 135.1), y se especifica que esta garantía podrá suscribirse de manera colectiva, con un importe nunca inferior a 2.500.000€, de manera individual, con un importe mínimo de 100.000€, o bien mediante un seguro para cada persona usuaria del viaje combinado (art. 135.2), y que estas cuantías deberán ajustarse a las establecidas en la legislación nacional sobre viajes combinados, en el caso de que fuesen superiores (art. 135.3, en su vigente versión introducida mediante el referido D. 40/2018). Con algún matiz adicional, esta regulación también se incardina en la orientación seguida por la normativa autonómica en este punto en Aragón, Andalucía, Canarias, Extremadura y Valencia.

- MADRID: Ley 1/1999, de 12 marzo (BOCM 69, de 23 marzo 1999), de Turismo de Madrid, en cuyo art. 32 (modificado mediante el art. 3.19 de la Ley 8/2009, de 21 diciembre [BOCM 308, de 29 diciembre 2009], de Medidas Liberalizadoras y de Apoyo a la Empresa de Madrid) se establece una reserva de actividad sobre la intermediación turística en favor de las agencias de viajes mayoristas, minoristas y mayoristas-minoristas, pero sin hacer mención expresa alguna a las garantías que deben prestar, las cuales aparecen reguladas en el art. 14 del D. 99/1996, de 27 junio, por el que se regula el ejercicio de las actividades de las agencias de viajes de la Comunidad de Madrid (BOCM 165, de 12 julio 1996), modificado por D. 151/2018, de 16 octubre (BOCM 253, de 23 octubre 2018). En este precepto, se obliga a las agencias de viajes organizadoras, ya sean mayoristas, minoristas o ambas dos, a suscribir y mantener permanentemente una garantía del cumplimiento de los servicios de viajes combinados frente a sus respectivos contratantes, en especial en los casos de insolvencia y repatriación, garantía que podrá estipularse de forma colectiva, con un importe nunca inferior a 2.500.000€, de forma individual, con un importe mínimo de 100.000€, o bien a través de un seguro para cada usuario de un determinado viaje combinado. Son, pues, una vez más, términos más o menos similares a los de las demás legislaciones autonómicas que fueron modificadas en este punto con posterioridad a la adopción de la Directiva 2015/2302, pero con anterioridad a la promulgación del RD Ley 23/2018, *cit.*

- MURCIA: Ley 12/2013, de 20 diciembre (BORM 296, de 24 diciembre 2013), de Turismo en la Región de Murcia, en la que tan sólo aparece una escueta definición de agencias de viajes como empresas dedicadas a la intermediación turística y a la organización de viajes y otros servicios turísticos en su art. 36.1. Sin embargo, el deber

de estas agencias de constituir una garantía frente a la insolvencia aparece tipificada en el art. 19 del D. 100/2007, de 25 mayo (BORM 129, de 6 junio 2007), en su versión modificada mediante el art. primero, ap. 18, del D. 37/2011, de 8 abril (BORM 84, de 12 abril 2011), por el que se modifican diversos Decretos de esta CC.AA para adaptarlos a las modificaciones de otras Leyes de dicha Comunidad con el fin de hacerlas compatibles con la Directiva 2006/123, *cit.*, relativa a los servicios en el mercado interior de la UE. En este precepto, se impone a las agencias de viaje la obligación de constituir una garantía afecta al posible incumplimiento de la prestación de sus servicios frente a los contratantes de los mismos en los supuestos de insolvencia, especialmente de cara al reembolso de los fondos depositados y al resarcimiento de los gastos de repatriación, en su caso. Esta garantía podrá suscribirse como fianza colectiva, en cuantía nunca inferior a 2.404.050€, o como fianza individual, mediante ingreso en la Caja General de Depósitos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, con unos importes mínimos de 120.000€ para los mayoristas, 60.000€ para los minoristas, y 180.000€ para mayoristas-minoristas. El elenco de opciones disponibles para formalizar esta garantía es, pues, algo más reducido y limitado que en otras legislaciones autonómicas.

- NAVARRA: Ley Foral 7/2003, de 14 febrero (BON 23, de 21 febrero 2003), de Turismo de Navarra, en cuyo art. 26.4 se somete a las agencias de viajes a los requisitos que se determinen reglamentariamente, en concreto en el art. 15 del D. Foral 141/1988, de 4 mayo (BON 60, de 16 mayo 1988), por el que se aprueba el Reglamento de las Agencias de Viajes de Navarra, modificado mediante el art. 7.7 del D. Foral 10/2011, de 14 febrero (BON 49, de 11 marzo 2011), de modificación de diversos Reglamentos en materia de turismo. En dicho precepto, se obliga a las agencias de viajes a constituir y mantener vigente una fianza afecta a las responsabilidades económicas de dichas agencias declaradas en Resolución firme en vía judicial a instancia única y exclusivamente del usuario o consumidor final o en un laudo dictado en un procedimiento arbitral de consumo, fianza que podrá suscribirse en metálico, mediante aval a primer requerimiento o seguro de caución, con unas cuantías de 120.000€ para los mayoristas, 60.000€ para los minoristas, y 180.000€ para mayoristas-minoristas. Se trata, en suma, de un régimen que precisa de la oportuna actualización para su adaptación a la Directiva 2015/2302 y a la vigente versión del TRLGDCU.

- PAÍS VASCO: Ley 13/2016, de 18 julio (BOPV 152, de 11 agosto 2016), de Turismo del País Vasco, en cuyo art. 61.1 se establece con carácter general la obligación de las empresas turísticas de mediación (agencias de viajes, agrupaciones de empresas turísticas para la comercialización común de ofertas turísticas de las empresas agrupadas, centrales de reservas, mediadoras turísticas y operadores turísticos, en los términos del art 55 de esta Ley) de constituir y mantener permanentemente una garantía vinculada al cumplimiento de la prestación de sus servicios frente a sus contratantes en el supuesto de insolvencia de dichas empresas, y muy especialmente al reembolso de los fondos depositados y a la repatriación efectiva de tales contratantes, en su caso, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente a este respecto. Este desarrollo normativo se ha llevado a cabo mediante el D. 81/2012, de 22 mayo (BOPV 110, de 6 junio 2012), sobre las agencias de viajes, en cuyo art. 6 se obliga a tales agencias (sin entrar en los casos de las restantes empresas de mediación antes enumeradas) a formalizar la referida garantía en forma de fianza colectiva, con una cuantía nunca inferior a 2.405.000€, o en forma de fianza individual a través de un ingreso en efectivo, aval bancario, seguro de caución o títulos de emisión pública, con unas cuantías de

120.000€ para los mayoristas, 60.000€ para los minoristas, y 180.000€ para mayoristas-minoristas.158 158 158 158

Se trata, pues, de un sistema sumamente complejo de previsiones y mandatos muy variados todos ellos, pero estrechamente entrelazadas entre sí, pese a sus diferentes rango y naturaleza, por lo que sería muy de desear que se redujese su actual fragmentación, en especial en el caso de la legislación autonómica, extremadamente dispersa y con planteamientos nada coincidentes, la cual requiere, no sólo de la lógica adaptación a la DVC 2015 y a la actual versión del TrLGDCyU en muchos casos (con algunas excepciones puntuales, como la legislación de Aragón y de las Islas Baleares), sino también de una suerte de armonización interna que prevenga una eventual compartimentación del mercado interior en la UE desde las propias Comunidades Autónomas, y que, por cierto, ya se había venido proponiendo con anterioridad al RD Ley 23/2018⁴⁴. Sin embargo, y en cuanto a la cuestión que ahora nos ocupa, una de las principales carencias de las que adolecen los diversos regímenes autonómicos sucintamente examinados con anterioridad es la ausencia casi total y completa de referencias directas y expresas a las garantías frente a la insolvencia de los prestadores de servicios de viaje vinculados, justamente por la referida falta de adaptación a la DVC 2015 y a la vigente versión del TrLGDCyU (una vez más con las excepciones de la regulación vigente al respecto en las Islas Baleares y en Aragón). Sin duda, será este último uno de los muchos motivos que justificará la necesaria modificación de la inmensa mayoría de estas disposiciones, para paliar su obsolescencia sobrevenida y llevar a cabo su imprescindible puesta al día en esta materia, dando cabida y carta de naturaleza en este nivel normativo a la nueva figura de los servicios de viaje vinculados.

