

ESTUDIOS

CRUCEROS TURÍSTICOS Y SOSTENIBILIDAD EN CLAVE DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO ¿UNA ENTELEQUIA?

***TOURIST CRUISES AND SUSTAINABILITY IN TERMS OF PRIVATE
INTERNATIONAL LAW: AN ENTELECHY?***

ROSARIO ESPINOSA CALABUIG*

SUMARIO. I. CRUCERO TURÍSTICO, SOSTENIBILIDAD Y DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. II. PROTECCIÓN SOSTENIBLE DEL MEDIO AMBIENTE EN EL ÁMBITO DEL CRUCERO TURÍSTICO. III. PROTECCIÓN SOSTENIBLE DEL CRUCERISTA (VIAJERO/CONSUMIDOR FREnte A VIAJERO/PASAJERO). IV. PROTECCIÓN SOSTENIBLE DEL TRABAJADOR DEL CRUCERO TURÍSTICO. V. CONCLUSIONES.

RESUMEN: El espectacular desarrollo del crucero turístico en países como España debe acompañarse necesariamente de un paralelo desarrollo sostenible. Son muchas las dudas que emergen en relación con una deseada protección sostenible del medio ambiente, del crucerista (¿viajero-consumidor o viajero-pasajero?) o del trabajador del crucero, en cuanto aspectos elegidos en este trabajo. En la práctica, la complejidad que acompaña al marco legal del crucero es un reflejo del asimismo complejo entramado de relaciones humanas que se ven involucradas en él. No existe una legislación específica, sino una pluralidad de fuentes potencialmente aplicables según el sector temático implicado: viajes combinados, transporte de pasajeros, trabajadores, medio ambiente, etc. El crucero turístico puede demostrar el papel relevante y constructivo del Derecho internacional privado como parte indispensable del entramado legal —internacional e interno— necesario para convertir los ODS de la Agenda 2030 en una realidad en este contexto y no en una entelequia.

ABSTRACT: *The spectacular growth of cruise tourism in countries such as Spain must be accompanied necessarily by parallel sustainable development. Many questions arise in relation to the desired sustainable protection of the environment, cruisers (travellers-consumers or travellers-passengers?) and cruise workers, as aspects chosen in this study. In practice, the complexity of the legal framework surrounding cruises reflects the equally complex web of human relationships involved. There is no specific legislation, but rather a plurality of potentially applicable sources depending on the thematic sector involved: travel packages, passenger transport, workers, the environment, etc. Tourist cruises can demonstrate the relevant and constructive role of Private international law as an indispensable part of the legal framework — both international and domestic — necessary to make the SDGs of the 2030 Agenda a reality in this context and not an entelechy.*

PALABRAS CLAVE. Crucero turístico. Sostenibilidad. Protección del crucerista. Protección medioambiental. Protección del trabajador del crucero. Competencia judicial y ley aplicable al crucero turístico.

KEYWORDS. *Tourist cruise. Sustainability. Cruiser protection. Environmental protection. Protection of cruise worker. Jurisdiction and applicable law to tourist cruise.*

Fecha de recepción del trabajo: 15 de octubre de 2025. Fecha de aceptación de la versión final: 26 de noviembre de 2025.

* Catedrática de Derecho internacional privado. Universitat de València. E-mail: rosario.espinosa@uv.es

I. CRUCERO TURÍSTICO, SOSTENIBILIDAD Y DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

Ya en el año 1871 el escritor Julio Verne se refería al crucero (al transatlántico de finales del siglo XIX) como una “ciudad flotante” y la definía como un “auténtico microcosmos”¹. Pues bien, en este microcosmos el enfoque de la sostenibilidad, además de ser necesariamente poliédrico en relación con los ODS de la Agenda 2030², es fundamental a la par que conflictivo, como también sus numerosas conexiones con el Derecho internacional privado (DIPr.) y las interesantes cuestiones que emergen de las múltiples relaciones jurídicas que se pueden originar en este entorno.

El estudio del crucero turístico refleja que estamos ante un sector apasionante, que se muestra complejo e inabarcable. Por eso, el presente trabajo se centra en algunos de los aspectos más llamativos o problemáticos del triángulo Crucero/Sostenibilidad/DIPr..

Conforme a los datos disponibles por *Puertos del Estado*, más de 41 millones de pasajeros pasaron por los puertos españoles en 2024 y nuestro país ha decidido apostar por “seguir avanzando en conectividad y sostenibilidad tanto económica, medioambiental, como social”. El mediterráneo atrae a dos de cada tres cruceristas que visitan España y la industria de cruceros genera cerca de 50.000 puestos de trabajo, facturando 6.000 millones de euros anuales³.

En este sentido, el crucero turístico puede demostrar el papel relevante y constructivo del DIPr. como parte indispensable del entramado legal —internacional e interno— necesario para convertir los ODS en una realidad (Michaels, Ruiz y Van Loon, 2021). Ciertamente, el peso de los intereses de la industria implicada en un coloso, como es el sector del crucero y del turismo, no lo pone fácil. Pero en este trabajo proponemos no ser excesivamente derrotistas o pesimistas, si queremos algún avance en la regulación de este sector y en satisfacer los máximos objetivos de sostenibilidad, pues:

- 1) Se demuestra que la Unión europea (UE) está trabajando en 2025 en varias iniciativas para promover cruceros sostenibles, que incluyen estrategias ambiciosas que van desde la “Estrategia de la UE en materia de turismo sostenible”, a la “Estrategia marítima 2025-2050”⁴. Esta última aprobada por España en su apuesta por la descarbonización y modernización del sector marítimo, que representa el 66,8% de las exportaciones e importaciones en el país.
- 2) En febrero de 2023 se publicó por la Comisión Europea un informe sobre *Buenas prácticas para un crucero turístico sostenible*⁵.

1 *Une Ville Flottante* escrito en 1870 por Julio Verne y que cuenta sus aventuras a bordo de un transatlántico por las costas inglesas en 1867.

2 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados por la Asamblea General de Naciones Unidas en 2015, que establecen la conocida Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Resolución A/RES/70/1). Un total de 17 objetivos globales que han sido concebidos para abordar los desafíos más apremiantes del mundo y garantizar un futuro sostenible.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals>).

3 <http://www.puertos.es/comunicacion> (consultado el 14.10.2025).

4 Se puede consultar en este sentido: <http://commission.europa.eu>; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021IP0109>

5 *Good practices for sustainable cruise tourism — Final report*, Publications Office of the European Union, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/20333>

- 3) La *Asociación Internacional de Líneas de Cruceros* (más conocida en inglés por *CLIA*) ha hecho público en sus últimos Informes, por ejemplo, el de 2024, sobre el *Estado de la Industria de Crucero*, que los cruceros estarían cada vez más comprometidos con la sostenibilidad, tanto por el compromiso asumido de reducir la tasa de emisiones de carbono de la flota total un 40% para 2030, una tarea que la misma *CLIA* define como difícil⁶, pero en la que las navieras estarían trabajando con esfuerzo⁷.
- 4) La OIT (Organización Internacional del Trabajo) en 2017 publicó también unas “Pautas de la OIT sobre trabajo decente y turismo socialmente responsable”, destacando la relevancia de la sostenibilidad en este marco⁸.
- 5) La OMT (Organización Mundial del Turismo) se ha comprometido con la promoción de un turismo responsable, sostenible y accesible para todos, poniendo su punto de mira en el cumplimiento de la Agenda 2030⁹.

¿Es sólo una cuestión de imagen/marketing? Es posible, pero algunas medidas en pro de la sostenibilidad ya se han adoptado y parece que otras más lo van a hacer.

Quien se haya paseado en los últimos años, por ejemplo, en España, por los puertos de Valencia, Barcelona o Cádiz habrá divisado esas enormes “ciudades flotantes”, a las que se refería Julio Verne. Todos tenemos en la cabeza la imagen de esas enormes naves navegando frente a la Plaza de San Marcos de Venecia, o catástrofes como el hundimiento del *Costa Concordia* delante de la isla toscana del Giglio.

¿Existe suficiente regulación de este fenómeno tan específico y de los posibles litigios que pueden acontecer? ¿Cuál es el papel del DIPr? y ¿Es posible un enfoque eco-sostenible efectivo de dicha regulación? En la práctica, la complejidad que acompaña al marco legal del crucero (me voy a limitar a la UE), es un reflejo del, asimismo, complejo laberinto de relaciones humanas que se ven involucradas en él. Nos encontramos con que:

- 1) De una parte, no existe una legislación específica de los cruceros, sino una pluralidad de fuentes potencialmente aplicables, según el sector temático implicado: contratos de viajes combinados, contratos de transporte de pasajeros, contratos de trabajo, medio ambiente, etc. Así se demuestra en países analizados como Alemania, Argentina, Bélgica, Bulgaria, España, EE.UU., Japón, Polonia, Rumanía, Turquía y Uruguay (Fresnedo, 2022).

6 Se puede consultar en este sentido: <http://commission.europa.eu>; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021IP0109>

7 Según el informe de 2024 el crucero es una industria global con compañías operativas en todas las principales regiones del mundo. En 2023, el número de pasajeros registró aumentos significativos, especialmente en Brasil, Italia y Reino Unido, con Estados Unidos viendo un incremento del 19% respecto a 2019. China reabrió en septiembre de 2024, pero no alcanzó los niveles anteriores de pasajeros. Entre los destinos más populares, el Caribe se mantuvo como la región más visitada, ganando casi un millón de nuevos visitantes respecto a 2019. Del mismo modo, el Mediterráneo, la costa oeste de América del Norte, América del Sur y Alaska registraron aumentos significativos. En <http://cuisinjournal.com> (15.10.2025)

8 ILO guidelines on decent work and socially responsible tourism, International Labour Organization, 2017, https://isto.international/wp-content/uploads/2021/12/wcms_546337-1.pdf.

9 <https://www.untourism.int/es/turismo-por-los-ods>

- 2) Tampoco existe una normativa uniforme en materia portuaria que sea concreta para los cruceros, solo normas locales según la relevancia que el sector del crucero tenga en dicha localidad. En España la distribución de competencias sobre los puertos tiene su origen en la Constitución 1978, cuyo art. 149.1.20 confiere al Estado competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, mientras que el art. 148.1.6 establece que las Comunidades autónomas asumirán entre otras competencias en aspectos como puertos de refugio, marinas y todo aquello que, en general, no implique actividades comerciales (Esteve y García, 2015: 36).
- 3) De otra parte, el hecho de que la industria de los cruceros se incluya en el sector marítimo implica que las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) o de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) resultarán aplicables a este sector.
- 4) Junto a ello, y de gran relevancia, conforme al Derecho de la UE y la jurisprudencia del TJUE, con el célebre *Pammer/Alpenhof*¹⁰ (De Miguel, 2008: 23), el crucero se califica como un contrato de viaje combinado, lo que permite su regulación por unas normas concretas en la UE como es la Directiva 2015/2302 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, en cuanto normativa sustantiva¹¹, así como una serie de reglamentos vigentes en la UE como “Bruselas I bis”¹², para la competencia judicial internacional y “Roma I”¹³ y “Roma II”¹⁴, para la ley aplicable a las obligaciones contractuales y extracontractuales, respectivamente.
- 5) Todas estas normas conviven con otros tantos instrumentos europeos e internacionales —de naturaleza material y conflictual— que dificultan la respuesta final aplicable en caso de litigio dadas sus implicaciones con el derecho contractual de transporte, de viaje combinado, de consumo, de trabajo..., así como con el derecho ambiental y toda la normativa propia de los puertos estatales con los que el crucero pueda entrar en contacto.
- 6) Por último, la complejidad del derecho de cruceros evidencia una situación, que se produce en otros ámbitos, como es la presencia de lagunas de desregulación en las que las grandes empresas operan con impunidad o cumpliendo el mínimo legalmente aparente, causando un impacto demoledor no sólo en el medio ambiente o los recursos marinos, sino también en los derechos de los trabajadores —a bordo y fuera de la nave— e incluso en la vida de las ciudades en las que la nave recalca.

10 STJUE de 7.12.2010 en los casos acumulados *Peter Pammer/Reederei Karl Schlüter GmbH & Co. KG* (C-585/08) y *Hotel Alpenhof GesmbH/Oliver Heller* (C-144/09). Asimismo, STJUE de 12.05.2011, as. C-122/2010, *Konsumentombudsmannen*.

11 Directiva (UE) 2015/2302 del parlamento europeo y del consejo de 25.11.2015 o relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n° 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DOUE L 326, 11.12.2015).

12 Reglamento (UE) n° 1215/2012 de 12.12 sobre competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil. DO L 351, 20.12.2012.

13 Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento europeo y del Consejo de 17.06.2008 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales. DO L 177, 04.07.2008.

14 Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento europeo y del Consejo, de 11.07.2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales, DO L n° 199, de 31.07.2007.

De ahí que la sostenibilidad poliédrica a la que me refiero y la satisfacción de los ODS sean un reto que puede alcanzarse —también— desde el DIPr., y a pesar de los condicionantes de un sector como el del crucero turístico. Con estas premisas, y dada la amplitud del tema, me voy a centrar en algunos de los siguientes aspectos:

- 1) Protección sostenible del medio ambiente teniendo en cuenta los potenciales daños y riesgos medioambientales originados por los macro-cruceros y sus efectos adversos sobre el planeta y sus habitantes. En esta ocasión, el análisis pretende verificar si, en efecto, es posible augurar algún avance en materia de sostenibilidad ambiental o son sólo palabras tranquilizadoras por parte de la industria del crucero.
- 2) Protección sostenible del crucerista, en cuanto viajero/consumidor, frente al viajero/pasajero. Ello pasa por averiguar cuál es la naturaleza jurídica del contrato de crucero turístico, que me servirá para demostrar la opción, en este trabajo, por unas concretas normas de competencia judicial y ley aplicable al respecto.
- 3) Protección sostenible del trabajador del crucero con mención de sus normas de competencia judicial y ley aplicable para comprobar si son coherentes con los ODS específicos de este sector.

II. PROTECCIÓN SOSTENIBLE DEL MEDIO AMBIENTE EN EL ÁMBITO DEL CRUCERO TURÍSTICO

La actual crisis socio-política-económica mundial se acompaña de una, a su vez, triple crisis planetaria de cambio climático, pérdida de biodiversidad y contaminación (Michaels, Ruiz y Van Loon, 2021). Y en este contexto la acción pública y privada se entremezclan constantemente y urge una evolución en las normas de gestión de las grandes empresas (Genovese, 2023).

Dicha evolución debe exigirse a la industria del crucero turístico, pues a nadie escapan las evidentes consecuencias que pueden tener los cruceros sobre el medio ambiente, el fondo marino o el cambio climático, entre otros. Entran en juego, de hecho, numerosos ODS como son el Objetivo nº13, relativo a la adopción de medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, y el Objetivo nº14 que alude a conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. Pero, también, el Objetivo 11 que aspira a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y el Objetivo nº12 relativo a garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

En 2024 cerca de 35 millones de personas de todo el mundo viajaron en crucero y la industria del sector aspira a que aumente a 41 millones para 2040, lo que implica la necesidad de analizar cuáles son los esfuerzos que realizan las compañías navieras en términos de protección ambiental y climática, así como las medidas que adoptan para mitigar los efectos de dicha industria sobre el medio ambiente y el clima¹⁵.

