

TRANSPORTE POR AGUA

I.- NACIONAL.

La actual **Ley de la Navegación (ley 20.094)** vigente desde 1973, gobierna todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua (art. 1°) y sus disposiciones se aplican a los buques privados, a los buques públicos y artefactos navales en lo que fuere pertinente, excluyendo sólo a los buques militares y de policía (art. 4°).

En cuanto al tipo de navegación, se aplica a todo tipo de navegación por agua, ya sea marítima, fluvial o lacustre, se la practique con propósitos comerciales, científicos, deportivos o de esparcimiento.

Art.1 → Todas las relaciones jurídicas originadas en la **navegación por agua** se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

REGIMEN DE RESPONSABILIDAD (Remisión).

II.- INTERNACIONAL.

Convención de Atenas (1974)

- Rige la responsabilidad por transporte de pasajeros y equipaje, pero solo por **MAR**.
- **Pasajero** es toda persona transportada a bordo del buque, sea por un contrato de transporte o con consentimiento del transportador, para acompañar vehículos o animales vivos.
- Regula el régimen del **equipaje** tanto de camarote como de bodega. "Equipaje" incluye cualquier artículo o vehículo transportado en virtud del contrato.
- La responsabilidad del transportador **comienza** desde el embarque hasta el desembarque, así como el transporte hacia y desde tierra, si éste los provee. No alcanza las excursiones terrestres (ver Contrato de Crucero).
- Responderán **SOLIDARIAMENTE** el transportador contractual (quien celebra el cto con el pasajero) y el transportador efectivo (ejecutor) -sea total o parcial-, si fueran distintos, sin perjuicio de las acciones de repetición entre ellos.
- Responden por **MUERTE O LESIONES CORPORALES y DAÑOS O PÉRDIDA DE EQUIPAJE** cuando:
 - El suceso dañoso haya ocurrido durante la **ejecución del transporte**.
 - El daño -comprobado- sea imputable a la culpa o negligencia del transportista, sus empleados y/o agentes, en el desempeño de sus funciones (**SUBJETIVA**).
 - En caso de que los daños sean consecuencia directa o indirecta de **naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque (siniestros marítimos)**, salvo prueba en contrario, dicha culpa o negligencia SE PRESUMEN.
- Puede liberarse de responsabilidad si prueba que el daño se produjo total o parcialmente por **culpa o negligencia del pasajero**.

Convención de Atenas (2002).

EN CASO DE MUERTE O LESIONES DEL PASAJERO, por sucesos vinculados con la navegación:

Primer tramo de responsabilidad → objetiva pero limitada (tope indemnizatorio más bajo); con causales de exoneración de tipo objetivo (guerra; fenómenos naturales de excepción; acción intencionada de un tercero).

Segundo tramo de responsabilidad → subjetiva pero con tope indemnizatorio más alto. Además, habilita la acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil del transportista. Se libera de responsabilidad si acredita que el suceso no es imputable a su culpa o negligencia.

En sucesos NO vinculados con la navegación → la responsabilidad es SUBJETIVA. Solo responde en caso de comprobarse su culpa o negligencia (prueba a cargo del pasajero). En caso de deficiencias del buque, su culpa o negligencia se presumen.

III.- CONTRATO DE CRUCERO.

Concepto: Aquel acto jurídico en el cual una de las partes (turista o pasajero), previo pago de un precio al agente de viajes o empresa organizadora del crucero, adquiere el derecho de realizar un viaje, total o parcialmente por agua y tierra, donde los pasajeros se alojan en la misma nave y gozan del derecho de disfrutar de esparcimientos, excursiones, casinos, cine y otros servicios.

CHAMI → El objeto del contrato de crucero es más amplio que el del contrato de transporte por agua, porque es un **contrato mixto**, que incluye obligaciones típicas del transporte por agua como mantener la navegabilidad del buque; y otras vinculadas al esparcimiento del pasajero, a bordo y en tierra.

