

Contrato de Transporte

I.- Concepto.

LOSADA: una persona (física o jurídica) traslada una cosa y/o una persona desde un punto determinado hasta otro determinado o determinable, a cambio de una prestación cierta y determinada que deberá abonar el cargador o pasajero, asumiendo el primero los riesgos provenientes de todos los actos dirigidos a producir el desplazamiento de la cosa o la persona.

Se diferencia del transporte benévolo, el cual se realiza con ánimo de favor y gentileza, sin percibir contraprestación alguna.

Art.1280 CCyC → *Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete.*

Según el Art.1282 CCyC, el transporte gratuito no se rige por las disposiciones de las normas relativas al transporte, *excepto que sea efectuado por un transportista que ofrece sus servicios al público en el curso de su actividad.*

II.- Caracteres.

- Consensual.
- Oneroso.
- Bilateral.
- Conmutativo.
- Nominado.
- De ejecución continuada o tracto sucesivo.
- Mayormente de adhesión (condiciones impuestas por el transportista y/o por el Estado, cuando se trata de transporte de tipo regular).
- Comercial → en el caso de transporte de pasajeros se instrumenta mediante el boleto o billete de pasaje, más allá de la "carta de porte" de su equipaje despachado.

III.- Derechos y Obligaciones de las partes.

La obligación esencial o principal del contrato de transporte es que el transportista se obliga a trasladar al pasajero sano y salvo o a la cosa en el mismo estado en el que se le entregó, en el destino y tiempo convenidos.

Es un **deber de seguridad**, una **obligación de resultado**, que acarrea por ende **responsabilidad de tipo objetiva**. Se trata de una **obligación de hacer**, dado que el objeto es la prestación de un servicio en el tiempo, lugar y modo acordados por las partes, cumpliendo con ciertas pautas de confort previstas por la normativa.

Además, con algunos debates en cuanto al transporte aéreo y acuático, es un **contrato de consumo** cuando el pasajero o cargador sea un consumidor o usuario. Para Losada, incluso las cuestiones relativas a la navegación por agua o al transporte aéreo también se encuentran alcanzadas por la normativa de consumo, que cuenta con jerarquía constitucional.

Por dicho motivo, se ha declarado inconstitucional la limitación de responsabilidad realizada por la legislación específica (de navegación y aeronáutica) y gran parte de los autores (nacionales y extranjeros) entienden que, en última instancia, no quedan dudas de que la normativa de consumo se aplica en caso de silencio o

vacío de la regulación especial. Ej. Oferta y Publicidad; cláusulas abusivas; modalidad de prestación de servicios; etc.

DERECHOS DEL TRANSPORTISTA.

1. Percibir el pago de la prestación por el servicio, por parte del obligado (que puede ser el pasajero o el Estado (total o parcialmente, en caso de concesiones o subsidios).
2. Elección de la ruta (salvo servicios públicos o cláusula en contrario y los sistemas fijos -ferrocarril).
3. Interrupción o desvío justificado del viaje, por caso fortuito o fuerza mayor.
4. Negar justificadamente el embarque de un pasajero o su equipaje cuando no acompañe la documentación necesaria, no haya pagado el precio, se trate de pasajeros disruptivos o que tengan equipaje con sustancias prohibidas o peligrosas.
5. Cobrar exceso de equipaje (conforme franquicia máxima previamente informada).

OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA.

1. Trasladar a las personas sanas y salvas a destino. Obligación de custodia y seguridad.
2. Cumplir con el plazo, itinerario y características convenidas o impuestas por la norma en caso de servicios públicos regulares.
3. Otorgar al pasajero las comodidades ofrecidas y recibirle su equipaje (además de trasladar dicho equipaje y entregarlo en destino en el estado en que se recibió y en el plazo y lugar convenidos). El traslado de equipaje constituye un accesorio del contrato y su transporte es "gratuito" dentro de los máximos establecidos; no es posible escindirlo del contrato principal pues es un derecho inherente al boleto de pasaje.
4. Emitir billete de pasaje conforme la reglamentación de las autoridades de aplicación.
5. Garantizar la operatividad técnica del medio utilizado.

DERECHOS DEL PASAJERO.

1. Ser trasladado sano y salvo a destino, en el tiempo y con las comodidades convenidas, junto con su equipaje.
2. Interrumpir voluntariamente el viaje sin causa. En tal caso, no podrá reclamar al transportista la devolución total o parcial del precio. Pero si lo hiciera con causa o por razones ajenas a su voluntad, tiene derecho a solicitar el reembolso del precio del pasaje, el cual podrá ser devuelto total o parcialmente (según el caso y causa).
3. Prolongar el viaje, sea abonando la diferencia del cambio de pasaje o pagando una multa por haberlo realizado unilateralmente sin comunicación al transportista.

