

**Pafundi, Ángel M.**

*Transporte de personas*

Facultad de Derecho

Este documento está disponible en la Biblioteca Digital de la Universidad Católica Argentina, repositorio institucional desarrollado por la Biblioteca Central “San Benito Abad”. Su objetivo es difundir y preservar la producción intelectual de la Institución.

La Biblioteca posee la autorización del autor y de la editorial para su divulgación en línea.

Cómo citar el documento:

Pafundi, A. M. (2012). Transporte de personas [en línea]. En *Análisis del nuevo Código Civil y Comercial 2012*. Buenos Aires : El Derecho. Disponible en: <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/contribuciones/transporte-de-personas-pafundi.pdf> [Fecha de consulta:.....]

(Se recomienda indicar al finalizar la cita la fecha de consulta. Ej: [Fecha de consulta: 19 de agosto de 2010]).

## TRANSPORTE DE PERSONAS

ÁNGEL M. PAFUNDI

### **I. El contrato bajo análisis encuentra tratamiento específico en el Capítulo 7 del Título IV del Libro Tercero (artículos 1.288 a 1.295), que virtualmente importa una reproducción del proyecto de 1.998.**

Su incorporación en el anteproyecto de Código Civil y Comercial de la Nación presentado por el Poder Ejecutivo en el corriente año importa una excelente oportunidad para dar un marco legislativo más propicio a un contrato que, legislado en el actual Código de Comercio, se encuentra sumamente desfasado a los tiempos actuales.

Resulta positivo, entonces, que su tratamiento sea específico porque estamos en presencia de un contrato que por sus características particulares confiere una fisonomía diferente al contrato de transporte en general.

Una incorporación acertada del anteproyecto resulta la mención expresa que el contrato de transporte de personas comprende, además del traslado, “las operaciones de embarco y desembarco” (art. 1.288) en razón de ampliar la responsabilidad del transportista respecto al pasajero.

Asimismo, entendemos que vendría a echar por tierra la discusión doctrinaria y jurisprudencial respecto al momento en que se conforma el contrato. El criterio legislativo receptado resulta acorde con el mayoritario en doctrina y jurisprudencia, que atribuye a este tipo de contrato un proceso de conformación esencialmente dinámico en la medida que no se inicia como tampoco se agota en el hecho mismo del transporte, sino que supone la existencia tanto de etapas previas como etapas posteriores que exceden los límites temporales del transporte propiamente dicho.

Otro aspecto también destacable resulta la incorporación de los artículos 1.289 y 1.290 que disponen las obligaciones de las partes contratantes. Se destaca puntualmente, el inciso a) del art. 1.289 porque incluye –a nuestro modo de ver– lo que en jurisprudencia se ha venido ampliando acertadamente con relación al espacio físico sobre el cual se extiende la responsabilidad del ente transportador, aunque no se trate específicamente del viaje en sí mismo, pues un servicio de transporte de pasajeros razonable y eficiente, no puede quedar circunscripto únicamente al medio de transporte en sí, sino también fijar una base mínima de comodidades que se le debe brindar a los usuarios de acuerdo al movimiento de personas y las seguridades indispensables para que pueda desplazarse dentro de su propio recinto sin ninguna clase de peligro para su integridad física ni de sus bienes.

Es correcto haber introducido en el inciso c) del artículo 1.289 el deber del transportista de brindar seguridad al pasajero, con todo lo que ello significa en la interpretación de la doctrina y jurisprudencia actual.

Pero además, es valorable también señalar que la obligación del transportista no se agota en las disposiciones específicas del capítulo sino que también es su deber contar con todos los posibles cuidados que así requiera el servicio que presta. Ello, en virtud de lo dispuesto en el inciso a) del

artículo 1.710, respecto del deber de evitar un daño no justificado y la valoración de la conducta que exigen los incisos b) y c) del mencionado artículo.

Por otra parte, el artículo 1.723, que establece la responsabilidad objetiva cuando de las propias características del contrato se debe obtener un resultado determinado, continúa con el perfil actual de conectar a estos tipos de vínculos obligacionales con un factor de atribución objetivo; concepto adoptado también en los proyectos del 1993 y 1998.

Asimismo, tratándose generalmente de un contrato de adhesión, celebramos la limitación de las cláusulas de responsabilidad del porteador al considerarlas como no escritas para beneficiar al transportado en aras de un principio superior llamado “in dubio pro consumidor”.