15 Cada año la asociación alemana NABU (*Nature and Biodiversity Conservation Union*) estudia cuáles son tales esfuerzos y medidas adoptadas por la industria del crucero, con sus informes, como el reciente *NABU Cruise Ranking 2025*, en <https://en.nabu.de/topics/traffic/cruise-ranking-2024.html> (14.10.2025)

El principal impacto ambiental de un crucero deriva de la nave en sí, ya que:

- a) El crucero libera numerosos gases contaminantes —correspondiente a 5 millones de coches por la misma distancia— y el tipo de fuel utilizado es altamente contaminante, según un Informe de impacto ambiental de los cruceros presentado por NABU¹⁶.
- b) Además, hay que mencionar el trato de los residuos generados por la nave crucero, incluyendo las aguas residuales. Se estima que cada crucero, con una capacidad de 2000/3000 pasajeros, puede generar más de 1000 toneladas de residuos al día.
- c) Las descargas desde los cruceros pueden contener sustancias tóxicas, hidrocarburos, residuos orgánicos y patógenos que pueden causar potencialmente grandes daños en áreas especialmente sensibles.
- d) Otro problema es la gran cantidad de aguas de lastre usados en estas naves. Se ha estimado que un crucero puede verter más de 70 aguas de lastre al día con el siguiente riesgo de introducir especies invasivas en los ecosistemas, dinoflagelados que pueden causar mareas rojas y patógenos, según el informe *NGO Oceana*¹⁷.

Frente a esta realidad, tenemos las respuestas de la industria, por ejemplo, de *CLIA*, con sus informes anuales, y de las instituciones, por ejemplo, la UE y las “Buenas prácticas para un crucero sostenible” de 2023. Pero a nivel legislativo global no hay nada.

1. Los Informes (¿demasiado optimistas?) de la CLIA

Según la *CLIA* en 2028 habrá 38 cruceros de última generación propulsados por GNL (gas natural licuado), que harán avanzar al sector hacia su objetivo último de un futuro con cero emisiones netas de carbono. Para entonces se construirán 62 buques de crucero en Europa. Ello implica fuertes inversiones (40.000 millones de euros). La industria del turismo de cruceros obliga a los astilleros a innovar, a especializarse en determinadas tecnologías (gestión del agua, pinturas de los cascos, reducción de emisiones, tratamiento de residuos, etc.) y así mantener su ventaja sobre otras industrias marítimas, especialmente las asiáticas, atractivas por un coste de mano de obra mucho más bajo. Según sus datos, el crucero sólo representa el 3% de las emisiones de CO2 del sector marítimo, siendo la punta de lanza de la innovación para todo el sector marítimo y más allá, en beneficio de la sociedad civil, según Pierfrancesco Vago director de *CLIA*. Los expertos destacan el papel impulsor del sector de los cruceros para acelerar la transición energética¹⁸.

A este respecto *CLIA Europe* y *Sea Europe*, que defienden los intereses de los astilleros, han firmado una declaración conjunta en la que piden que se actúe ya para garantizar un suministro de combustibles renovables a la escala necesaria, no sólo para los cruceros, sino para todo el sector marítimo. Frente a las instituciones europeas, *CLIA Europe* defiende la política volun-

16 <https://en.nabu.de/issues/traffic/cruiseships.html> (02/05/2017).

17 https://oceana.org/sites/default/files/reports/cruise_ships_pollution_Jun2004 (02/05/2017).

18 <https://cruising.org/clia>

taria del sector de los cruceros sostenibles y reclama una mejor consideración de las iniciativas adoptadas. “Sin ello, no se podrá garantizar el acceso a la financiación para la construcción naval sostenible”, teniendo en cuenta las consecuencias del tráfico de cruceros sobre la economía y sobre la generación de puestos de trabajo. pues con ello se contribuye al desarrollo de la economía y de los puestos de trabajo¹⁹.

Además, la patronal asegura que para ese año el 81% de sus buques contará con sistemas avanzados de tratamiento de aguas residuales (AWTS) y, por otra parte, 174 cruceros estarán preparados para conectarse a la red eléctrica, de modo que no tendrán que tener sus máquinas en marcha durante la escala. Esto supondrá una reducción significativa de las emisiones. En particular, la sostenibilidad de la industria de cruceros se basa en tres pilares fundamentales según *CLIA*:

- a) Reducción de las emisiones, “tanto cuando los buques están navegando como en puerto”, a través de la inversión en tecnologías medioambientales avanzadas. Los cruceros buscan colaborar con las ciudades y puertos donde operan para avanzar en la promoción del turismo sostenible;
- b) Inversiones destinadas a incrementar la eficiencia energética y el rendimiento medioambiental a bordo. Los barcos de cruceros se han ido convirtiendo con los años en un excelente ejemplo de economía circular a escala.
- c) Fomento del desarrollo del turismo sostenible en los destinos que visitan estos buques: “trabajamos junto a ellos en la puesta en marcha de soluciones innovadoras adaptadas a sus necesidades locales, como apps, promoción de nuevas —y menos conocidas— excursiones”, han apuntado desde la patronal²⁰.

Con todo ello se confía en que la flota del futuro tienda a la descarbonización, con la mirada puesta en llegar a cero emisiones netas de carbono en todo el Mundo para el año 2050. Con dicho fin, más del 15 % de los barcos que debutarán en los próximos cinco años, podrá incorporar células y baterías de combustible y el 85 % de los nuevos buques de cruceros (hasta 2028) podrá conectarse a la red eléctrica.

Sin embargo, la realidad muestra que, a pesar de los esfuerzos, los buques de crucero siguen siendo la causa de importantes emisiones contaminantes sobre las que es necesario actuar seriamente a nivel internacional. Algunas ciudades a nivel individual están reaccionando prohibiendo, por ejemplo, que estas naves recalen en zonas peligrosas para el ambiente y la seguridad, como ha sido el caso de Venecia en Italia o de Palma de Mallorca en España²¹.

19 <https://europe.cruising.org>

20 <https://cruising.org/clia>

21 El caso de la Autoridad portuaria de Baleares es contradictorio ya que, en su momento, se comprometió a frenar la llegada de megacruceros a Baleares al mismo tiempo que avanzaban las obras millonarias de adecuación del puerto de Palma a los grandes buques turísticos. La Plataforma contra los megacruceros ha vuelto a reclamar más limitaciones como forma de “frenar la masificación turística” (<https://diariodemallorca.es>, 24.10.2025). En 2025 el gobierno balear ha señalado que supeditará la renovación del acuerdo entre el gobierno y las principales compañías de cruceros —previsto para 2027— a un estudio del impacto de tales limitaciones (<https://www.tourinews.es>, 30.20.2025).

Hay organizaciones que desde hace tiempo (por ejemplo, la mencionada *NABU*) han puesto de manifiesto el poco interés real de la industria de naves de cruceros por reducir en Europa las emisiones nocivas que siguen contaminando el aire y llenando de humo las ciudades portuarias en las que atracan. Colosos como los cruceros *MSC*, *Carnival Cruise* y *Royal Caribbean* se limitan a cumplir con el mínimo legal para combatir la cantidad de sustancias nocivas en los humos de las naves. Los cruceros *Hapag Lloyd* y *TUI* han decidido usar al menos los catalizadores *SCR* y disponer sus naves al amarre en muelles electrificados para no dejar los motores encendidos. Sólo la nave *AIDAnova* parece que usará un carburante alternativo al *HFO* (*Heavy Fuel Oil*) que utiliza la mayoría de cruceros y que es altamente contaminante²².

2. La ausencia efectiva de normas específicas sobre el impacto ambiental de los cruceros

Frente a todo lo descrito la realidad demuestra también que los Estados, entre ellos España, carecen de normas específicas sobre el impacto ambiental de los cruceros, por lo que se entienden sometidos a las disposiciones generales de conservación ambiental relevantes para los buques, así como la correspondiente regulación ambiental que puede haber de origen internacional, europeo e interno (así como de las específicas Comunidades autónomas) y de las autoridades portuarias (Labrot, 2015: 77).

Aunque la industria marítima elabora muchas veces sus propias normas, los organismos de las Naciones Unidas han otorgado mucha atención a los Convenios de naturaleza material uniforme sobre cuestiones de responsabilidad, ya que éstos siguen teniendo más en cuenta los conflictos de intereses pertinentes, incluida la dimensión social y medioambiental. Ello explica el interés tanto de la UE como de organismos como la Organización Marítima Internacional (OMI) por estos Convenios, a pesar de las lagunas que pueden contener en su regulación. Lagunas que justifican el papel del DIPr. frente a las divergencias jurídicas interestatales (Kenney, 2018: 267).

En este sentido la OMI ha publicado una serie de tratados y otros instrumentos, principalmente como respuesta a los espectaculares derrames de petróleo y otros daños ambientales, que desencadenaron medidas a nivel intergubernamental ante el vacío legal que existía entonces en el comercio internacional de sectores como el del petróleo. Muchos de estos textos se basan en la limitación de la responsabilidad de las navieras/empresas contaminantes, introduciendo distintos niveles de compensación a intereses particulares y colectivos que han ido aumentando con los años. Entre ellos cabe destacar:

- a) De carácter principalmente técnico, la OMI empezó centrándose en la contaminación operativa²³, para posteriormente abordar toda la contaminación procedente de buques, mediante el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de 1973, revisado junto con el Convenio internacional para la

22 <https://www.cittadiniperlaria.org/inquinamento-atmosferico-navi-crociera-europa/>

23 Con la Convención internacional para la prevención de contaminación por mar de 12 mayo 1954, 327 UNTS 3.

seguridad marítima (SOLAS) mediante un protocolo en 1978,²⁴ en su versión modificada sucesivamente (Tsimplis, 2024: 177).

- b) El Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (BWM) adoptado el 13 de febrero de 2004 por la OMI y en vigor desde el 8 de septiembre de 2017²⁵. Este convenio requiere que las naves apliquen los planes necesarios para las aguas de lastre y sedimentos, así como, progresivamente, los procedimientos establecidos por el texto convencional (Golash y David, 2018: 456).
- c) Textos sobre protección del medio submarino como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 10.12.1982²⁶ (CONVEMAR) u otros promovidos por la OMI para prevenir la contaminación marítima. Textos con algunas normas de DIPr.²⁷, como el Convenio sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio OPRC)²⁸, el Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo HNS) y los Fondos Internacionales de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) (Carbone y Schiano di Pepe, 2010: 21).

Los convenios de la OMI tienen por objeto establecer un régimen de responsabilidad civil uniforme a escala mundial que puede permitir impartir justicia con rapidez y con las menores diferencias entre los Estados. De hecho, en la medida en que el derecho material uniforme sea más operativo, menos necesidad habrá de acudir a normas de conflicto como las de Roma I y Roma II. Sin embargo, las limitaciones de los Convenios conducen a que queden cuestiones esenciales sin resolver como dónde presentar la reclamación, en virtud de qué ley o cómo ejecutar una sentencia en un país distinto de aquél en que se dictó. Desde esta perspectiva, la OMI está teniendo un papel relevante en el desarrollo sostenible al optar por un enfoque de responsabilidad civil por daños medioambientales cuyo fin es indemnizar a las partes perjudicadas. Aunque los resultados aún distan de ser satisfactorios, las ventajas de incorporar mecanismos

24 MARPOL, 1340 UNTS 61.

25 Doc. OMI: BWM/CONF/36). Para el listado de enmiendas presentadas tanto del Convenio MARPOL como del Convenio BWM en 2018 y 2019 (Ver www.imo.org/es). También cabe mencionar el Convenio sobre el control de los sistemas anti-incrustantes nocivos en los buques, de 6 de octubre de 2001 (Convenio AFS) (Doc. OMI: AFS/CONF/26). También textos sobre los riesgos medioambientales derivados del desguace de buques (Directrices de 2003 y Convenio Internacional de Hong Kong, de 15 de mayo de 2009, sobre el reciclado seguro y ambientalmente racional de los buques) y del naufragio (Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la retirada de pecios (Doc. OMI LEG/CONF 16/17, 46 ILM 697).

26 BOE núm. 39, de 14.02.1997.

27 Las convenciones de la OMI no suelen incluir normas de conflicto, si bien por ejemplo, el art. 14 del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad por reclamaciones marítimas, de 19.11.1976 (1456 UNTS 221, modificado por el Protocolo de 1996, 35 ILM 1433), somete la constitución y distribución del fondo de limitación, incluyendo todas las normas de procedimiento pertinentes, a la legislación del Estado en el que se haya constituido.

28 (1181 UNTS 51). Su objetivo es lograr la cooperación internacional y la asistencia mutua en la preparación y respuesta ante incidentes graves de contaminación por hidrocarburos, en la misma línea que el Protocolo de 2000, que aborda específicamente los incidentes de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de los hidrocarburos.

de aplicación privados a los instrumentos de la OMI parecen evidentes. Ello puede potenciar la protección de los derechos humanos exigiendo una diligencia debida que pueda llegar a ser obligatoria (Kitada y McConnell, 2024: 224), al menos a las grandes empresas, como es el caso de las compañías de cruceros.

En este sentido, cabe destacar también la labor realizada con ocasión del Programa de la ONU para el Medio Ambiente (UNEP) que ha promovido Convenios importantes como el Convenio de la Biodiversidad Biológica y el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, además de los Acuerdos de París, Tokio y Glasgow, etc... A la vista de las limitaciones de los Convenios multilaterales, los Tratados de Libre Comercio y Acuerdos de Inversiones incorporan cada vez más cláusulas medioambientales y sociales²⁹. Tampoco parece que hayan tenido relevancia alguna los llamados Principios de Ruggie, es decir los principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas (PRNU) de 2011, establecidos para implementar el marco “Proteger, Respetar y Remediar” en relación con los estándares de la responsabilidad de las empresas multinacionales y la rendición de cuentas con relación a los derechos humanos (Montesinos, 2018: 183).

En este contexto, en el ámbito de la UE destaca, sin duda, la Directiva 2024/1760 de 13 de junio sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad y por la que se modifican la Directiva 2019/1937 y el Reglamento 2023/2859³⁰. Con la Directiva 2024/1760 se requiere a las empresas que pongan en marcha mecanismos para “detectar, prevenir, mitigar y eliminar efectos negativos en el medio ambiente y los derechos humanos a lo largo de su cadena de actividades, ya sea por sus propias acciones o las de sus socios comerciales”. El proceso de la debida diligencia debe incluir 6 etapas definidas en la Guía para una Conducta Empresarial Responsable en toda la UE. Un proceso que debe abarcar necesariamente las actuaciones de las navieras y compañías de los grandes cruceros. Se confía, de este modo, que la Directiva 2024/1760 tenga alguna repercusión sobre los esfuerzos que debe realizar la industria del crucero respecto a la diligencia debida en frenar sus repercusiones nocivas sobre el medio ambiente.

