

LA REGULACIÓN DE LOS VIAJES COMBINADOS EN EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY GENERAL PARA LA DEFENSA DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (I)

MARÍA GONZÁLEZ DE LOS SANTOS
Maxistrada

La regulación actual de los viajes combinados en el ordenamiento español se encuentra, esencialmente, en el Libro Cuarto del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y Otras Leyes Complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (en adelante, el Texto Refundido o TR), que refunde en un único texto la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y las normas de transposición de las directivas comunitarias dictadas en materia de protección de los consumidores y usuarios, entre las que se encuentran la Ley 21/1995, de 6 de julio, reguladora de los Viajes Combinados (en adelante LVC), que queda así derogada. El Libro Cuarto se estructura en dos Títulos: el Primero, bajo la rúbrica “DISPOSICIONES GENERALES” y el Segundo, sobre “DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RESOLUCIÓN DEL CONTRATO Y RESPONSABILIDADES”. Al primero de ellos se dedicarán estas líneas, añadiendo los problemas que, en materia de competencia objetiva pueden plantearse cuando se reclama en relación con uno de los elementos del viaje combinado (el transporte), dejando para una entrega posterior, el segundo de los Títulos.

I.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY: CONCEPTO DE VIAJE COMBINADO

El artículo 150.1 del TR dispone que el Libro Cuarto será de aplicación a la oferta,

la contratación y la ejecución de las vacaciones, los circuitos y los viajes combinados definidos en el artículo siguiente. Es clara la importancia de la precisión del concepto de viaje combinado, desde el momento en que es la que desencadena la aplicación de una normativa específica, y más en concreto, de una protección específica del consumidor.

El artículo 151 del TR define el “viaje combinado” como:

“La combinación previa de, por lo menos, dos de los elementos señalados en el párrafo siguiente, vendida u ofrecida en venta con arreglo a un precio global, cuando dicha prestación sobrepase las 24 horas o incluya una noche de estancia.

Los elementos a que se refiere el párrafo anterior son los siguientes:

i) transporte,

ii) alojamiento,

iii) otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado”.

Es, pues, un contrato de los que en teoría general de las obligaciones se denominan complejos, esto es, de los que nacen como figura contractual autónoma y distinta mediante la unión de prestaciones diversas que, por separado, son perfectamente reconocibles como objeto de un contrato diferente (en nuestro caso, del contrato de transporte, del de hospedaje y del de prestación de servicios turísticos de cualquier clase.

Partiendo de la definición legal, son elementos esenciales del contrato, los siguientes¹:

1º.- Combinación previa:

Es una de las características fundamentales del contrato: la agencia con la que contrata el consumidor ofrece a este, en un solo contrato y por un único precio, un producto formado por diversas prestaciones ya ensambladas previamente. Dicho de otro modo: el objeto del contrato estará formado por diversos servicios coordinados ya antes de la solicitud del viaje por persona diferente del consumidor, lo que implica que existe un esquema o plan de viaje en torno al que giran todas esas prestaciones. Persona que será la propia agencia si actúa como organizadora u otra agencia, si la primera lo hace como detallista. En principio, pues, quedarían excluidos del concepto de viaje combinado las denominadas “vacaciones a

¹ González Fernández, María Belén: ¿Nueva regulación de los viajes combinados? Revista de Derecho Mercantil, nº 269, Págs. 1063-1075).

medida” (o “viajes a forfait” o “taylor-made holidays”), en que el propio consumidor se diseña su viaje, coordinando él mismo el conjunto de servicios de los que quiere disfrutar de entre los que ofrece la agencia o agencias con las que contrata (viajes que, por lo demás, deben ser distinguidos de los **paquetes turísticos con variantes**: el mero hecho de que dentro del viaje previamente diseñado por la agencia de viajes en sus trazos esenciales se ofrezcan al consumidor diversas posibilidades (una u otra compañía aérea en función de los horarios; uno u otro régimen de pensión en el hotel ...), no alteraría la noción legal de viaje combinado). Como señala la Profesora González Fernández *“esta interpretación se deriva de la consideración de los viajes combinados como productos cerrados, que los organizadores o detallistas venden y frente a los que al cliente solo le queda decidir su adquisición o buscar otro que mejor se adecue a sus circunstancias personales”*. Sin embargo, no es esta la interpretación que sostiene toda la doctrina. Especialmente, partiendo del concepto amplio de viaje combinado que parece tener el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, expresado en el fallo de la Sentencia de 30 de abril de 2002, dictado en el caso “Club Tour”, en el que el Tribunal de Oporto plantea si la organización de unas vacaciones en Grecia por encargo de un particular encaja o no en el concepto de viaje combinado que la Directiva propone. El fallo dice:

“1. El concepto de “viaje combinado” al que se refiere el artículo 2, punto 1, de la Directiva 1990/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados, debe interpretarse en el sentido de que incluye los viajes organizados por una agencia de viajes a petición y por iniciativa del consumidor o de un grupo restringido de consumidores y según lo solicitado por éstos. 2. El concepto de “combinación previa” utilizado en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 1990/314/ debe interpretarse en el sentido de que incluye las combinaciones de servicios turísticos efectuadas en el momento en que se celebra el contrato entre la agencia de viajes y el consumidor”.

Dicho de otro modo: basta con que los servicios turísticos se ofrezcan de modo “coordinado o ensamblado” en el momento de la conclusión del contrato, sin que sea necesario que esa coordinación exista ya antes de que el consumidor demande el producto final. Lo cual, por lo demás, es plenamente coherente, no solo con los trabajos preparatorios de la Directiva Comunitaria, en los que inicialmente se excluían los viajes a medida, siendo posteriormente eliminada tal exclusión, sino con el hecho, destacado por la profesora citada, de que no tiene demasiado sentido alterar los niveles de protección que se ofrecen al consumidor en función de que la iniciativa de la programación del viaje o, más exactamente, de su concepción, de su contenido, haya partido del consumidor o de la agencia, cuya labor técnica para organizar o ensamblar todo lo que el consumidor pretende, sigue siendo necesaria. Si dicha agencia, aun siguiendo las indicaciones del consumidor, organiza diversas prestaciones y, antes de la prestación final del consentimiento, las presupuesta y ofrece al consumidor como un todo, estaríamos también ante una combinación previa, en el sentido en que es legalmente exigible por el TR. Luego, lo determinante es que el organizador acaba asumiendo ese conjunto de prestaciones elegidas por el consumidor como un todo por un precio global.