⁴⁴ En su momento, estas tentativas se vieron plasmadas en el Borrador de Texto Armonizado para todas las Comunidades Autónomas de la Subdirección General de Cooperación y Competitividad Turística de la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio español de Industria, Energía y Turismo, junto con la Mesa de Directores Generales de Turismo de tales Comunidades Autónomas, con miras a adecuar la normativa autonómica sobre viajes combinados a la redacción del art. 163 TrLGDCyU tras su modificación mediante la Disp. Final XVII de la Ley 15/2015, de 2 julio (BOE 158, de 3 julio 2015), de la Jurisdicción Voluntaria (LJV), entre otros motivos para adaptar este precepto a la S. TJUE C-140/97, *Walter Rechberger und andere v. Republik Österreich*, de 15 junio 1999 (caso “Rechberger”; Rec. I-3499, ECLI:EU:C:1999:306; sobre esta modificación, vid. N. MORALEJO IMBERNÓN, *Comentario al artículo 163*, en R. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO (Coord.), *Comentario del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes complementarias [Real Decreto Legislativo 1/2007]*, Cizur Menor, 2015, p. 2297-2302, P. MARTÍNEZ ESPÍN (Coord.), *La reforma del artículo 163 TRLGDCU por la Ley de Jurisdicción Voluntaria*, en *Centro de Estudios de Consumo*, 2015, p. 1-7 [disponible en <http://www.uclm.es/centro/cesco>], y P. BENAVIDES VELASCO, *La obligación de las agencias de viaje de prestar las garantías contempladas en la Directiva de Viajes Combinados*, en *International Journal of Scientific Management Tourism*, v. 4, n. 2, 2018, p. 93-114 [99-104], disponible en <http://www.uclm.es/centro/cesco>, entre otros autores), y a los requerimientos que establecía el Proyecto Piloto 6617/14/JUST de 2014 de la Comisión Europea para la correcta transposición de la antigua y derogada DVC 1990 (disponible en la web <http://www.revista80dias.es>). Uno de los principales efectos de este documento ha sido que las garantías fijadas a estos efectos en las diversas legislaciones 158 diversas legislaciones autonómicas se han establecido de manera uniforme en una cuantía mínima de 100.000€, pero los resultados de esta pretendida armonización autonómica en esta materia no han ido más allá, al menos hasta la fecha (al respecto, vid. L.A. MARCO ARCALÁ, *La protección de los pasajeros*, cit., p. 25-26 - n. 15 -, y p. 57-58 - n. 73 -, y I. GONZÁLEZ CABRERA, *Medidas de protección*, cit., p. 219-221). Con todo, no hay que olvidar que la Disp. Final IV del RD Ley 23/2018, cit., obliga a las Comunidades Autónomas a adaptar su normativa a lo dispuesto en su Tít. III, es decir, a la reforma del TrLGDCyU, por lo que cabe esperar toda una serie de modificaciones futuras de las disposiciones de las Comunidades Autónomas en esta materia en un futuro no lejano.

3. La obligación de constituir una garantía y las formas de prestarla

Según lo dispuesto en los arts. 164.1 y 167.1 TrLGDCyU, tendrán la obligación de constituir una garantía frente a su eventual insolvencia los empresarios siguientes:

- Los organizadores y minoristas de viajes combinados establecidos en España o en otro Estado miembro de la UE cuando vendan, ofrezcan sus viajes combinados en nuestro país o dirijan estas actividades por cualquier medio hacia España desde cualquier otro de tales Estados (art. 164.1 TrLGDCyU).

- Los prestadores de servicios de viaje vinculados que faciliten estos servicios en España, bien establecidos en nuestro país, o bien dirigiendo por cualquier medio tales actividades hacia España desde cualquier otro Estado miembro de la UE (art. 167.1 TrLGDCyU).

Ello implica que esta obligación recae sobre los organizadores y minoristas [según las definiciones de los mismos establecidas en las letras g) y h) del art. 151.1 TrLGDCyU⁴⁵] y sobre los empresarios prestadores de servicios de viaje combinado, tanto si desarrollan sus actividades en España de forma presencial, como si lo hacen a distancia desde cualquier otro Estado miembro de la UE por medios telefónicos o en línea a través de páginas *web* accesibles desde nuestro país, en los términos dispuestos en el art. 151.2 TrLGDCyU.

Las distintas formas que puede llegar a revestir esta garantía frente a la insolvencia han sido contempladas con una total libertad y una gran amplitud en los arts. 17.1, 17.2 y 19.1 DVC 2015, en cuyo tenor literal no se han introducido mayores precisiones en torno a esta cuestión; tan sólo se exige taxativamente que se trate de una garantía real y efectiva, obviamente para dejar que sean los legisladores de cada uno de los Estados miembros quienes determinen estos extremos en sus respectivos ordenamientos nacionales⁴⁶. De este modo, sí que se han precisado las vías para prestar tal garantía con la debida efectividad en los arts. 164.1 y 167.1 TrLGDCyU, a saber, un fondo de garantía, un aval (probablemente bancario), un seguro (probablemente de caución) o cualesquiera otros tipos de garantías financieras, en una enumeración de carácter abierto (o de *numerus apertus*) y así, meramente ejemplificativa. Por lo demás, las formas de esta garantía ya habían venido siendo reguladas con anterioridad a la incorporación de la DVC 2015 en las diferentes normativas sobre agencias de viajes en cada Comunidad Autónoma, entre ellas Aragón, en la cual se tipifica el elenco de posibles garantías de estos operadores en el art. 13.2 RAVA⁴⁷. En este precepto se recogen de manera opcional y alternativa tres modalidades de garantía, como son la individual que puede constituir cada agencia de viaje, en forma de aaval (probablemente bancario) o de seguro (probablemente de caución), la colectiva para un conjunto de agencias de viaje, en forma de fondo solidario de garantía a través de asociaciones empresariales o entidades gestoras de dicho fondo solidario, y finalmente la garantía personalizada para cada viajero, en forma de seguro de viaje. No cabe duda, pues, de la diversidad y admisibilidad a estos efectos de cualesquiera clases de garantías frente a la insolvencia del organizador y del minorista de viajes combinados y, por lo que nos ocupa en el presente estudio, del prestador de servicios de viaje vinculados, con tal de que dichas

⁴⁵ Sobre tales definiciones, *vid.* la doctrina *cit. supra* n las n. 1, 3 y 10.

⁴⁶ En sentido similar, *vid.* P. BENAVIDES VELASCO, *La obligación, cit.*, p. 108, Sobre estas modalidades, *vid.* I. GONZÁLEZ CABRERA, *Medidas de protección, cit.*

⁴⁷ *Vid. supra* n. 43.

garantías cumplan con el requisito de la efectividad impuesto en la DVC 2015 y por supuesto común a todas las disposiciones sucintamente descritas.

4. Las coberturas de la garantía: especial referencia a la repatriación de los viajeros

Con carácter general, la garantía frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados deberá cubrir lo que se ha dado en denominar costes previsibles de manera razonable, a tenor de los arts. 17.2 y 19.1 DVC 2015, los cuales se desglosan en los pagos llevados a cabo por los viajeros, los realizados por un tercero en nombre de aquéllos (por ejemplo, la agencia de viajes que transfiera al *tour operador* los emolumentos desembolsados por los viajeros) y el coste estimado de las repatriaciones, en su caso, y siempre atendiendo muy especialmente al periodo comprendido entre los pagos de la entrada y los pagos finales y la terminación de los viajes combinados o de los servicios de viaje vinculados. Pues bien, estos mismos mandatos han sido incorporados a nuestro ordenamiento con idénticos parámetros en la dicción literal de los arts. 164.2 y 167.2 TrLGDCyU. No obstante, lo cierto es que se han introducido nuevos elementos de cálculo para esta cobertura en los referidos preceptos, en concreto los datos comerciales más recientes del organizador o del minorista de viajes combinados o del prestador de servicios de viaje vinculados (por ejemplo, el volumen de negocios del ejercicio anterior de estos empresarios, éso sí, en concepto de viajes combinados o de servicios de viaje vinculados), pero este criterio podrá verse modulado por la eventual incidencia del aumento de riesgos, especialmente por un incremento importante en la venta de viajes combinados o en la prestación de los servicios de viaje vinculados. A mayor abundamiento, se añaden ulteriores previsiones a este respecto en la normativa autonómica sobre viajes combinados, por ejemplo, en lo tocante a Aragón, en el art. 13.2 RAVA, en el que se exige, para las garantías individuales, una cuantía mínima de 100.000€ en el primer año de ejercicio de la actividad, la cual, además, deberá ser equivalente, como mínimo, al cinco por ciento de volumen de negocio derivado de los ingresos por venta de viajes combinados y servicios de viaje vinculados alcanzado por el organizador o del minorista de viajes combinados o del prestador de servicios de viaje vinculados; en cuanto a la garantía colectiva, su cuantía mínima habrá de ser siempre equivalente al 50% de la suma de las hipotéticas garantías individuales que habrían de constituir, en su caso, los empresarios participes, sin que su monto total pueda ser nunca inferior a los 2.500.000€. Se observan, pues, una vez más, una serie de diferencias nada desdeñables en este punto entre las disposiciones de la DVC 2015, las del TrLGDCyU y las de las Comunidades Autónomas, por cierto pese a algunos intentos de armonización de éstas últimas que tuvieron lugar con anterioridad al RD Ley 23/2018, *cit.*⁴⁸. Y de nuevo resulta difícil prever de antemano las consecuencias que puedan tener a largo plazo estas divergencias, pero es obvio que no es esta ni mucho menos la situación más idónea, por lo que sólo cabe esperar que puedan ir desapareciendo estas disparidades, por ejemplo a través de la referida armonización de las diferentes legislaciones autonómicas, si es que llega a hacerse realidad en un futuro no lejano.

