



## EL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS DE 1970 SOBRE CONTRATO DE VIAJE Y SU RELACION CON LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AEREO

Enrique MAPELLI LÓPEZ

SUMARIO: 1.—Noticia de la Convención de Bruselas de 1970. 2.—Finalidad del Convenio. 3.—Contenido del Convenio. 4.—Sistema de responsabilidad. 5.—Conclusión.

### 1. NOTICIA DE LA CONVENCION DE BRUSELAS DE 1970

Con carácter previo al análisis que hemos de llevar a cabo de la Convención Internacional sobre contratos de viaje suscrito en Bruselas el 23 de Abril de 1970 y, más concretamente, sobre los aspectos de la misma que se contraen a las responsabilidades de las empresas derivadas del incumplimiento de tal contrato, parece conveniente, a modo de introducción, consignar algunos datos que hagan comprender su alcance, su trascendencia y su objetivo.

Antecedente inmediato del Convenio puede encontrarse en los muchos trabajos y estudios llevados a cabo por el organismo intergubernamental que tiene su sede en Roma y responde a las siglas UNIDROIT, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado. Madurados suficientemente desde un plano doctrinal y práctico los necesarios estudios, éstos arribaron el día 23 de Abril de 1970, en la capital de Bélgica, Bruselas, a la firma del llamado Convenio Internacional sobre contratos de viaje, Convenio que, inicialmente, fue suscrito por Bélgica, el Estado de la Ciudad del Vaticano, Costa de Marfil, Italia, Líbano, Marruecos, Nigeria, República de Filipinas, Portugal y San Marino.

Posteriormente fue suscrito por otros Estados y, después de hacerlo Togo, el Convenio entró en vigor el día 24 de Febrero de 1976, es decir tres meses después de su depósito de adhesión,



según prescribe el artículo 35 del propio Convenio. Dicho instrumento fue depositado ante el Gobierno Belga (art. 34) <sup>1</sup>.

A pesar del tiempo transcurrido, el número de ratificaciones y adhesiones, si bien, como hemos dejado dicho, ha sido suficiente para que el Convenio adquiriera vigencia, debe considerarse muy reducido. La pretendida internacionalidad, precisamente por tratarse de una materia que afecta a las relaciones turísticas internacionales, era de necesidad que fuere más extensa. Ella no ha sido alcanzada y el resultado poco generoso del Convenio se acentúa al tenerse en cuenta que países de muy especial significación turística se han abstenido de participar en el mismo.

El Convenio, en su declaración final, establece que se redacta en idiomas francés e inglés, cuyos dos textos hacen igual fe <sup>2</sup>. Sin duda que esta limitación idiomática a dos lenguas tan solo, cuando se trata de un Convenio mediante el que se intenta uniformar unas relaciones que abarcan el universal mundo del turismo, no era adecuada.

Un único país de habla española es, en el momento presente, parte del Convenio. Se trata de la República Argentina y al no haberse llevado a cabo la traducción oficial del texto pactado al castellano ello ha producido determinadas observaciones por parte de la doctrina y en orden a la aplicación práctica de los preceptos del Convenio <sup>3</sup>.

1. El art. 24 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 23 de mayo de 1969 establece que «un tratado entrará en vigor de la manera y en la fecha que en él se disponga o que acuerden los Estados negociadores. A falta de tal disposición o acuerdo, el tratado entrará en vigor tan pronto como haya constancia o conocimiento del consentimiento de todos los Estados negociadores en obligarse por el tratado».

2. El texto francés del Convenio aparece publicado en la Revista *Il Diritto Aereo*, Roma III trimestre 1970, Año IX, n.º 3, pp. 195 y ss. Existe una versión española no oficial, que fue presentada por Elvira González Margarian y Emilio Luis D'Ovidio como anexo a un trabajo suyo en el Congreso Internacional sobre transporte aéreo y turismo. Buenos Aires, noviembre 1980. En la propia revista *Il Diritto Aereo*, Anno IX, n.º 33-34, I-II Trimestre 1970 aparecen publicados unos comentarios sobre la Convención de Bruselas de 23 de abril de 1970, firmados por Roger R. Nys.

3. El Instituto de Dcho. Aeronáutico y Espacial de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Córdoba elaboró un buen trabajo para las XII Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial celebradas en Buenos Aires en Nov. de 1984. En él se dice: «Debemos considerar la situación de un Convenio Internacional en el que la Argentina se ha hecho parte, al haber depositado el instrumento correspondiente ante el Estado Depositario. Parecería evidente que si la República Argentina ha depositado tal instrumento de adhesión ante otro Es-



El artículo 40 del Convenio admite que, en el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, se puedan formular determinadas reservas lo que, sin duda, facilitaría el proceso de difusión del Convenio. Puede, en su virtud, aplicarse el Convenio sólo al contrato de viaje internacional que deba ser cumplido total o parcialmente dentro de un Estado que no sea el Estado donde se hubiera concluido el contrato o el lugar de partida del viajero; también se admite que los Estados no quieran someter su discrepancia a la Corte Internacional de Justicia en el supuesto de que no se pusieran de acuerdo sobre la organización de un sistema de arbitraje<sup>4</sup>.

Pese a todo ello puede establecerse la conclusión de que la Convención de Bruselas de 23 de Abril de 1970 ha obtenido muy escaso éxito. El éxito de un tratado internacional se encuentra siempre en la amplitud de su vigencia, salvo que no se trate de un Convenio que tan sólo pretende regular relaciones que únicamente se dan entre una reducida y concreta comunidad de naciones. Pero éste no es el caso, sino muy otro, del Convenio de Bruselas.

El Convenio de Bruselas regula relaciones nacidas de un fenómeno —el turismo— que por sí mismo es universal. Dejar reducido su marco normativo a un escaso y muy disperso número de naciones y no todas ellas suficientemente representativas en el ámbito de las relaciones turísticas, se encuentra muy lejos de la finalidad pretendida y de lo que fuere legítima aspiración.

Es cierto que el proceso que ha de seguir un Convenio internacional para que quede incorporado al Derecho interno respectivo y tenga fuerza de obligar en el ámbito de su soberanía y aplicabilidad en los Tribunales de Justicia de la misma,

tado de la Comunidad Internacional, ha asumido ante ese y los otros Estados Partes, obligaciones de Derecho Internacional que nacen de algunos de los principios del mismo, como sería, entre otros, el del cumplimiento de buena fe de las obligaciones internacionales asumidas.

4. Según el art. 10 del Convenio de Viena sobre el derecho de los tratados de 23 de mayo de 1969, el texto de un tratado quedará establecido como auténtico y definitivo: a) mediante el procedimiento que se prescriba en él o que convengan los Estados que hayan participado en su elaboración; o b) a falta de tal procedimiento mediante la firma «ad referendum» o la rúbrica puesta por los representantes de los Estados en el texto del tratado o en el acta final de la conferencia en la que figure el texto. Ver el trabajo «Las reservas en la Convención de Viena 1969 sobre el Derecho de los Tratados» por Ernesto J. Rey Caro. Universidad Nacional de Córdoba (R. Argentina), 1977.



es largo y complicado. Varía según los preceptos constitucionales y jurídicos de cada país<sup>3</sup>.