La exigencia de la “combinación previa” puede plantear dificultades cuando se utilizan métodos de contratación electrónica que, por lo demás, pueden llegar a ser, si no lo son ya, los más utilizados para la contratación de viajes combinados. Nos referimos a la presentación “**on line**” de los diferentes servicios y sus sub-combinaciones, que pueden llegar a formar un viaje final -a veces denominados “**paquetes dinámicos**” (“dynamic packages”)-, cuando el consumidor combina diferentes prestaciones que ha ido tomando de las ofertas realizadas por distintos organizadores, cuestión sobre la que el legislador español no se ha pronunciado de modo expreso pese a tener la Directiva Comunitaria carácter de mínimos. Desde luego, si la agencia organizadora o detallista se limita a presentar en su sitio web los diferentes elementos que integrarán el viaje, que se ofrecen al consumidor por medio de la “navegación” a través de diferentes páginas web, por las que sucesivamente se le va guiando hasta llegar al momento final, siguiendo a Cavanillas Múgica², esta apariencia no debe llevar a engaño: “*si la operativa que guía la selección por el consumidor actúa sobre unos paquetes preprogramados que son los que se hallan en las bases de datos subyacentes, nos encontraremos ante un viaje combinado (...)*”. Pero si el consumidor no navega solo por la página web de una misma agencia de viajes, sino que combina diferentes elementos de cada una de ellas, introduciendo diferentes variables hasta confeccionarse un producto final, parece que en este caso es difícil considerar que ha habido una combinación previa de servicios en el sentido legal, dado que no es la agencia de viajes la que efectúa lo que venimos denominando tarea de ensamblaje, pareciendo forzado interpretar que el hecho de colgar las ofertas en la página web o de establecer enlaces constituye ya esa tarea de organización previa que permite trasladar este producto al ámbito de protección del TR. Por otro lado, como destaca González Fernández, si pese a actuar el consumidor desde la misma página web de una agencia de viajes, termina por celebrar un contrato distinto con cada uno de los prestadores de servicios, que, en consecuencia, se facturan individualizadamente, tampoco concurriría otro de los requisitos legales necesarios para estar en presencia de un viaje combinado, como es el del precio global al que se refiere el artículo 151.1.a) del TR. Cuestión diferente sería que, una vez seleccionados los diferentes servicios, la agencia, desde cuya página se actúa, indicase al cliente cuál es el precio total de lo que ha diseñado y que este se abonase a la agencia en cuestión, con lo que el “*dynamic package*” resultante sí cumpliría el requisito del precio global, dando lugar a un viaje combinado (estaríamos, en definitiva, ante el mismo caso que en el apartado a)). Tampoco hay viaje combinado cuando se utiliza Internet como forma de adquisición de servicios sueltos, como en el caso en el que el consumidor contrata cada uno de los servicios que necesita para su viaje utilizando la página web del hotel, la de la compañía de autobuses, etc..., o incluso en aquel otro en el que el consumidor compra un billete de avión en la página de una compañía aérea desde la que, por medio de los correspondientes enlaces, accede a la página de un hotel y contrata el servicio de alojamiento y a la de una empresa de coches de alquiler para el arrendamiento de un vehículo (vid SAP de Madrid de 27-05-08 (ROJ

² Cavanillas Múgica, Santiago. “Contratación on line de viajes combinados”. Turismo y Comercio Electrónico: la promoción y contratación “on line” de servicios turísticos. Año 2001. Págs. 153 a 164.

8182/2008). En cualquier caso, la inaplicabilidad de la regulación del TR por falta de concurrencia de los requisitos legales para que estemos en presencia de un viaje combinado no implica necesariamente irresponsabilidad de la agencia de viajes. Vid. en este sentido la SAP de Barcelona de 25-11-2004 (ROJ 14286/2004), que confirmó la de primera instancia, estimatoria de la reclamación de daños y perjuicios derivados de la frustración del viaje concertado con destino a Kiev (Ucrania), como consecuencia de la deficiente información facilitada por la agencia de viajes a la que se habían comprado los billetes de avión en cuanto a la necesidad de visado por parte de uno de los viajeros y su hijo menor, afirmando que existe obligación de la demandada de facilitar cuanta información veraz, exacta y completa se deriva de la adquisición del billete expedido en favor del consumidor-usuario de la agencia de viajes.).

2º.- Objeto de la combinación previa:

La combinación ha de serlo de, al menos, dos de los tres elementos a los que se refiere el artículo 151 del TR: transporte; alojamiento u otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento, que constituyan una parte significativa del viaje combinado.

Es el tercero de los elementos invocados el que plantea más dudas interpretativas, toda vez que el TR no explica qué ha de entenderse por “*servicios no accesorios*”, lo que facilita el intento de salirse del ámbito de protección que la norma otorga al consumidor, negando la calificación de “viaje combinado”, precisamente, por falta de concurrencia del requisito en cuestión. Sin perjuicio del análisis de cada caso concreto, de lo que no parece haber duda es de que, como se repite en las resoluciones de las AAPP, “*no habrá viaje combinado cuando una de las dos únicas prestaciones sea accesorio de la otra principal, a la que se encuentre funcionalmente subordinada, y sí lo habrá cuando las prestaciones sean de similar importancia y tengan valor por sí mismas*” (SAP de León de 8 de junio de 2007; en el mismo sentido, SAP de Vizcaya de 23-05-07 o SAP de Madrid de 15-12-2006). Por ejemplo: hay viaje combinado, por lo que al presente requisito importa, si se contrata un desplazamiento en avión y la estancia en un hotel de la ciudad de destino. No lo hay si lo único que se contrata es el avión, por más que el viaje incluya también el servicio de restauración a bordo o si se contrata el coche-cama en el tren.

