

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**Contrato de Fletamento-Pasaje**

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER

EL TITULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

EREDIN ZUART GOMEZ

Ciudad Universitaria, D. F. 1966



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A mis adorados padres*

*Crisóforo Zuart Ruiz*

*y*

*Rosalinda Gómez de Zuart*

*Como una pequeña muestra de la admiración y veneración que profeso a sus virtudes y a manera de insignificante recompensa de los desvelos, trabajos y sufrimientos que pasaron para formarme y darme la carrera cuya primera etapa culmina hoy.*

*A mis queridos Hermanos*

*Edgardo*

*Ernesto*

*Elio*

*María Eugenia*

*Crisóforo y*

*Emmita*

*Por su fraternal ayuda y comprensión  
durante mis años de estudios.*

*A mi Abuelita*

*Señora Evila Corzo Vda. de Gómez*

*Como prueba de gratitud y cariño.*

*A mi amada esposa Yuly*

*Como principal estímulo a superarme.*

*A los Señores Profesores*

*Dr. Raúl Cervantes Ahumada*

*Lic. Genaro D. Góngora Pimentel*

*Cuya guía hizo posible la culminación de mis  
esfuerzos de estudiante.*

*"En sus remotos orígenes, la vida nació del mar,  
en el dramático momento de su madurez histórica,  
el hombre vuelve hacia el mar para buscar la vida"*

*Dr. Raúl Cervantes Ahumada*



## PROLOGO

Al concluir mis estudios en la Facultad de Derecho, me encontré ante el dilema de la elección del tema que debiera elegir para el desarrollo de mi tesis, con el fin de basar en ella mi exámen profesional, siendo tan variadas e interesantes todas las ramas del Derecho, acabé decidiéndome por tratar un punto que, a mi juicio, es de suma importancia en el Derecho Marítimo. Esta decisión ha sido fundamentada en la gran importancia que en la actualidad ha adquirido el transporte de personas por el medio marítimo, tan es así que muchas naciones, entre ellas México, han considerado necesario actualizar sus legislaciones.

Unida la inexperiencia propia, la falta de bibliografía difundió en exceso el desarrollo de este trabajo, que por lo tanto comprendo resulta deficiente, razones que expongo para poder contar con la magnanimidad de ustedes.

Invierno de 1966

## CAPITULO I

### FORMACION DEL CONTRATO

- A) ANTECEDENTES HISTORICOS
- B) IMPORTANCIA DEL CONTRATO DE PASAJE
- C) CONCEPTO Y NATURALEZA JURIDICA
- D) LEGISLACION EXTRANJERA
- E) NORMAS USUALES QUE RIGEN EL CONTRATO
- F) FORMA Y PRUEBA DEL CONTRATO
- G) BOLETO NOMINATIVO
- H) CLAUSULAS CONTRACTUALES.

## CAPITULO I

### FORMACION DEL CONTRATO

#### A.- ANTECEDENTES HISTORICOS.

Sabemos por diferentes autores y personas dedicadas a la investigación naval, que en la antigüedad el tráfico o transporte de perso--nas por el medio marítimo no era una cosa usual, por lo que se consi--dera relativamente nuevo. Algunos, entre otros Juan C. Carlomagno, en su Manual de Derecho Marítimo nos habla de que este transporte, --como industria, es conocido y aceptado como tal, desde mediados del--siglo XIX, y que no debe considerarse de ninguna manera, como fleta--mento.

Por su parte Ripert nos dice que, cierto es que en épocas remotas, los capitanes de los buques mercantes llegaban a aceptar a bordo --de sus navíos a alg un mercader dedicado a buscar productos novedosos--y raros que le favorecieran para activar su comercio, a algún viajero --de espíritu aventurero, otras veces se trató de algún exiliado político --obligado a abandonar su país o bien podía tratarse también de algún --

peregrino que tuviera la necesidad de transportarse para cumplir con un voto de aspecto religioso, o de un soldado de regreso a su patria.

Todos estos casos llegaban a presentarse, pero de una forma esporádica, por lo cual no se les consideraba verdaderos pasajeros y al no existir este transporte de una forma regular, no era necesario constituir una legislación marítima al respecto. Sin embargo, no era totalmente ignorada por todos los países, ya que, en Roma, se encuentran disposiciones referentes a ello en el edicto del Pretor, sin que esto quiera decir que haya llegado a adquirir autonomía como industria marítima.