En su momento, la Directiva 2004/35/CE de 21 de abril de 2004 sobre responsabilidad ambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales³¹, además de definir el “daño ecológico puro” abrió la puerta a la responsabilidad civil transfronteriza de las empresas y otras entidades, aunque sin entrar en cuestiones de legitimación (que dependerá de cada Estado miembro). Dicha Directiva alude expresamente al viejo reglamento Bruselas I, al regular la competencia judicial en materia extracontractual. Por su parte, el art. 2 Roma II pone fin a las dudas sobre las reclamaciones por daños al medioambiente por cambio climático, al ofrecerse una alternativa a la víctima entre la *lex loci damni* y la *lex loci delicti commissi* (art. 7), no exenta de problemas de aplicación. Problemas que derivan, entre otros, de las dificultades para determinar tanto la ley del evento generador como la del resultado, debido a la globalidad de las emisiones causantes del cambio climático, así como de sus efectos,

29 El primero en hacerlo fue el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o NAFTA en inglés) en 1994.

30 DOUE núm. 1760, de 5.07.2024.

31 DOUE núm. 143, de 30.04.2004.

que se producen en todo el mundo. Dado que los daños derivan de actividades empresariales autorizadas, es relevante concretar qué incidencia tienen sobre la ley aplicable las licencias y permisos otorgados, considerando tanto el art. 17 Roma II como las posibles especialidades del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (Crespo, 2025).

De hecho, algunos Estados de la UE ya contemplan la posibilidad de interponer acciones colectivas en este ámbito (Holanda, Francia, Italia, Portugal o Suecia). Además, la Directiva 2020/1828, de 25.11.2020, relativa a las acciones de representación para la protección de los intereses colectivos de los consumidores, deja fuera de su ámbito la materia medioambiental, al menos de forma directa (García Álvarez, 2020: 57; Koutozi, 2023). La directiva no reconoce la legitimación de particulares frente a empresas, cuestión que sigue en manos de los Estados miembros, salvo los supuestos en los que las víctimas sean consumidores.

Toda esta normativa relativa al impacto ambiental, con sus luces y sombras, se aplicará a los daños derivados del tráfico de cruceros y a las posibles reclamaciones en dicha sede.

3. Buenas prácticas para un crucero turístico sostenible: ¿una esperanza?

A finales de 2022 se preparó un informe para la Comisión Europea por *Deloitte Consulting B.V. and Partners Project*, bajo el título *Buenas prácticas para un crucero sostenible*, que fue publicado en 2023³². Su objetivo era analizar el camino de los cruceros hacia su sostenibilidad, en el contexto del Pacto verde europeo y con el enfoque de la Comisión europea hacia la economía azul sostenible y el desarrollo de una Ruta de transición para el turismo. A partir de un examen de la situación económica, social y ambiental actual, el Informe analiza el impacto económico, el marco regulatorio y no regulatorio ambiental y social y admite la ausencia de una solución única para todos, y una incertidumbre sobre los costos y la regulación aplicable.

Partiendo del análisis de 13 destinos de cruceros y las especificidades de todos ellos, se alude a objetivos claros, principios de economía circular, eficiencia energética y flexibilidad en el uso de combustibles, así como la colaboración en todo el ecosistema. Se abordan medidas que, por el momento, no se pueden implementar. A través de una selección de buenas prácticas, el Informe alude a algunas ya existentes en la industria del crucero que pueden ya tomarse en consideración, que van desde el suministro de energía en tierra (OPS), el abastecimiento de GNL, las terminales de cruceros sostenible, la reducción de residuos de alimentos y el tratamiento de desechos, hasta un enfoque integral de la gestión del destino.

El informe alude al hecho de que, hoy por hoy, los cruceros que están en construcción no podrán ser desmantelados hasta, al menos, 2065, esto es, 15 años después de la fecha establecida para alcanzar las emisiones netas de carbono cero. Tal como se ha mencionado, para 2030 los

32 Informe realizado bajo el contrato marco EASME/EMFF/2016/029, de servicios interinstitucional para actividades relacionadas con una mejor regulación. Lote 2: Política marítima integrada. *Good practices for sustainable cruise tourism — Final report*, Publications Office of the European Union, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/20333>, pp. 13-15.

cruceros tendrán que cumplir con normas mucho más rigurosas que las actuales para mitigar el cambio climático. Ello significa que la industria del turismo de cruceros ha de tomar ya medidas que sean a prueba de futuro, si quiere alcanzar objetivos de sostenibilidad a corto y largo plazo

Todas estas medidas no se aplicarán sólo a las líneas de cruceros, sino a todo un ecosistema que incluye puertos, destinos, con todos sus actores, incluidos operadores turísticos locales y autoridades locales, y responsables políticos en todos los niveles. El turismo de cruceros en el sentido más amplio, debe combinar la sostenibilidad económica, ambiental y social, si se quiere cumplir con el objetivo de la descarbonización de la UE y el crecimiento de la economía azul.

Hay un desafío importante como es cumplir con los requisitos regulatorios y tecnológicos. No siempre hay certeza sobre cuál es la tecnología mejor y cuál puede ser la relación costo-beneficio cuando alcancen la madurez. Es necesario, además, que las líneas de cruceros y los puertos actúen de forma concertada, asegurándose que se realizan las inversiones necesarias por todos ellos.

El informe alude asimismo a un punto importante como es el paralelismo que se hace muchas veces entre las características del transporte marítimo y las de la industria de cruceros, lo que no siempre es adecuado. Es decir, lo que es pertinente para el transporte marítimo puede no serlo para las líneas de cruceros, ya que éstos transportan un gran número de pasajeros y tripulantes. Los cruceros, además, suelen atracar cerca de áreas densamente pobladas que son más vulnerables a la contaminación del aire que las zonas que hay alrededor de los puertos de carga. Los puertos utilizados por los cruceros suelen ser más pequeños que los utilizados por el transporte marítimo general, lo que plantea problemas muy específicos. Por ello todos los actores intervenientes no pueden tomar decisiones de forma aislada, sino que deben unirse para garantizar que la transición sea sostenible.

III. PROTECCIÓN SOSTENIBLE DEL CRUCERISTA (VIAJERO/CONSUMIDOR FRENTE A VIAJERO/PASAJERO)

La navegación del crucero implica un compromiso entre el derecho marítimo y el derecho de consumo (Scapel, 2012: 306), lo que conduce a tener que diferenciar entre las actividades que, en su conjunto y/o por separado, definirán a un contrato de crucero turístico, según la vertiente que se potencie (marítimo/consumo). De hecho, la primera idea que a uno le viene cuando piensa en un crucero es una gran nave que navega por el mar, lo que supondría identificarlo con el transporte marítimo. Pero en la práctica es todo más complejo y, como ya se ha expuesto, el TJUE ha definido al crucero como un contrato de viaje combinado con ocasión del mencionado asunto *Pammer*. Contrato que, a su vez, se engloba dentro de los contratos calificados como de consumo, según se deriva de los Reglamentos Bruselas I bis (art. 17) y Roma I (art. 6).

Hoy por hoy, el derecho de la UE en materia de consumo, así como sobre viajes combinados, coexiste con las normas reguladoras del transporte de pasajeros, tanto europeas como inter-

nacionales e internas. Ello significa que el operador jurídico se enfrenta a un complejo marco jurídico en el que habrá que determinar cuál de las respectivas áreas de aplicación de las diversas normas existentes debe aplicarse según la calificación que se otorgue al supuesto de hecho (López de Gonzalo, 2016: 405). Dada la amplitud, y considerando la calificación del crucero como contrato de viaje combinado, vamos a enfocar nuestro análisis en la figura del viajero/consumidor, dejando el análisis de la contratación del transporte —en cuanto complementaria, pero no principal del viaje— para otro momento.

1. Calificación del crucero como viaje combinado y la figura del crucerista

El crucero turístico ha sido uno de los primeros fenómenos de organización turística objeto de estudio y, por ejemplo, en los años 30 del siglo XX, tenía un carácter marcadamente elitista (Rescigno, 2011: 46). Al abordar su naturaleza jurídica, la doctrina consideraba que cuando una compañía turística asumía por su cuenta no sólo el transporte terrestre sino todo el conjunto del transporte de un viaje en crucero, se estaba frente a un contrato de transporte de recorrido mixto con la aplicación, no analógica, sino directa, de las normas sobre el transporte terrestre para el trayecto del viaje realizado en tierra firme, y de las normas sobre transporte marítimo para el trayecto realizado por mar (Vitale, 1938:109)³³.

Más adelante, en los años 60, algunos distinguieron entre las hipótesis en que la organización del viaje turístico correspondía al porteador responsable de una empresa de transporte, en cuyo caso el contrato de crucero se incluía en la categoría de contrato de transporte, y las hipótesis en que el viaje se organizaba por una agencia de viajes u organismo similar, en cuyo caso la función desarrollada por dicha agencia debía calificarse más como de mandataria que actúa por cuenta de su cliente (Roveli, 1960: 83). En este último caso, si la misma agencia fletaba por su cuenta la nave asumía entonces el rol de porteador marítimo, en un contrato de transporte marítimo de personas cuyo objeto era la organización de un viaje de placer, normalmente circular, con coincidencia entre el punto de salida y de llegada. La diferenciación entre el porteador y el llamado porteador efectivo o transportista ejecutor se recogería en los principales textos internacionales reguladores del transporte de la década de los años 70/80 (tanto de personas como de mercancías) (Rescigno, 2011: 48; Flamini, 1999: 74).

Es lógico que inicialmente el crucero fuera identificado con la actividad del transporte, ya que éste se vinculaba al éxito que tuvieron los trasatlánticos lujosos que emergieron en la segunda mitad del siglo XVIII, hasta los años 60 del siglo XIX cuando fueron sustituidos por el transporte aéreo. Los viajeros, animados por una finalidad turístico-recreativa, se confundían con aquéllos que sólo buscaban el traslado de un sitio a otro, de ahí que el contrato de crucero se recondujera al típico contrato de transporte marítimo de pasajeros. En este contexto, la función

33 La jurisprudencia italiana de la época determinaba que la agencia se limitaba a poner a los viajeros en relación con la compañía que había desarrollado el transporte marítimo entendiendo que entre el viajero y la agencia se había estipulado un contrato de mandato y la responsabilidad por incumplimiento recaía sobre el porteador marítimo, según sentencia del tribunal App. Milano, 17.03.1939, en *Riv. Dir. nav.*, 1939, II, p. 263. En sentido similar años más tarde la sentencia de la *Corte di Cassazione*, 5.05.1961, n. 1041, *Foro italiano*, 1961, p. 1704.

de las primeras agencias de viajes era marginal y se limitaban a hacer una labor de intermediación, aunque con el tiempo parte de la doctrina lo situara más en el ámbito del mandato (Rescigno, 2011: 50).

A partir de los años 70, tras el progresivo fin de los trasatlánticos y el desarrollo paulatino de un turismo de masas, el crucero empezó a asumir una posición autónoma respecto al transporte marítimo. Los turistas empezaron a utilizar el transporte en una nave de grandes dimensiones para visitar localidades varias y disfrutar de prestaciones múltiples tanto a bordo como en tierra firme. Todas estas prestaciones evidenciarían la dificultad de conciliar el crucero con el transporte de personas, tal como se regulaba en las legislaciones de la época. Pero, además, el hecho de que el crucero se realizase con un punto de origen y destino habitualmente coincidentes, con un entorno de intereses claramente diferente al del transporte marítimo de personas, llevarían a una diferenciación con este último (Flamini, 1999: 16; Pippia, 2003: 931). Para el viajero el transporte sigue siendo esencial, pero ya no representa el elemento teleológico, pues éste consiste más en un viaje combinado con finalidad turístico-recreativa. Todas las prestaciones, incluida la de transporte, tienen un vínculo de complementariedad con una misma finalidad turística y ofrecidas/gestionadas por el organizador del viaje en el crucero (Lefebre D'Ovidio, Pescatore y Tullio, 2004: 482).

También las agencias de viajes se han ido acomodando a este tipo de viajes de placer asumiendo, no sólo una función de intermediación, sino muchas veces la de auténticos organizadores del crucero ofertado como producto pre-confeccionado. Estos cambios incidirían sobre la misma calificación del crucero turístico, hasta que llegara, en el caso de la UE, la Directiva sobre viaje combinado. Con anterioridad se había intentado regular a nivel internacional el llamado, entonces, contrato de viaje, mediante el Convenio de Bruselas 23.04.1970. Sería el fenómeno del turismo el que habría impulsado el Convenio al convertirse el desplazamiento del pasajero en un hábito creciente y en una indudable fuerza económica y social a la que, necesariamente, los poderes públicos debían prestar atención. Sin embargo, el Convenio nunca llegó a tener relevancia suficiente en este sector por ser múltiples las lagunas y limitaciones en su ámbito de aplicación. España, por ejemplo, nunca lo ratificó (Mapelli, 1983: 145).

De hecho, hasta llegar a la calificación del contrato de crucero como contrato de viaje combinado, ha habido diversas interpretaciones del mismo, más allá de la del transporte (Rescigno, 2011: 44; Deiana, 1988: 132), incluyendo aquélla como contrato de asistencia turística bajo el tipo del mandato o incluso la mediación, como contrato de prestación de servicios o como contrato atípico mixto de prestación de transporte, servicio y mandato. Ello explicaría que el fallido Convenio de Bruselas de 1970 intentara frenar dicha incertidumbre —que no aseguraba suficientemente la tutela del viajero— mediante normas específicas para el contrato de viaje distinguiendo entre el contrato de organización del viaje (art. 1.2.) y el de intermediación del viaje (art. 1.3.), estableciendo regímenes de responsabilidad diferentes. En concreto, el intermediario debía responder por cualquier inobservancia del cumplimiento de sus obligaciones conforme al criterio de diligencia profesional, pero no por el incumplimiento total o parcial del viaje, estancia u otros servicios objeto del contrato de organización del viaje (art. 22.1). Por su parte, el organizador del viaje respondía también conforme a dicho criterio, pero por cualquier perjuicio causado al viajero por el incumplimiento total o parcial de sus obligaciones de organización (art. 13.1) (Romanelli, 1990: 54).

Con la Directiva actual 2015/2302 se define al contrato de viaje combinado como “el contrato por el conjunto del viaje combinado o, si dicho viaje se realiza con arreglo a contratos distintos, todos los contratos que regulen los servicios de viaje incluidos en el viaje combinado” (art. 3.3.). Son comprensibles las dificultades para identificar cada uno de los contratos a los que en dicho precepto se alude, aunque la clave está en determinar lo que constituye el llamado “viaje combinado”. El uso de las redes ha facilitado la aparición de nuevos productos en el mercado del turismo o su nueva configuración, a la vez que ha favorecido la contratación internacional de los mismos, puesto que el servicio se ofrece en un punto distinto del que el usuario está ubicado (Peinado, 2015: 516).