Descendiendo al caso concreto, en la práctica suele plantearse con relativa frecuencia si la contratación del alojamiento hotelero en régimen de media pensión o de pensión completa da lugar a la existencia o no de un viaje combinado, esto es, si en los casos en los que el transporte no ha sido contratado (si lo fue, ya existirían dos prestaciones, alojamiento y transporte, y la duda desaparecería), aquella manutención ha de considerarse como prestación accesorio del alojamiento o como servicio turístico no accesorio. La SAP de León de 8-06-2007, ya citada, considera que la manutención en régimen de media pensión es una prestación que tiene un valor por sí misma y es de similar importancia al propio alojamiento, por lo que no se entiende como servicio accesorio. En el mismo sentido, puede

verse la SAP de Vizcaya de 25 de abril de 2001 (ROJ 1805/2001), que afirma que “(...) aunque la manutención sea complementaria del alojamiento no puede considerarse como meramente accesoria cuando no se limita al desayuno sino que abarca también la comida y la cena, sobre todo cuando, según los folletos aportados, a los usuarios se les ofrecía la posibilidad de incluir o no la manutención en el paquete, variando en consecuencia el precio global, pues se les indicaba que podía ser "a media pensión", "pensión completa" o sin incluir la manutención (por lo que sólo se prestaría el servicio de desayuno, en cuyo caso si puede entenderse que se trata de un servicio accesorio al de alojamiento; como lo es también, por ejemplo, la comida que pueda servirse en el medio de transporte durante el trayecto). Ello supone que se prestaban dos elementos distintos (alojamiento y manutención en régimen de pensión completa), por lo que estamos en presencia de un viaje combinado, a tenor de la definición legal. Ítem más, se ofrecía la realización en el hotel de un "programa de animación", y aunque no se detallaba su contenido, también puede considerarse que se trata de otro servicio turístico, no accesorio del transporte o del alojamiento, que constituye una parte significativa del viaje combinado, sobre todo cuando, en época estival, se realiza el viaje con niños y solicitando servicios dirigidos hacia ellos”.

La SAP de Valencia de 254-05-2004 (ROJ 2344/2004) considera que hay viaje combinado en un caso en el que lo contratado fue el alojamiento, que comprendía una noche de estancia y la cena, cotillón y barra libre, como servicio turístico.

3º.- Duración temporal:

El artículo 151.1 del TR exige que el viaje sobrepase las 24 horas o incluya una noche de estancia, lo que implica que las excursiones de un día o los circuitos culturales, deportivos o gastronómicos que habitualmente tienen una duración inferior no se incluyen en el ámbito de aplicación del TR. Por otro lado, el concepto “noche de estancia” ha dado lugar a alguna duda interpretativa, preguntándose la doctrina si basta con que el viaje finalice al día siguiente a aquel en el que ha comenzado, con independencia de si se ha contratado alojamiento para pasar la noche o si no se ha contratado este servicio y la noche transcurre en el medio de transporte elegido. Aun cuando, en principio, parece referirse a la contratación del alojamiento, no parece tener mucho sentido que pueda hablarse de viaje combinado excluyendo el alojamiento, esto es, combinando el elemento transporte y el elemento “otros servicios turísticos” y luego exigir que el viaje tenga una duración de 24 horas o incluya una noche de estancia.

4º.- Precio global:

El TR exige que los servicios que integran el viaje combinado se ofrezcan al consumidor de forma conjunta por un precio unitario, que puede indicarse ya en la oferta previa o precisarse en el momento de la celebración del contrato. El legislador incluye además una previsión que evita una vía de escape a la aplicación de las normas que en el mismo se contienen mediante la emisión de diferentes facturas por cada uno o algunos de los servicios

contratados. Así, el número 2 del artículo 150 prevé que la facturación por separado de varios elementos de un mismo viaje combinado no exime al organizador o al detallista del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Libro Cuarto.

II- FORMACIÓN Y CONTENIDO DEL CONTRATO. CARÁCTER VINCULANTE DE LA OFERTA

El TR, al igual que su predecesora en la materia que nos ocupa, la Ley de Viajes Combinados, contiene una regulación sobre la información precontractual (artículos 152 y 153, relativos al programa oferta) y la formalización del contrato (artículo 154 sobre la forma y contenido del contrato), aspectos a los que se refiere el capítulo II del Libro Cuarto.

1º.- El programa o folleto informativo:

El artículo 152 (en su apartado 1, aun cuando no existe más que un apartado) prevé que el detallista o, en su caso, el organizador, debe poner a disposición de los consumidores y usuarios un programa o folleto informativo que contenga por escrito la correspondiente oferta sobre el viaje combinado y que deberá incluir una clara, comprensible y precisa información sobre los extremos que se recogen a continuación, en los apartados a) a k). El legislador español ha ido más allá de la Directiva Comunitaria relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (90/314/CEE del Consejo), en cuyo artículo 3 se dice que en la fase precontractual la descripción del viaje no ha de ser engañosa; que en el caso de que se edite un folleto, este ha de contener una determinada información mínima y que esa información es en principio vinculante para el organizador o el detallista. En nuestro ordenamiento, la puesta a disposición del consumidor y usuario del programa o folleto informativo no es facultativa, sino obligatoria (“deberá” dice el artículo 152.1) y se impone la forma escrita, lo que no solo tiene por finalidad facilitar al consumidor la prueba del contenido de la oferta, sino garantizarle que la información que recibe pueda ser examinada con calma para que pueda emitir un verdadero consentimiento informado.

No tiene demasiado interés reproducir aquí el contenido del folleto o programa informativo según el artículo 152, semejante, por lo demás, al que regula la Directiva, basando con remitirse al contenido del precepto, sin perjuicio de poner de manifiesto las **diferencias que el TR ha introducido** respecto de la regulación antes contenida en el artículo 3 de la Ley de Viajes Combinados:

1º.- El apartado d) de la Ley 21/1995 exigía que el programa o folleto informativo contuviera información sobre “el número de comidas que se vayan a servir”. En el apartado d) del actual artículo 152 se añade que la información comprenda “*en su caso, si las bebidas o algún tipo de ellas no estuvieran incluidas en el régimen de alimentos previsto*”, lo que parece implicar que, si nada se dice, es que lo están.

2º.- La regulación del apartado f) del art. 3 de la LVC se desglosa ahora en los apartados f) y g) del artículo 152 del TR, con algunas modificaciones: 1º) en el apartado f) se exige que conste el precio *final completo* del viaje combinado, *incluidos los impuestos* (como se sabe, el artículo 60.2.b) del TR impone este contenido como integrante de la información previa al contrato para los celebrados, con carácter general, con los consumidores y usuarios), y precio estimado de las excursiones facultativas, añadiéndose la información sobre los *gastos adicionales*, correspondientes a los servicios incluidos en el viaje combinado que deba asumir el consumidor y que no se abonen al organizador o detallista: información sobre su existencia y, si se conoce, su importe (por ejemplo: visados, propinas o tasas). 2º) el apartado g) se exige que se haga constar el importe o porcentaje del precio que deba pagarse como anticipo sobre el precio total y el calendario para el pago del resto del precio y las condiciones de financiación que, en su caso, se oferten. Aquí la regulación no se modifica, pero debe tenerse en cuenta que la O.M. de 14 de abril de 1988, que desarrolla el R.D 271/1988, de 25 de marzo, regulador del ejercicio de las actividades de las Agencias de Viajes, dispone que el importe del anticipo no podrá ser superior al 40% del precio total y que debe entregarse un documento justificativo de las cantidades recibidas a cuenta y los conceptos que se incluyen en las mismas.