Una de las coberturas más relevantes vinculadas a esta garantía es, por motivos evidentes, el derecho a la repatriación del viajero que se vea afectado durante su viaje

⁴⁸ *Vid. supra* n. 44.

por la insolvencia del organizador o del minorista de viajes combinados o del prestador de servicios de viaje vinculados. De esta manera, la garantía frente a la eventual insolvencia de tales empresarios deberá cubrir el coste estimado de estas repatriaciones (arts. 17.2 *in fine* y 19.1 DVC 2015 y 164.2 y 167.2 TrLGDCyU). Como es obvio, un presupuesto material imprescindible a estos efectos será que haya un transporte ligado al viaje combinado ofertado por el organizador o el minorista insolvente, o a los servicios de viaje vinculados del prestador en semejante situación, presupuesto que suele verse cumplido con suma frecuencia por la propia naturaleza de este tipo de actividades, en las que el traslado del viajero de un punto a otro se revela imprescindible por ser una parte esencial de la contraprestación pactada. Por lo demás, se precisa igualmente a estos efectos que la esta repatriación deberá resultar totalmente gratuita y sin ningún adelanto de pagos para el viajero y comprender también la financiación del alojamiento previo, si fuese necesario en función de las circunstancias (arts. 17.4 y 19.1 DVC 2015 y 164.5 *in fine* y 167.2 TrLGDCyU). En este punto, cabe congratularse de la correcta incorporación de los mandatos de la DVC 2015 en el TrLGDCyU. Sin embargo, no se puede decir lo mismo del régimen establecido a este respecto en algunas disposiciones autonómicas, en las que el alcance del derecho a la repatriación del viajero se ha visto configurado de una forma algo diferente. Es el caso, por ejemplo, del RAVA en Aragón, en cuyo art. 13.1 se habla de la repatriación efectiva del viajero, y se precisa a renglón seguido en su art. 13.4 que la garantía incluirá del mismo modo la financiación del alojamiento previo a la repatriación, pero sin especificar que no serán admisibles ninguna clase de adelantos de pago por parte del viajero, tal y como se señala expresamente en la DVC 2015 en el TrLGDCyU. Siendo esta una divergencia nada desdeñable, no es la más significativa, puesto que ésta última radica en la definición normativa de repatriación que aparece en el art. 13.5 RAVA, según el cual se entenderá por repatriación el regreso del viajero al lugar de salida o a cualquier otro lugar acordado por las partes contratantes. Pues bien, se trata de una opción legislativa sumamente criticable, no sólo por la propia discordancia con las previsiones nacionales y de la UE en esta materia, sino también y muy especialmente, por representar una seria ruptura del carácter tuitivo del viajero que debe informar en todo momento esta regulación, como una manifestación más del ya referido principio de protección del viajero⁴⁹. Esta ruptura se produce al dejar al albur de la parte contractual más fuerte (es decir, el organizador o el minorista de viajes combinados o el prestador de servicios de viaje vinculados) la determinación del punto de retorno de la repatriación, de suerte que el mismo podría verse fijado de antemano en las condiciones generales del contrato, en detrimento del necesario equilibrio en cuanto al mantenimiento de los intereses del viajero. En suma, sería muy de desear la modificación de los referidos preceptos para adecuarlos a la DVC 2015 y al TrLGDCyU, si bien no parece previsible que, efectivamente, pueda llegar a ser así, o, cuando menos, no en un futuro próximo, por lo que tal vez sí que pueda ser mucho más a largo plazo.

5. La delimitación de la insolvencia y de sus manifestaciones

La definición de la insolvencia de manera general y abstracta se revela una cuestión sumamente compleja, escabrosa y hasta esquiva por diferentes motivos: Por una parte, se trata de una noción multidisciplinar, que presenta diferentes enfoques desde el punto

⁴⁹ *Vid. supra* n. 19 y 25.

de vista económico y desde una perspectiva netamente jurídica, y por otra, ni siquiera puede decirse que se trate de un concepto propiamente dicho, pues se trata más bien de una *quaestio facti*, poco propicia para construcciones teóricas, y de ahí que haya dado lugar a todo tipo de reflexiones, pero sin haberse llegado a superar definitivamente esta polémica, ni siquiera recurriendo a la sustitución del término insolvencia por expresiones más difusas y omnicomprensivas, como por ejemplo crisis económica⁵⁰. Ello se debe básicamente a que circunstancias tales como la cesación o sobreseimiento universal en los pagos, la insuficiencia patrimonial, la mera falta de liquidez, etc., no constituyen la insolvencia como tal, sino que tan sólo son meras manifestaciones de la misma, entre otras muchas posibles⁵¹, y por tanto no resulta viable delimitar esta figura desde ninguna de tales circunstancias, con independencia de que sí que se revelen muy funcionales para ser tipificados en las diversas legislaciones concursales de cada Estado como manifestaciones externas o hechos indiciarios o reveladores de la situación de insolvencia, como suele ser habitual. Con todo, sí que se ha llevado a cabo una mínima delimitación del fenómeno de la insolvencia desde su faceta jurídica y del modo más amplio posible como aquella situación en la que las disfunciones en la estructura del patrimonio del deudor le impiden el cumplimiento regular de sus obligaciones⁵². Por tanto, lo que mejor califica a la insolvencia como tal es esta última característica, común a todas sus distintas formas y variables, y que comprende tres elementos, a saber, incumplimiento regular de las obligaciones, disfunciones en la estructura patrimonial del deudor, y, por supuesto, el nexo causal entre ambos.

Las dificultades antes expuestas se han venido observando en la inmensa mayoría de las legislaciones comparadas en materia concursal y así, han pasado también al ordenamiento de la UE, en el que se adolece asimismo de una insuficiente y hasta casi inexistente delimitación de la noción de la insolvencia en el plano jurídico. La carencia de una adecuada definición de la insolvencia en el Derecho de la UE trae causa, en primer lugar, del vacío normativo que presenta al respecto en sus diferentes disposiciones en torno a esta figura, puesto que se alude repetidamente en todas ellas a la insolvencia, pero en ninguna de ellas ha tomado postura el Legislador de la UE, siquiera describiendo lo que debe de entenderse por este concepto, sin duda por este cúmulo de problemas, a los que se une obviamente el escollo adicional de lograr un acuerdo al respecto en el marco de las siempre complejas Instituciones de la UE. Así, en cuanto a la protección del viajero, dicha protección se extiende a los supuestos de insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, según los arts. 17 a 19 DVC 2015. Sin embargo, no se ha incluido delimitación alguna de la noción de insolvencia,

⁵⁰ Para ampliar información sobre el particular, *vid.* L. SUÁREZ-LLANOS GÓMEZ, *El estado de insolvencia (discurso leído en la solemne apertura del curso académico 1970-1971)*, Universidad de Santiago de Compostela, 1970, especialmente p. 16-28, del mismo autor, *El presupuesto objetivo de la declaración de concurso*, en AA.VV., *Estudios Homenaje al Profesor Alfonso Otero*, Universidad de Santiago de Compostela, 1981, p. 325-339, y *El presupuesto objetivo del concurso: el estado de insolvencia*, en *Las claves de la Ley Concursal* (Dtors), I. QUINTANA CARLO, A. BONET NAVARRO, J.A. GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, Cizur Menor, 2005, p. 35-48, y F.J. ORDUÑA MORENO, *La insolvencia, análisis de su concepto y concreción de su régimen jurídico*, Valencia 1994, especialmente p. 35-108, entre otros muchos autores.

⁵¹ En este sentido, *vid.* L. SUÁREZ-LLANOS GÓMEZ, *El estado de insolvencia, cit.*, especialmente p. 19-21, del mismo autor, *El presupuesto objetivo de la declaración de concurso, cit.*, especialmente p. 329-331, y *El presupuesto objetivo del concurso, cit.*, p. 35.