OBLIGACIONES DEL PASAJERO.

1. Abonar el precio del pasaje salvo exenciones para grupos o categorías de usuarios.
2. Si corresponde, abonar el precio del equipaje o del exceso.
3. Presentarse en el lugar y hora convenidas, bajo apercibimiento de iniciarse el viaje si él y sin derecho a devolución del precio del pasaje (cláusula no show).

4. Cumplir con las reglamentaciones de uso del servicio.
5. Notificar en tiempo y forma al transportista en caso de existir daños al equipaje.

IV.- Documentos que acreditan el transporte (pasajeros).

Se prueba mediante el ***billete de pasaje o boleto***, situación que se hace extensiva a todas las formas electrónicas o similares de emisión, conforme las reglamentaciones vigentes.

No obstante, la inexistencia de pasaje (carencia, irregularidad o extravío) no implica necesariamente la inexistencia de contrato de transporte, sin perjuicio de la disminución de los límites resarcitorios en materia de transporte por agua y por aire.

Equipaje → la documentación que se emite solo se refiere al despachado o de bodega, que funciona como constancia de recibo del equipaje. El que permanece en custodia del pasajero no requiere emisión de documento determinado.

V.- Ejecución del contrato.

El transportista es responsable de los daños físicos sufridos por el pasajero (y su equipaje) a partir del momento en que se lo considera como tal. Conforme el CCyC, las operaciones de transporte incluyen, además del traslado (incluso paradas intermedias), las realizadas en el predio donde ocurren el embarco y desembarco (**Art.1288 CCyC**), aunque el transportista no sea propietario del mismo.

Para Losada, el CCyC es muy riguroso pues dicho predio puede que escape a su ámbito de custodia o vigilancia Ej. Terminales, aeropuertos, puertos, etc. Sí responderá por el deber de vigilancia sobre el andén o plataforma donde se encuentra efectivamente dispuesto el vehículo de su propiedad y donde se realizaran de hecho las operaciones de embarco y desembarco y la entrega del equipaje.

El fin del contrato se da desde el momento en que se ha descendido del vehículo y traspasado la línea de andenes, muelles o puertas de salida. Cuando recupera el dominio de sus actos y movimientos.

VI.- Responsabilidad.

Sistema del CCyC (Transporte Terrestre). Arts.1280 a 1295.

Existe un deber genérico de no dañar y de reparar el daño causado sea sobre la persona (integridad física y psíquica) o bienes de la víctima (equipaje despachado). En principio, no responde por las cosas que lleve el pasajero en custodia, salvo que se pruebe culpa directa del transportista o sus dependientes. Si son cosas de mucho valor, solo responde por aquellas cuyo valor se haya declarado y abonado la diferencia de tarifa por seguro.

También responde por incumplimiento total del contrato o retraso en la ejecución.

La reparación es **plena/integral**, restituyendo las cosas al estado anterior – siempre que no resulte imposible, muy oneroso o abusivo-, sea mediante un pago en dinero o en especie o de un reintegro específico. Responde por daños materiales, físicos, psíquicos y morales.

La responsabilidad es **objetiva** y solo se libera probando que la causa le ha sido ajena (CF, FM, CV, C3°); salvo puntuales casos de imputación subjetiva con culpa presumida.

Esto surge también pues el transportista asume una **obligación de resultado y su primordial deber de seguridad**. Dicho deber se refiere al estado, calidad y funcionamiento del vehículo y la observancia de las normas reglamentarias correspondientes (Ej. límites de velocidad, capacidades máximas, etc).

Las cláusulas limitativas de la responsabilidad del transportista por muerte o daños corporales al pasajero se tienen por no escritas (Art.1292). Tampoco pueden eximirse de ningún tipo de responsabilidad *si realizan habitualmente servicios de transporte*, salvo excepciones legales.

Al ser un contrato de **consumo**, además se le aplican las normas de dicho régimen, con las salvedades especiales para algunos medios de transporte. No obstante, el Art.40 LDC contiene una particularidad que puede considerarse una limitación "temporal" de responsabilidad en relación a daños causados a las cosas transportadas, al decir que *El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio*.

Transporte por agua. Ley de Navegación N°20.094 (1973).

- El transportista responde por la muerte o los daños físicos del pasajero. También por daño moral. En este caso, su responsabilidad es subjetiva (requiere demostración de culpa o dolo) y limitada, pues se restringe a 1500 pesos argentinos oro por persona.
- Es responsable asimismo por el retraso imputable y el incumplimiento del contrato.
- Responde además por los daños causados al equipaje despachado (salvo por causas no imputables) y por los daños causados a los bienes en custodia del pasajero solo cuando se pruebe su culpa o dolo. Por otra parte, también es limitada, estableciéndose montos máximos para uno u otro caso.
- Es deber del pasajero informar por escrito al transportista, si le fuese posible, de las lesiones que se le hubieran causado y de los daños a su equipaje, dentro de los plazos máximos que establece la ley.
- El transportador pierde el derecho de ampararse en cualquiera de los límites de responsabilidad previstos, si se prueba que el daño respectivo tuvo su causa en un acto u omisión suyos, realizados sea con la intención de provocarlo, sea temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo. La carga de la prueba de la culpa del transportista, cuando proceda, está a cargo del pasajero.