Si la oferta se hace “**on line**”, facilitando la información en varias páginas sucesivas, toda la que el legislador obliga a proporcionar al consumidor en el folleto informativo tiene que habersele dado antes de solicitar sus datos personales y los relativos al pago, pues solo así quedaría cumplida la obligación de “puesta a disposición” de la oferta contractual (así, Cavanillas Múgica en op.cit.).

2º.- Carácter vinculante de la oferta:

Sin duda, la referencia más destacable en cuanto al programa oferta sigue siendo su carácter vinculante: no hay aquí modificaciones en relación con la LVC. Es así que, al igual que se preveía en el artículo 3.2 de esta Ley, la información contenida en el folleto será vinculante para el organizador y el detallista del viaje combinado, salvo en dos casos a los que a continuación se aludirá (vid, con carácter general, el artículo 61.2 del TR). Se produce así un supuesto de integración de la publicidad en el contrato, de modo que las condiciones y garantías ofrecidas publicitariamente serán exigibles por los consumidores o usuarios aun cuando no figuren expresamente en el contrato celebrado o en el documento o comprobante recibido, pudiendo por tanto existir dos documentos físicos en su poder y ser el contenido de ambos vinculante. El consumidor podrá, en consecuencia, exigir responsabilidad al organizador y detallista del viaje combinado por no haberse prestado determinados servicios que fueron, en cambio, objeto de la oferta precontractual, o por haberse prestado defectuosamente (diferente calidad de hotel a la ofertada; no inclusión de excursiones, o de servicios relacionados con ellas como los de intérpretes o guías; incumplimientos de fechas de llegadas y salidas ...). Y también por el daño causado por proporcionar información defectuosa o incompleta (vid., por ejemplo, SAP de Madrid de 28 de abril de 2008 (ROJ 5372/2008)).

Siguiendo a al Profesor Carlos Lasarte³ no hay duda, pues, de que la consideración técnico-jurídica del programa o folleto informativo merece la calificación de oferta contractual en sentido propio y de especiales características: por un lado, es una declaración de voluntad que la Ley considera emitida con la intención firme de celebrar un contrato que contiene todos los elementos necesarios para que con la mera aceptación de la otra parte pueda decirse que el contrato ha quedado perfeccionado (como destaca el autor, un supuesto concreto de oferta al público o “ad incertam personam” vinculante para el oferente). Por otro, frente a la regla general de que la oferta contractual, mientras sea verdaderamente tal, es un acto unilateral y esencialmente revocable, en la Ley 21/1995 primero y en el TR después, considerando especialmente la naturaleza del contrato de viaje combinado (de adhesión) y la diferente posición que ocupa el profesional y el consumidor, dotaron a dicha oferta de carácter irrevocable. En palabras de la SAP de Madrid de 19-02-2007 (ROJ 5537/2007), aplicables al TR, “*la finalidad del la LVC consiste en intentar evitar la publicidad engañosa en perjuicio del consumidor en el sentido de que pueda ser víctima de un engaño y que no encuentre en el contrato los mismos servicios, calidades y prestaciones que se prometían en el folleto publicitario*”. Con todo, siendo importante esta previsión, no es una novedad en nuestro ordenamiento jurídico: la Sala 1ª del TS había iniciado ya, incluso antes de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y con fundamento en los artículos 1258 y 1288 del CC, una línea favorable a la citada integración publicitaria en el contrato, sobre todo, en materia de adquisición de viviendas, lo que explica, que en el caso de que por alguna razón (singularmente, que lo contratado no encaje en el concepto legal de viaje combinado) no sea de aplicación el TR, ello no implica necesariamente que lo ofertado publicitariamente no integre el contenido del contrato, en aplicación de los citados del CC.

Las excepciones al carácter vinculante de la información contenida en el programa-oferta son:

- a) Que los cambios en la información se hayan comunicado claramente por escrito al consumidor antes de la celebración del contrato y dicha posibilidad haya sido expresamente mencionada en el programa-oferta y
- b) Que se produzcan posteriormente modificaciones previo acuerdo por escrito entre las partes contratantes.

La aplicación de estas excepciones a la contratación “on line”, exige, siguiendo a Cavanillas Múgica (op.cit), que la posibilidad de introducir cambios conste claramente en la página o páginas que contengan el programa-oferta y que el cambio producido al amparo de dicha posibilidad se sitúe en la página de modo que no pueda ser ignorado por el con-

³ Lasarte Álvarez, Carlos. “Protección al consumidor y carácter vinculante del folleto informativo en los viajes combinados”. Revista Crítica de Derecho Inmobiliario. N° 643,1997.

sumidor, evitando así que al consumidor que ha formado ya su voluntad de contratar sobre el contenido de la primera versión de la página y, días después, acude al mismo sitio web a cerrar la operación, puedan pasarle desapercibidas las modificaciones.

3º.- Forma y contenido del contrato:

El TR destina el artículo 154 a la regulación de esta cuestión.

En cuanto a la **forma**, ha de ser escrita. Ya en el artículo 63 del TR se establece, con carácter general, que en los contratos con consumidores y usuarios se entregará recibo justificante, copia o documento acreditativo con las condiciones esenciales de la operación, incluidas las condiciones generales de la contratación, aceptadas y firmadas por el consumidor y usuario, cuando éstas sean utilizadas en la contratación, formalización del contrato que, salvo en los casos en que por prescripción legal, deba formalizarse en escritura pública, será gratuita para el consumidor. Es un requisito fundamental para la adecuada protección de los derechos del consumidor, pero no una exigencia “ad solemnitatem” (puede verse, si bien referida a la anterior LVC, la SAP de Barcelona de 1-03-2001, sobre la finalidad de la forma escrita), debiendo redactarse de forma concreta, clara y sencilla, con posibilidad de comprensión directa y sin reenvíos a documentos no entregados previa o simultáneamente a la formalización del contrato, cuya referencia ha de comprenderse, de todos modos, en el mismo. En el caso de que se hubiese celebrado por Internet, la doctrina destaca la necesidad de que el contenido exigido por este artículo se contenga en páginas de paso obligado y no en las de enlace.