⁵² En este sentido, *vid.* L. SUÁREZ-LLANOS GÓMEZ, *ibidem*.

ni en tales preceptos⁵³, ni mucho menos en el amplio listado de definiciones fijadas a lo largo de los 16 aps. del art. 3 DVC 2015⁵⁴, por lo que parece claro que se trata de una cuestión que se ha dejado pendiente, pero cuya resolución se muestra imprescindible para una adecuada aplicación de todas las anteriores normas y que debe de ser, por tanto, afrontada del mejor modo posible. Aunque no se haya establecido en norma alguna del Derecho de la UE una definición literal de lo que debe entenderse por insolvencia, no puede decirse que la laguna al respecto en este ordenamiento sea total y completa, puesto que sí se aportan en el mismo algunos valiosos criterios para delimitar el concepto de insolvencia, al menos en sus aspectos más básicos. Pues bien, tales criterios, que vienen a actuar a modo de "últimos recursos", vienen a ser los siguientes:

- La jurisprudencia del TJUE sobre la insolvencia del organizador en los viajes combinados, a partir del antiguo y derogado art. 7 DVC 1990, *cit.*: En relación con este último precepto, se ha optado en algún pronunciamiento del Alto Tribunal de la UE por una interpretación más bien abierta y extensiva de la noción de insolvencia, de modo que se incluya en su ámbito de aplicación cualesquiera situaciones de insuficiencia patrimonial del organizador o del minorista en los viajes combinados, (lo que habría que entender aplicable al prestador de servicios de viaje vinculados en el vigente contexto normativo) que le impidan cumplir sus obligaciones, con independencia de cuáles sean sus causas, por ejemplo aunque el origen de tal situación sea la conducta fraudulenta de dicho operador⁵⁵. Por tanto, ello implica que la orientación actual de esta jurisprudencia

⁵³ Esta omisión trae causa de la misma laguna de que adoleció en su momento el antiguo y derogado art. 7 DVC 1990 *cit.*, por ejemplo puestas de manifiesto por P. DE LA HAYA DÍAZ, *op. cit.*, p. 51-52, P. MARTÍNEZ ESPÍN, *El contrato de viaje combinado*, *cit.*, p. 50-51, I. QUINTANA CARLO, *La adaptación del Derecho español*, *cit.*, p. 58, y T. PANTAZI, *op. cit.*, p. 415.

⁵⁴ Sobre este precepto y estas definiciones, *vid.* una vez más la doctrina *cit. supra* n las n. 1, 3 y 10.

⁵⁵ En este sentido, *vid.* los ftos. 23 a 25, y el propio fallo de la S. C-134/11, *Jürgen Blödel-Pawlik v. HanseMerkur Reiseversicherung AG*, de 16 febrero 2012 (caso "Blödel-Pawlik"; ECLI:EU:C:2012:98), así como P. MARTÍNEZ ESPÍN, *Protección frente al riesgo de insolvencia o de quiebra del organizador del viaje combinado*, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, n. 2, 2012, p. 246-248 [disponible en <http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>], p. 248. En particular, el TJUE declara en el fto. 23 de esta sentencia que "...el comportamiento imprudente del organizador de viajes o la ocurrencia de hechos excepcionales o imprevisibles no pueden constituir un obstáculo para la devolución de los fondos depositados o la repatriación de los consumidores...", tal y como ya se había sentado igualmente en los ftos 75 y 76 de la S. TJUE C-140/97, *Walter Rechberger und andere v. Republik Österreich*, de 15 junio 1999 (caso "Rechberger"; Rec. I-3499, ECLI:EU:C:1999:306); en otro orden de cosas, declara asimismo a renglón seguido el Alto Tribunal de la UE en el fto. 24 del reiterado caso "Blödel-Pawlik", *cit.*, que el objetivo del art. 7 de la Directiva 90/314/CEE consiste en garantizar un alto nivel de protección de los consumidores, como se dictaminó también en el fto. 39 de las SS. TJUE en los asuntos acumulados C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 y C-190/94, *Erich Dillenkofer, Christian Erdmann und andere v. Bundesrepublik Deutschland*, de 8 octubre 1996 (caso "Dillenkofer"; Rec. I-4895, ECLI:EU:C:1996:375), lo cual requiere, pues, de una interpretación amplia y extensiva del concepto de insolvencia. Con todo, es importante matizar que la acción del viajero para reclamar contra el organizador de viajes combinados (lo que podría extenderse quizá en un futuro al prestador de servicios de viaje vinculados, si así se confirmase en la ulterior jurisprudencia del TJUE a este respecto) no es alternativa con la acción que asiste al pasajero aéreo para reclamar contra el transportista aéreo en virtud del art. 8.2 del Reglamento 261/2004/UE, del PE y del Consejo, de 11 febrero 2004 (DOUE L 46, de 17 febrero 2004), por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en los supuestos de denegación de embarque o gran retraso de los vuelos (RCAPA), según se ha dispuesto en los ftos. 29 a 44 y en el propio fallo de la S. TJUE C-163/18, *HQ, IP & others v. Aegean Airlines SA*, de 10 julio 2019 (caso "Aegean Airlines"; ECLI:EU:C:2019:585, disponible en <http://curia.europa.eu>), ni siquiera en el caso de que el organizador de los viajes combinados haya sido declarado en estado de insolvencia, como sucedió en el caso sobre el que se pronunció el Alto Tribunal de la UE en esta sentencia.

permite sostener que la insolvencia debe de ser entendida en su más amplia y omnicompreensiva acepción.

- La propia enumeración de los procedimientos de insolvencia subsumidos en el ámbito de aplicación del vigente Reglamento 848/2015/UE, del PE y del Consejo (texto refundido), de 20 mayo 2015 (DOUE L 141, de 5 junio 2015), sobre procedimientos de insolvencia (RPI), que vino a sustituir al anterior y ya derogado (art. 91 RPI) Reglamento 1346/2000/CE, del Consejo, de 29 mayo 2000 (DOUE L 160, de 30 junio 2000), sobre la misma materia, actualizando y mejorando muchas de sus disposiciones tras más de una década de experiencia en su aplicación efectiva⁵⁶, de conformidad con su Anexo A: De esta suerte, dicho elenco de procedimientos está llamado a constituir toda una herramienta jurídica de una notable eficiencia para el intérprete a la hora de ponderar la situación de insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, aun cuando no se trate de una quiebra, una bancarrota o un concurso de acreedores propiamente dichos, sino de alguno de los procedimientos denominados de carácter “pre-“ o “paraconcursal”⁵⁷, también incluidos en este Anexo A del RPI, *cit.*, y que, por lo demás, se han visto regulados en algún supuesto muy específico, en concreto mediante la Directiva 2017/1132, del PE y del Consejo, de 20 junio 2019 (DOUE L 172, de 26 junio 2019), sobre marcos de reestructuración preventiva, exoneración de deudas e inhabilitaciones y sobre medidas para aumentar la eficiencia de los procedimientos de reestructuración, insolvencia y exoneración de deudas (DRI), y en la

⁵⁶ Acerca de uno y otro Reglamento sobre procedimientos de insolvencia, *vid.* M. VIRGÓS SORIANO, y F.J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, *Comentario al Reglamento europeo de insolvencia*, Madrid, 2003, M.J. VERDÚ CAÑETE, *Procedimientos concursales comunitarios (integración del Reglamento [CE] 1346/2000, del Consejo, sobre procedimientos de insolvencia, en el sistema concursal español)*, Valencia, 2004, M. LORENTE SÁNCHEZ-ARJONA, *Tratamiento procesal de la insolvencia transfronteriza en la Unión Europea*, Valencia, 2013, A. ESPINIELLA MENÉNDEZ, *El nuevo Reglamento europeo de insolvencia*, en *REDI*, vol. 67, núm. 2, 2015, p. 263-267, del mismo autor, *La apertura de procedimientos secundarios de insolvencia. Comentario a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (Sala Primera) de 4 de septiembre de 2014, As. C-327/13, Burgo Group c. Illochroma y Theetten*, en *La Ley Unión Europea*, n. 20, 2014, p. 23-31, J.D. ORTEGA RUEDA, *El Reglamento 2015/848, una regulación actualizada para el fenómeno de la insolvencia transfronteriza en la Unión Europea*, en *Revista Lex Mercatoria*, n. 1, 2015, p. 66-69, y F.J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, *Los procedimientos pre-concursales en el Reglamento europeo de insolvencia. Apuntes sobre el nuevo régimen*, en *RCP*, n. 22 2015, p. 95-103, entre otros muchos autores.