El hecho de que la contratación se realice a distancia por medios electrónicos, ha potenciado que los servicios de viaje puedan combinarse de muy distintas maneras, de ahí que la nueva normativa haya ampliado los supuestos a los que será susceptible de aplicación al considerar como viajes combinados todas las combinaciones de servicios de viaje que presenten las características que los viajeros asocian normalmente entre sí (Zubiri, 2020: 55)³⁴. De hecho, junto a los actores tradicionales que operan en relación con los contratos internacionales de servicios y productos turísticos (desde los cruceristas, hoteleros, transportistas, agencias de viaje y otros intermediarios turísticos), emergen cada vez con más fuerza los modelos colaborativos y las plataformas digitales que prestan servicios turísticos en línea (Feliu, 2018: 399; Carrizo, 2018; Font, 2021: 498). Todo ello incide claramente sobre la necesidad de garantizar una protección efectiva y sostenible del crucerista.

2. Protección sostenible del crucerista

Con todas estas premisas nos encontramos con que la figura del crucerista y su protección a través del DIPr. conecta con varios ODS que le conciernen cuando es sujeto actor que, en cuanto consumidor, puede contribuir —por ejemplo— a la promoción de objetivos como el cambio climático o garantizar modalidades de consumo y producción sostenible (ODS nº12) (Saumier, 2021: 383). En la medida en que hay que garantizar al crucerista, en cuanto consumidor, el acceso a una información precisa y transparente sobre productos y servicios quedará encuadrable en la realización del ODS nº 12 (Rodríguez, 2017:2). Sin embargo, la figura del viajero como sujeto necesitado de protección frente al empresario naviero del crucero es más difícilmente encuadrable en un concreto ODS. Varias asociaciones de consumidores reclamaron en su momento un ODS en tal sentido. Ello explicaría la necesidad de que, tal como ha manifestado la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), para alcanzar el ODS nº 12, los gobiernos, las empresas y la sociedad civil deban trabajar juntos para reforzar las medidas de protección de los consumidores, haciendo cumplir las leyes existentes y desarrollando nuevas normativas³⁵.

Asimismo, la protección del viajero podría incluirse en el ODS nº 16 y el acceso a la justicia para exigir la defensa de sus derechos frente a posibles abusos del empresario (Corneloup y

34 Léase el art. 3.2 de la Directiva 2302/2015.

35 <https://unctad.org/es>

Verhellen, 2021: 505). Pero aquí el viajero, en ese micro-cosmos que es el crucero, se enfrenta a los macro-intereses del coloso de la industria.

En la práctica, el derecho UE de los consumidores será presumiblemente más protector y, por tanto, el crucerista, en cuanto viajero-consumidor, quedaría mejor tutelado que el viajero-pasajero en el ámbito de la UE, aunque también fuera de ella. Ello explicaría que en la UE el viajero de un crucero esté mejor protegido, pero también que resulte más costoso que el realizado, por ejemplo, en países como EE.UU., donde un régimen presumiblemente inferior de responsabilidad del empresario le permite abaratar costes de los cruceros³⁶.

Tal como se ha mencionado, y de acuerdo con el Derecho de la UE interpretado por el TJUE tras el asunto *Pammer*, los viajes combinados son calificados como materia de consumidores (Tur, 2003: 142; Benavides, 2012: 135). Dicha calificación coincide con la otorgada en otros textos como el Reglamento Bruselas I bis, en el art. 17.3, así como el Reglamento Roma I (Art. 6, si bien éste por analogía con el anterior). Ahora bien, la Directiva 2015/2302 ha introducido el concepto de “viajero”, que se aparta en cierta medida de la figura del consumidor son calificados como materia de consumidores³⁷, sin grandes repercusiones para nuestro estudio (Berenguer, 2016: 33).

El problema que emerge es cuándo aplicar las normas sobre transporte y cuando las de viaje combinado y cuál es su incidencia sobre el viajero y sobre la responsabilidad del transportista. La clave está en determinar el rol del transporte en el conjunto de servicios que rodean al crucero. Ciertamente, el transporte suele ser auxiliar de otros servicios, pero aunque sea instrumental sigue siendo fundamental (Lefebvre D’Ovidio, Pescatore y Tullio, 2004: 481), ya que aunque el viajero busca básicamente el entretenimiento, el transporte sigue siendo el eje principal del contrato (Pulido, 2015: 460; Vialard, 1997: 460). Estas dificultades interpretati-

-
- 36 La regulación de los cruceros en EEUU está muy bien delimitada, tal como se observa, por ejemplo, con “Cruise Ship Law: Passenger Rights, Liability & Maritime Regulations (2025)”, en <http://shiplawmakers.com>
- 37 En particular, los viajeros en cuanto consumidores quedan cubiertos por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (TRLGDCU en BOE 30.11.2007) Esta Ley supuso la trasposición al derecho español de la Directiva 2011/83/UE del Parlamento europeo y del Consejo de 25 de octubre sobre derechos del consumidor que a su vez modificó la Directiva 93/13/CEE y la Directiva 1999/44/CE del parlamento europeo y del consejo y derogó la Directiva 85/577/CEE y la Directiva 97/7/CE del parlamento europeo y del consejo (DO L 304, 22.11.2011). En la práctica, el viaje combinado convive con un entramado de normas, asimismo fundamentales, en el caso de que se aplique el derecho español. Entre ellas el mencionado TRLGDCU, según la reforma dada por la ley 3/2014, de 27 de marzo (BOE n. 76, 28.3.2014) y por el RDL 23/2018 de 21 de diciembre (BOE n. 76, 28.3.2014) que ha traspuesto varias Directivas a nuestro Derecho, entre ellas la Directiva 2015/2302 sobre viaje combinado. La LGDCU, en la última versión otorgada por el RDL 23/2018, regula el viaje combinado dejando bien claro que este tipo de contrato es considerado como un contrato de consumo (Art. 150 y 151 LGDCU tras el RDL 23/2018). Téngase en cuenta, asimismo, la Ley 4/2022, de 25 de febrero, modifica, entre otras variadas cuestiones, el régimen de responsabilidad de los organizadores y minoristas de viajes combinados de manera que vuelven al sistema en virtud del cual serán responsables exclusivamente por su ámbito de gestión del viaje, pero determinándose la solidaridad entre ambos si dejan de cumplir el contenido de las obligaciones legales que concretan lo que debe entenderse como gestión en la tramitación.

vas explicarían la petición de decisión prejudicial planteada en el marco del asunto C-629/24, *Costa Crociere y otros*, por la *Cour de cassation* francesa el 25 de septiembre de 2025³⁸. En ella se cuestiona si el Reglamento 392/2009 de 23 abril 2009 sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (arts. 2, 3 y 7.1.) “rigen la responsabilidad de un transportista marítimo que opera un crucero que reviste las características de un viaje combinado” en el sentido de la Directiva³⁹.

Probablemente la Directiva 2015/2302 constituye por el momento el mejor “paso adelante” en la protección del crucerista y, en definitiva, en la consolidación de la calificación del contrato de crucero como un contrato de viaje combinado que va más allá, por tanto, del contrato de transporte (conforme a las puntualizaciones antes realizadas). Este último sería relevante en cuanto actividad complementaria del contrato de crucero, pero no primordial.

A nivel teórico, esta conclusión es importante de cara a la determinación del régimen de responsabilidad exigible a la contraparte del crucerista, como vía de procurarle a este último un marco satisfactorio de protección. Y ese marco normativo se encuentra en la Directiva 2015/2302 sobre viaje combinado que, en principio, sería más favorable a los intereses del viajero (Espinosa, 2021: 237). Se confirmaría, así, su aplicación prioritaria sobre el régimen UE e internacional existente en materia de transporte marítimo de pasajeros. Sin embargo, a nivel práctico, nada impide que sea el viajero en cuanto demandante el que elija entre uno u otro régimen jurídico (viaje combinado o transporte) si se demuestra cuál de los dos le beneficia más y según cuáles sean las circunstancias del litigio. De hecho, la coordinación entre la compensación del viajero frente al organizador/empresario de acuerdo con la Directiva, y frente al transportista, según los Convenios y reglamentos UE en materia de transporte, se regulará por la Directiva 2015/2302, en su art. 14.5.

De este modo, el crucerista podrá reclamar con arreglo a reglamentos sobre transporte, como es el caso, principalmente, del mencionado reglamento (CE) 392/2009, de 23 de abril de 2009, así como del reglamento 1177/2010, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004, y de los Convenios internacionales que resulten aplicables (Zubiri, 2010: 67; Espinosa, 2025: 145).

En definitiva, en la práctica nada parece impedir que se pueda reclamar conforme a la Directiva 2015/2302 y conforme a cualquiera de los instrumentos mencionados, y la compensación o reducción de precio garantizado por todos ellos se deducirá de modo que se evite la sobrecompensación. Ello se vería demostrado por algunos de los casos de la jurisprudencia

38 DOUE C, de 13.1.2025. Petición de decisión prejudicial planteada por la *Cour de cassation* (Francia) el 25 de septiembre de 2024 — *MH, Costa Crociere SpA/Costa Crociere SpA, Axyme Selàrl, Generali IARD SA, Hiscox Insurance Company Ltd, Caisse primaire d'assurance maladie* (CPAM) de Paris, DI, DM, WT, *Croisière club SAS, Hiscox SA, Caisse primaire d'assurance maladie* (CPAM) *du Puy-De-Dôme* (Asunto C-629/24, *Costa Crociere y Otros*) (C/2025/143).

39 Se alude al viaje combinado en el sentido de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13.6.1990, hoy sustituida por la Directiva 2015/2302. En caso de respuesta afirmativa, se cuestiona si tales disposiciones regulan la responsabilidad de dicho operador “únicamente cuando el daño corporal guarda relación con el transporte por mar”.

existente en el ámbito de los cruceros, como son el *Costa crociere*⁴⁰, el *Costa concordia*⁴¹ o el *Sea Diamond*⁴².

En este último, tras el hundimiento del crucero *Sea Diamond* frente a las costas griegas, los pasajeros con residencia en España habían reclamado una indemnización por daños y perjuicios ante la jurisdicción española. El Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid (sala 2^a de lo civil) les concedió una indemnización por daños materiales y morales mediante sentencia de 21 de junio de 2012. El TSJ aplicó la doctrina del Tribunal Supremo (TS) sobre daños morales según la cual, de conformidad con la sentencia 906/2011, de 20.11.2011 (referida a los accidentes de tráfico, cuya indemnización se determina según una escala legal), la indemnización por daños morales está incluida en la indemnización concedida legalmente. Posteriormente, la Audiencia Provincial (AP) de Madrid consideró en el asunto *Sea Diamond* que la misma jurisprudencia era aplicable a la responsabilidad por el transporte de pasajeros por mar. De este modo, dicha escala legal de indemnización se utilizaba por analogía para establecer los daños y perjuicios debidos a cada pasajero.

Más tarde, el hundimiento del crucero *Costa Concordia* frente a la costa italiana, el 13 de enero de 2012, desencadenó una serie de litigios, uno de los cuales se centraba en la reclamación por daños y perjuicios, incluidas las pérdidas materiales e inmateriales. En esta ocasión, la indemnización concedida fue superior a la del *Sea Diamond*, no solo por el mayor estrés sufrido por los pasajeros en este naufragio (como demuestra el número de víctimas mortales), sino también porque el Reglamento (CE) 392/2009 resultaba aplicable a esta reclamación, estableciéndose una indemnización más elevada que las normas anteriores a su entrada en vigor. Además, la sentencia 147/2014, de 29.04.2014, dictada por la AP de Madrid (Sala 14.^a de lo Civil), concedió en este caso una indemnización por daños morales, además de la indemnización por otros daños y perjuicios (Dickerson, 2014: 515).

Esta última sentencia fue recurrida ante el TS que, mediante sentencia 232/2016, de 8.04.2016, concluyó, por un lado, que los pasajeros deben ser indemnizados por cualquier daño, ya sea material o inmaterial; mientras que, por otro lado, el importe de la indemnización podía determinarse teniendo en cuenta la escala de indemnizaciones establecida legalmente para la responsabilidad derivada de los accidentes de tráfico. Sin embargo, esto sería solo indicativo y no tendría por qué incluir los daños morales, que podrían indemnizarse además de otros daños.

3. Cuestiones de competencia judicial y ley aplicable a la protección del crucerista: la excepción de la excepción

A efectos del DIPr. la consideración de los contratos de crucero como viaje combinado y éstos como contratos de consumo, tiene también un impacto relevante, tanto para la competencia judicial con el Reglamento Bruselas I bis como para la ley aplicable con el Reglamento Roma

40 AP Madrid, sec. 28^a, 8.06.2015, nº 165/2015, rec. 359/2013 (*Costa Crociere*).

41 AP Madrid, sec. 14^a, 29.04.2014, nº 147/2014, rec. 725/2013 (*Costa Concordia*), así como STS, Sala Primera, 8.04.2016, nº 232/2016, rec. 1741/2014 (*Costa Concordia*).

42 AP Madrid Sec. 20, 21.06.2012, nº 355/2012, rec 549/2011 (*Cruise Sea Diamond*).

I (Feliu, 2018). En ambos reglamentos, el viaje combinado es considerado como una “*excepción de la excepción*”, es decir, son una excepción de los contratos de transporte de pasajeros que, a su vez, quedan excluidos de los contratos de consumo. La doctrina ha defendido tanto el fraccionamiento del contrato, como lo contrario (Feliu, 2012: 127). En el primer caso, tan solo se someterían a las normas de consumo los aspectos del contrato consistentes en la prestación de servicios, quedando excluidas las cuestiones atinentes sólo al transporte. Si el fraccionamiento fuera inviable se remitiría a las normas generales en materia de contratos (Carrillo, 1995: 273). En el segundo, se incluirían los contratos de viaje combinado en los contratos de consumo (Desantes, 1986: 349).

El art. 17 de Bruselas I bis se refiere concretamente a que “La presente sección no se aplicará al contrato de transporte, salvo el caso de los que, por un precio global, ofrecen una combinación de viaje y alojamiento” (art. 17.3 b Bruselas I bis). De modo más preciso, el art. 6 Reglamento Roma I excluye de los contratos de consumo a los “contratos de transporte distintos de los contratos relativos a un viaje combinado con arreglo a la definición de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados” (hoy sustituida por la Directiva 2015/2302).

La ampliación del ámbito de aplicación subjetivo del concepto de consumidor tras la Directiva (UE) 2015/2302 supone apartarse del concepto de otras directivas como la 2000/31 de comercio electrónico o la 2011/83 de protección de los consumidores en las que se hace hincapié en el “carácter ajeno” a la actividad profesional de las actuaciones del consumidor. Esta es una de las novedades de la Directiva (UE) 2015/2302 que, de este modo, ha modificado el término de consumidor que se recogía también en la Directiva 90/314/CEE y utilizado también en la Ley de viajes combinados de 1995 y en el mencionado TRLGDCU (Zubiri, 2020: 55).