No obstante, es preciso concluir manifestando que el lapso de tiempo transcurrido desde su elaboración, que tuvo lugar en 1970, hasta su entrada en vigor en 1976, es suficiente como para que hubiera adquirido una difusión internacional mucho más amplia y sobre todo respecto de los países que, por su actividad turística, tenían una más destacada significación en cuanto a la aplicación de estas normas referentes al denominado «contrato de viaje».

## 2. FINALIDAD DEL CONVENIO

En la parte preliminar del Convenio, antes de su texto articulado, se dice que se conviene comprobando el desarrollo del turismo y su función social; y reconociendo que es necesario establecer disposiciones uniformes en materia de «contratos de viaje».

Quiere ello decir que la difusión geográfica que el turismo produce, viéndose, en sus desplazamientos, sometidos los viajeros a normas, regulaciones y jurisdicciones muy diferentes entre sí, hace aconsejable proceder a la unificación de las mismas construyendo, desde el punto de vista jurídico, un —así se le denomina en el Convenio— «contrato de viaje» que tenga carácter internacional.

El desplazamiento del hombre de un lugar a otro es tan antiguo como la propia humanidad; pero es el fenómeno llamado turismo el que lo impulsa de manera extraordinaria llegando, dicho desplazamiento, a convertirse en un hábito y a constituir una fuerza económica y social a la que, necesariamente, los po-

5. En su caso, en España, este Convenio deberá seguir la larga tramitación establecida en el Decreto 801/1972 sobre ordenación de la actividad de la Administración del Estado en materia de Tratados Internacionales. Sobre esta disposición dice J. A. de Iturriaga Barberán (Vid: *Anuario de Derecho Internacional*, Universidad de Navarra, Pamplona 1974, p. 377): «Ante la dispersión de las normas existentes y la insuficiencia de las mismas —que ha provocado una práctica caótica— el Derecho ofrece tanto a la propia Administración como a los administrados un mínimo de orden con la consiguiente mejora de la seguridad jurídica. Es posible que los autores no hayan estado del todo acertados en la interpretación realizada, pero al menos de trata de una interpretación auténtica que despeja cualquier equívoco y marca la pauta adecuada a seguir por la Administración.



deres públicos han de prestar preponderante atención. La redacción de este Convenio de Bruselas de 1970 es una buena prueba de ello.

Recordemos que, como dice Folchi<sup>6</sup> el turismo se manifiesta en la vida contemporánea con las siguientes características a) es un fenómeno masivo; b) es un acontecimiento internacional; c) es un hecho de gran movilidad; d) es de enorme trascendencia social y e) es un factor de desarrollo económico.

Habida cuenta de todo ello resulta indudable que su internacionalidad, la ingénita internacionalidad del turismo, aconseja que sean textos de múltiple aplicación, es decir que sea el mismo texto, el que regule sus relaciones privadas en todos los países. Convencidos de ello, como estamos, es por lo que hemos dejado expresión de nuestro lamento porque este Convenio Internacional sobre contratos de viaje no haya alcanzado la difusión que hubiera sido de desear.

Cuando en ámbitos que también se encuentran marcados por su internacionalidad, como ocurre con el transporte aéreo, observamos los beneficios que una regulación alcanzada por Convenios y Tratados de múltiples aplicaciones han hecho posible, se comprende la utilidad que se lograría con una mayor audiencia de este Convenio de Bruselas.

Según Resolución aprobada por la Asamblea de las Naciones Unidas<sup>7</sup> los Estados tienen el deber de cooperar entre sí, independientemente de las diferencias en sus sistemas políticos, económicos y sociales, en las diversas esferas de las relaciones internacionales, a fin de mantener la paz y la seguridad internacionales y de promover la estabilidad y el progreso de la economía mundial, el bienestar general de las naciones y la cooperación internacional libre de toda discriminación basada en esas diferencias. A este fin: Los Estados deben conducir sus relaciones internacionales en las esferas económica, social, cultural, técnica y comercial, de conformidad con los principios de la igualdad soberana y la no intervención. Los Estados deben cooperar en las esferas económica, social y cultural, así como en la esfera de la ciencia y la tecnología y promover el

6. Vid: MARIO O. FOLCHI, «Desarrollo aeronáutico y Derecho turístico». *Revista Peruana de Derecho Aeronáutico y del Espacio*. Enero-marzo 1985. Año 1, n.º 1, p. 28.

7. Vid. *Resolución 2.625 (XXV)*, aprobada por la Asamblea General de las N. U. el 24 de octubre de 1970. Declaración sobre los principios de Derecho Internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la carta de las N.U.



progreso de la cultura y la enseñanza en el mundo. Los Estados deben cooperar para promover el crecimiento económico en todo el mundo, especialmente en los países en desarrollo.

### 3. CONTENIDO DEL CONVENIO

Sin perjuicio de que en el cuerpo del Convenio se contengan otras disposiciones de variada índole, fundamentalmente sus preceptos se dirigen a una regulación uniforme de las siguientes materias:

a) Estructuración del llamado «documento de viaje», que no es sino la expresión formal del pacto que ha de ligar a las partes que intervienen en el denominado «contrato de viaje».

b) Establecer una clara distinción, a los efectos del «contrato de viaje», de las partes que pueden intervenir en el mismo, con especialidad la que denomina «organizador del viaje» e «intermediario del viaje», llegándose a distinguir como especies del «contrato de viaje», el «contrato de organización de viaje» y el «contrato de intermediario de viaje».

c) Regulación del sistema de responsabilidad propia de dichos Contratos, con las diferencias peculiares que atañen a uno y otro. A este punto es al que hemos de dedicar nuestra preponderante atención.

A los fines del propio Convenio se establecen unas definiciones preliminares. Entre ellas figura la del viajero, redactada de una forma un tanto difusa. Se admite que el compromiso o simplemente el precio haya sido concluido por el beneficiario o por otra persona en su nombre. Se utiliza el término «viajero» y no el de pasajero lo que difiere del criterio más generalizadamente utilizado por la doctrina<sup>8</sup>.

Queda perfectamente claro que el Convenio se refiere al «Contrato de Viaje» y que dicho Contrato hace tan sólo referencia al transporte de personas. Nada tiene que ver este contrato con el que tradicionalmente y, dentro de las normas del Derecho Mer-

8. Según TAPIA SALINAS (*Curso de Derecho Aeronáutico*, Barcelona 1980, p. 316). Viajero es todo el que viaja simplemente y puede viajar todo el que se encuentra a bordo de una aeronave en pleno vuelo. Por el contrario pasajero es el titular de un contrato de pasajero celebrado con el transportista, con independencia de que el transporte se realice o no.



cantil o Comercial, se conoce como contrato de comisión para el transporte de mercaderías, en el que una persona, con medios propios o ajenos, asume el compromiso de transportar cosas, bien agrupándolas o bien como carga completa de un vehículo determinado<sup>9</sup>. Las denominadas «Agencias de Transporte» —dedicadas a la carga de cosas— quedan muy fuera del ámbito de este Convenio de Bruselas, que, por el contrario, se acerca mucho a las actividades de las que se llaman «Agencias de Viaje» y que se dedican exclusivamente al transporte de personas, con proyección concreta al transporte de turistas.