En cuanto al **contenido**, de nuevo consideramos de escaso interés reproducir aquí los apartados a) a o) del nº 1 del artículo 154, bastando poner de manifiesto, que el TR ha incluido como contenido del contrato **la referencia a los gastos de anulación y a los gastos de gestión**, cuyo pago impone al consumidor el artículo 160 a) del TR en el caso en el que aquel decida ejercitar su derecho de dejar sin efecto los servicios solicitados o contratados (a menos que la resolución obedezca a causa de fuerza mayor). Es interesante destacar que algunos autores⁴ sostienen que el abono de los gastos de anulación procede si el organizador y, en su caso, el detallista, han incurrido en ellos, pero no si pueden ser razonablemente evitados tras el desistimiento del consumidor. Por otro lado, en el apartado 2 del artículo 154, se impone la obligación de informar al consumidor, con anticipación a la celebración del contrato, del contenido de las cláusulas contractuales y la de entregarle una copia una vez se formalice y el apartado 3, supone la aplicación concreta al contrato de viaje combinado de las exigencias de veracidad y comprobabilidad de toda la información que se facilite al consumidor, a la que se refieren, con carácter general, los artículos 18 y 60 de TR.

⁴ Bech Serrat, Josep María: “Regulación de los viajes combinados: aclaraciones de un texto refundido”. Revista de Derecho Privado. Nº 92, Mes 6, 2008. Págs. 55-96.

III.- MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Tras la regulación, en el Capítulo III de “Otros derechos del consumidor y usuario” (derecho de cesión de la reserva en el artículo 155 y de información adicional sobre el viaje contratado, en el artículo 156), el TR dedica el Capítulo IV a la Modificación del contrato. Se inaugura aquí la regulación de las que podríamos denominar vicisitudes del contrato antes y después del inicio de su ejecución, esto es, antes o después de la salida.

La posibilidad de modificación del contrato⁵ es la lógica consecuencia de las especiales características de un objeto contractual que, por un lado, se ha diseñado con cierto tiempo de antelación al momento en el que el consumidor presta su consentimiento y, por otro, se ofrece por un precio global, para cuyo cálculo el organizador ha tenido que tener en cuenta el precio de múltiples servicios que a su vez contrata con otros prestadores. Es, pues, frecuente, que desde que el organizador diseña su folleto al momento en el que el consumidor contrata el viaje, se hayan producido cambios que afecten, bien al precio del contrato (derivados del aumento de impuestos, del cambio en las circunstancias económicas y/o políticas en los países de destino, o de las fluctuaciones de las divisas, por ejemplo), bien a la posibilidad de ofrecer un viaje con todas y cada una de las características que se tenían ofertadas. La tendencia inicial de los organizadores a desplazar sobre los consumidores esos riesgos ha merecido la atención del legislador comunitario y del legislador español, de modo que la LVC primero y el TR después incluyeron una regulación específica de la modificación del contrato que analizamos a continuación.

1º.- Cláusulas de revisión del precio (artículo 157 del TR)

No hay aquí modificaciones respecto de la regulación del artículo 7 de la LVC. La regla general es que, celebrado el contrato, los precios establecidos en él no pueden ser revisados. La excepción es la posibilidad de revisión, que exige:

a).- Que se haya pactado expresamente la posibilidad de revisión, tanto al alza como a la baja, definiendo “las modalidades precisas de cálculo”.

- De nuevo aparece una exigencia de constancia escrita: la revisión del precio operará tras la celebración del contrato, pero debe haberse pactado con anterioridad. Al margen de la finalidad probatoria de la forma escrita, esta tiene una clara finalidad de protección del consumidor por la vía de la posible impugnación de la cláusula al amparo de la regulación de las condiciones generales y de defensa de consumidores y usuarios.

⁵ Seguiremos en esta materia a Gómez Calle, Esther: “El contrato de viaje combinado” Editorial Civitas S.A. Año 1998 y a Soler Valdés-Bango, Alfredo: “El contrato de Viaje combinado”. Editorial Thomson Aranzadi. Año 2005).

- La posibilidad de revisión tiene que ser tanto al alza como a la baja: es el contrapunto del beneficio que para el organizador supone la posibilidad de introducir en el contrato este tipo de cláusulas de revisión, que ha llevado a algún autor (Soler Valdés-Bango, en op.cit) a sostener que son nulas si no incluyen la previsión legal de revisar a la baja los precios.

- Qué haya de entenderse por “*modalidades precisas de cálculo*” es la exigencia más difícil de comprender, dado que la ley no explica este concepto y, sobre todo, porque el precio final del viaje combinado no es la suma aritmética de lo que al organizador le cuestan los diferentes servicios que lo integran con un porcentaje añadido de beneficio, sino que depende de criterios empresariales que puedan formar parte del denominado “secreto de empresa” que, desde luego, el organizador no está obligado a revelar en el contrato. Ahora bien: en el momento de la celebración del contrato debe, cuando menos, facilitarse al consumidor una información razonable sobre cómo operaría la cláusula, esto es, sobre cómo podría repercutir la variación de cada elemento en el precio final, dando ya la información concreta (por escrito, en coherencia con la necesidad de constancia escrita del contrato) sobre el incremento o la disminución en el momento en el que se produzca.

b).- Que la variación afecte al precio del transporte, incluido el coste del carburante, las tasas e impuestos relativos a determinados servicios y los tipos de cambio aplicados al viaje organizado.

Son los únicos supuestos en los que puede incrementarse o disminuirse el precio, de modo que, fuera de ellos, el organizador podrá, en su caso, si no puede o no quiere asumir el aumento del precio, cancelar el viaje con las consecuencias previstas en el artículo 159, pero no imponer dicho aumento al consumidor, lo que supondría un incumplimiento anterior a la salida del viaje (un aumento de precio por aumento del alojamiento, por ejemplo).