La noción de viajero amplía el concepto legal y general de consumidor en el sector concreto de los viajes combinados, al no exigir que se actúe en un ámbito distinto de la actividad profesional. De este modo, los empresarios o profesionales que contraten utilizando las vías propias de los consumidores quedarán amparados por la normativa de éstos, salvo que lo hagan en el ámbito de un convenio general. Solo en esos casos, las normas protectoras de los consumidores no se aplicarán y tendrá que aplicarse lo pactado entre las partes. Ahora bien, ello no significa que si se hubiera contratado un servicio de viaje consistente en un transporte, no se le pueda otorgar la protección propia del pasajero a aquél que realice el viaje y, por tanto, también el tratamiento tuitivo del Derecho del transporte (Zubiri, 2017: 25). En la práctica, además, habrá que distinguir varias relaciones contractuales, sobre las que ahora no nos detenemos. En concreto: 1) Relación entre el viajero-consumidor y la agencia de viajes. 2) Relación entre la agencia de viajes y la compañía naviera. 3) Relación entre el viajero y la naviera (o no hay, o es la que aparece en formularios como el *cruisevoy*). 4) Relación entre la agencia y proveedores de servicios (serían contratos de colaboración empresarial o de comisión, así como de agencia). Relaciones cuya interpretación no estará exenta de problemas (Zubiri, 2025: 517).

A efectos del DIPr. en este trabajo seguiremos considerando al crucerista como viajero-consumidor, tanto para la competencia judicial internacional y el derecho aplicable, aunque tomando en consideración las precisiones que se otorgan en la Directiva 2015/2302.

En particular, por lo que atañe a la competencia judicial, el crucerista que ha contratado un viaje en una nave de crucero puede quedar protegido en la UE de dos formas conforme a los foros previstos por Bruselas I bis. Se trata de cuestiones que han sido muy analizadas en el ámbito del DIPr. de consumo (Añoveros, 2003: 83; Cordero, 2015: 347; Espiniella, 2014: 277) y aquí nos limitaremos a apuntar su aplicación práctica al crucerista.

- a) Por una parte, las cláusulas de elección de foro no negociadas individualmente e incluidas en este tipo de contratos serán nulas y sin contenido. El Art. 19 permite la autonomía de la voluntad, pero con unas condiciones. En el contrato de crucero, en cuanto viaje combinado, el organizador o la agencia detallista, por ejemplo, evitará con tales cláusulas o acuerdos tener que litigar ante unos tribunales que no le interesan. Ahora bien, tratándose de contratos que se califican como de consumo, deberán cumplir unas condiciones de admisibilidad o no producirán efectos, según el art. 19, además de exigencias formales en los términos del art. 25 Bruselas Ibis (Añoveros, 2024: 88; De Miguel, 2008: 23; Garcimartín, 2013: 445; Feliu, 2015).
- b) Por otra parte, la segunda forma de protección del crucerista vendrá dada por el foro específico diseñado en Bruselas I bis para proteger a la parte débil del contrato en los arts. 17 y 18 (para la reclamación extracontractual, en cambio, se aplicaría el art. 7.3) que permiten demandar: ante los tribunales del Estado miembro del domicilio del viajero-consumidor *“cuando la otra parte contratante ejerza actividades comerciales o profesionales”* en dicho país o *“por cualquier medio, dirija tales actividades a dicho Estado miembro o a varios Estados miembros, incluido este último, y el contrato esté comprendido en el marco de dichas actividades”*.

Se entiende, además, que el art. 17 se aplica también a los contratos celebrados en un Estado Miembro diferente al del crucerista, por ejemplo, porque hubiera sido incitado (por él o por el empresario) a dejar su domicilio para celebrar el contrato. De hecho, las formas de comercio online facilitan la contratación fuera del domicilio del crucerista (viajero-consumidor), puesto que el m-commerce o generación Smartphone/Tablet etc, facilita la compra a través de un dispositivo móvil dondequiera que se encuentre el consumidor (Feliu, 2012: 123; Añoveros, 2025: 23).

El reglamento Bruselas Ibis estaría contemplando dos hipótesis para proteger al crucerista en su art. 18. 1) En una primera hipótesis, el crucerista como demandante se podrá dirigir ante los tribunales del Estado del domicilio del empresario o ante los tribunales de su propio domicilio (art. 18.1.) 2). En una segunda hipótesis, el crucerista como demandado solamente podrá ser reclamado ante los tribunales del país de su domicilio. Hay que señalar, además, que el crucerista no podrá valerse de los foros de protección cuando se ejerzan acciones colectivas, es decir, destinadas a ofrecer una protección general de los derechos o intereses supra-individuales o pluri-individuales de los consumidores. Debe tratarse sólo de un crucerista que aparezca personalmente como demandante o demandado en el litigio en el sentido de la STJUE 19.1.1993, asunto 88/91, *Hutton c. TVB*. Ello explicaría la solución del asunto *costa crociere*.

En concreto, el asunto *Costa crociere*⁴³, alude a una acción de cesación para la protección de los intereses de los consumidores que fue interpuesta por una asociación de consumidores ante

43 AP Madrid, sec. 28^a, 8.06.2015, nº 165/2015, rec. 359/2013 (*Costa Crociere*).

la jurisdicción española contra la empresa italiana *Costa Crociere SpA*⁴⁴. Según el demandante, *Costa Crociere SpA* incluía cláusulas abusivas en los contratos celebrados con los consumidores, incluidos los celebrados por vía electrónica. El tribunal español declaró que algunas de las cláusulas impugnadas eran abusivas y concedió la medida cautelar. Entre las cláusulas consideradas nulas y sin efecto figuraban una cláusula de elección de foro y una cláusula de elección de la ley aplicable, que sometían todas las cuestiones contractuales a la jurisdicción y la legislación italianas. Otras cláusulas consideradas abusivas limitaban la responsabilidad de la empresa en lo concerniente a la cancelación de viajes o excursiones y a la variación de precios, a modificaciones del contrato, como el tipo de nave, las rutas de viaje, los hoteles o los vuelos, así como a los daños causados a los viajeros o a sus pertenencias.

Es importante señalar que esta acción de cesación no fue interpuesta por los viajeros, sino por una asociación de consumidores, y no cuestionaba los paquetes de viaje ni los contratos de transporte de pasajeros ya celebrados; la medida cautelar tenía por objeto impedir que *Costa Crociere SpA* utilizara cláusulas abusivas en su actividad comercial en España. Por consiguiente, el caso no se refería a declarar abusivas las cláusulas ya incluidas en los contratos existentes, sino a garantizar que este tipo de cláusulas quedaran fuera del ordenamiento jurídico español en su conjunto. En general, este aspecto es significativo porque excluye este tipo de acción de cesación de una caracterización contractual y obliga a caracterizarla como una cuestión extracontractual. Cabe señalar que, aunque los tribunales españoles que se ocuparon del caso *Costa Crociere SpA* no abordaron esta cuestión, su competencia judicial internacional debía afirmarse sobre la base del Reglamento Bruselas I bis sobre la competencia judicial en materia extracontractual (Carballo, 2015, a: 30), en su art. 7.2⁴⁵.

En cuanto a la ley aplicable y de acuerdo con la caracterización antes mencionada, el art. 6.1 del Reglamento Roma II sobre obligaciones extracontractuales indica que “la ley aplicable a una obligación extracontractual derivada de un acto de competencia desleal será la ley del país en el que se vean o puedan verse afectados las relaciones competitivas o los intereses colectivos de los consumidores”. En consecuencia, y aplicando al caso *Costa Crociere* ambas disposiciones, la jurisdicción y la legislación españolas eran de hecho aplicables (Espinosa, Pérez y Carballo, 2022).

Por último, en relación con la ley aplicable a la reclamación contractual y en ausencia de ley elegida por las partes, habría que acudir según se deduce del art. 6.1 del Reglamento Roma I a la ley del país en que el crucerista (en cuanto viajero-consumidor) tuviera su residencia habitual, siempre que el profesional: a) ejerciera sus actividades comerciales o profesionales en el país donde el crucerista tuviera su residencia habitual, o b) por cualquier medio dirigiera estas actividades a ese país o a distintos países y el contrato estuviera comprendido en el ámbito de dichas actividades.

44 Acción colectiva basada en la Ley 7/1998, de 13.04, sobre Condiciones Generales de la Contratación y en los arts. 80 y ss del RDL 1/2007, sobre las cláusulas abusivas.

45 Disposición referida a las acciones de cesación para la protección de los intereses de los consumidores que se caracterizan por ser de naturaleza extracontractual, por lo que pueden interponerse ante los tribunales del lugar donde pueda producirse el hecho dañoso. A este respecto, el TJUE interpretó dónde podría estar ese lugar en su sentencia de 1.10.2002, *Verein für Konsumenteninformation contra Karl Heinz Henkel*, asunto C-167/00.

Al igual que la Directiva 2015/2302, que ha ampliado el ámbito subjetivo de aplicación al incluir a los viajeros activos, también el reglamento Roma I contempla tanto al consumidor pasivo como al activo. De este modo, se favorece la coordinación entre ambos textos. Cabe recordar que el Convenio de Roma 1980⁴⁶ sólo protegía al consumidor pasivo, de modo que la iniciativa del contrato debía provenir sólo del empresario o comerciante para que la norma de conflicto pudiera aplicarse, esto es, que el consumidor hubiera realizado en el país de su residencia habitual los “actos necesarios” para la celebración del contrato.

Con el caso *Pammer y Hotel Alpenhof* se ha cubierto la laguna sobre el significado de “actividades dirigidas” al Estado miembro del domicilio del consumidor, al establecerse una serie de indicios que se aplicarían también al crucerista. Todos ellos pueden resumirse en tres (Feliu, 2018 a: 132), como son: a) la irrelevancia de la mera accesibilidad del sitio web; b) la necesidad de determinar la efectiva voluntad del empresario de dirigir sus actividades a ese Estado Miembro, asumiendo que al crear la apariencia de dirigir sus actividades hacia ese EM asume la carga de la internacionalidad del contrato y c) la referencia a algunos indicios que permiten evidenciar dicha voluntad de manera objetiva.

IV. PROTECCIÓN SOSTENIBLE DEL TRABAJADOR DEL CRUCERO

Dentro de la Agenda 2030 el ODS nº8 se refiere expresamente a la promoción del crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. Un objetivo imprescindible en el ámbito del crucero turístico.

A este respecto, dentro del sector del turismo, se publicaron 2017 las *Pautas de la OIT sobre trabajo decente y turismo socialmente responsable* que establecen unos principios comunes y un marco de política para orientar en el logro del trabajo decente, y del empleo pleno y productivo en el sector turístico. Dichas pautas pretenden contribuir a la consecución de la Agenda 2030, no sólo el ODS nº 8 sino también el nº12 y nº14 que contienen metas específicas sobre turismo (en particular de las metas 8.9, 12.b y 14.7).

Ahora bien, en la práctica, la alta incidencia de las modalidades informales de trabajo es un obstáculo importante al fomento del trabajo decente en el turismo. Los trabajadores poco cualificados y los trabajadores sin cualificación se encuentran a menudo en los puestos de trabajo más vulnerables, con una mayor probabilidad de experimentar malas condiciones de trabajo, la desigualdad de oportunidades y de trato, la violencia, la explotación, el estrés y el acoso sexual. Por otra parte, algunos puestos de trabajo del sector se caracterizan por los bajos salarios, las jornadas de trabajo prolongadas, una elevada tasa de rotación y una protección social limitada (Espinosa, Pérez y Carballo, 2022: 209).

De conformidad con el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155)⁴⁷, los empleadores del sector del turismo, en colaboración con los trabajadores y sus representantes, deberían dar prioridad a cuestiones como realizar periódicamente evaluacio-

46 Convenio sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales de 19.06.1980 (DOCE nº 266, de 9.10.1980).

47 Adoptado en Ginebra el 22.06.1981 (BOE n. 270, de 11 de noviembre de 1985).

nes del riesgo en el lugar de trabajo para detectar posibles peligros y definir las prácticas de gestión de riesgos, o aplicar un enfoque integrado de la seguridad y salud del trabajador con el fin de reducir la incidencia de las lesiones, las enfermedades, las muertes, los accidentes con la adopción de las medidas pertinentes.

En el ámbito del derecho laboral del crucero turístico hay que partir de normas sobre trabajo marítimo, pero también sobre el sector del turismo. Centrándonos en las primeras destaca principalmente el Convenio sobre el trabajo marítimo de 23.2.2006⁴⁸ (conocido por sus siglas en inglés como MLC 2006, aunque nosotros utilizaremos CLM o Convenio Laboral Marítimo)⁴⁹. Debe entenderse que el Convenio cubre a los trabajadores de un crucero, tanto cuando trabajan a bordo de la nave como cuando lo hacen en tierra, pero en relación con el crucero.

Además de dicho Convenio, y teniendo en cuenta la numerosa tipología de trabajadores de las naves de crucero, hay otro tipo de normas y convenios colectivos que pueden resultar aplicables. Entre ellos, específicos convenios colectivos concluidos, por ejemplo, con empresas gestoras de cruceros o las encargadas del servicio de asistencia de los pasajeros para el embarque y desembarque de los cruceros (Espinosa, Pérez y Carballo, 2017).

El Convenio CLM 2006 resulta aplicable en la UE a través de la Directiva 2009/13/CE de 16.02.2009 por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (conocido por sus siglas en inglés, ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al CLM 2006 y se modifica la Directiva 1999/63/CE. Junto a ella, otras Directivas como la Directiva 2009/21/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, y la Directiva 2013/54/UE del parlamento y el Consejo de 20 de noviembre de 2013 sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 (Carballo, 2014: 33; Charbonneau y Chaumette, 2014: 802).

A nivel interno en España todas estas normas resultan aplicables por el Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, para el cumplimiento y ejecución del CLM 2006. Además, la Ley de navegación marítima 2015 alude a los marinos a bordo de buques españoles. No obstante, los arts. 156 y siguientes deben interpretarse en línea con el CLM 2006, así como con el Convenio de Londres de 7.7.1978 sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar⁵⁰.

Para la aplicación de toda esta normativa en el ámbito de los cruceros deviene esencial clasificar las figuras del trabajador marítimo y del naviero lo que, a su vez, puede incidir en la determinación de la competencia judicial internacional y la ley aplicable en este sector.

48 Véase la *Guideline A2* del CML, 2006.

49 BOE n. 19 de 21.1.2013. Últimas enmiendas aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 105.^a reunión (2016). En vigor desde el 8.1.2019.

50 BOE de 7.11.1984. Las últimas enmiendas que se han hecho para revisar el Convenio fueron las de Manila de 25.6.2010, en vigor desde el 1.1.2012. Las anteriores fueron de 1995, en vigor desde el 1.2.1995.

1. Calificación del trabajador marítimo y del naviero en un crucero turístico

El trabajador marítimo calificado como gente de mar o marino se entiende todo aquél que esté empleado o contratado o trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque, incluido, por tanto, un crucero. Eso significa que no sólo se está pensando en los marinos/gente de mar, esto es aquellos que operan en la nave o con un certificado de formación y guardia, sino también en gente diversa como el personal de entretenimiento, instructores de deporte, catering o miembros de la tripulación, por lo que también necesitarán firmar un acuerdo con el naviero para las actividades que realicen. No obstante, todavía hay diferencias entre el marino/gente de mar y el resto de trabajadores, también de un crucero, de acuerdo con el CLM 2006 (Guía A2 del Convenio). En todo caso, otros tipos de trabajadores tienen sus propias normas y convenios colectivos que pueden resultar aplicables junto a otras como el CLM de 2006.