En la época de las Cruzadas, por los viajes hechos a Tierra Santa y aprovechando el adelanto adquirido por las ciudades marítimas del Mediterráneo, el tráfico de pasajeros adquirió cierta importancia; a él hacen mención los estatutos de Venecia, Pisa y Marsella y el Consulado del Mar lo reglamenta de una forma especial.

Más tarde y a medida que tomaba incremento el transporte de pasajeros por mar, la piratería llegó a tal auge, que todo viaje marítimo fue considerado como una empresa de verdadero peligro y temeridad, cosa que vino a influir en la confianza de las personas y a hacer decaer completamente el ánimo de aquellos que, por una u otra razón, habrían hecho un viaje marítimo. Prevaliendo, por mucho tiempo, las cir-

cunstancias antes mencionadas, desapareció casi por completo en aquella época la transportación de pasaje, razón por la cual no se encuentra reglamentación alguna en la Ordenanza Francesa de 1681, ni en el Código de 1807.

Quizá fue el desinterés originado por las razones expuestas, lo que ocasionó que al redactarse el mencionado Código Francés, no se estipulara ninguna disposición con categoría de reglamento, pues solamente más tarde, tomando como ejemplo el Código de Comercio Alemán de 1861, que contenía un punto relativo al transporte de pasajeros y reproducido posteriormente en el Código de 1897, la mayor parte de las legislaciones de otros países se preocuparon por establecer disposiciones especiales de acuerdo con sus propias exigencias.

Pero no fue, como se dijo antes, sino hasta mediados del siglo XIX, cuando se palpó un desarrollo notable en el transporte marítimo refiriéndose a personas.

Cabe hacer notar que por ese mismo tiempo hizo su aparición el descubrimiento de la navegación a vapor, lo que vino a acortar los trayectos, en lo que se refiere a tiempo y a impartir seguridad a los navigantes.

Por otra parte, el intercambio comercial y cultural se convir-

tió, para entonces en una exigencia o más bien dicho en una necesidad, para todos los países, lo mismo que la expansión colonial para algunas naciones. De esta manera, aunada la rapidez y la seguridad a las exigencias y aspiraciones, vinieron a contribuir de una manera definitiva a la incrementación de la industria marítima como medio de transporte personal. (1)

## B - LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN LA ACTUALIDAD

Actualmente el transporte de pasajeros por la vía marítima ha adquirido tanta importancia, que las grandes compañías navieras han dedicado a esta finalidad, buques especiales equipados con todos los adelantos tanto en la técnica como en el confort, encontrándose en ellos comodidades capaces de satisfacer aún a las personas más refinadas y exigentes.

Su servicio se desarrolla con la mayor regularidad, rapidez y seguridad; cubriendo itinerarios que tocan los puertos más importantes tanto comercial como turísticos del mundo, habiéndose logrado, por este medio naval, no sólo intensificar el comercio, sino también mayor estrechez en las relaciones humanas.

Aparte de haberse preocupado los Estados por poner al servicio del transporte de pasajeros unidades que cubran con regularidad, eficacia y comodidad los viajes, también han puesto un interés particular en velar por la seguridad de vida de los viajeros, por lo que, como antes dijimos cuentan estos buques con los mayores adelantos y requisitos técnicos en su construcción.

En 1913, poco después de la catástrofe del "Titánic" se dio -- aprobación a la "Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de Londres en 1914, pero a causa de haber estallado la Guerra Mundial en ese mismo año, no tuvo oportunidad de ser aplicada. En 1929, después del naufragio del "Princessa Mafalda", don de se registró gran pérdida de vidas, se aprobó, también en Londres -- una nueva Convención con el mismo fin, que fue aceptada por la mayoría de las naciones. En 1948 en la misma y ya tantas veces mencionada Ciudad de Londres, fue su bstituida por otra que se encuentra actualmente, a aprobación de los Parlamentos respectivos de las naciones -- adherentes.

Los buques de línea cuentan entre otros privilegios, todos enca minados a prestar el más eficiente servicio a sus pasajeros, con el llamado "Privilegio de servicio de paquete postal". Este es otorgado a bar--

cos dedicados al transporte de personas y no en su totalidad, más bien-- podríamos decir, que el número de buques que gozan de este privilegio, es limitado, ya que para concederlo es necesario llenar algunos requisi-- tos especiales y ser adquiridas ciertas obligaciones y responsabilidades -- al respecto, por parte de los capitanes y armadores de estos barcos, que no en todos los casos son aceptadas (2).

### C.- CONCEPTO Y NATURALEZA JURIDICA

El Artículo 191 de nuestra L.N.C.M. no define literalmente -- el contrato de transporte de personas, pero sí nos proporciona su con-- cepto claro y preciso de lo que debe entenderse por dicho contrato.