Es interesante consignar que en el Convenio no se hace mención alguna respecto del equipaje del viajero. Tan sólo en el artículo 13, cuando se establece la responsabilidad del «organizador de viajes» se menciona una cifra por «daño material», quedando flotando la duda de si dicho daño material puede o no ser aplicado a los daños que padezca el equipaje del viajero. El transporte del equipaje, como es sabido, no constituye un contrato independiente del contrato de transporte de la persona. Es una consecuencia del mismo. Dentro de las franquicias concedidas, el pasajero tiene derecho a que se transporte, en el mismo vehículo que su persona, el equipaje de su pertenencia, sin pago de cifra adicional alguna, siempre que no sobrepase la referida franquicia y sin que tenga que estipular pacto concreto sobre ello. En los casos en que no sea portador de equipaje o que su composición —peso o unidades— sean inferiores a la franquicia, no tendrá derecho a bonificación en la tarifa que sea de aplicación. Por todo ello ha de estimarse que en el «contrato de viaje», el transporte del equipaje debe considerarse incluido<sup>10</sup>.

Entre las obligaciones que el Convenio hace recaer sobre el «organizador de viaje» y sobre el «intermediario de viaje» se encuentra, con puesto muy señalado, la de entregar un documento que legitime al viajero para el uso de los servicios respectivos.

La atención del Convenio se proyecta sobre el documento que

9. Sobre este contrato, ver el trabajo de Enrique SECO CARO, titulado «Agencias de transporte». *Revista de Derecho y Economía del transporte*, n.º 47, Madrid 1981, pp. 12 y ss.

10. En las Condiciones Generales de Transporte (Pasajeros) establecidas como Práctica recomendada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) se define así el equipaje: «Aquellos artículos, efectos y demás pertenencias personales del pasajero necesarios o apropiados para el vestido, uso, comodidad y conveniencia de aquel en relación con su viaje».



deriva del «contrato de organización de viaje». Cuando se trata de mera intermediación, el intermediario, si lo es en cuanto a un conjunto global de servicios habrá de entregar el contrato correspondiente a la «organización de viaje». Si, en otro caso, su contrato de intermediación se contrae a servicios sueltos, el documento de que deberá proveerse al pasajero será el que a cada uno de los servicios contratantes corresponda.

Esta doble posibilidad de compromiso dentro del género del contrato de viaje que en el Convenio se establece concuerda con los que ya son tradicionales de «viajes a forfait» y de «servicios sueltos». Respecto de ellos Quintana Carlo<sup>11</sup> elabora las siguientes definiciones:

a) Contratos a «servicios sueltos» son aquellos mediante los cuales las agencias proporcionan a su cliente algunos de los servicios que, entre los que están autorizados, tienen entidad propia aisladamente considerados (v. gr. venta de billetes; reserva de plazas en toda clase de medios de transporte, establecimientos hoteleros, etc.).

b) Los contratos de «viaje a forfait» son los que incluyen un conjunto de servicios a tanto alzado. A su vez, estos contratos de «viajes a forfait» —propriadamente los únicos que pueden y deben denominarse «contratos de viaje»— pueden revestir dos modalidades: los concertados a demanda del cliente con el presupuesto subsiguiente de la agencia aceptado por igual y los programados previamente por ésta y ofertados al público.

El contrato global o a «forfait» —según el Convenio de Bruselas de 1970—, es el «contrato de organización de viaje» y cuadra, salvando ciertas peculiaridades, con la actividad de las agencias mayoristas a las que se refería el legislador español<sup>12</sup>. Son agencias mayoristas —dice— aquellas que, sin limitación de ámbito territorial, proyectan, elaboran, organizan y realizan toda clase de viajes «a forfait», para su ofrecimiento a otras agencias no pudiendo ofrecer o vender sus servicios directamente al público.

El Convenio de Bruselas ha huido de utilizar terminologías que, usadas en unos lugares, pueden no ser suficientemente expresivas en otros. Para nosotros, y ésta es una oportunidad de decirlo, el término «a forfait» no tiene razón de ser utilizado ya

11. Vid: Ignacio QUINTANA CARLO, «La protección del consumidor como turista», en *Estudios sobre consumo*, n.º 2, septiembre de 1984, p. 67.

12. Vid: Decreto 15.241/1973 de junio, art. 5.º.





que, en español, resulta bien claro decir servicios globales o conjunto de prestaciones o servicios. El Convenio de Viena, al utilizar las denominaciones de «organización de viaje» e «intermediario de viaje» no deja resquicio para la duda. En uno se organiza un conjunto de servicios que integran un todo, un conjunto no posible de ser fraccionado y sin que exista cotización para cada uno de los factores —hotel, comida, viaje, excursiones, etc.— que integran el servicio que tan sólo como uno solo debe ser considerado.

En el «contrato de intermediario» surge claramente la figura del comisionista, en la que, como más adelante veremos, pueden darse consecuencias jurídicas según el concepto en que se actúe. El comisionista no elabora necesariamente un servicio —no es hotelero, no es transportista— sino que ofrece y contrata los servicios que por otros son prestados.

La comisión —dice Broseta<sup>13</sup>— puede definirse como el contrato por el que el comisionista en su condición de empresario mercantil, se obliga a prestar su actividad consistente en realizar un acto o negocio jurídico por cuenta del comitente actividad normalmente remunerada cuando se consigue el resultado previsto.

El mismo autor, refiriéndose en concreto al comisionista del transporte de cosas nos ha dicho<sup>14</sup> que el comisionista no es un porteador, sino una persona que se obliga —normalmente en forma profesional— a buscar porteadores para sus clientes, y a contratar con ellos por cuenta de éstos los transportes de mercancías que le encargan. El comisionista no transporta, sino que contrata los transportes por cuenta de otros. Pero se caracterizan en nuestro Derecho porque frente a los comitentes cargadores los comisionistas asumen las obligaciones propias de los porteadores. Veremos, al tratar de la responsabilidad, que el Convenio de Bruselas, siguiendo la línea que ha venido regulando la actividad de los Agentes de Viaje, se separa de la establecida tradicionalmente para los agentes de carga, que son los comisionistas a los que Broseta se refiere.

De los conceptos que han quedado precisados se extrae la conclusión (que en el texto del Convenio queda constatada) de que la documentación que necesariamente ha de ser expedida en el contrato de «organización», no es la misma que en el con-

13. Vid: Manuel BROSETA PONT, *Manual de Derecho Mercantil*, Madrid 1974, p. 399.

14. Vid. *op. cit.*, p. 388.



trato de «intermediario». El legislador internacional ha cuidado minuciosamente de una y otra.

El documento en el que reposa el «contrato de organización» deberá contener necesariamente hasta diez requisitos independientemente —así lo dice el apartado k) del art. 5.º— de cualesquiera otras indicaciones que las partes, de común acuerdo, juzguen conveniente incluir.

Las diez indicaciones a las que se ha hecho referencia pueden suprimirse haciendo simplemente mención de ellas si constaren en el folleto entregado al viajero. Este precepto no deja de ofrecer ciertas dudas interpretativas. En primer lugar la de determinar si tal folleto puede ser el publicitario que se reparte a modo de propaganda y, sobre todo, si esa entrega del folleto al pasajero ha de ser personal y concreta o se presume por el hecho de que el viajero contrate el paquete de servicios y abone el precio que consta en el folleto publicitario.

Muchos de los datos que han de constar en el documento formalizador del «contrato de organización» son de muy sencilla constancia y podrán, de manera múltiple, ser introducidos mediante impresión, en el documento. Tal ocurre con el dato referente al nombre y dirección del «organizador». Otros datos, como los del lugar y la fecha de emisión del documento, podrán extenderse mecanizadamente. Pero no así los que se refieren al nombre del o los viajeros o de las personas que en nombre de ellas hubieran ultimado el contrato. Estas menciones requieren la confección individualizada de cada contrato, y, por consiguiente, ocasiona dificultades en cuanto a la mecanización de la operación respectiva.