De todos ellos, el único que parece suscitar dudas interpretativas es el de las “tasas e impuestos relativos a determinados servicios”, que para la Directiva comunitaria son, a título ejemplificativo, los impuestos de aterrizaje, desembarco o atraque en puertos y aeropuertos. Por lo que respecta a los tipos de cambio aplicados al viaje organizado, parece claro que para evitar que esta posibilidad modificadora se utilice como vía para lograr un aumento injustificado de precio, el consumidor debe saber al celebrar el contrato y, por tanto, debería incluirse en él, si se ha tenido en cuenta o no moneda extranjera a la hora de calcular el precio, cuál es el tipo de cambio aplicado a la formación del precio y a qué parte de este afecta.

c).- Que la revisión de precios al alza se efectúe antes de los 20 días inmediatamente anteriores a la fecha de salida del viaje.

En otro caso, la revisión será nula, como así dispone el apartado 3 del artículo 157. Precisamente, el hecho de que la cláusula de revisión de precios incluida en el contrato deba referirse necesariamente a la revisión al alza y a la baja y que el apartado 3, en cambio, san-

cione con nulidad la revisión producida en los 20 días inmediatamente anteriores a la fecha de salida solo cuando es al alza, ha provocado dudas interpretativas: algunos autores entienden que esa diferencia implica necesariamente que la nulidad no afectaría a una revisión a la baja y otros que el viajero, al igual que el organizador, no tiene derecho a revisar a la baja el precio después de los 20 días anteriores al comienzo del viaje.

Sin duda, la cuestión más polémica que este precepto plantea es la de la falta de inclusión de un límite concreto a la revisión del precio (sin perjuicio de lo que pueda acordarse en la legislación autonómica). Cuestión de enorme trascendencia toda vez que, cumplidos los requisitos a los que acabamos de referirnos, el consumidor en principio está obligado a pagar el incremento del precio: es decir: no estamos ante un supuesto de incumplimiento que permita la resolución. Ello no quiere decir, como no podría ser de otra manera, que cualquier aumento del precio haya de ser asumido por el consumidor. Téngase en cuenta que el artículo siguiente, 158, regula la posibilidad de que aquel opte por la resolución (con los efectos del artículo 159, por remisión del apartado 1), en el supuesto de que antes de la salida del viaje, *“el organizador se vea obligado a modificar de manera significativa algún elemento esencial del contrato”*, elementos entre los que se encuentra, sin duda alguna, el precio. La cuestión se trasladaría a fijar el punto a partir del cual el incremento del precio deja de ser una modificación permitida del contrato y, por ende, exigible al consumidor y pasa a ser una alteración significativa que permite la resolución. La doctrina ha sugerido que se tome como referencia el 15% de la OM de 14 de abril de 1988, por la que se aprueban las normas reguladoras de las agencias de viajes, que permite al cliente desistir del contrato cuando el aumento del precio supere ese 15% o, según otros, el 10% al que se refieren legislaciones del entorno comparado.

2º.- MODIFICACIÓN SIGNIFICATIVA DEL CONTRATO (artículo 158)

Comenzaremos por poner de manifiesto que el artículo 158 del TR se refiere a modificaciones introducidas a instancia del organizador, pero nada dice sobre la posibilidad de que sea al viajero el que pida un cambio en el proyecto del viaje. Desde luego, el principio de autonomía de la voluntad y la negociación individual a la que se refiere el artículo pueden conceder al consumidor ese derecho, habiéndose pronunciado ya la doctrina sobre la nulidad de la cláusula que considere que cualquier modificación pactada con el consumidor dará lugar en todo caso a un desistimiento del contrato y a la conclusión de uno nuevo, obligando así al consumidor a abonar los gastos a los que se refiere el artículo 160 del TR.

Respecto de la modificación por el organizador, veremos cuál es el supuesto de hecho de la norma y cuáles las consecuencias jurídicas, aspecto este último en el que el TR ha introducido **una novedad**.

2.1 Supuesto de hecho: Que el organizador se vea obligado a modificar de manera significativa algún elemento esencial del contrato antes de la salida del viaje. Más en concreto:

2.1.1 La modificación ha de ser significativa y afectar a algún elemento esencial del contrato:

Siguiendo a Gómez Calle (op.cit.), además del precio, son elementos esenciales del contrato, su duración, las fechas previstas para su realización, las características esenciales de las prestaciones más importantes, como la categoría del hotel o del transporte. Otros elementos del contrato serán o no esenciales en función del caso concreto: el itinerario puede ser trascendente o irrelevante en función del caso concreto. La cuestión que se plantea es si, en el caso de que la modificación afecte al precio, dado el tenor del artículo 157.2 antes analizado, únicamente podrá ser por variación del precio de los transportes, las tasas e impuestos y los tipos de cambio aplicados al viaje, de modo que si se produjese por alteración de algún otro componente del precio final debe ser asumida por el organizador o detallista (salvo que decida cancelar el viaje), o si, cuando no se trata de una mera revisión del precio sino de una modificación sustancial y dado que nada dice el artículo 158, dichas limitaciones no existen. La condición de significativa de la modificación debe ser analizada desde el punto de vista del interés que haya llevado al consumidor a contratar y, por lo tanto, de la importancia de la frustración de sus legítimas expectativas que con dicha modificación se haya producido.

La combinación de ambos elementos –afectación de un elemento esencial y condición de significativa- dejan fuera del ámbito de aplicación de la norma las modificaciones que, afectando a un elemento esencial, no pueden calificarse de significativas o las que, aun siéndolo, no afectan a elementos esenciales del contrato, lo que es comprensible si se tiene en cuenta que el precepto permite al consumidor resolver el contrato, sanción jurídica que está reservada para los incumplimientos esenciales. Lo que no implica, claro es, que aquellas modificaciones que no reúnan las características exigidas por el artículo 158 puedan ser impuestas siempre al consumidor sin consecuencias jurídicas, dado que, en este caso, podemos hallarnos ante un cumplimiento defectuoso y, de ser así, sería de aplicación la norma general sobre responsabilidad de organizadores y detallistas (artículo 161 del TR) que les obliga a responder del correcto cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, lo que permitiría al consumidor exigir una rebaja del precio proporcional al incumplimiento.

2.1.2 La modificación ha de producirse antes de la salida del viaje: destaca aquí que, a diferencia de lo que ocurre con la revisión del precio (art. 157), no hay en este caso límite temporal alguno, salvo que la modificación se produzca antes de la salida, lo que puede en determinados casos favorecer que el viajero se vea obligado a aceptarla.