⁵⁷ Para ampliar información sobre los procedimientos pre- y para-concursales, *vid.* L. FERNÁNDEZ DEL POZO, *El régimen jurídico preconcursal de los acuerdos de refinanciación (disp. adic. 4ª LC). Propuesta de reforma legislativa*, Madrid, 2010, del mismo autor, *Una lectura preconcursal del régimen jurídico de los «acuerdos de refinanciación». El expediente registral preconcursal*, en *ADC*, n. 21, 2010, p. 9-80, y *La naturaleza preconcursal del acuerdo extrajudicial de pagos*, en *ADC*, n. 32, 2014, p. 89-153, J.L. DÍAZ ECHEGARAY, *Los acuerdos de refinanciación (dúo)*, Cizur Menor, 2015, E.M. BELTRAN SÁNCHEZ, J.A. GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, *Acuerdos de refinanciación*, en *Enciclopedia de Derecho concursal* (Dtors.), E.M. BELTRAN SÁNCHEZ, J.A. GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, t. I y II, Cizur Menor, 2012, t. I, p. 151-171, J.A. GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, *Inexigibilidad del deber del deudor de instar su concurso y acuerdos de refinanciación*, en J.A. GÓMEZ SEGADÉ, A. GARCÍA VIDAL (Eds.), *El Derecho Mercantil en el umbral del siglo XXI [Libro homenaje al Prof. Dr. D. Carlos FERNÁNDEZ NOVOA en su octogésimo cumpleaños]*, Madrid, 2010, p. 731-741, F. CERDÁ ALBERTO, *La extensión de efectos del acuerdo de refinanciación, homologado judicialmente, a los acreedores financieros disidentes o no partíipes*, en *ADC*, n. 33, 2014, p. 143-165, del mismo autor, *La irrevocabilidad de los acuerdos de refinanciación del art. 71 bis de la Ley Concursal*, en *RCP*, n. 22, 2015, p. 115-128, J. PULGAR EZQUERRA, *Preconcursalidad y acuerdos de refinanciación*, en *RCP*, n. 14, 2011, p. 25-40, S. HURTADO IGLESIAS, *Acuerdos de refinanciación y cómputo de mayorías. Evolución legal*, en *RCP*, n. 24, 2016, p. 133-147, y A. GARCÍA VIDAL, *El precurso de acreedores: preconcursalidad v. reserva*, en *RDM*, n. 299, 2016, p. 81-117, entre otros muchos autores.

que también se recoge una enumeración a este respecto, pero sin entrar a definir concepto alguno de insolvencia, por cuanto se deja dicha tarea a los correspondientes Legisladores nacionales en cada uno de los Estados miembros de la UE⁵⁸. Obviamente, ello puede aclarar en cierta medida lo que debe entenderse por insolvencia en relación con el prestador de servicios de viaje vinculados cuyos respectivos centros de intereses principales en el sentido del art. 3.1 RPI radiquen en alguno de los Estados miembros de la UE. No obstante, cabe preguntarse si, en una hipotética interpretación *a contrario sensu* y atendiendo a la rigurosa delimitación del ámbito de aplicación de este Reglamento fijada en su art. 1, habría que excluir de la insolvencia las situaciones y procedimientos no expresamente comprendidos en el reiterado Anexo A RPI, especialmente en relación con los organizadores o minoristas de viajes combinados o los prestadores de servicios de viaje vinculados cuyos respectivos centros de intereses principales se ubiquen en terceros Estados (cuyos posibles procedimientos pre- o paraconcursoales pudieran considerarse formalmente ajenos a la situación de insolvencia, al no haber sido calificados como tales en mandato alguno del Derecho de la UE), pero que proyecten su actividad sobre todos o de algunos de los Estados miembros de la UE. A nuestro modo de ver, tal interpretación resultaría absurda por contraria a los objetivos y fines básicos de la DVC de brindar a los viajeros un elevado nivel de protección, ya que dicho nivel pasaría a depender única y exclusivamente de cuál fuese la legislación aplicable al organizador, minorista o prestador (de un Estado miembro de la UE, y sometido por tanto al RPI, o de un Estado tercero totalmente ajeno al mismo), impidiendo tal protección cuando la insolvencia afectase a uno de estos operadores cuyo centro de intereses principales quedase fuera del territorio de la UE. Por otra parte, el referido art. 1 RPI debe ser considerado como una norma destinada a precisar los procedimientos de insolvencia que pueden ser objeto de reconocimiento en todos los Estados de la UE, pero que no cierra en absoluto la noción de insolvencia en sí misma, y menos lo tocante a los viajes combinados o los servicios de viaje vinculados, habida cuenta, además, de la interpretación amplia de esta figura en la jurisprudencia del TJUE⁵⁹. En otras palabras, esta serie de motivos nos lleva a proponer en este punto una interpretación sistemática y teleológica, pero, sobre todo, con una impronta marcadamente instrumental, conforme a la cual el listado de procedimientos de insolvencia del Anexo A RPI tenga un valor orientativo y abierto, de manera que tales procedimientos sean tenidos como tales supuestos de insolvencia, pero sin llegar a excluir que otros procedimientos y situaciones ajenos a dicho listado puedan ser calificados de la misma forma, particularmente a efectos de proporcionar a los viajeros la extensa protección que se les reconoce en la DVC, *cit*.

Como queda bien patente, estos criterios interpretativos se revelan de cierta utilidad y, desde luego, de indudable interés a la hora de delimitar en cierta medida la noción de insolvencia, pero no se hallan exentos de inconvenientes y, por ende, no terminan de aclarar y acotar este concepto en sus diversas facetas o, al menos, con las necesarias nitidez y concisión como para lograr una adecuada seguridad jurídica a este respecto. De hecho, este vacío normativo en el Derecho de la UE en torno a la insolvencia como concepto jurídico y el consiguiente recurso residual a la jurisprudencia del TJUE y a la enumeración de procedimientos nacionales de carácter concursal o pre- o para concursal contenida en el Anexo A RPI, de otro, arrojan una situación muy confusa. En dicha situación, la noción de insolvencia queda tan sumamente difusa y desdibujada que

⁵⁸ Así se indica expresamente en el ap. 73 del Preámbulo de dicha Directiva.

⁵⁹ *Vid. supra* n. 55.

resulta de escasa cuando no nula utilidad en la interpretación de las disposiciones basadas en esta figura, entre las que se cuentan los arts. 17 a 19 DVC 2015, en cuyo tenor literal se ve nombrada directa y expresamente la insolvencia. Por todo ello, la adecuada puesta en práctica de los mandatos establecidos en estos preceptos, o lo que es lo mismo, la protección de los viajeros frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados exige con carácter previo una delimitación de lo que debe entenderse por insolvencia en el plano legal mucho más clara y concisa y, sobre todo, verdaderamente idónea y funcional a estos efectos.

Esta necesidad de un concepto de insolvencia realmente útil y funcional en lo tocante a la protección de los viajeros se ha dejado sentir en la incorporación a nuestro ordenamiento de los contenidos de los reiterados arts. 17 a 19 DVC 2015. Esta incorporación ha sido llevada a cabo mediante los arts. 164.3, 167.2 y 167.3 TrLGDCyU, en los que, tomando como premisa la concepción amplia de la insolvencia sentada en la jurisprudencia del TJUE⁶⁰, se especifica que la insolvencia se entenderá producida cuando resulte evidente que la falta de liquidez de los prestadores de servicios de viaje vinculados va a dar lugar a que los servicios de viaje que deban de ejecutarse dejen de serlo, lo sean sólo en parte, o se requiera a los viajeros pagar por ellos por parte de quienes deban de proveer tales servicios⁶¹. De tales preceptos se infiere una delimitación extensiva de la insolvencia en la que se parte de una aproximación a la misma en sentido material, es decir, atendiendo al sobreseimiento generalizado de pagos y al incumplimiento sistemático de las obligaciones por parte de los prestadores de servicios de viaje vinculados, y no en sentido formal, de modo que, por ejemplo, no será necesario para aplicar las reiteradas normas que se haya producido la declaración judicial de la insolvencia de estos empresarios de conformidad con los mandatos de la Ley 22/2003, de 9 julio (BOE 164, de 10 julio 2003), Concursal (LC)⁶², entre otros motivos porque una exigencia semejante redundaría en una obvia restricción de la protección del viajero, contraria tanto a los fines de la DVC 2015 como del TrLGDCyU. Por tanto, los presupuestos básicos de esta noción material de la insolvencia serían, de un lado, la falta de liquidez del prestador de servicios de viaje vinculados, y de otro, la ausencia de ejecución total o parcial de los servicios turísticos y de transporte propios de estas actividades o la necesidad de pagos adicionales a estos efectos, como una consecuencia y manifestación de esta insolvencia, por lo que deberá mediar un nexo causal entre el primero y la segunda, nexo causal que pasaría a convertirse así en el tercero de estos presupuestos. A mayor abundamiento, se observan planteamientos muy similares en algunas legislaciones autonómicas, como es el caso de la aragonesa, en la cual se alude en el art. 13.1 RAVA a los problemas de liquidez del prestador de servicios de viaje vinculados y también a la ausencia total o parcial de ejecución o a la necesidad de pago adicional de los servicios ligados a estas actividades como efecto y plasmación de la insolvencia de tales empresarios. Por tanto, y al contrario que en otros extremos ya analizados del régimen de esta garantía, sí que puede hablarse en cuanto a la definición de la insolvencia de una relativa y muy loable sintonía entre las previsiones en esta materia de la DVC 2015 y del TrLGDCyU, y asimismo de la regulación al respecto en varias de nuestras Comunidades Autónomas.