Algunas condiciones hubieran, a nuestro juicio, podido ser suprimidas. Por ejemplo: las circunstancias y condiciones bajo las cuales el viajero podrá solicitar la rescisión del contrato. Estas circunstancias y condiciones podrían haber sido establecidas en el propio Convenio y no —ver artículo 9— haberse éste limitado a hacer referencia a la legislación nacional y a las disposiciones del contrato.

Las prolijas menciones exigidas en el Convenio de Bruselas para que consten en el «contrato de viaje», especie «contrato de organizaciones», parecen contrastar con la tendencia que, en otras convenciones internacionales, se sigue en orden a la simplificación de estos documentos. El artículo 3 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929<sup>15</sup> que rige el transporte aéreo

15. La ratificación por parte de España aparece publicada en la Gaceta de Madrid, n.º 233, del día 21 de agosto de 1931.



internacional de personas, exigía que en los billetes de pasaje constasen hasta cinco menciones. Este artículo 5.º ha sido modificado por el artículo 2 del Protocolo de La Haya de 28 de Septiembre de 1955<sup>16</sup> muy ampliamente aceptado, reduciendo tales requisitos a tres.

El «organizador» está obligado a expedir el documento al que venimos refiriéndonos expresando en él todos los datos que son necesarios. En el supuesto de que no lo haga, el Convenio prevee dos consecuencias. En primer lugar que el contrato de «organización de viaje», si realmente ha sido concertado, continuará rigiéndose por las normas del propio Convenio. La existencia del contrato habrá de deducirse de la práctica de la prueba que sea posible llevar a cabo. Si hay contrato documentado, pero en él no se han hecho constar todas las condiciones obligatorias, no habrá especial dificultad en concluir que, en efecto, las partes han ejercido sus respectivas voluntades en orden a esta finalidad contractual de «contrato de organización de viaje». Si no se ha extendido documento alguno, la parte que invoque la existencia del pacto habrá de acreditar, por los medios ordinarios de prueba, su real existencia<sup>17</sup>. No se objeta aquí la validez del contrato, que no se cuestiona, sino la sumisión del mismo a los preceptos del Convenio de Bruselas.

La segunda consecuencia que en éste se consigna, en caso de que no se haya extendido el «contrato de organización» o que sus términos no sean completos, es la de responsabilizar al «organizador de viajes» de todo perjuicio resultante de esta violación.

La norma, por cierto, no es lo suficientemente explícita. Se responsabiliza de las consecuencias de la falta del documento o de su imprecisión al «organizador» siendo ello congruente con la obligación que se le ha impuesto en el sentido de que sea él el que debe entregar el documento. Pero esta responsabilidad se proclama de una manera genérica y no concretándola en

16. España se adhirió el 6 de diciembre de 1965. Publicado el Instrumento en el Boletín Oficial del Estado n.º 133 del día 4 de junio de 1973.

17. Recordemos el texto del artículo 1.278 del Código Civil de España, que dice: «Los contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurren las condiciones esenciales para su validez». Los requisitos esenciales para la validez de los contratos son, con arreglo al artículo 1.261 del mismo Cuerpo legal: «1.º Consentimiento de los contratantes. 2.º Objeto cierto que sea materia del contrato. 3.º Causa de la obligación que se establezca».



un resultado determinado<sup>18</sup>. En otro texto internacional, el ya citado Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, se dice, en cuanto al billete de pasaje<sup>19</sup>, que el mismo hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte y que la ausencia irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las reglas del Convenio. Sin embargo —añade— si con el consentimiento del transportista, el pasajero embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso sobre limitación de responsabilidad, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones sobre dicha limitación de responsabilidad del transportista.

Habida cuenta que el Convenio de Bruselas contiene también preceptos limitativos de responsabilidad que se establece en beneficio del «organizador de viaje», la consecuencia que hubiera podido derivarse para éste por incumplir la expedición del documento de viaje o por hacerlo de manera incompleta hubiera podido ser la de verse desprovisto del amparo de la limitación de responsabilidad. La fórmula arbitrada en el Convenio de Bruselas, en definitiva, no viene a decir nada.

Hasta aquí hemos venido refiriéndonos al «organizador de viaje». En cuanto al «intermediario de viaje» el Convenio de Bruselas es más preciso. Las consecuencias que para tal «intermediario» se derivan cuando éste no expide el documento correspondiente, quedan expresadas explícitamente. Los casos pueden ser dos, según el «intermediario» obre como mediador de un contrato de servicios globales —«contrato de organización» o según que obre como comisionista de servicios separados de transporte, hospedaje, guías, etc.

Si el «intermediario» está facilitando un servicio de «organización» deberá extender el documento que es propio al mismo y al que ya nos hemos venido refiriendo. Pero este documento de «organización» además de tales requisitos deberá contener, desde luego, el nombre y dirección del «organizador de viajes»

18. Vid: Artículo 1.101 del Código Civil: «Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquéllas».

19. Vid: artículo 2 del Convenio modificado por el artículo 2 del Protocolo.



añadido del nombre y dirección del «intermediario de viajes» y la mención expresa de que actúa con el carácter de «intermediario» del citado «organizador».

Si el documento no comprende todos esos datos, o no existe, ello no afectará a la existencia ni validez del contrato que continuará rigiéndose por el Convenio de Bruselas, pero el «intermediario», será considerado como «organizador». Ello tiene directa incidencia en cuanto a su régimen de responsabilidad del que más adelante trataremos.

Cuando el «intermediario» haya ofrecido servicios aislados o independientes, deberá entregar al viajero los documentos correspondientes a cada una de las prestaciones que sean contratadas, tales como títulos de transporte, bonos para alojamientos o comidas, etc., documentos que deberán ser sellados o firmados por el «intermediario», figurando en ellos el precio correspondiente y la expresa indicación de que el contrato respectivo se regirá por las prescripciones del Convenio de Bruselas. Caracterizará a estos servicios aislados el que el precio de ellos, por separado, debe ser conocido por el viajero. Cuando no se entregue el documento consiguiente o él esté a falta de los requisitos que le sean propios y, además, los que hemos dejado señalados, el «intermediario de viaje» —dice el Convenio de Bruselas— será responsable de todo perjuicio resultante de la violación. Ya hemos dejado anotado precedentemente, al tratar de análogo caso en cuanto al «organizador» que esta vaga y general declaración de responsabilidad es tanto como no decir nada ya que cada cual, en efecto, responde de sus propios actos y del incumplimiento de las obligaciones que por las leyes le vienen impuestas. La de expedir el documento y sus datos ya era una clara obligación para el «intermediario».

Es importante, como se ha visto, tener en cuenta el contenido de estos documentos de «organización de viajes» y de «intermediación de viajes» ya que de ellos ha de deducirse lo que atañe al sistema de responsabilidad que rige en el «contrato de viaje».