Además, es un **contrato de adhesión**, pues las condiciones de tarifa, itinerarios y servicios están preestablecidas por el transportador y son aceptadas o no por el pasajero, sin perjuicio de las opciones que existan según la categoría y los distintos tipos de tarifa (extensión del itinerario, camarote, comida, bebida, etc).

Este autor distingue entre navegabilidad en sentido estricto (flotabilidad y tripulación adecuada) de navegabilidad en sentido concreto, que se extiende al deber de que el buque cuente con las condiciones de confort, mantenimiento y esparcimiento ofrecidas [camarotes adecuados, piscina, gimnasio, espacios deportivos, juegos, cine, casino]. Para LOSADA, dichas actividades de esparcimiento serán tanto internas (en el buque) como externas (en tierra).

RESPONSABILIDAD.

LOSADA: entre el embarque y el desembarque y durante el traslado por agua, si ocurriere un evento dañoso, se aplicara el sistema de responsabilidad del contrato de transporte acuático, con un régimen -en principio- subjetivo y limitado.

Si en cambio el evento dañoso se produce en tierra, la responsabilidad se regirá por las normas del derecho común (civil y comercial/consumo), con un régimen objetivo e integral.

LA MAYORÍA DE LA DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA: Entienden que el contrato de crucero, sea un barco nacional o extranjero, es un típico contrato de consumo. Por lo tanto, cuando el pasajero contrata el crucero mediante una agencia de viajes argentina o directamente desde su domicilio con una empresa de crucero (aunque sea extranjera), se aplica el régimen de defensa al consumidor.

Ello por cuanto, toda empresa que lucre en Argentina con la venta de un crucero, que lo introduzca en el mercado de consumo y lo comercialice quedará obligado a responder por los incumplimientos y daños generados al consumidor por ejecución de ese contrato, sin poder alegar el carácter de intermediaria ni el pretexto de no tener control sobre el crucero y las actividades allí realizadas.

Esto significa que:

- El consumidor puede recurrir a la jurisdicción argentina para reclamar por sus derechos y la ley aplicable será la de su domicilio. No deben reclamar en el país de bandera del barco.
- La agencia de viajes que vendió el crucero responde en forma OBJETIVA, INTEGRAL Y SOLIDARIA por los incumplimientos de la naviera, como así también por los daños causados con motivo del contrato de servicios de crucero.
- La empresa prestadora del servicio de crucero tendrá la misma responsabilidad: OBJETIVA, INTEGRAL Y SOLIDARIA por sus incumplimientos y los daños y perjuicios causados.
- Esto es así por imperio del art.3 LDC que establece que las normas de consumo prevalecen por encima de otras normas, incluso cuando por su actividad el proveedor se encuentra alcanzado por normativa especial. Además, por el carácter constitucional y de orden público del sistema.
- Deberán responder por: violaciones al deber de información [previo a contratar, una vez contratado y durante la ejecución del crucero] y/o al deber de seguridad; incumplimientos de la oferta y publicidad engañosa; incumplimientos contractuales; trato indigno o discriminatorio.
- Además, les será aplicable todo el régimen de cláusulas abusivas.

UN CASO.

En los contratos de crucero es de estilo la cláusula de aviso de la posibilidad de cancelación de puertos por inclemencias climáticas. Pero el aviso debería ser diferente según el puerto de que se trate: Ej. Un crucero parte de Buenos Aires hacia la Antártida, haciendo escala en Puerto Madryn y en las Islas Malvinas. El desembarco en Malvinas tiene alta frecuencia de cancelación por inclemencias climáticas, a diferencia de otros puertos. No obstante, la publicidad no suele aclararlo expresamente y la cláusula contractual tampoco, a pesar de la habitualidad con que ello sucede y que debería ser informado al pasajero porque en muchos casos esto lo llevará a no contratar.

Por el contrario, los pasajeros suelen enterarse de estas cancelaciones una vez arriba del barco, mediante canales de información de tipo informal o incierto [comentarios de otros pasajeros; avisos orales del personal a bordo]. Esto, en materia de consumo, no es admisible.