⁶⁰ Vid. de nuevo el caso Blödel-Pawlik, *cit. supra* en la n. 55.

⁶¹ Obviamente, se trataría de los servicios turísticos y de transporte propios de este tipo de actividades, tales como el referido transporte, el alojamiento, la restauración, el alquiler de vehículos automóviles, las visitas guiadas, etc.

⁶² Sobre esta Ley, *vid.* la doctrina *cit. supra* en la n. 57, entre otros muchos autores.

6. Los beneficiarios de la garantía

Como es evidente, habrá de ser el viajero el beneficiario de la garantía frente a la eventual insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, en tanto que parte débil en estos contratos y especialmente protegida por el régimen tuitivo fijado a este respecto en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU. A tales efectos, habrá de estarse al concepto legal de viajero establecido en los arts. 3.6 DVC 2015 y 151.1 f) TrLGDCyU, según los cuales viajero es toda persona que tiene la intención de estipular un contrato o tiene derecho a viajar en virtud de un contrato estipulado con arreglo y en el ámbito de aplicación de esta Directiva o de este Texto Refundido. No obstante, conviene recalcar las previsiones legales adicionales sobre la noción de viajero que han sido introducidas por los Legisladores de la UE y nacional en los arts. 17.3 y 19.1 DVC 2015 y 164.4 y 167.2 TrLGDCyU, respectivamente. Estas precisiones se centran básicamente en la absoluta irrelevancia que, de cara a la aplicación de esta garantía frente a la insolvencia, revisten circunstancias tales como el lugar de residencia del viajero, los lugares de salida del viaje, de venta del viaje combinado o de estipulación del servicio de viaje vinculado o el Estado miembro en el que se halle ubicada la entidad garante en caso de insolvencia⁶³. Todo ello redundará en una clara mejora de la protección del viajero y,

⁶³ Con esta última precisión en cuanto a la admisibilidad de que la entidad garante pueda estar en cualquier Estado miembro de la UE se ha venido a colmar en la DVC 2015 y en la vigente versión del TrLGDCyU el vacío normativo a este respecto en la derogada DVC 1990, *cit.*, y en la antigua versión del referido Texto Refundido, y que dio lugar a la cuestión prejudicial resuelta en la S. TJUE C-410/96, de 1 diciembre 1998 (caso “Ambry”; Rec. I-7875; ECLI:EU:C:1998:578), sobre la libre prestación de servicios de las agencias de viajes, y en la que se falló finalmente a favor de que la garantía frente a la insolvencia de dichas agencias del art. 7 DVC 1990 se hubiese de constituir en el Estado miembro en el que fuese a operar dicha agencia, sin que bastase a estos efectos con la garantía ya constituida en otro Estado miembro, justamente para facilitar el acceso a la misma por parte de los viajeros afectados (sobre este fallo y sobre el art. 7 DVC 1990, *vid.* I. GONZÁLEZ CABRERA, *Medidas de protección*, *cit.*, p. 211-213). Sin embargo, cabe plantearse si, a día de hoy y en un caso similar, el TJUE se pronunciaría en el mismo sentido, habida cuenta, no sólo del vigente régimen de la DVC 2015 (que sólo exige que esta garantía resulte directa y fácilmente accesible para el viajero, sin especificar que deba de constituirse en el mismo Estado miembro en el que opera el organizador o el minorista de viajes combinados), sino también de la famosa y controvertida Directiva 2006/123/UE, del PE y del Consejo, de 12 diciembre 2006 (DOUE L 376, de 27 diciembre 2006), relativa a los servicios en el mercado interior (conocida como Directiva *Bolkestein*, en honor al Comisario Europeo de Mercado Interior y Servicios que impulsó su redacción y posterior adopción, Frederik Bolkestein), cuya incidencia real y efectiva en esta materia (como en otras) es difícil de calibrar, y cuya incorporación a nuestro ordenamiento dio lugar, entre otras muchas, a la modificación del TrLGDCyU llevada a cabo mediante el art. 4 de la Ley 25/2009, de 22 diciembre (BOE 308, de 23 diciembre 2009), de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre (BOE 283, de 24 noviembre 2009) sobre el libre acceso a los servicios y a su ejercicio (para ampliar información sobre el particular, *vid.* S. MANGIAMELI, *La liberalización de los servicios en la Unión Europea*, en *ReDCE*, n. 8, 2007, p. 75-93 [disponible en <http://dialnet.unirioja.es>], J.J. MONTERO PASCUAL, *La libre prestación de servicios en la Directiva relativa a los servicios en el mercado interior*, en *RDUE*, n. 14, 2008, p. 103-115 [disponible en <http://dialnet.unirioja.es>], D. BERBEROFF AYUDA, *La Directiva 2006/123/CE y su contexto*, en *RAAP*, n. 12, 2010, p. 17-46 [disponible en <http://dialnet.unirioja.es>], y en relación con la normativa turística de las CC.AA., F.J. BAUZÁ MARTORELL, *Incidencia de la Directiva de servicios en la legislación turística. Estudio autonómico comparado*, en J.L. JIMÉNEZ-CABALLERO, P. DE FUENTES RUIZ (Coords.), *Turismo y desarrollo económico. IV Jornadas de investigación en turismo*, Universidad de Sevilla y Edición Digital@tres, 2011, p. 339-355 [disponible en <http://idus.us.es>]). Son, pues, muchos y muy complejos los interrogantes a este respecto, y de ahí que resulte cuando menos conveniente que nuestro Legislador reconsidere su actual postura en el art. 165 TrLGDCyU. En suma, pues, se admite actualmente que la

además, implica que la incorporación a nuestro ordenamiento de los mandatos de la DVC 2015 en este punto ha sido llevada a cabo de la forma adecuada.

7. La disponibilidad de la garantía

La reiterada protección del viajero como objetivo básico y fundamental⁶⁴ de la actual regulación de los servicios de viaje vinculados en la UE y en España reviste un evidente carácter programático y requiere por ello de un ulterior desarrollo normativo en los concretos mandatos establecidos a lo largo de la DVC 2015 y del TrLGDCyU, y así se observa también en el régimen de la garantía frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados. De este modo, se acaba de señalar *supra* la repetida irrelevancia de los factores geográficos y de localización del viajero y de este tipo de actividades para la aplicación de esta garantía⁶⁵. Pues bien, la consideración global de todo lo antedicho en su conjunto da lugar a un nuevo elemento en este desarrollo tuitivo de la protección del viajero, como es el principio de accesibilidad y disponibilidad de esta garantía, tendente a que su aplicación se haga de forma real y efectiva. Este principio se infiere de lo dispuesto en los arts. 17.4, 17.5 y 19.1 DVC 2015, en los que se ha previsto la activación inmediata de la garantía en caso de insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, la realización de esta garantía sin demora indebida y, desde luego, la absoluta gratuidad de esta activación. Se han reproducido similares planteamientos en los arts. 164.3, 164.5 y 167.2 TrLGDCyU, en los cuales se ha previsto la fácil accesibilidad de la garantía en el supuesto de insolvencia, la realización sin demora indebida de dicha garantía y la prohibición de adelantos de pago para el viajero. Por lo demás, esta garantía se ha visto contemplada en parecidos términos en el art. 13.1 RAVA, determinando desde luego la amplia disponibilidad de esta garantía y la fácil accesibilidad a la misma ante la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados. En suma, de nuevo puede hablarse de una idónea y correcta incorporación a nuestro Derecho de los postulados de la DVC 2015 a este respecto.