#### 4. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD

Tanto el denominado por el Convenio de Bruselas «contrato de organización de viaje» como el llamado «contrato de intermediario de viaje» ambos dentro del género «contrato de viaje», que da nombre al propio Convenio, han de conceptuarse, a



nuestro juicio, como contratos de realización de obras y contratos de comisión. No ha faltado quien los califique como contratos atípicos y, más comúnmente, como contratos de arrendamiento de servicios. Mas, en realidad lo que desea el contratante en el de «organización» no es que se le realice un servicio —el recorrer kilómetros, el facilitarle un hotel— sino el que se lleve a cabo una obra, ponerlo en un punto de destino determinado, poder alojarse en una ciudad en la que desea residir transitoriamente, etc.<sup>20</sup>.

En estas contrataciones eminentemente turísticas, debemos contemplar tan sólo el resultado, la feliz realización de la obra convenida. Ello ha de resultarnos muy útil para establecer el marco de las respectivas responsabilidades. No es la materialidad de recorrer kilómetros lo que busca el viajero, sino el recorrerlos para encontrarse, al fin, en un lugar concreto que es el que se convino. Esa es la realización de la obra y ese es el objeto del pacto que estipula con el «organizador». De no ser llevada a cabo dicha obra, de no obtenerse dicho resultado es de lo que deberá responder el «organizador».

Garrigues<sup>21</sup> se ha referido al «contrato de duración». Dice que esta nota es la que separa el contrato de agencia del de mediación. El requisito de la estabilidad del agente ha sido destacado por algún autor, para quien esta nota, entendida como actividad ejercitada de un modo continuo, no puede faltar en el concepto del contrato de agencia. Este contrato está ausente de nuestro Derecho. A diferencia del comisionista, el agente no tiene que esperar a recibir encargos concretos del empresario en cuyo nombre actúa, sino que tiene la obligación positiva de esforzarse en promover o concluir todos los contratos posibles en nombre y por cuenta de aquél, buscando cuantas ocasiones propicias se presenten mediante la adecuada vigilancia de mercados.

20. Refiriéndose al contrato de agente de carga —Transporte de cosas—, SECO CARO (Vid: Enrique Seco Caro, «Agencias de transporte», *Revista de Derecho y Economía del Transporte*. Madrid 1981, n.º 47) opina que el llamado comisionista de transporte por el Código de Comercio debe calificarse jurídicamente como figura autónoma, no como un subtipo dentro del contrato de comisión. Aceptando la terminología italiana del contrato de expedición puede definirse en nuestro Derecho como un contrato atípico, un caso particular de intermediación en el transporte caracterizado porque el intermediario asume el estatuto jurídico del porteador, es decir de sus obligaciones y responsabilidades y también sus derechos.

21. Vid: Joaquín GARRIGUES, *Tratado de Derecho Mercantil*. Madrid 1963. Tomo III. Volumen I, pp. 542 y ss.



La naturaleza jurídica de este tipo de contratación ha sido muy certeramente calificada por el Instituto de Derecho Aero-náutico y Espacial de la Universidad Nacional de Córdoba (Rep. Argentina) en un estudio en el que se analizan las notas más fundamentales del Convenio de Bruselas de 1970<sup>22</sup>. Refiriéndose al «organizador de viaje» dice que su paquete obligacional se configura como un «opus», es decir el proporcionar a una persona, por un precio global y en forma unitaria, un conjunto de servicios de diversa índole pero que, en conjunto, resumen lo que él o los viajeros pretenden: el viaje obtenido y realizado en las condiciones pactadas. La peregrina aceptación de la obligación del «organizador de viaje» como de una simple prestación de medios, tiende a aminorar las responsabilidades contractuales aproximándolas a las cuasi-delictivas. La obligación es de «resultado», no hay que entrar en averiguar ni a calificar la conducta del deudor, basta su incumplimiento. Lo cierto es que el viajero, por ejemplo, no tiene dudas en cuanto a cuál es su intención al contratar y no tiene por qué tenerlas el «organizador de viajes». Las partes no entienden contratar el empleo de medios determinados para la realización del «opus» No. Contratan el «opus», el viaje, o sea la obtención del resultado. La obligación del «organizador» no es la de emplear tal o cuales medios o servicios para proporcionar el viaje (contratación de transportes, hospedaje, traslados complementarios, guías, traductores, diversas facilidades que justifican que el viajero no emprenda por su cuenta y riesgo solitariamente, el viaje), sino justamente el resultado, el viaje. Por ello, el viajero derivó sus preocupaciones en un sujeto que se obliga a proporcionar un viaje.

Estamos totalmente de acuerdo con dichas apreciaciones y partimos de la base de estimar este contrato como de realización de obras para deducir las oportunas consideraciones en cuanto al régimen de responsabilidad que le afecta.

La responsabilidad que se deriva en estos «contratos de viaje» para el empresario de los mismos, es diferente, como resulta de toda lógica, según se trate de «contrato de organización de viaje» o de «contrato de intermediario de viaje».

22. Vid: «Convención Internacional sobre Contrato de Viaje. Bruselas 1970». Relato presentado en las XII Jornadas Nacionales de Derecho Aero-náutico y Espacial de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Córdoba (Rep. Argentina).



Son principios comunes para ambos tipos de contratos en orden a la responsabilidad, los siguientes:

- a) Responsabilidad derivada de culpa o negligencia.
- b) Limitación de la responsabilidad.

Nos referiremos a cada uno de ellos por separado.

El Convenio de Bruselas declara responsable (art. 13) al «organizador de viaje» por todo perjuicio causado al viajero por incumplimiento total o parcial de sus obligaciones de «organizador» tal como surgen del contrato o del presente convenio, salvo que pruebe que ha actuado como un «organizador» competente de viajes. No hay ahora necesidad de mencionar otros aspectos de su responsabilidad. Se trata de un principio general de cumplimiento de las obligaciones contractuales<sup>23</sup>.

Por otro lado, el «intermediario» (art. 22) será responsable de toda falta en que incurra en la ejecución de sus obligaciones; esta falta se calcula en relación a los deberes que corresponden a un «intermediario» competente de viajes.

La deducción de responsabilidad bajo el sistema subjetivo de la culpa es la que nos parece más adecuada a la equidad y a la justicia, en estos supuestos. Es cierto que la implantación de la responsabilidad objetiva viene abriéndose paso y que, de la doctrina ha pasado a algunos textos positivos, habiéndose demostrado, en cuanto a su experiencia, que la aplicación ha sido beneficiosa para el cumplimiento de las obligaciones contractuales. Quizás el ejemplo más revelador de ello sea la Ley sobre Navegación Aérea Española de 21 de Julio de 1960<sup>24</sup> que, en su artículo 120 dice:

«La razón de la indemnización tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y

23. El artículo 1.258 del Código Civil dice: «Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la costumbre.

24. Esta Ley fue promulgada en el Boletín Oficial del Estado n.º 176, correspondiente al día 23 de julio de 1960. Se han llevado a cabo diversos proyectos para su modificación alguno de los cuales se encuentra en avanzada redacción; al parecer se respetaría esta responsabilidad objetiva.





... aún cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia».

En el Protocolo firmado en Guatemala el 8 de Marzo de 1971 mediante el que nuevamente se modificaría el Convenio de Varsovia de 12 de Octubre de 1929 se avanza decididamente hacia una responsabilidad objetiva del porteador aéreo. Este Protocolo ha recibido muy escasas ratificaciones y aún no ha entrado en vigor<sup>25</sup>. Según su texto, el transportista aéreo respondería objetivamente dentro de los límites que en el mismo se establecen. Sólo quedaría exonerado de responsabilidad, total o parcialmente, probando que es la culpa de la persona que pide una indemnización la que ha causado el daño o contribuido a él.