2.1.3 El organizador debe haberse visto obligado a efectuar la modificación:

La expresión “verse obligado a”, apunta a que el consumidor carece de un “*ius variandi*” del contrato, por lo que las modificaciones introducidas en el mismo no solo han de ser ajenas a su voluntad, sino, en principio, también a su propia organización empresa-

rial⁶, determinando la nulidad de las cláusulas del contrato por virtud de las cuales el organizador o detallista se reserva el derecho de realizar cualquier tipo de cambios o modificaciones en el programa de viaje.

2.2 Consecuencias jurídicas

- Interesa ahora destacar que el TR ha introducido una novedad en esta materia. Bajo la vigencia de la LVC, el consumidor podía optar entre resolver el contrato sin penalización alguna o aceptar una modificación del mismo en el que se precisasen las variaciones introducidas y su repercusión en el precio, salvo que las partes convinieran otra cosa. Esta posibilidad de pacto en contrario había dado lugar a que la doctrina llamara la atención sobre la validez de las cláusulas que autorizaban al organizador a introducir modificaciones en el contrato (“cláusulas de modificación de las prestaciones”), especialmente, claro es, si situaban al consumidor en peor posición que la que tendría de aplicarse el régimen legal. Ahora el TR exige que las cláusulas que recojan un régimen jurídico diferente para el caso de introducción de modificaciones significativas en el contrato por parte del organizador hayan sido **negociadas individualmente**, de modo que antes de optar por la resolución o por la aceptación de la modificación con la consiguiente repercusión en el precio, las partes pueden negociar lo que les sea más favorable, lo que evita, por ejemplo, una condición general que contenga una alternativa predispuesta por el organizador o el detallista.

- La modificación del contrato debe ser puesta inmediatamente en conocimiento del consumidor para que pueda este optar entre resolver el contrato o aceptar la modificación, opción que el consumidor ha de comunicar al detallista o, en su caso, al organizador, necesariamente, en los tres días siguientes a la notificación de la modificación, de tal forma que si no notifica su decisión en el indicado plazo, se entiende que opta por la resolución sin penalización.

- Si opta por la resolución, los efectos de esta se regulan en el artículo siguiente, 159 y son: a) el reembolso de todas las cantidades pagadas con arreglo al contrato o la realización de otro viaje combinado de calidad equivalente o superior, siempre que el organizador o detallista pueda proponérselo y b) la indemnización que, en su caso, corresponda por incumplimiento del contrato, no inferior a los porcentajes a los que se refiere el apartado 3 del artículo 159.

- Si opta por aceptar la modificación, el tenor del precepto apunta a la exigencia de recibirla por escrito, precisando las variaciones introducidas y su repercusión en el precio. En este caso, a diferencia de lo que ocurre en aquel en el que el consumidor opta por la re-

⁶ Léanse los razonamientos de la Profesora Gómez Calle, en op.cit, que le llevan a concluir que a los efectos de aplicar el artículo 8 de la LVC (hoy el 158 del TR) “*lo que importa es que el organizador no pueda –o le sea extremadamente difícil– cumplir en los términos pactados, sea cual sea la causa de esa situación*”.

solución, no está prevista una indemnización por daños. Sin embargo, una cosa es que el consumidor decida no resolver el contrato y aceptar la modificación porque, de todos modos, le siga compensando hacer el viaje y otra diferente es que no sufra daños por ello, daños que, siguiendo la regulación literal del precepto no engendrarían derecho de indemnización. De ahí que la doctrina destaque (Soler Valdés-Bango, en op.cit.) que la modificación ofertada no debería alterar la finalidad del viaje, esto es, que bajo la apariencia de una modificación susceptible de ser aceptada por el consumidor con las consecuencias del artículo 158, no debe enmascararse lo que en realidad es un incumplimiento definitivo, esto es, una verdadera cancelación del viaje.

IV.- COMPETENCIA OBJETIVA

Las dudas sobre la competencia objetiva para conocer de los asuntos en los que se reclama con fundamento en la Ley de Viajes Combinados tienen su origen en el tenor del artículo **86 ter 2 b) de la Ley Orgánica del Poder Judicial**, que atribuye a los Juzgados de lo Mercantil la competencia objetiva para conocer de “*las pretensiones que se promuevan al amparo de la normativa en materia de transportes, nacional o internacional*”. Siendo así que en la contratación del viaje combinado la prestación relativa al transporte es una de las que forman parte de su objeto, a la que se añaden otras diferentes (alojamiento, comidas, excursiones y, en general, actividades culturales o de ocio etc...) que, objetivamente, excederían del ámbito competencial de los Juzgados de lo Mercantil, la cuestión que se plantea es si el objeto complejo que es un viaje combinado determina que la competencia para el conocimiento de las pretensiones relativas a su incumplimiento sea de los Juzgados de Primera Instancia y no de los de lo Mercantil, por más que uno de los servicios contratados (el de transporte), aisladamente considerado, pudiera estar atribuido al conocimiento de la jurisdicción especializada, o si existen casos en los que la competencia puede venir atribuida a los Juzgados de lo Mercantil y cuáles.

En principio, la cuestión puede resolverse teniendo en cuenta la normativa con fundamento en la cual se acciona:

El Auto de la Audiencia Provincial de Madrid de 20 de febrero de 2009 (ROJ 1585/2009) distingue así los casos en que la pretensión ejercitada en la demanda se promueva al amparo de la normativa de transportes (caso típico de las reclamaciones por retrasos de los vuelos, la consiguiente pérdida de enlaces o por extravío del equipaje) de aquellos otros en que la pretensión “*pueda tener algún tipo de relación con una empresa de transporte o con un contrato de transporte*”, razonando:

“Cuando la acción ejercitada tenga como fundamento los derechos que a la parte actora concede la legislación reguladora de los viajes combinados (antes contenida en la Ley 21/1995, de 6 de julio, y actualmente incluida en el libro IV del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los consumidores y usuarios, aprobado por RDL 1/2007 de 16 de noviembre) deberá tenerse en cuenta que la misma no forma parte integrante de

la normativa en materia de transportes, pues su objeto no es propiamente regular, en un ámbito determinado, el traslado de mercancías o personas a cambio de precio, sino la combinación de servicios turísticos que una agencia vende a un precio global, incluyendo alojamiento, transporte u otros servicios turísticos no accesorios a ellos. Por tanto, en principio, las demandas en las que se exige responsabilidad al amparo de la normativa reguladora de los viajes combinados, en tanto que no constituyen propiamente pretensiones apoyadas en la propia de los transportes, no son competencia del Juzgado de lo Mercantil”.