No obstante todo lo expuesto, la regulación de la disponibilidad de la garantía en la DVC 2015 y en el TrLGDCyU deja abierto algún interrogante tan relevante como nada desdeñable sobre el verdadero y efectivo alcance de este principio, o dicho de otro modo más exacto, si dicho principio implica o no una posible acción directa del viajero frente a la entidad gestora de esta garantía, de modo que pudiese exigírsela directamente sin pasar previamente por el prestador de servicios de viaje vinculados, tal y como sucede en otros sectores de nuestro ordenamiento, en concreto en los seguros privados, en cuyo régimen jurídico se cuenta con el famoso al art. 76 de la Ley 50/1980, de 8 octubre (BOE 250, de 17 octubre 1980), de Contrato de Seguro (LCS), relativo a la acción directa del tercero perjudicado frente a la entidad aseguradora en los seguros de responsabilidad civil⁶⁶. Si la garantía se hubiese constituido al socaire de esta

entidad garante quede ubicada en cualquier parte del territorio de la UE, éso sí, siempre que el acceso a la garantía por parte de los viajeros afectados resulte fácilmente disponible y no se vea entorpecido u obstaculizado por esta circunstancia, como se va a exponer *infra* a renglón seguido.

⁶⁴ Vid. *supra* n. 19 y 25.

⁶⁵ Vid. *supra* n. 63.

⁶⁶ Sobre esta figura, vid. J. GARRIGUES, *Contrato de seguro terrestre*, Madrid, 1983, p. 502-510, M.A. CALZADA CONDE, *El seguro voluntario de responsabilidad civil*, Madrid, 1983, p. 383-418, de la misma autora, *El seguro de responsabilidad civil*, Cizur Menor, 2005, p. 117-155, y *El seguro voluntario de responsabilidad civil*, en *Contratos mercantiles*, cit., t. II, p. 392-428 (413-428), M.F. CLAVERO TERNERO, *La acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad*, Madrid, 1995, p.

modalidad de seguro (lo cual sería posible a tenor de la amplitud de posibles formas jurídicas que puede llegar a revestir esta garantía, según ya se indicó *supra* en el ap. correspondiente), es obvio que el referido precepto le resultaría plenamente aplicable por motivos evidentes, pero no queda tan claro en el resto de los supuestos (incluyendo otras clases de seguro, como por ejemplo el seguro de caución), ya que se revela cuando menos muy discutible que baste a tales efectos con lo dispuesto en los arts. 164.3, 164.5 y 167.2 TrLGDCyU como única y exclusiva base legal. En el momento presente, y a falta de un amplio desarrollo normativo de dichas disposiciones y de una línea jurisprudencial consolidada en este punto, sólo es posible constatar las numerosas dudas que se plantean sobre este particular, dudas que sólo en un futuro podrán verse despejadas. Con todo, se desprende un muy valioso argumento en favor de la eventual acción directa del viajero frente a la entidad gestora de la garantía en el elenco de datos mínimos imperativos que deben figurar en los diversos tipos de formularios obligatorios que se desglosan en los textos legales siguientes:

- Las Partes A), B), C), D) y E), *in fine*, del Anexo II DVC 2015, en lo tocante a los servicios de viaje vinculados.

- Las Partes A), B), C), D) y E), *in fine*, del Anexo III TrLGDCyU, asimismo para los servicios de viaje vinculados.

Pues bien, es muy significativo que la identificación completa de la entidad garante aparezca siempre comprendida al final de todos estos formularios, e incluso que se señale en todos ellos que, si se le deniegan al viajero los servicios de que se trate debido a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, el viajero podrá ponerse en contacto con dicha entidad, o hasta con la autoridad competente, si así procediese. Pues bien, parece que carecería totalmente de sentido forzar a los empresarios de estas actividades a comunicar a los viajeros tales extremos, e igualmente darles a éstos últimos la opción de dirigirse a la entidad garante o a la autoridad competente si la *voluntas legislatoris* no hubiese sido la de configurar una acción directa de los viajeros ante dicha entidad, en un planteamiento muy acorde, por lo demás, con el carácter tuitivo del viajero que debe presidir la interpretación de la DVC 2015 y del TrLGDCyU. De ahí que, pese a los reiterados interrogantes a este respecto, haya que abogar por estos argumentos en favor de la idoneidad y conveniencia de aceptar esta acción directa del viajero frente a la entidad garante de la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados.

15-26, L.F. REGLERO CAMPOS, *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*, Cizur Menor, 2004, p. 607-614, A.B. VEIGA COPO, *Tratado de Contrato de Seguro*, t. I-II, Cizur Menor, 2016, t. II, p. 416-468, J.A. CARRO DEL CASTILLO, *La acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil en la Ley de contrato de seguro*, en E. VERDERA, E. TUELLS (Ed. e introducción de), *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, t. I y II, Madrid, 1982, p. 957-976, V. BOQUERA OLIVER, *Nota al artículo 76 de la nueva Ley de Contrato de Seguro*, en *RGD*, n. 453, 1982, p. 863-879, F. SÁNCHEZ CALERO, *Comentario al artículo 76*, en M. MOTOS GUIRAO, F. SÁNCHEZ CALERO, M. ALBADALEJO GARCÍA (Dtors.), *Comentarios al Código de Comercio y Legislación Mercantil Especial*, t. XXIV, Madrid, 1984 a 1999, v. 2, p. 619-676, de este autor y título, en F. SÁNCHEZ CALERO (Dtors.), *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Cizur Menor, 2005, p. 1378-1447, M.L. ATIENZA NAVARRO, R. EVANGELIO LLORCA, *Comentario al artículo 76*, en J. BOQUERA MATARREDONA, J. BATALLER GRAU, J. OLAVARRÍA IGLESIAS (Coords.), *Comentarios a la Ley de contrato de seguro*, Valencia, 2001, p. 845-866, y X. BASOLZÁBAL ARRUE, *El artículo 76 LCS: una invitación a legislar*, en *RES*, n. 113-114, 2003, p. 87-115, entre otros autores.

8. La cooperación administrativa e institucional en la protección contra la insolvencia

No puede haber duda alguna en torno a la conveniencia de que lleguen a colaborar entre sí las diversas administraciones públicas competentes en materia de protección del viajero, y muy especialmente en relación con las garantías frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, entre otros motivos para prevenir irregularidades en la constitución o el funcionamiento de dichas garantías, que irían desde luego en perjuicio del viajero, en contra de los objetivos buscados con la DVC 2015 y el TrLGDCyU. De ahí, pues, que se haya previsto esta colaboración con carácter imperativo en ambas normas.

En la primera de tales normas, se establece esta obligación para las diversas administraciones públicas nacionales de cada uno de los Estados miembros encargadas de la protección de los viajeros en los arts. 18 y 19.1 DVC 2015. A tales efectos, se crea la nueva figura de los llamados “puntos de contacto centrales”, a designar por cada Estado miembro, y que se trataría en esencia de los organismos nacionales a los que se les encomienda la cooperación administrativa y el control de los organizadores y minoristas de viajes combinados y de los prestadores de servicios de viaje vinculados que operen o dirijan sus actividades hacia este Estado miembro (art. 18.2 DVC). Estos puntos de contacto centrales deberán identificarse ante los restantes Estados miembros y ante la Comisión de la UE e intercambiar entre sí cuantas informaciones se consideren necesarias en cuanto a los requisitos de protección frente a la insolvencia de los reiterados operadores en la legislación nacional de su propio Estado miembro, y asimismo en lo tocante a los datos identificativos de las entidades garantes de la insolvencia de los organizadores y minoristas de viajes combinados y de los prestadores de servicios de viaje vinculados asentados en su territorio, de modo que se facilitarán acceso mutuo y público *on line* a cualesquiera listados de estos operadores y de dichas entidades (art. 18.3 DVC). Ello permitirá que las posibles reticencias de las autoridades de un Estado miembro sobre la hipotética insolvencia de un organizador o de un minorista de viajes combinados o de un prestador de servicios de viaje vinculados se resuelvan mediante la oportuna petición de aclaraciones al respecto al punto de contacto central en el Estado miembro en el que se hayan establecido tales operadores, petición que deberá ser contestada con urgencia, y en todo caso con una primera respuesta en un plazo máximo de quince días hábiles desde la recepción de la solicitud (art. 18.4 DVC). Los mandatos de la DVC 2015 sobre la cooperación administrativa en materia de la protección del viajero frente a la insolvencia del organizador o de un minorista de viajes combinados o de un prestador de servicios de viaje vinculados han sido incorporados a través de los arts. 166 y 167.2 TrLGDCyU, en los que, desde luego, se ha tenido en cuenta la peculiar estructura territorial del Estado español, y muy en particular la atribución de competencias en esta materia a las Comunidades Autónomas, tan reiterada a lo largo de los epígrafes y apartados precedentes⁶⁷. Por ello, se ha dispuesto en el primero de estos preceptos como punto de partida dos obligaciones jurídicas para las diversas autoridades administrativas de todas las Comunidades Autónomas que resulten competentes en lo relativo a turismo y a viajes combinados y servicios de viaje vinculados, a saber, la primera, de colaboración entre sí, y la segunda, de aceptación de la pertinente garantía frente a su eventual insolvencia aportada por parte del prestador de servicios de viaje vinculados, siempre que dicha garantía haya sido constituida