Un determinado sector de la doctrina se muestra partidario de la responsabilidad objetiva en este tipo de relaciones jurídicas, estimando que se evitan enojosas discusiones en cuanto a la verdadera determinación de la responsabilidad y que, por otro lado, al hacer más riguroso su régimen se estimula el cumplimiento de las obligaciones de las empresas y se salvaguardan, con efectividad, los derechos de los pasajeros.

Según Dickerson<sup>26</sup> la responsabilidad objetiva tendría los siguientes efectos positivos respecto de los agentes de viaje:

a) Los agentes serían mucho más selectivos en las recomendaciones de los servicios a cargo de los prestadores de los mismos y, de esa manera, las entidades que actuaran irregularmente quedarían muy rápidamente fuera del comercio.

b) Los agentes desarrollarían completos sistemas de información que descubrieran los conductos de dichas entidades. Para protegerse, los agentes pondrían estos sistemas informativos en

25. Según el art. XX de este Protocolo de Guatemala, el mismo entrará en vigor el nonagésimo día a contar desde la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el total del tráfico aéreo internacional regular —expresado en pasajeros/kilómetros— de acuerdo con las estadísticas del año 1970 publicados por la Organización de Aviación Civil Internacional, de las líneas aéreas de cinco Estados que hayan ratificado el Protocolo representen por lo menos el 40 % del total del tráfico aéreo regular de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI de dicho año. De tal forma se ha querido que la entrada en vigor tenga verdadera representatividad en el mundo de las relaciones aeronáuticas internacionales.

26. Citado por Mario FOLCHI en «Derecho Aeronáutico y Derecho Turístico». *Revista Peruana de Derecho Aeronáutico y del Espacio*. Año 1, n.º 1. Enero-marzo 1985, p. 34.



conocimiento de los viajeros quienes conocerían así la posibilidad de un fraude.

c) La responsabilidad objetiva estimularía el desarrollo de programas muy amplios de seguros, los que garantizarían que los viajeros perjudicados serían adecuadamente indemnizados.

d) Por último, el más importante impacto de la aplicación de la responsabilidad objetiva sería la existencia de una actividad turística mucho más responsable.

Nos permitimos opinar que no existen méritos para que se configure la responsabilidad derivada del «contrato de viaje» como objetiva. De dicho contrato surgen unas obligaciones para las partes que en él intervienen y, si bien es natural el viajero, ello debe hacerse estructurando bien claramente los derechos del mismo y las correlativas obligaciones de las empresas de «organización» y de «intermediación» pero no haciendo a éstas responsables de sucesos como la fuerza mayor o el caso fortuito que permanecen muy lejos del control de su voluntad y de su comportamiento<sup>27</sup>.

El Convenio de Bruselas de 1970 limita la responsabilidad tanto del «organizador» como del «intermediario». Limita, dicho sea más exactamente, las consecuencias económicas de las responsabilidades en que cada uno de ellos pueda incurrir. Lo cual quiere decir que una vez que, tanto uno como otro sean declarados responsables por su actuación no acorde con lo pactado o con el propio Convenio, esta responsabilidad en cuanto a su montante efectivo y cualesquiera que fueren sus consecuencias económicas, no rebasará, en contra de la empresa, las cantidades límites que en el Convenio se regulan.

Este llamado «instituto de la limitación de la responsabilidad» constituye una de las materias más controvertidas dentro de lo que a la ejecución de los contratos se refiere y justo es reconocer que la doctrina, tanto la científica como la jurisprudencial, no ve con buenos ojos su permanencia en los textos legales y menos aún su introducción en aquellos que de nuevo se promulgan.

Paladín de la oposición a la limitación de responsabilidad en materia de transporte aéreo es el Instituto de Derecho Aeronáu-

27. Cabría pensar en un sistema análogo al Seguro Obligatorio de Viajeros que, en España, ampara a los mismos y que queda concertado automáticamente cuando se adquiere un billete de pasaje terrestre o marítimo. Este Seguro Obligatorio de Viajeros es administrado por el Estado.



tico y Espacial de la Universidad Nacional de Córdoba (Rep. Argentina)<sup>28</sup> y su Director Ferrer<sup>29</sup>. Sin necesidad de adoptar tan radicales posiciones es preciso reconocer que muchas de las razones que, en su momento y para el transporte aéreo, fueron válidas abonando el establecimiento de los límites de responsabilidad, hoy ya se encuentran carentes de actualidad y surge el consejo de que sean revisados.

Hay que reconocer que el límite de responsabilidad que en favor de las empresas de viaje se establece en el Convenio de Bruselas de 1970 tiene una larga tradición en toda la regulación internacional del transporte y no sólo en lo que al aéreo se contrae sino también en cuanto al marítimo, el ferroviario y el mecánico por carretera. En todas las convenciones internacionales que regulan esta materia encontraremos limitaciones de responsabilidad favorecedoras de las empresas porteadoras. Incluso, en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, firmado en Ginebra el 24 de Mayo de 1980, que aún no ha entrado en vigor, se encuentra el correspondiente precepto protector del transportista multimodal. Esta unanimidad de criterio nos hace pensar en que deben existir poderosas razones para que la responsabilidad quede limitada en favor de las empresas<sup>30</sup>. Sin embargo, no todas estas razones —que habrán influido sin duda en los redactores del Convenio

28. Vid: trabajo ya citado sobre la Convención Internacional sobre contrato de viaje, Bruselas 1970, presentado en las XII Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial celebrado en Buenos Aires, Nov. 1984.

29. Vid: Manuel Augusto FERRER, «Proposiciones ante la declaración de Varsovia-La Haya», *Boletín de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Córdoba* (Rep. Argentina), n.º 1-5 enero-febrero 1972, pp. 59 y ss., y «Naturaleza Jurídica del contrato de viaje», trabajo presentado en el Congreso Internacional sobre transporte aéreo y turismo», Buenos Aires, Nov. 1980, entre otros.

30. Cfr. art. 22 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929; art. 11 del Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955; art. VIII del Protocolo de Guatemala de 8 de marzo de 1971; art. 11 del Convenio referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por la aeronave a terceros en la superficie firmado en Roma el 7 de octubre de 1952; Acuerdo de Montreal de 4 de mayo de 1966 relativo a los límites de responsabilidad del Convenio de Varsovia y del Protocolo de La Haya; art. 23 del Convenio de 19 de marzo de 1956, sobre transporte internacional de mercancías por carretera (C.M.R.); art. 31 del Convenio de 7 de febrero de 1970 sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (C.I.M.); art. 4 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de agosto de 1924.



de Bruselas de 1970— tienen un sólido fundamento jurídico y, por otro lado, en el momento presente, no encuentran las causas que regían antaño. Los medios son otros, las organizaciones son diferentes y parece llegada la ocasión de que cada una responda de las consecuencias económicas que pueda ocasionar con su irregular conducta y sin que esta responsabilidad encuentre barrera alguna en lo que a su monto se refiere<sup>31</sup>.