Transporte aéreo. Código Aeronáutico (ley 17.285 - 1967) y Convenios Internacionales.

- Responde por la muerte y daños físicos del pasajero. También por el daño moral derivado del incumplimiento, cuya existencia y extensión debe probar el afectado, salvo que resulte de las circunstancias del caso.
- Por otro lado, responde por cancelación, retraso y daños al equipaje.
- En el CA y en el Convenio de Varsovia, la responsabilidad por lesión o muerte es subjetiva y limitada. En cuanto al equipaje, en el CA, el límite de resarcimiento es por peso para el equipaje de bodega y por pieza para el

equipaje de mano. Para cosas de gran valor, debe declararlas de antemano para ser resarcido.

- En el Tratado de Montreal 1999, existe un doble régimen de responsabilidad por daños a pasajeros, según el monto del resarcimiento. Para las lesiones o muerte del pasajero, hasta cierto monto es objetiva y tasada; más allá de ese monto será subjetiva pero ilimitada. El sistema de responsabilidad es escalonado y calculado en DEG.

En caso de destrucción, pérdida, retraso o avería del equipaje, es responsable por el equipaje facturado, por el solo hecho de que se haya causado un daño a bordo de la aeronave o bajo su custodia (responsabilidad objetiva). En caso del equipaje no facturado, solamente responde cuando se compruebe su culpa o dolo. En cualquier caso, la responsabilidad es tasada y limitada.

LOSADA → tratándose el transporte de un **contrato de consumo**, la limitación cuántica que realizan las normas de transporte aéreo y por agua no solamente resulta irrazonable e injusta sino también inconstitucional. La medida del perjuicio estriba en el daño causado y el afectado tiene derecho a ser resarcido plenamente. Además, se establecen desigualdades según el medio empleado, en violación del Art.16 CN. El Art.1709 establece la prelación normativa en caso de que la responsabilidad sea tratada por diversos cuerpos legales y determina que: *En los casos en que concurran las disposiciones de este Código y las de alguna ley especial relativa a responsabilidad civil, son aplicables, en el siguiente orden de prelación: a) las normas indisponibles de este Código y de la ley especial; b) la autonomía de la voluntad; c) las normas supletorias de la ley especial; d) las normas supletorias de este Código.*

¿Por qué asignarse, frente al pasajero, un marco jurídico diferente según cual sea el medio de transporte empleado? Se desvirtúa el principio de reparación integral mediante la aplicación de topes o tarifas, con indemnizaciones menguadas por meros motivos político-económicos.

VII.- Dec. Reg. 2182/72. Normas relativas a empresas de transporte.

Art. 3.- Las empresas de transporte aéreo, ferroviario o marítimo, podrán:

*a) Promover y vender directamente al público excursiones y viajes organizados bajo el sistema de "todo incluido", **elaborados por agencias de viajes registradas en la Dirección Nacional de Turismo;***

b) Efectuar reservas y ventas de servicios de hoteles y alquiler de coches y cualquier otro rubro que sea directamente complementario de la venta del pasaje, a través de sus propios medios de comunicación.

*Los transportadores marítimos y fluviales podrán organizar y promover los **cruceros** con sus propios buques o de terceros, pero asumiendo la responsabilidad de los armadores y fletadores para su **libre venta directa o por intermedio de los agentes de viajes** quienes, además deberán necesariamente programar y prestar los servicios de las escalas en el país.*

Cuando el buque afectado a un crucero no sea propio sino fletado a terceros, la empresa organizadora del viaje deberá constituir una garantía operativa de \$50.000 por cada viaje organizado, en forma similar a la exigida para las demás garantías. Estos montos serán reintegrados a los 30 días de haber finalizado el viaje, siempre que con respecto al mismo no exista ninguna reclamación por parte de los usuarios o de los prestatarios de servicios.

Art. 28.- Las agencias de viajes tendrán derecho a demandar la anulación de contratos e indemnización por incumplimiento del transportista, en los siguientes casos:

- a) *No cumplir la reserva de plazas convenidas (señaladas o pagadas);*
- b) *Suspender o postergar el viaje, alterar o no completar el itinerario, sin causa que excuse su responsabilidad.*

Eximen la responsabilidad del transportista, la fuerza mayor y el caso fortuito; accidente no imputable o inconveniente mecánico imprevisto e imposible de subsanar en tiempo.