La definición general de marino/gente de mar dada por el CLM 2006 requiere una determinación *ex lege fori* sobre quien es calificado como tal. Por ejemplo, en España hay que atender a la Resolución de 18.4.2013 del Directorio general para la Marina Mercante. En ella se ofrece un listado de trabajadores que no son considerados como “gente de mar” y otros que, en cambio, sí lo son, como el personal de las habitaciones, el personal de limpieza, de entretenimiento, baristas, camareros, cantantes, personal de cocina etc., que trabajan regularmente a bordo del barco y quienes no provean habitualmente sus servicios en tierra firme. Llama la atención, por ejemplo, que dicha Resolución excluya de la definición del CLM 2006 al personal del catering que está con contratos temporales. Se trata de una exclusión que resulta controvertida, no sólo porque puede traducirse en abusos típicos de este tipo de contratos, sino porque supone una interpretación restrictiva del CML 2006, que sería contrario a las obligaciones internacionales asumidas por España tras su ratificación. En particular, incumple la Resolución VII adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su sesión marítima nº 94 de 9 de febrero de 2006 (Carballo, 2014: 40).

Respecto a la figura del naviero, ésta despierta muchas cuestiones de calificación en general en el ámbito de la contratación marítima internacional. Conforme al art. II.(1)(j) del CLM 2006, el término armador designa al “propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador” (Carballo, 2015, b: 1055). La interpretación de esta definición se suscita asimismo en relación con la normativa conflictual del reglamento Roma I y, en particular, con la localización del país donde el armador, o más exactamente, el porteador marítimo tiene su establecimiento principal, a efectos de concretar la ley aplicable a los contratos marítimos (Espinosa, 1999: 314).

A bordo de una nave de crucero hay diferentes tipos de trabajadores proveedores de servicios, pero todos ellos se benefician del CLM 2006 y, en particular, del hecho de que el armador sea el único responsable por todos los derechos de la gente de mar, incluyendo el derecho a un salario establecido en dicho Convenio. Este dato es importante, pues el armador normalmente

subcontratará servicios a bordo como, por ejemplo, el entretenimiento, deporte o diferentes tiendas a bordo. Incluso si se trata de artistas, instructores de deporte o dependientes de tiendas contratados por otro empleado, el último responsable por sus derechos, incluyendo el derecho a la repatriación, una vez se hayan clasificado como gente de mar, será el armador.

Esta afirmación plantea otro problema interpretativo sobre la relación laboral entre el armador y la gente de mar, ya que a pesar de tener un contrato de trabajo firmado con la compañía que los contrata, hay gente de mar como el personal del catering o el personal de cabina que no van a necesitar firmar un acuerdo de trabajo de “gente de mar” como el requerido por el CLM de 2006.

2. Cuestiones de competencia judicial y ley aplicable al contrato de trabajo en el entorno de un crucero turístico

Teniendo presente las figuras del trabajador marítimo y del naviero, la vinculación del ODS nº 8 y el DIPr. pasa por cuestiones como la competencia judicial y la ley aplicable que resulte, en teoría, más beneficiosa para el trabajador (Liukkunen, 2021: 245; Van Hoek, 2014: 157). Al menos esta es la perspectiva de los reglamentos existentes de la UE como Bruselas I bis o Roma I. Ambos se centran en el criterio del lugar habitual del trabajo que, en la práctica, requiere una interpretación conforme a la *lex fori*. No obstante, esta solución “naufraga” cuando el trabajador ofrece sus servicios a bordo de una nave que navega en alta mar o atraviesa diferentes jurisdicciones. En estos casos, se tiende a localizar el lugar habitual del trabajo en el país del pabellón del barco. Criterio que, sin embargo, está en crisis en muchas de las materias marítimas (Espinosa, 2011). Veamos, pues, a grandes rasgos cuáles son las normas de competencia judicial y ley aplicable en este contexto.

a) A efectos de la competencia judicial en este entorno nos vamos a referir tan sólo a la solución otorgada por el Reglamento Bruselas I bis, el cual, en defecto de autonomía de la voluntad (una vez más, limitado como forma de proteger al trabajador), regula en el art. 21 varias posibilidades para que el trabajador pueda demandar al empresario-naviero. En concreto, podrá elegir entre varios lugares como son: i) Los tribunales del Estado miembro en el que esté domiciliado empresario-naviero (art. 21.1.a) o ii) Los tribunales del lugar en el que —desde el cual— el trabajador desempeñe habitualmente su trabajo (art. 21.1.b.i)⁵¹ o iii) Los tribunales del último lugar en que lo haya desempeñado (art. 21.1.b.i), o iv) Los tribunales del lugar en que esté o haya estado situado el establecimiento que haya empleado al trabajador, si el trabajador no desempeña o no ha desempeñado habitualmente su trabajo en un único Estado (art. 21.1.b.ii).

Teniendo en cuenta dicho precepto, en relación con el trabajo realizado con ocasión de un crucero turístico, tanto cuando es a bordo de éste como en operaciones en tierra, pero en conexión con el crucero, no sólo habrá que concretar la noción del lugar habitual de prestación de servicios, sino también, la noción de establecimiento que contrató al trabajador marítimo o gente

51 En la STJCE de 27.02.2002, asunto *Weber vs Universal Odgen Services Ltd* — ofreció una interpretación de la noción de “lugar habitual de trabajo” en el ámbito de un contrato internacional de trabajo marítimo.

de mar. Tales criterios, sin embargo, están concebidos para ser aplicados a relaciones laborales terrestres (sean de carácter permanente o itinerante), pero no para las relaciones jurídico-laborales marítimas o desempeñadas más allá de la soberanía de un Estado. Son factores difíciles de concretar y coinciden básicamente con los criterios de conexión utilizados en Roma I para determinar la ley aplicable (art. 8), a los que enseguida me refiero. En ambos, el concepto de establecimiento que contrató al trabajador requiere un grado de permanencia, si bien la tenencia de personalidad jurídica no supone que el establecimiento actúe en nombre del empleador.

En este contexto, cabe mencionar el asunto *Croisimer Belle de l'Adriatique*⁵², en el que se tenía que decidir sobre la contratación temporal en 2007, por parte de *Croisimer Belle de l'Adriatique*, de un capitán español para operar en un crucero con bandera belga. Le siguieron otros contratos hasta que fue despedido en 2013. Al parecer, todos los contratos se sometieron a la legislación belga. No obstante, la sentencia no se refiere a la ley aplicable, sino a la afirmación de la jurisdicción española cuestionada por el empleador y el juez de primera instancia. El TSJ aplicó correctamente el Reglamento Bruselas I, vigente en ese momento, y recurrió a la jurisdicción del lugar de trabajo habitual en ausencia de una cláusula de elección de foro. El punto interesante de esta decisión es que el crucero en el que navegaba el capitán lo hacía básicamente por los ríos españoles Guadiana y Guadalquivir, con raras escalas en puertos portugueses. En consecuencia, el tribunal español resolvió el caso afirmando su jurisdicción, ya que el lugar de trabajo habitual del capitán se encontraba en España.

Por lo general, los supuestos en que el trabajador marítimo presta sus servicios de forma exclusiva en una nave de crucero hay que concretar si éste es el lugar en que el trabajador desempeña habitualmente su trabajo. Ahora bien, si el trabajo se realiza en dicha nave atravesando jurisdicciones de países diferentes habrá que interpretar si el tribunal competente del lugar habitual de trabajo es aquél que corresponda al país donde se localiza el puerto de matrícula o de registro de la nave en el Estado de su bandera o pabellón. Habrá que concretar, de un lado, si el trabajador que desempeña su trabajo habitualmente y exclusivamente en una nave durante el viaje de crucero no entra en la hipótesis del art. 21.1,a), sino el art. 21.1,b).

Pero, además, habrá que concretar si el art. 21.1,b) se interpreta en el sentido de que también puede considerarse como establecimiento que ha empleado al trabajador una oficina de alguno de los puertos habituales de escala de la nave. Por ejemplo, las oficinas mantenidas no por el empresario mismo, sino por otra empresa a la que se le haya encomendado, en virtud de un contrato de gestión, la organización como operador del funcionamiento económico y técnico de la nave que, además, cuente con un gestor del personal, entre cuyas tareas esté la coordinación del embarque del personal. En muchos de estos casos, los contratos de trabajo no se concretan en dicha oficina sino en la nave por el capitán, aunque en la oficina pueden realizarse actividades como la expedición de los cuadrantes de trabajo, la recogida de los justificantes de baja laboral o la formulación de los despidos de trabajadores por medio del mencionado gestor del personal o *crew manager*. Si la agencia de contratación se encuentra temporalmente en un país, la conexión referida ya no serviría, es decir, el establecimiento a través del cual se contrató al trabajador se localizaría en el local u oficina principal del empleador. Este sería

52 TSJ de Andalucía, Sec.1^a, de 18.07.2016, nº. 2098/2016, rec. 2176/2015 (*Croisimer Belle de l'Adriatique*)

el caso del capitán que, por ejemplo, contrata un trabajador en un puerto determinado, por cuestiones de necesidades de algún servicio, como ocurre con actividades que van a realizarse, bien a bordo de un crucero o bien en tierra, pero vinculados con la nave. En cambio, si dicha agencia opera regularmente en un país, incluso si lo hace desde los locales u oficinas de otra compañía, la conexión se entendería satisfecha (Fotinopoulos, 2008).

Por otra parte, la localización de este establecimiento es fácilmente manipulable por el empleador, lo que disminuye la protección del trabajador, de ahí que el TJUE lo haya relegado a una función residual. Por ello, los tribunales que apliquen el art. 8 han de determinar previamente dónde, o desde dónde, el marino o gente de mar desarrolla sus tareas con respecto al naviero, según se enfatizó con ocasión del asunto *Voogsgeerd v Navimer*⁵³ (Maestre, 2012: 322). En dicho asunto, se puso especial relevancia en el criterio del lugar “a partir del cual” se presta habitualmente el trabajo (si bien en relación con la ley aplicable con el actual art. 8 de Roma I, como seguidamente se expone), cuando no se pueda localizar el lugar habitual de trabajo.

b) A los efectos de la ley aplicable al contrato de trabajo con ocasión de un crucero hemos de atender a la autonomía de la voluntad —limitada— y a la solución prevista en defecto de dicha autonomía. Todo personal que trabaje a bordo de un crucero es considerado, en principio, gente de mar a efectos del Convenio CLM 2006 salvo los casos ya mencionados en que el legislador español ha excluido. Este problema de calificación no afecta a la norma de conflicto reguladora tanto de la gente de mar como de cualquier otro trabajador en el ámbito de la UE, que seguirá siendo la del art. 8 del reglamento Roma I. En dicha norma se regula tanto la autonomía de la voluntad de las partes, con unas limitaciones, como la ley que resulte más vinculada con el contrato en ausencia de elección de un derecho por las partes o de que ésta no sea válida (art. 8.2. y 8.4, esta última norma referida a la llamada “cláusula de escape”).

El art. 8.1. de Roma I establece que “el contrato individual de trabajo se regirá por la ley que elijan las partes de conformidad con el artículo 3. No obstante, dicha elección no podrá tener por resultado el privar al trabajador de la protección que le aseguren las disposiciones que no pueden excluirse mediante acuerdo en virtud de la ley que, a falta de elección, habrían sido aplicables en virtud de los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo” (Moya, 1982: 79; Palao, 2001: 521).

La norma de conflicto del art. 8 de Roma I permite la elección de un derecho por las partes del contrato. Sin embargo, dado que los trabajadores tienen una clara desventaja durante el proceso de contratación, habrá que matizar la autonomía de las partes en el sentido de que la elección de una ley no podrá privar al empleado de la protección prevista por las disposiciones imperativas del derecho que regiría el contrato en ausencia de elección de ley. Por tanto, la protección del trabajador se consigue aplicando la ley que le sea más favorable.

En ausencia de elección de ley por las partes hay que concretar la ley más vinculada al contrato de trabajo del entorno del crucero turístico. Conforme al art. 8.2. “el contrato se regirá por la ley del país en el cual o, en su defecto, a partir del cual el trabajador, en ejecución del contrato, realice su trabajo habitualmente. No se considerará que cambia el país de realización habitual del trabajo cuando el trabajador realice con carácter temporal su trabajo en otro país”. Cuando

53 Sentencia del TJCE de 15.12.2011. Asunto C-384/10, *Jan Voogsgeerd v Navimer SA*.

esta ley no se pueda determinar, “el contrato se regirá por la ley del país donde esté situado el establecimiento a través del cual haya sido contratado el trabajador” (art. 8.3.) y si “del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato presenta vínculos más estrechos con un país distinto del indicado en los apartados 2 o 3, se aplicará la ley de ese otro país” (art. 8.4.).

En estos casos, el lugar habitual del trabajo es un criterio de conexión que requiere una interpretación *ex lege fori*, tal como se ha señalado, lo que muestra su inadecuación cuando el trabajador ofrece sus servicios a bordo de una nave que navega en alta mar o atraviesa diferentes jurisdicciones y áreas sin soberanía. En estos supuestos, el derecho internacional público deviene fundamental y complementario del DIPr. al localizar el lugar habitual del trabajo en el país del pabellón del barco (Carbone, 2015: 254; Carballo, 2015, a: 50).

Ahora bien, el fenómeno de los pabellones y tripulaciones de conveniencia en el mercado laboral marítimo y en otros sectores marítimos, ha debilitado enormemente la relevancia de la ley del pabellón en codificaciones y legislaciones estatales como criterio de conexión (Bonassies, 1969; Carbone, 1970). Ello ha provocado la necesidad de acudir a otros criterios más suficientemente vinculados con la relación contractual (Bentivoglio, 1976: 83; Espinosa, 1999: 208; Carbone, 2010: 254), como ocurre con las muchas de las realizadas con ocasión de un crucero. No obstante, hay casos de la jurisprudencia que siguen apoyando el criterio del Estado del pabellón del buque para concretar el lugar habitual del trabajo de la gente de mar. Por ejemplo, el TJUE con ocasión del asunto *Weber v Universal Ogden Services Ltd.*⁵⁴ se apoyó en dicho criterio y en la Convención de Ginebra sobre la Plataforma continental de 29.04.1958, para localizar el lugar habitual de trabajo de un cocinero que había trabajado principalmente en diferentes plataformas y buques adyacentes a la placa continental holandesa.