Este problema nos llevaría, en efecto, a muy largas discusiones en las que los juristas no estarían siempre de acuerdo con las empresas y por ello hemos de limitarnos a un solo argumento que consideramos fundamental. La limitación de la responsabilidad debe ser la contrapartida de la responsabilidad objetiva. Por consiguiente, en el caso concreto del Convenio de Bruselas de 1970 si por nuestra parte hemos estimado que no procedía establecer una responsabilidad objetiva —que, ciertamente, no la hay en el texto del Convenio— no podemos ahora, al opinar sobre los límites de responsabilidad, el aplaudir que los mismos hayan sido introducidos.

Sentado ello lamentamos también que se haya utilizado —por razón de su fecha— en el Convenio de Bruselas de 1970 como módulo para determinar la cifra indemnizatoria (art. 24) el franco oro de 10/31 de gramos con ley de 0,900. Conocidas de sobra son las circunstancias que han aconsejado el abandono de esas hipotéticas valutas<sup>32</sup>. Estas dificultades han hecho que en los Convenios internacionales donde se utilizaba el oro como determinante, de una u otra manera, para extraer las indemnizaciones se haya sustituido por los Derechos Especiales de Giro<sup>33</sup>. Una

31. Sobre ello ya hemos meditado en anteriores oportunidades. Vid: Enrique MAPELLI, «Consideraciones sobre si es oportuno o no mantener la limitación...». Trabajo presentado en las XI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Sao José dos Campos (Brasil), septiembre de 1979, pp. 34 y ss.

32. Elvira GONZÁLEZ MAGARIÁN y Emilio Luis D'OVIDIO en su trabajo «Análisis de la Convención de Bruselas de 1970 sobre contratos de viaje» presentado al Congreso Internacional sobre Transporte Aéreo y Turismo, Buenos Aires, noviembre 1980, p. 4, nos dicen que convirtiendo, con arreglo al mercado libre del oro, nos darían 350.000 dólares en los EE.UU. La cifra por la que el «organizador» habría de responder por daños corporales del viajero.

33. Vid: los Protocolos 1, 2, 3 y 4 de Montreal de 25 de septiembre de 1975 en lo que se refiere a los Derechos Especiales de Giro en relación con el transporte aéreo. Asimismo se han modificado otros Convenios internacionales para introducir en su texto los Derechos Especiales de Giro en sustitución de otras monedas. Por ejemplo a) Protocolo correspondiente al Convenio relativo al Contrato de transporte internacional



modificación del Convenio de Bruselas de 1970 en este sentido sería altamente beneficiosa al evitar litigios en cuanto a la conversión de su teórica moneda a la de uso corriente y liberatorio en el país respectivo.

El «organizador de viaje» ya hemos dicho que responde de todo perjuicio causado al viajero por incumplimiento total o parcial de sus obligaciones contractuales o legales, derivadas éstas del Convenio de Bruselas de 1970. Esta responsabilidad se extiende a los actos y omisiones de sus empleados y representantes que actúen en el ejercicio de sus funciones «como si fueran sus propios actos y omisiones» (art. 12). Esta responsabilidad, advierte Blauzwin<sup>34</sup> adviene por su culpa «in vigilando» o bien «in eligendo». Se verá libre el «organizador de viaje» de responsabilidad «si probara que se ha comportado como «organizador competente de viaje» en la elección de la persona que ejecuta el servicio (art. 15). Si el «organizador de viajes» efectúa por sí mismo las prestaciones de transporte, de alojamiento o cualesquiera otra, responderá con arreglo a las disposiciones que regulan estas actividades (art. 14).

De todo ello podemos extraer conclusiones precisas:

a) Si los medios son propios del «organizador» responderá con arreglo a las prescripciones reguladoras de los mismos. Puede ocurrir que los límites de responsabilidad de estas actividades —concretamente el transporte aéreo— sean inferiores a las del Convenio de Bruselas de 1970. En tal caso primaría la regulación específica de transportador aéreo sobre la del «organizador».

b) Si los medios no son del «organizador» responderá hasta la cuantía establecida en el Convenio.

c) Si prueba que ha sido un «organizador» competente de viajes en la elección de la persona que ejecuta el servicio puede verse liberado de responsabilidad. Ser un «organizador» compe-

de mercancías por carretera (C.M.R.), hecho en Ginebra el 5 de julio de 1978; b) Protocolo de 21 de diciembre de 1979, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924.

34. Vid: Sigfredo BAUZWIN. Citado en el trabajo del Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Universidad Nacional de Córdoba (Rep. Argentina) anteriormente mencionado. El artículo 1.903 del Código Civil dice que la obligación de reparar el daño causado es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quien se debe responder.



tente de viajes supone haber obrado con la debida diligencia. La selección de quienes hayan de ejecutar los servicios habrá sido llevada a cabo con diligencia, es decir después de una razonable selección, conocidos sus antecedentes y la manera de trabajar en la industria. No habrá actuado de tal manera el «organizador de viajes» si utiliza para sus clientes un transportista que no reúne las debidas condiciones de idoneidad, no estando reglamentariamente autorizado para la explotación del transporte que, en efecto, lleva a cabo<sup>35</sup>.

El «organizador de viajes» ofrece los servicios que, de hecho, prestan otros, organizándolos y coordinándolos globalmente. Su competencia estriba en seleccionar a estos prestadores de hecho con diligencia y conocimiento. Esta es la diligencia de un buen padre de familia que, en nuestro Código Civil se exige para otros supuestos<sup>36</sup>.

Al tratar de esta responsabilidad se ha querido encontrar cierta similitud con lo establecido en el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara (México) el 18 de Septiembre de 1961<sup>37</sup>. Este Protocolo de Guadalajara (México) distingue entre el transportista de hecho y el transportista contractual, pero el sistema de responsabilidad en él regulado difiere del que, en cuanto al «organizador de viaje» regula el Convenio de Bruselas.

Este sistema de responsabilidad descansa en la construcción doctrinal que al «organizador de viajes» se le ha asignado. Lo dice Quintana Carlo<sup>38</sup>. La transcendencia práctica de la construcción doctrinal se muestra a la hora de fijar el ámbito de

35. La «Conferencia internacional sobre adaptación de la formación del personal del turismo y de los viajes» convocada por la Organización Mundial del Turismo del 11 al 15 de junio de 1985 pone bien claramente de manifiesto la complejidad del trabajo de un buen «organizador de viajes». La Conferencia ha indicado los oficios y profesiones turísticas que exigen las condiciones de las estructuras socioeconómicas actuales de los Estados en desarrollo, para llegar al establecimiento de programas rápidos, fáciles, pragmáticos y especializados para el personal de las empresas de estos países y que responden a las costumbres, usos, modos y calidades de vida de los nacionales de estos mismos Estados.

36. Vid: artículo 1.555 de Arrendamientos; 1903, culpa o negligencia; 1.889 gestión de negocios ajenos; 1.094 y 1.104 obligaciones; 270 tutela; 497 usufructo.

37. España no suscribió ni se ha adherido a este Convenio.

38. Vid: Ignacio QUINTANA CARLO, «La protección del consumidor como turista», *Estudios sobre consumo*, n.º 2, septiembre de 1984, p. 69.



responsabilidad de la Agencia por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de los servicios a que se hayan comprometido los transportistas, hoteleros, etc. Si se acuerda que la actuación de la agencia de viajes es la de un mandatario habrá que concluir que la obligación que contrae frente al cliente es una obligación de medio; si se acuerda que su actividad es reconducible a los esquemas del contrato de obra por empresa, habrá de concluirse que la obligación que la agencia asume frente a sus clientes no es una obligación de medio —que se agota en el ejercicio de una adecuada diligencia— sino de resultado: la *agencia* no se obliga únicamente a desplegar una actividad, sino a conseguir un resultado.