⁶⁷ Especialmente, *vid. supra* n. 39 a 42.

regularmente y de conformidad con la normativa aplicable al respecto (art. 166.1 TrLGDCyU). A partir de ahí, se designa al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MICC) como punto de contacto central en España, lo que supone que dicho Ministerio deberá facilitar la cooperación administrativa europea y nacional, por ejemplo recabando los datos de los operadores en este sector sometidos al control de los correspondientes organismos de las Comunidades Autónomas y notificándolos a los puntos de contacto centrales de los restantes Estados miembros, así como a la Comisión de la UE (art. 166.2 TrLGDCyU). A renglón seguido, se recalca el deber del MICC como punto de contacto central de informar a los demás puntos en los otros Estados miembros sobre los requisitos del régimen nacional de protección del viajero frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados, y asimismo de la identidad de la entidad o entidades garantes de tales empresarios establecidos en territorio español, para lo cual las Comunidades Autónomas, a su vez, deberán facilitar al MICC estas informaciones (art. 166.3 TrLGDCyU). De este modo, este Ministerio deberá elaborar, gestionar y hacer público (también *on line*) un listado de los prestadores de servicios de viaje vinculados (en virtud de la remisión del art. 167.2 *in fine* TrLGDCyU), a disposición especialmente de los puntos de contacto en otros Estados miembros de la UE (art. 166.4 TrLGDCyU). Finalmente, el MICC podrá pedir aclaraciones a cualesquiera de estos puntos de contacto si se planteasen dudas sobre la protección frente a la insolvencia de un prestador de servicios de viaje vinculados no establecido en España, e igualmente deberá responder recíprocamente a las solicitudes de tales puntos de contacto acerca de las posibles dudas suscitadas en torno a esta protección si el operador en cuestión estuviese ubicado en nuestro País, en una actuación rápida y hasta urgente, que deberá tener lugar lo antes posible, de suerte que se remitirá una primera respuesta en un plazo máximo de quince días hábiles desde la recepción de tales solicitudes (art. 166.5 TrLGDCyU), en consonancia con lo previsto a este respecto en la DVC, según ya se puso de manifiesto *supra*.

Las tareas encomendadas al MICC como punto de contacto central en el Estado español todavía no han sido aplicadas de forma real en la práctica, a pesar de la entrada en vigor de la reforma del TrLGDCyU llevada a cabo mediante el RD Ley 23/2018, *cit.*⁶⁸ Por ejemplo, no consta a día de hoy la publicación del listado de organizadores y minoristas de viajes combinados y de prestadores de servicios de viaje vinculados establecidos en España y disponible *on line*, en particular para los puntos de contacto centrales en otros Estados miembros de la UE⁶⁹. No obstante, es de prever que estas y otras labores ineludibles para el MICC se vean cumplimentadas en breve, o al menos sería de desear que así fuese por razones obvias, y a tales efectos, se ha previsto en la Disp. Adic. II de dicho RD Ley 23/2018 la oportuna dotación de medios personales y materiales para la realización de tan loables objetivos⁷⁰, lo que refuerza la probabilidad del desarrollo efectivo de las reiteradas competencias del MICC como punto de contacto central en España en un futuro no lejano.

⁶⁸ Conforme a la Disp. Adic. VII de este RD Ley, la modificación del TrLGDCyU entró en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE, es decir, el 28 diciembre 2018 (*vid. supra* n. 9).

⁶⁹ En este sentido, puede ser consultada la página *web* del MICC, en la dirección electrónica <https://www.mincontur.gob.es>.

⁷⁰ Con todo, tampoco consta que haya sido llevada a cabo tal dotación hasta la fecha, o al menos la misma no se ha visto contemplada en ninguna normativa de desarrollo de esta Disp. Adic. II del RD Ley 23/2018, *cit.*

IV. REFLEXIONES FINALES: LAS NUMEROSAS LABORES PENDIENTES

La deseable y hasta imprescindible incorporación de la DVC 2015 a nuestro ordenamiento interno a través de la reforma del TrLGDCyU mediante el RD Ley 23/2018, *cit.*, ha redundado en una puesta al día de la protección del viajero al incluir la regulación de los servicios de viaje vinculados, en una de sus mayores y más evidentes aportaciones. Sin embargo, la improvisación con que se ha llevado a cabo esta reforma, cuya complejidad excedía con mucho del ámbito propio de una figura con las limitaciones del RD Ley, hace que resulte muy cuestionable el medio a través del cual ha sido realizada, sólo explicable (que no justificable) por la premura en los ya excedidos plazos de incorporación de dicha Directiva en el momento en que se promulgó la norma en análisis⁷¹. De ahí, por ejemplo, las divergencias que se observan en algunos puntos entre la DVC 2015 y el TrLGDCyU, por fortuna de escasa relevancia en la mayor parte de los supuestos. Pero, además, también se plantean ulteriores dificultades, tales como la inseguridad en el momento presente en cuanto al alcance real y efectivo que puedan tener en el futuro la interpretación y aplicación del régimen de los servicios de viaje vinculados como nueva figura de reciente implantación, por ejemplo en la jurisprudencia que se vaya dictando sobre este particular (por el momento muy escasa, cuando no inexistente por razones obvias), tanto en las instancias judiciales internas como en las de la UE. En otro orden de cosas, la ausencia casi total y completa de referencias directas y expresas a los servicios de viaje vinculados de que adolecen la inmensa mayoría de las legislaciones sobre turismo de las diferentes Comunidades Autónomas en el momento presente (especialmente en materia de garantías frente a la insolvencia del prestador de servicios de viaje vinculados), y con carácter general las notables divergencias que se observan entre tales legislaciones, constituyen sendos problemas añadidos de enorme magnitud y muy ardua solución, por lo que la inclusión de un régimen jurídico de los servicios de viaje vinculados en las disposiciones autonómicas y la búsqueda de la imprescindible homogeneidad entre las mismas a través de una lógica armonización de las mismas pasa a ser uno de los muchos retos aún por afrontar de ahora en adelante. Por ende, queda por ver hasta que punto llega en la práctica y la realidad del sector turístico en el día a día la efectividad de las garantías dispuesta en su régimen jurídico en la DVC y en el TrLGDCyU, ya que, al menos por ahora, parece que ni siquiera los Gobiernos nacionales confían demasiado en dichas garantías⁷².

Todo lo expuesto hace que, al menos en la actualidad, la figura de nuevo cuño (en el ámbito legal) de los servicios de viaje vinculados se asemeje a una suerte de personaje en busca de autor, y tal vez se podría aprovechar semejante coyuntura para llevar a cabo

⁷¹ Conforme a los arts. 28.1 y 28.2 DVC 2015, los Estados Miembros de la UE debían haber incorporado esta Directiva a sus respectivas legislaciones nacionales antes del 1 enero 2018 y debían haber comenzado a aplicar sus correspondientes disposiciones internas en las que se hubiese llevado a cabo tal incorporación a partir del 1 julio 2018, mientras que, como es bien sabido, el RD Ley 23/2018, *cit.*, fue promulgado el 21 diciembre de este año, como ya se indicó *supra* en la n. 4.

⁷² Así se desprende, por ejemplo, de la amplia operación de repatriación por medios aéreos de los pasajeros de nacionalidad británica afectados por la quiebra del grupo empresarial Thomas Cook, al parecer la de mayor enjundia desde la misma II Guerra Mundial, y en el ámbito de la legislación española del Real Decreto-Ley 20/2019, ambos ya *cit. supra* en la n. 35. En suma y como es obvio, si las garantías configuradas en la DVC y en el TrLGDCyU fuesen suficientes para paliar los daños causados por el estado de insolvencia de la referida entidad, no habría sido necesario adoptar tales medidas.

al mismo tiempo las oportunas modificaciones del TrLGDCyU para una mejor y más mimética implementación de la DVC 2015. Sin embargo, sólo el futuro podrá confirmar o no si se procede en este sentido, lo que sería muy de desear, o se opta por otras vías aparentemente menos traumáticas pero quizá más complicadas a la larga, como por ejemplo una interpretación correctora de las disposiciones en materia de garantías del TrLGDCyU tendente a mitigar sus diferencias con la DVC 2015. Quedamos, pues, de momento, en este compás de espera, y será preciso aguardar, y asimismo estar a la altura que requerirán estas tareas todavía por llevar a buen puerto.