Salvo estas excepciones, la búsqueda de una conexión más efectiva busca asegurar la igualdad de oportunidades y, a la vez, evitar la distorsión de un *dumping* social o de competencia desleal mediante la explotación y bajos salarios de los trabajadores (con el fin de rebajar los costes laborales de producción y poder así ofrecer unos precios más competitivos en el mercado (Carballo, 2017). A este respecto ha habido alguna propuesta en favor del lugar donde la gente de mar desempeña *de facto* su trabajo, en cuanto criterio localizador del país donde se encuentre el establecimiento a través del cual se contrató al trabajador. Sin embargo, esta interpretación fue expresamente rechazada por el TJUE en el mencionado asunto *Voogsgeerd v Navimer* en favor de una más literal del art. 8, y ha provocado incluso opiniones en favor de eliminar dicho criterio de conexión (Grušić, 2013: 173). No hay que acudir de forma automática a la ley del lugar donde está sito el establecimiento que contrató al trabajador, si no se puede determinar el lugar habitual de trabajo. Para el TJUE todo trabajador tiene un lugar habitual de trabajo que, si no se puede localizar, se tiene que concretar en el lugar “a partir del cual” realiza su trabajo. (Carbone, 2015; Espinosa, Pérez y Carballo, 2017).

Conforme a *Voogsgeerd v Navimer* el “lugar desde el que el trabajador realiza habitualmente su trabajo en cumplimiento del contrato” (énfasis añadido) se utiliza como indicador del lugar de trabajo habitual tras la aplicación de un “método circunstancial”, que “permite no solo reflejar la verdadera naturaleza de las relaciones jurídicas, en la medida en que debe tener en

54 Asunto C 37/00, *Herbert Weber v Universal Ogden Services Ltd.*, STJUE 27.02.2002.

cuenta todos los factores que caracterizan la actividad del trabajador (...), sino también para evitar que un concepto como el de “lugar en el que, o desde el que, el trabajador realiza habitualmente su trabajo” sea objeto de abuso o contribuya a la consecución de estrategias de elusión (Van Hoek, 2014: 157)⁵⁵.

Por último, la búsqueda de la ley más favorable al trabajador marítimo de un crucero conecta con la necesidad de una protección sostenible del mismo y, en particular, con el ODS nº 8 y el análisis del objetivo del trabajo decente de todo el personal vinculado con dicho crucero (Liukkunen, 2021: 245; Carballo, 2023, b: 465). Por ejemplo, de cara al futuro hay un tema pendiente en el que habría que avanzar y mejorar como es el número de horas de trabajo que el CLM de 2006 regula de un modo demasiado amplio. Está claro que los acuerdos colectivos prevalecen en este ámbito, pero los problemas surgen cuando éstos no existen, ya que el CLM de 2006 establece 14 horas como límite máximo de horas trabajadas. Desde la perspectiva del DIPr., es imprescindible abordar aspectos centrales de la decencia que son relevantes en este ámbito, procurando un enfoque que potencie la protección transfronteriza de los trabajadores y sus derechos laborales definidos por la OIT en su Declaración de 1998.

Según el art. 94 del mencionado Convenio CONVEMAR la ley del Estado del pabellón es la que rige los asuntos internos a bordo, incluida la asunción de jurisdicción sobre el buque y sobre el capitán, oficiales y tripulación, en relación con las cuestiones administrativas, técnicas y sociales que les afecten (párrafo 2, b). La misma disposición establece mayores detalles sobre los requisitos mínimos que debe contener esta ley para garantizar la seguridad en el mar, incluyendo “La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables” (párrafo 3,b con más detalles en la sección 4^a). Si bien esta referencia se complementa con el art. 217 del mismo, las complejidades de estos asuntos no se han desarrollado plenamente en este Convenio y algunas agencias de la ONU han asumido esta labor. Entre estas agencias, la OIT tiene un papel de liderazgo en la provisión de estándares laborales internacionales. El mayor éxito lo representa, con sus limitaciones, el CLM 2006, al codificar y actualizar las normas laborales contenidas en 68 convenios y recomendaciones de la OIT de un modo innovador y al combinar reglas vinculantes y recomendaciones para proporcionar a la gente de mar un código completo de estándares laborales de mínimos (Carballo, 2023, b: 485).

En este contexto, el papel de organizaciones sindicales como la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (*International Transport Workers' Federation* o ITF)⁵⁶ y la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping* o ICS)⁵⁷ son de gran relevancia, en la medida en que coordinan a los interlocutores sociales de diferentes países evitando la competencia entre sindicatos por puestos de trabajo y, por tanto, facilitan la negociación colectiva transnacional.

Asimismo, la inclusión de cláusulas sociales puede permitir fomentar la negociación colectiva entre armadores, empleadores, trabajadores y sindicatos. En su momento, ya se reivindicó el

55 En este sentido, los asuntos acumulados C168/16 y C169/16, *Nogueira and Others*, STJUE de 14.09.2017.

56 <http://www.itfseafarers.org>

57 <https://www.ics-shipping.org>

papel de las cláusulas sociales como instrumento para evitar riesgos laborales vinculados a ciertos tratados de comercio (Servais, 1989). De igual modo, su inclusión en este contexto podría fomentarse como forma de proteger al trabajador marítimo del crucero. Si bien no se aborda el aspecto conflictual, se podría alcanzar un convenio colectivo transnacional que sería aplicable a bordo de la nave si la ley que regulase el contrato de trabajo así lo reconociera. Para ello, sería necesario establecer la ley aplicable al propio convenio colectivo para poder determinar su existencia, validez y eficacia. Desde el momento en que un convenio colectivo es considerado como un contrato, resultarían aplicables las normas generales de conflicto pertinentes del Reglamento Roma I. De esta forma, los interlocutores sociales podrían elegir una ley para regirlo y, en defecto de elección, se aplicaría la ley más estrechamente conectada con el contrato (Carballo, 2023, b: 485).

En la práctica, la compleja interacción entre el derecho privado y el público en el derecho laboral complicará el entorno jurídico en el que se regule el trabajo transfronterizo. En este sentido, cabe recordar que el respeto de los derechos laborales fundamentales depende, a su vez, del respeto general de los derechos humanos (Oanta, 2017: 561). Dicho doble respeto llama la atención sobre otro ODS como el ODS nº 16 y la necesidad de promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, proporcionar acceso a la justicia para todos y construir instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles.

V. CONCLUSIONES

La industria del crucero ha experimentado un crecimiento espectacular en los últimos tiempos en España, lo que le ha llevado a liderar el mercado europeo tanto como país de salida como de destino de naves de crucero. Dicho crecimiento debe acompañarse, necesariamente y en muchos casos con carácter urgente, de un paralelo desarrollo sostenible. Sin embargo, son muchas las dudas que emergen sobre cómo alcanzar, de facto, una deseada protección sostenible del medio ambiente (con objetivos como el ODS nº 11, el nº 12, el nº 13 o el nº 14), del crucerista (con el ODS nº 12 o el nº 16) o del trabajador del crucero (con un ODS tan trascendental como el nº 8), en cuanto aspectos elegidos en este trabajo. En este contexto, el crucero turístico puede demostrar el papel relevante y constructivo del DIPr. como parte indispensable del entramado legal —europeo, internacional e interno— necesario para convertir los ODS de la Agenda 2030 en una realidad y no en una entelequia.

Según el sector implicado será necesario acudir a normas relativas a la protección del crucerista, considerado como viajero/consumidor (en el sentido de la Directiva 2302/2015 sobre contrato de viaje combinado, frente al viajero/pasajero) o de los trabajadores (a bordo de la nave o en tierra, pero en conexión con el crucero) o a la protección medioambiental, entre otras. Junto a ellas, entrará en juego un conjunto de normas y reglas específicas de las autoridades portuarias estatales y de todas aquellas concebidas para regular este sector tan potente —y poderoso— de la industria actual.

La ausencia de una regulación específica uniforme de los cruceros, dentro y fuera de España, requiere descomponer las diferentes actividades y áreas vinculadas con la industria del crucero para poder determinar el régimen jurídico aplicable a todas y cada una de ellas. Ello

supone abordar ámbitos como el de los contratos de viajes combinados y servicios de viajes vinculados (como parte del derecho de consumo), el de los contratos de transporte marítimo de pasajeros (en cuanto prestación principal y no complementaria en un viaje de crucero) o el de los contratos de trabajo marítimo, entre otros.

Sólo así será posible avanzar en una protección sostenible, con arreglo a los ODS de la agenda 2030, del crucerista, del trabajador o del medio ambiente, que no tiene por qué ser incompatible con los fuertes intereses de la industria de este sector. Es, por tanto, necesario impulsar una regulación sostenible desde frentes distintos, que permita un equilibrio entre los intereses de la industria del crucero turístico y la protección efectiva de sus participantes, activos y pasivos.

Probablemente la Directiva 2015/2302 constituye por el momento el mejor “paso adelante” en la protección del crucerista y, en definitiva, en la consolidación de la calificación del contrato de crucero como un contrato de viaje combinado que va más allá del contrato de transporte marítimo. Esta conclusión es importante de cara a la determinación del régimen de responsabilidad exigible a la contraparte del crucerista, como vía de procurarle a este último un marco satisfactorio de protección. Dicho marco normativo se encuentra en la Directiva 2015/2302 sobre viaje combinado que, en principio, será más favorable a los intereses del crucerista. Se confirmaría, así, su aplicación prioritaria sobre el régimen UE e internacional existente en materia de transporte marítimo de pasajeros.

No obstante, y teniendo en cuenta el principio de protección del viajero/consumidor en cuanto parte débil del contrato, la práctica permitirá que éste pueda elegir como demandante entre uno u otro régimen jurídico (viaje combinado o transporte) si se demuestra cuál de los dos le beneficia más y según cuáles sean las circunstancias del litigio. De hecho, la misma coordinación entre la compensación del viajero frente al organizador/empresario de acuerdo con la Directiva, y frente al transportista según los Convenios y reglamentos UE en materia de transporte, se regulará por la Directiva 2015/2302.

Igualmente, es fundamental promover la protección de los numerosos trabajadores que pueden intervenir dentro o fuera de la nave de crucero. A pesar de las deficiencias que hemos visto, por el momento el CLM 2006 constituye el mejor texto de referencia para dicha protección, ya que ha logrado codificar y actualizar las normas laborales de numerosos convenios y recomendaciones de la OIT. De este modo, se puede proporcionar al trabajador unos estándares laborales de mínimos, sin perjuicio de eventuales cláusulas sociales que abran la puerta a una mayor negociación entre navieros, empleadores, trabajadores y sindicatos. Todo ello en línea con objetivos varios como el ODS nº 8 y la consecución de un trabajo decente.

No podemos permitir ni que nuestro planeta se deteriore cada vez más, ni que partes débiles como el viajero o el trabajador queden a expensas de los fuertes intereses de la industria. En el camino hacia una deseada y necesaria sostenibilidad de los cruceros turísticos, el DIPr. tiene suficientes mecanismos para potenciar dicha sostenibilidad y para solventar eventuales litigios surgidos en este contexto. El presente trabajo se ha centrado en aspectos concretos de la competencia judicial internacional y de la ley aplicable a tales litigios, cuando conciernen a la protección del medio ambiente, del crucerista o del trabajador del crucero. Estamos ante un sector apasionante, como también complejo e inabarcable, con fascinantes conexiones con

el DIPr. que demuestran la trascendencia de esta disciplina y su rol activo en un efectivo —y urgente— desarrollo sostenible de este sector.

BIBLIOGRAFÍA

- AÑOVEROS TERRADAS, B. (2025), “Protección del consumidor transfronterizo en la era digital”, en ALONSO MOREDA, N., DE CASTRO RUANO, J.L., y OTAEGUI AI-ZPURÚA, I., (Coords), *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2024*, pp. 23-81.
- AÑOVEROS TERRADAS, B. (2024), “El dilema del consumidor europeo: “Paternalismo excesivo” o autonomía individual”, *CDT.*, Vol. 16, Nº. 2, pp. 88-100.
- AÑOVEROS TERRADAS, B. (2003), *Los contratos de consumo intracomunitarios*, Madrid, Marcial Pons.
- BENAVIDES VELASCO, A. (2012), “La Directiva de viajes combinados: perspectivas de futuro”, en AGUADO, V. y CASANOVAS, O., (Coords.), *El impacto del Derecho de la Unión Europea en el turismo*, Atelier, pp. 135-152.
- BENTIVOGLIO, L.M. (1976), “Appunti per una riforma delle norme di Diritto internazionale privato del Codice della Navigazione”, *Trasporti*, pp. 83-95.
- BERENGUER ALBALADEJO, C. (2016), “Luces y sombras de la nueva Directiva (UE) 2015/2302 del parlamento europeo y del consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados”, *International journal of scientific management and tourism*, vol. 2, nº 2, pp. 33-49.
- BONASSIES, P. (1969), «La loi du pavillon et les conflits de Droit maritime», *R. des. C.*, Vol. III, pp. 514 ss.
- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2024), “The IMO and private law: Bridging the public/private law divide by applying the UN Guiding Principles on Business and Human Rights”, en CARBALLO PIÑEIRO, L. y MEIJA, M.Q., *The Elgar Companion to the Law and Practice of the International Maritime Organization*, Edward Elgar, pp. 205-223
- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2023, a), “Vida submarina y Derecho internacional privado”, en PIGRAU I SOLÉ, A., FONT I MAS, M., MARÍN CONSARNAU, D., BORRÁS PENTINAT, S. y GONZÁLEZ BONDIA, A., (Dirs), *La Comunidad internacional ante el desafío de los objetivos de desarrollo sostenible*, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 53-78.
- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2023, b), “Estrategias de responsabilidad social corporativa para alcanzar los objetivos de trabajo decente y pesca sostenible”, en OANTA, G.A. (Coord), *Los derechos humanos en el mar ante los desafíos de la transición ecológica y digital*, Barcelona, Bosch, pp. 465-490.
- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2017), “Employment, maritime”, en BASEDOW, J., FERRARI, F., DE MIGEL ASENSIO, P.A. y RÜL, G. (Eds.), *European Encyclopedia of Private international law*, Edward Elgar Publishing House.

- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2015, a), *International maritime labour law*, Berlin, Heidelberg, Springer.
- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2015, b), “La construcción del mercado interior y el recurso colectivo de consumidores”, en ESTEBAN DE LA ROSA, F., (ed.). *La protección del consumidor en dos espacios de integración: Europa y América. Una perspectiva de Derecho internacional, europeo y comparado*. Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 1055-1088.
- CARBALLO PIÑEIRO, L. (2014), “La convención sobre el derecho del mar y la ley aplicable a la relación laboral marítima”, en J.M. SOBRINO HEREDIA, (Dir), *La contribución de la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, Vol. 1, pp. 33-53.
- CARBONE, S.M. y SCHIANO DI PEPE, L. (2010), “Uniform Law and Conflicts in Private Enforcement of Environmental Law: The Maritime Sector and Beyond”, en J. BASE-DOW y Otros (eds.), *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 16, Berlin, Heidelberg, Springer, pp. 21-55.
- CARBONE, S.M. (1983), “Conflitti di legge e Diritto marittimo nell’ordinamento italiano: alcune proposte”, *Diritto Marittimo*, p. 67.
- CARBONE, S.M. (2015), “La legge e il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella UE”, *Il diritto marittimo*, p. 52.
- CARBONE, S.M. (2010), *Conflits de lois en droit maritime*, Leyden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers.
- CARBONE, S.M. (1970), *Legge Della Bandiera e Ordinamento Italiano*, Milán, Giuffrè.
- CARRILLO POZO, L.F. (1995), “Competencia en materia de contratos celebrados por los consumidores”, en CALVO CARAVACA, A.L. (Ed.), *Comentario al Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*, Madrid, p. 273.
- CARRIZO AGUADO, D. (2018), *Régimen jurídico de las operaciones internacionales de consumo en los servicios turísticos digitales*, Madrid, Dykinson.
- CHARBONNEAU, A. y CHAUMETTE, P. (2014), “Premiers amendements à la convention du travail maritime de l’OIT de 2006”, *Droit social*, N° 10, pp. 802-810.
- CORDERO ÁLVAREZ, C. (2015), “La contratación entre consumidores de la UE y empresas de terceros Estados: evolución del DIPr de la UE”, en BERGÉ, J.S., FRACQ, S. y GARDEÑES SANTIAGO, M. (eds.), *Boundaries of European Private International Law/Les frontières du droit international privé européen/Las fronteras del derecho internacional privado europeo*, Bruselas, Bruylant/Larcier, pp. 347-365.
- CORNELOUP, S. y VERHELLEN, J. (2021), “SDG 16: Peace, Justice and Strong Institutions”, en MICHAELS, R., RUIZ ABU NIGM, V. y VAN LOON, H. (Eds), *The private side of transforming our world. UN sustainable development goals 20230 and the role of Private international law*, Cambridge, Intersentia, pp. 505-540.

- CRESPO HERNÁNDEZ, A. (2025), “La ley aplicable a la responsabilidad de las empresas por los daños internacionales derivados del cambio climático”, REEI, nº 48.
- DE MIGUEL ASENSIO, P. (2008) “La tutela de los consumidores en el mercado global: evolución del marco normativo”, *Estudios sobre consumo*, nº 85, pp. 23-44.
- DEIANA, M. (1988), “La disciplina del contratto di organizzazione di viaggio turistico nei viaggi interni”, *Diritto del trasporto*, Vol. 2, p. 132.
- DESANTES REAL, M. (1986), La competencia judicial en la Comunidad Europea, Barcelona, Bosch.
- DICKERSON, T.A. (2014), “The cruise passenger’s rights and remedies 2014: The Costa Concordia disaster: one year later, many more incidents both on board megaships and during shore excursions”, *Tulane Maritime Law Review*, vol. 38, p. 515-581.
- ESPINIELLA MENÉNDEZ, A. (2014), “Contratos de consumo en el tráfico comercial UE-Terceros Estados», *AEDIPr*, t. XIV-XV, pp. 277-303.
- ESPINOSA CALABUIG, R. (2025), “Los contratos internacionales de transporte aéreo, terrestre y multimodal”, en ESPLUGUES MOTA, C., PALAO MORENO, G., ESPINOSA CALABUIG, R., FERNÁNDEZ MASÍA, E. y GARÍN ALEMANY, F., *Derecho del comercio internacional*, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 145-155.
- ESPINOSA CALABUIG, R. (2021), “EU Law packages travel and different issues of coordination with the Brussels Ia Regulation, en QUEIROLO, I., ESPINOSA CALABUIG, R., GIORGINI, G.C. y DOLLANI, N. (Dirs), *Brussels I bis regulation and Special Rules*, Roma, Aracne, pp. 237-257.
- ESPINOSA CALABUIG, R. (2011), “Cuestiones de jurisdicción y ley aplicable al transporte marítimo tras las Reglas de Rotterdam y el Reglamento Roma I”, *Il Diritto marittimo*, vol. 113, Nº. 1.
- ESPINOSA CALABUIG, R. (1999), *El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercancías: Cuestiones de Ley Aplicable*, Granada, Comares.
- ESPINOSA CALABUIG, R., PÉREZ SALÓM, J.R., y CARBALLO PIÑEIRO, L. (2022), “Spanish Report on cruises”, en FRESNEDO DE AGUIRRE, C., *Legal Aspects of Cruises*, Springer, pp.209-240.
- ESPINOSA CALABUIG, R., PÉREZ SALÓM, J.R., y CARBALLO PIÑEIRO, L. (2017), “Spanish Report on Cruises, Legal aspects of cruises. Section: Air and Maritime Law Questionnaire”. General Reporter: Cecilia Fresnedo de Aguirre. *International Academy of Comparative Law XXth International Congress of Comparative Law*, Fukuoka, Japón, 22-28 Julio 2018 (<https://aidec-iacl.org/general-congress/wp-content/uploads/sites/6/2018/06/01-Questionnaire-on-legal-aspects-of-cruises-GR-CECILIA-FRESNEDO-ENG.pdf>).
- ESTEVE PÉREZ, J. y GARCÍA SÁNCHEZ, A. (2015), *La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones*, Valencia, Fundación ValenciaPort.

- FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, S. (2018, a), *Viajes combinados y servicios de viaje vinculados [Directiva (UE) 2015/2302]. Cuestiones de ley aplicable*, Madrid, Reus.
- FELIU ALVAREZ DE SOTOMAYOR, S. (2018, b), “Modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales: nuevo reto para los negocios internacionales y para el derecho internacional privado”, *AEDIPr.*, pp. 399-424.
- FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, S. (2015), “Nulidad de las cláusulas de jurisdicción y ley aplicable a la luz de la ley 3/2014 por la que se modifica el texto refundido de la ley general para la defensa de consumidores y usuarios”, *REEI*, n. 29.
- FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, S. (2012), “El tratamiento legal del contrato de viaje combinado en el derecho internacional privado”, *CDT*, 2012, vol. 4, nº 2, p. 123.
- FLAMINI, A. (1999), *Viaggi organizzati e tutela del consumatore*, Napolis, Edizioni Scientifiche Italiane.
- FONT I MAS, M. (2021), “Normas imperativas españolas en los contratos internacionales de alojamiento de vivienda de uso turístico en la economía «colaborativa» de plataformas digitales”, en JIMÉNEZ BLANCO, P. y ESPINIELLA MENÉNDEZ, A. (Dir.), *Nuevos escenarios del derecho internacional privado de la contratación*, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 498-528.
- FOTINOPoulos BASURKO, O. (2008), “La determinación del órgano jurisdiccional competente para el conocimiento de un litigio derivado de la existencia de un contrato de embarque”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Nº 17, pp. 1-58.
- FOTINOPOULOU BASURKO, O. (2012), “La búsqueda infructuosa del ordenamiento jurídico aplicable al contrato de trabajo marítimo en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea” *Il Diritto marittimo*, Vol. 114, Nº. 3, p. 724-754.
- FRESNEDO DE AGUIRRE, C. (2022), *Legal Aspects of Cruises*, Heidelberg, Springer.
- GARCÍA ÁLVAREZ, L. (2020), “La aplicación en materia ambiental de las acciones de representación para la protección de los intereses colectivos de los consumidores. A propósito de la Directiva (UE) 2020/1828”, *Revista italo-española de Derecho Procesal*, Nº 2, pp. 57-108.
- GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J. (2013), “Consumer Protection from a Conflict of Laws perspective: The Rome I Regulation Approach”, en FORNER DELAYGUA, J.J., GONZÁLEZ BEILFUSS, C. y VIÑAS FERRÉ, R. (coords.), *Entre Bruselas y La Haya. Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado*. Liber Amicorum Alegria Borrás, Madrid, Marcial Pons, pp. 445-462.
- GENOVESE, A. (2023), *La gestione ecosostenibile dell'impresa azionaria. Fra regole e contesto*, Bolonia, Il Mulino.
- GOLASCH, S. y DAVID, M. (2018), “Ballast Water Management Convention implementations challenges”, *Ocean Yearbook*, vol. 32, pp. 456-476.

- GRUSIC, U. (2013), "Should the Connecting Factor of the 'Engaging Place of Business' Be Abolished in European Private International Law?", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol 62, No. 1.
- KENNEY, F.J. (2018) "Global Regulation of Ships: the Future of Development and Implementation at the International Maritime Organization" (2018) 42(2) *Tulane Maritime Law Journal*, pp. 259-267.
- KITADA, M. y McCONNELL, "The IMO and the human element", en CARBALLO PIÑERO, L. y MEIJA, M.Q., *The Elgar Companion to the Law and Practice of the International Maritime Organization*, Edward Elgar, pp. 224-243.
- KOUTOZI, K. (2023), *Mass Claims in Maritime Law and Alternative Methods of Dispute Resolution*, Nomiki Bibliothiki.
- LABROT, V. (2015), "Marine Pollution: Introduction to International Law on Pollution Caused by Ships", en MONACO, A. y PROUZET, P. (Eds.), *Governance of Seas and Oceans*, pp. 77-106.
- LEFEBRE D'ovidio, A., PESCATORE, G. y TULLIO, L. (2004), *Manuale di diritto della navigazione*, Milán, Giuffrè, 10 ed.
- LIUKKUNEN, U. (2021), "Decent Work and Economic Growth", en MICHAELS, R., RUIZ ABU NIGM, V. y VAN LOON, H. (Eds), *The private side of transforming our world. UN sustainable development goals 20230 and the role of Private international law*, Cambridge, Intersentia, pp. 245-280.
- LÓPEZ DE GONZALO, M. (2016), "La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale e comunitaria in tema de trasporto di persone", *Il Diritto marittimo*, pp. 405-418.
- MAPELLI, A. (1983), "El Convenio Internacional de Bruselas de 1970 sobre contrato de viaje y su relación con la responsabilidad del transportador aéreo", *Anuario español de derecho internacional*, N° 7, pp. 145-170.
- MAESTRE CASA, P. (2012), "El contrato de trabajo de marinos a bordo de buques mercantes (A propósito de la STJUE de 15 diciembre 2011, Jan Voogsgeerd y Navimer SA, As. C-384/10)", *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 4, pp. 322-341.
- MICHAELS, R., RUIZ ABU NIGM, V. y VAN LOON, H. (2021), *The private side of transforming our world. UN sustainable development goals 20230 and the role of Private international law*, Cambridge, Intersentia.
- MONTESINOS PADILLA, C. (2018), "Los principios Ruggie y la Agenda 2030. Un futuro de recíprocas influencias por explorar", *REDI*, vol. 70, N° 2, pp. 183-208.
- MOYA ESCUDERO, M. (1982), "La ley aplicable al contrato de trabajo en Derecho internacional privado español", *Revista española de derecho internacional*, Vol.34, N° 1, pp. 79-98.

- OANTA, G.A. (2017), “Business and human rights in the legal-maritime scenario”, en CARBALLO PIÑEIRO, L., (Coord..), *Retos presentes y futuros de la Política Marítima Integrada de la Unión Europea*, Barcelona, Bosch, pp. 561-591
- PALAO MORENO, G. (2001), “La ley aplicable al contrato de trabajo internacional por los tribunales españoles y su problemática procesal”, *Cuadernos de derecho judicial*, Nº. 9, pp. 521-581.
- PEINADO GRACIA, J.L. (2015), “La protección del pasajero en el contrato de viaje combinado y en la prestación de servicios asistidos de viaje: la responsabilidad del transportista aéreo y de los operadores turísticos”, en M.J. GUERRERO LEBRÓN (Dir), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, p. 516.
- PIPIA, D. (2003), “Osservazioni in tema di recesso nel contratto di crociera turistica”, *Diritto Marittimo*, 2003, p. 931.
- PULIDO BEGINES, J.L. (2015), “Cruise ship law”, en BASEDOW, J., MAGNUS, U y WOLFRUM, R., *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013*, Heidelberg, Nueva York, Dordrecht, Londres, Springer, pp. 199-238.
- RESCIGNO, G. (2011), *La nuova ospitalità*, Univ. Salerno (<http://elea.unisa.it/xmlui/handle/10556/84>).
- RODRÍGUEZ, M. (2017), “El consumo y el consumidor en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”, *Distribución y Consumo*, Vol. 4, p. 1.
- ROMANELLI, G. (1990), “Il contenuto del contratto di organizzazione di viaggio e la sua integrazione”, *Diritto del trasporto*, pp. 39-54.
- ROVELLI, R. (1960), *Il trasporto di persone*, Turín, Unione Tipografica Editrice Torinese.
- SAUMIER, G. (2021), “Sustainable Consumption and Production”, MICHAELS, R., RUIZ ABU NIGM, V. y VAN LOON, H. (Eds), *The private side of transforming our world. UN sustainable development goals 2030 and the role of Private international law*, Cambridge, Intersentia, pp. 383-407.
- SCAPEL, C. (2012), “Le droit positif de la croisière maritime en France”, *Droit Maritime Française.*, p. 306.
- SERVAIS, J.M. (1989), “La cláusula social en los tratados de comercio: ¿Pretensión ilusoria o instrumento de progreso social”, *Revista Internacional del Trabajo*, vol.108, Nº 3.
- TSIMPLIS, T. (2024), “The Role of IMO in Promoting Environmental Protection”, en CARBALLO PIÑEIRO, L. y MEIJA, M.Q., *The Elgar Companion to the Law and Practice of the International Maritime Organization*, Edward Elgar, pp. 177-204.
- TUR FAÚNDEZ, M.N. (2003) “La protección del turista en el contrato de viaje combinado”, en TORRES LANA, J.A., TUR FAÚNDEZ, M.N. y JANER TORRENS, J.D., *La protección del turista como consumidor*, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 142-169.

- VIALARD, A. (1997), *Droit maritime*, París, PUF.
- VITALE, V. (1938), “Sulla natura giuridica del contratto di crociera turistica”, *Riv. Dir. nav.*, I, pp. 97 ss,
- VAN HOEK, A. (2014), “Private International Law: An Appropriate Means to Regulate Trans-national Employment in the European Union?”, *Erasmus Law Review*, p. 157.
- ZUBIRI DE SALINAS, M. (2025), “40 años de viajes combinados: los cambios de su regulación a la luz de la jurisprudencia”, en LARA GONZÁLEZ, R. y PÉREZ MORIONES, A., *Tratado de Derecho del consumo*, pp. 517-539.
- ZUBIRI DE SALINAS, M. (2022), “De nuevo a vueltas acerca de la responsabilidad de organizador y minorista en los viajes combinados”, *Diario La Ley*, Nº 10051.
- ZUBIRI DE SALINAS, M. (2020), “Los nuevos conceptos en materia de viajes combinados y servicios de viajes vinculados”, en ZUBIRI DE SALINAS, M., MARCO ARCALÁ, L.S. y JARNE MUÑOZ, P., *El nuevo régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados en el derecho español*, Valencia, Tirant lo Blanch, p. 55.
- ZUBIRI DE SALINAS, M. (2017), “Conceptos clave y responsabilidad en la nueva regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados”, *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, Nº 34, pp. 25-66.
- ZUBIRI DE SALINAS, M. (2010), “La responsabilidad del transportista de personas en los reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo”, *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, Nº 4, pp. 67-100.