Partiendo de tal premisa general, podríamos distinguir diferentes supuestos:

1) Desde luego, si se deduce una pretensión contra el empresario transportista y se hace con fundamento exclusivo en la normativa reguladora de los transportes (aéreo, por carretera, por ferrocarril, marítimo o multimodal), la competencia objetiva corresponde al Juzgado de lo Mercantil. Competencia que no tendría por qué alterarse por el hecho de que la pretensión, deducida al amparo de aquella normativa, tenga por objeto la indemnización de un daño moral que pudiera también tener su apoyo en una norma del Código Civil, caso paradigmático de la reclamación de daño moral ex artículo 1101 de este texto legal. Puede verse a este respecto, por ejemplo, la SAP de la Rioja de 8-05-09 (ROJ 264/2009), en que los viajeros reclaman por retrasos en vuelos y extravío de equipajes con fundamento en la normativa internacional del transporte aéreo o el Auto de la AP de Baleares de 19 de junio de 2006 (ROJ 373/2006), en el que la Audiencia afirma que, dado que el objeto del proceso versa sobre las consecuencias indemnizatorias del alegado incumplimiento del contrato de transporte aéreo concertado entre las partes litigantes, la aplicación del artículo 86 ter de la L.O.P.J. deviene inexcusable.

2) Más dudas plantean los casos en los que la única reclamación objeto de litigio versa sobre el incumplimiento o defectuoso cumplimiento de la prestación relativa al transporte y la acción se dirige contra el empresario transportista, reclamándole a él directamente, pero apoyando la reclamación en la regulación de Viajes Combinados (hoy, en el Texto Refundido). La primera duda que surge es ya si esta reclamación es posible, toda vez que el artículo 162 solo se refiere a la responsabilidad de los organizadores y detallistas. De considerarse que cabe accionar contra el transportista en tanto que prestador directo del servicio de transporte que ha resultado defectuoso, algún autor considera que el conocimiento de la pretensión correspondería al Juzgado de lo Mercantil, dada la materia sobre la que versa, referida exclusivamente al transporte y el tipo de prestador del servicio. Con todo, no es el criterio seguido por todas las Audiencias. Muchas sostienen que aunque la reclamación verse solamente sobre el transporte, esta prestación no es sino una de las que integran el negocio jurídico más amplio que es el viaje combinado, regulado por una normativa que no es normativa de transportes, sino civil, lo que determina la competencia objetiva del Juzgado de Primera Instancia. La Sentencia de la AP de Baleares de 26 de enero de 2006 (ROJ 169/2006) considera así que es competente el Juzgado de Primera Instancia para conocer de la reclamación presentada contra Spanair por pérdida de una maleta durante el transcurso de un viaje combinado, dado que este supuesto (el de un viaje combinado) “*excede del*

simple transporte”. Y, desde luego, si la acción tendente a reclamar por incumplimiento del servicio de transporte se dirige, al amparo de la responsabilidad solidaria consagrada en el artículo 162.1 del TR y, por ende, de la normativa sobre viajes combinados, contra el organizador y/o el detallista, por más que el objeto litigioso verse sobre el transporte y por más que, en ocasiones, se traiga a la litis, además, a la compañía prestadora del servicio de transporte, consideramos que el Juzgado competente habría de ser el de Primera Instancia. Véanse a este respecto el Auto de la AP de Sevilla de 21-05-08 (ROJ 2468/2008), en el que sólo se reclama una indemnización derivada de la pérdida de equipaje en el transporte aéreo (contra la mayorista y la compañía aérea), concluyendo la AP que la competencia es del Juzgado de Primera Instancia. El mismo criterio se deduce del Auto de la AP de Baleares de 14-11-2007 (ROJ 660/2007).

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 2-04-08 (ROJ 3890/2008), **en cambio**, en un caso en el que la demanda se dirigía contra la mayorista, contra la agencia de viajes con la que el consumidor había contratado y contra la compañía aérea, razona: “*es patente, por tanto, que una demanda en la que únicamente se pretende el resarcimiento de los daños provocados por el retraso de un vuelo es una demanda de aplicación de la normativa del transporte (Art. 86 ter-2, "b" L.O.P.J.), y ello por más que, al encontrarse el vuelo integrado dentro de un paquete turístico de los regulados por la Ley de Viajes Combinados, el régimen de responsabilidad haya de adecuarse a alguno de los preceptos que la misma contiene, en particular, a su Art. 11 que regula la responsabilidad de los distintos intervinientes en la organización, venta y prestación de los servicios contratados*”.

Si el incumplimiento se refiere a diversos aspectos del contrato, transporte y otros, la competencia objetiva parece que habría de corresponder a los Juzgados de Primera Instancia, dado que la insatisfacción o la frustración del interés contractual del consumidor vendrá dada, en definitiva, por el cumplimiento defectuoso de un resultado -el “viaje combinado” – siendo el grueso de su reclamación en definitiva, el incumplimiento del conjunto o de varias de las prestaciones que lo integran, transporte incluido, de modo que en el proceso no se ventilarán únicamente cuestiones derivadas del contrato de transporte sino otros servicios al margen de la competencia del Juzgado de lo Mercantil (véase, por ejemplo, Autos de la AP de Madrid de 7-11-2008 y de 5-09-08 (ROJ 15007/2008 y ROJ 11886/2008) o el Auto de la AP de Vizcaya de 15-02-2007 (ROJ 140/2007)). En definitiva, que la competencia será del Juzgado de Primera Instancia cuando la controversia exceda del simple transporte.

De todos modos, en los casos en los que se demandase a ambos, transportista y no transportista (organizador y/o detallista), habrían de distinguirse los casos de acumulación de acciones de aquellos otros en los que acción es, en realidad, única. Así, si lo que se pretende es obtener una indemnización del mayorista o detallista al amparo de la normativa de Viajes Combinados por incumplimiento de prestaciones que nada tienen que ver con el transporte y otra del transportista por incumplimiento de la normativa reguladora del transporte nacional o internacional, podríamos encontrarnos ante un supuesto de acumulación

indebida de acciones, que debe dar lugar a la desacumulación al momento de la admisión de la demanda ex artículo 73.4 de la LEC. Si la pretensión es única, referida solo al incumplimiento contractual de la pretensión relativa al transporte, las soluciones serían las ya dichas con anterioridad.