Por ello la condición liberatoria de responsabilidad establecida en el Convenio de Bruselas debe, a nuestro juicio, aplicarse con rigurosa parquedad y para supuestos en los que quede muy claramente establecido que el incumplimiento o mal cumplimiento del contrato, es decir la no realización de la obra pactada, el que el resultado no se haya alcanzado, son ajenos a su voluntad y que, para conseguirlos, desplegó toda su diligencia, diligencia propia de un buen padre de familia.

En cuanto al «intermediario» su responsabilidad es muy otra. Si no menciona en los documentos que actúa como tal «intermediario», en cuyo caso responderá como si fuera «organizador», el «intermediario» (art. 22) será responsable de toda falta en que incurra en la ejecución de sus obligaciones en relación con los deberes que incumben a un «intermediario» competente de viajes. El «intermediario de viajes» no se hace responsable de incumplimiento total o parcial de los viajes, de las estancias hoteleras o de otras prestaciones objeto del contrato<sup>39</sup>.

39. Copiamos de los folletos de una agencia de viajes, repartidos en 1985: a) «La agencia organizadora actúa únicamente como intermediario entre el cliente, por una parte, y los transportistas, hoteles y todas las personas o entidades que prestan los servicios, por otra parte; no podrá, en consecuencia, aceptar responsabilidades algunas por accidente, daño físico o materia, retrasos, huelgas, pérdida o robo de equipajes y, en general, por cualquier perjuicio que se produjere en el viaje o durante las excursiones». b) «La agencia organizadora hace constar que opera como intermediario entre los señores viajeros y las entidades o personas llamadas a realizar los servicios de transporte, hoteles, etc. En consecuencia dicha agencia organizadora no asume responsabilidad alguna por deficiencia de los servicios, ni cualquier daño, herida, accidente (excepto los riesgos cubiertos por el seguro que incluimos), retraso o irregularidad que pudiera ocurrir durante el viaje, tanto por causas meteorológicas como por cualquier otro motivo similar».



Nos encontramos claramente ante un contrato de comisión si bien que peculiar. El «intermediario» pone en contacto, haciendo saber su condición, a unos prestatarios de servicios —transporte, guías, hoteles, etc.— con su cliente y responde tan solo de sus propios actos. El Decreto de 7 de Junio de 1973<sup>40</sup> establece que las agencias serán en todo caso responsables del cumplimiento de las obligaciones contratadas en el ejercicio de sus actividades. La responsabilidad derivada de actividades en que intervengan diferentes agencias de viaje conjuntamente cualesquiera que sea su clase y las relaciones que existan entre ellas, será exigible con carácter mancomunado y solidario.

En nuestro derecho común aparece el contrato de mandato por el que una persona se obliga a prestar un servicio o hacer algun acosa, por cuenta o encargo de otra. El artículo 1.717 del Código Civil establece que cuando el mandatario obra en propio nombre, el mandante no tiene acción contra las personas con quienes el mandatario ha contratado, ni éstas tampoco contra el demandante. En este caso el mandatario es el obligado directamente a favor de la persona con quien ha contratado, como si el asunto fuera personal suyo. Exceptuase el caso en que se trate de cosas propias del mandante.

En el ámbito mercantil, el artículo 247 del Código de Comercio preceptúa que si el comisionista contratare en nombre del comitente, deberá manifestarlo, y si el contrato fuere por escrito, expresarlo en el mismo o en la antefirma, declarando el nombre, apellido y domicilio de dicho comitente. En tal caso, el contrato y las acciones derivadas del mismo producirían su efecto entre el comitente y la persona o personas que contrataren con el comisionista; pero quedará éste obligado con las personas con quienes contrató, mientras no pruebe la comisión, si el comitente la negare sin perjuicio de la obligación y acciones respectivas entre el comitente y el comisionista.

40. Publicado en el Boletín Oficial del Estado del día 16 de julio de 1973. En cuanto a las agencias de carga que trabajan en mercancías, el legislador ha seguido otro criterio. Cfr. art. 144 del Decreto de 4 de diciembre de 1949 que aprueba el Reglamento de la Ley de ordenación de transportes mecánicos por carretera, que dice: «Las agencias de transportes contratarán solamente con los usuarios en nombre propio, asumiendo ante éstos y la administración las responsabilidades de todo orden en que pueden incurrir en relación con sus obligaciones fiscales, faltas en el servicio, incumplimiento del contrato de transporte o cobro indebido, sin perjuicio de repetir contra quién corresponde.»





Ya nos advierte Garrigues<sup>41</sup> que como la comisión es, simplemente, un mandato mercantil, de la misma manera que el mandatario puede obrar, bien en nombre ajeno, bien en nombre propio, puede también el comisionista actuar en nombre propio o en nombre de su comitente. En definitiva, se trata de un contrato de gestión de los intereses de otro. Y sabemos —añade— que esta gestión puede realizarse de dos maneras distintas: o como simple mandatario (comisionista) sin poder de representación, o como representante, además del mandante o comitente. Los efectos jurídicos de la gestión del comisionista son diametralmente opuestos: 1) Si el comisionista obra en nombre propio —y ésta es su actuación típica— quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuere suyo, con las personas con quien contratarse, las cuales no tendrán acción contra el comitente ni contra aquellas. 2) Si el comisionista obra en nombre del comitente, es decir, como apoderado suyo, deberá manifestarlo así, y el contrato que concluya y las acciones derivadas del mismo producirán su efecto ante el comitente y la persona que contratarse con el comisionista. Este vincular directamente al representado con la persona que contrata con el representante es, como se sabe, efecto característico de la representación.

## 5. CONCLUSIÓN

Parece oportuno, después de las consideraciones que, en torno a la Convención de Bruselas de 23 de abril de 1970 sobre «contratos de viaje», han quedado formulados, más atentamente a lo que se refiere a la responsabilidad de los agentes, tanto los llamados de «organización —mayoristas— como «intermediarios» —propios agentes de viaje—, se dejen expresadas unas conclusiones concretas y más precisas.

Este Convenio de Bruselas de 1970 viene a integrarse en la rama jurídica que se ha denominado «Derecho Turístico» y que alcanza, en el momento presente, un alto grado de madurez.

El Derecho Turístico, como el Derecho Aeronáutico, es eminentemente internacional. Por ello, la confección de un tratado internacional sobre la materia ha de ser recibida con júbilo y, por ello también, debe lamentarse las circunstancias de que el Con-

41. Vid: Joaquín GARRIGUES, Tratado de Derecho Mercantil, Madrid 1963, tomo III, volumen 1, pp. 460 y 461.



venio de Bruselas de 1970 haya adquirido, después de los años que median desde su firma, que ya no son pocos, tan escasa difusión.

Es cierto que el Convenio de Bruselas puede ser tildado de ciertos defectos, pero ello no debe impedir el que los Estados lo vayan incorporando a sus respectivas legislaciones. Todo pacto internacional es producto de concesión en cuanto a los propios principios jurídicos y legislativos y, en todo caso, los beneficios que se obtienen al disponer de un derecho unificado y aplicable por igual entre numerosas naciones, es siempre superior a las concesiones que hayan de hacerse en cuanto a principios o criterios más o menos arraigados en cada uno de los países firmantes, ratificantes o adheridos.