Por las mismas razones entendemos positiva la incorporación de la responsabilidad del transportista por la pérdida o deterioro de las cosas transportadas que el pasajero lleva consigo en la medida que no sean objetos de valor extraordinario que el pasajero no haya declarado antes del viaje o al comienzo de este.

Como puntos débiles vemos que, lamentablemente, no se incorporó en el artículo 1.289 “Obligaciones del Transportista” la limitación de la voluntad que sobreviene de su deber a prestar el servicio a toda persona que de modo reglamentario así lo requiera, puesto que el carácter mercantil que tiene la empresa no obsta la función social que cumple en virtud de su cometido y el principio de igualdad, de raigambre constitucional, que siempre debe presidir entre los habitantes de la Nación.

Asimismo, notamos que hubiese sido acertado establecer que el contrato en análisis se corresponde con los dispuesto en el art. 1° de la ley 24.240, como que respecto de que el vínculo jurídico entre el porteador (proveedor) y el pasajero (usuario o consumidor) constituye una relación de consumo conforme con la definición que nos brinda el art. 3° de la ley 24.240 modificado por la ley 26.361. Al no ser ello dispuesto en los artículos que integran el capítulo podría llevar a deducir planteos innecesarios en procesos litigiosos.

En efecto, justamente lo señalado se evidencia en el mismo anteproyecto al tratar la prescripción liberatoria, que, expresamente para este tipo de contratos, dispone en el inciso e) del artículo 2.562 un plazo de dos años, mientras que la ley de defensa al consumidor lo fija en tres.

Así, en cuanto a la prescripción liberatoria en los contratos de transporte de personas es oportuno observar la gravitación que la ley 24.240 tuvo frente a otros ordenamientos precedentes, obligando a la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil a expedirse en pleno in re “Sáez González, Julia del Carmen c/Astrada, Armando Valentín y otros s/daños y perjuicios”, del 13/3/2012, por no haber criterio unificado al respecto.

Nótese, además, que, en tanto el reclamo por daños y perjuicios derivados del contrato de transporte es, naturalmente, un reclamo de indemnización de daños derivados por responsabilidad civil, genera aún más confusión con relación al segundo párrafo del artículo 2.561 que fija el plazo de prescripción de reclamos por indemnizaciones derivados de la responsabilidad civil en tres años.

A todo ello, debe sumarse que el sistema de prelación normativa dispuesto en el artículo 963 pone en un pie de igualdad las normas indisponibles de la ley especial y las del Código sin establecer cuál de ellas debe primar si fueran contradictorias, lo que en materia de prescripción liberatoria, en este tipo de contratos, llevaría a confusión.

## II. Conclusión:

1. Las incorporaciones normativas que el anteproyecto propone con relación al tópico en análisis resultan acertadas en función de la mayor importancia que el contrato de transporte de personas tiene en la actualidad.
2. Vemos como acierto la incorporación del comienzo y fin del transporte (art. 1.288), estrictamente, lo dispuesto en cuanto a las operaciones de embarco y desembarco.

3. Encontramos que no se muestran modificaciones significativas respecto a la norma vigente y los proyectos de 1.993 y 1.998 con relación al presupuesto de responsabilidad objetivo y las causales de exculpación.
4. Tocante a los deberes del transportista y pasajero, si bien resultan requisitos acertados los allí dispuestos, no se agotan en los normados en los respectivos incisos.
5. Si bien en general se trata de un contrato de adhesión, celebramos la limitación de las cláusulas responsabilidad del transportista de personas de considerarlas como no escritas.
6. Una incorporación positiva, que fuera considerada en la letra del Proyecto de 1.998, es la responsabilidad del transportista por la pérdida o deterioro de las cosas transportadas que el pasajero lleva consigo en la medida que no sean objetos de valor extraordinario o que el pasajero no haya declarado antes del viaje o al comienzo de este.
7. Por último, consideramos desacertada y confusa la solución que se propone en materia de prescripción libertaria (2 años), por entrar en colisión con las disposiciones de la ley de Defensa del Consumidor (3 años), el segundo párrafo del art. 2561 del mismo anteproyecto (3 años) y el orden de prelación normativa dispuesto en el artículo 963.