El mencionado ordenamiento preceptúa: "El transportador ten-- drá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde conste la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del-- pasajero, el precio del pasaje, la clase y categoría del pasaje, la fe-- cha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circuns-- tancias del contrato. Entregará contraseñas para la identificación de -- los equipajes!" (3)

Del Artículo anteriormente transcrito se deducen los elementos-- más importantes que constituyen el contrato y por consecuencia queda --



evidenciada su naturaleza jurídica como un contrato de prestación de servicios. El transporte de la persona es la prestación principal; como prestación accesoria encontramos la obligación de la Compañía naviera de aportar un local al pasajero, de suministrarle alimentos, atención médica, etc.

En doctrina extranjera encontramos las siguientes definiciones:

El Profesor Brunetti lo define: "Aquel contrato en fuerza del cual un empresario de transporte por agua asume trasladar con una nave expresamente aparejada una persona y su equipaje hasta una localidad preestablecida a donde pueda llegar con la misma nave o eventualmente con otro medio de transporte". (4)

Diez Mieres, tratadista argentino, por su parte nos dice: "Contrato de pasaje marítimo o naval, es aquel contrato que celebra una persona con el armador, quien se obliga a conducirla en buque por mar, río u otra vía acuática navegable de un puerto a otro, y a ser atendido y alimentado durante el viaje" (5)

El jurisconsulto Malvagni nos dice: "Es aquel en que el transportador, mediante un precio determinado, se obliga a transportar a una persona desde un lugar hasta otro convenido" (6)

La definición que nos dá Lebrero es la siguiente: "El contrato

de transporte de personas o concepto de pasaje es aquél por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el pasajero, mediante el pago de un precio a trasladar y desembarcar a dicho pasajero en el puerto de destino sano y salvo". (7).

El jurista Mezzera lo estipula así: "El pasaje puede definirse como un contrato por virtud del cual el armador, a cambio de un cierto precio se obliga a transportar, por medio de un buque apto para cumplir esa finalidad, a una persona y a su equipaje hasta un puerto determinado". (8)

Al respecto Chorley y O. C. Giles lo definen de la siguiente manera: "El Contrato de transporte marítimo de pasajeros es un contrato ordinario para la conducción desde un punto a otro, por medio de un buque, de personas distintas al Capitán, tripulación, propietario y la familia o dependientes de éste". (9)

#### D.- LEGISLACION EXTRANJERA

Conforme el desarrollo fue adquiriendo mayores proporciones se hizo más necesaria una legislación con bases definitivas. Así, pues, en Europa vé la luz el primer Código debidamente reglamentado sobre la materia, que es el portugués o tal vez, con más exactitud, el holan

dés.

Los legisladores argentinos de 1862, al legislar, como ahora, - después del contrato de fletamento, el contrato de personas, tomaron bases fundamentales de la legislación holandesa, y en el proyecto de Código de Gabriel Ocampo, escrito para la República de Chile, que a su vez se había basado en los Códigos holandés y portugués y en el antiguo Código alemán.

Al llegar la reforma de 1889 observó detenidamente el contrato de pasaje, derogó el Título respectivo y puso en vigor el actual capítulo IV, que es solamente una reproducción del Proyecto de Segovia. Así - que, lo que se ha tomado definitivamente en el nuevo Código del Proyecto de Segovia es el título mencionado y el de los Privilegios, pues Segovia a su vez, siguió ampliamente al Código chileno y al alemán, manteniendo algunas disposiciones del Código de 1882.

En el Código argentino encontramos que dedica en su totalidad el Capítulo IV, título VII, del Libro Tercero, a los pasajeros, dicho Capítulo contiene disposiciones ampliamente detalladas que reglamentan - los derechos y obligaciones entre transportador y pasajero. En 1879, - en Bélgica, la ley respectiva, ya hacía diferencia entre el contrato de pasaje y el de fletamento y las disposiciones aprobadas en esta ley han

sido repetidas en la de 1908; la misma distinción la encontramos establecida en los Códigos de Holanda (Arts. 521 a 533); escandinavos (Art. 163); de Portugal (Art. 563); de Rumanía (Art. 592); de España (Art. 693); del Brasil (Art. 629); de Chile (Art. 1064); el Japón (Art. 627); de Italia (del 396 al 418); de China (Arts. 101 a 110) y del Líbano (Arts. 296 a 331). En la Gran Bretaña existen disposiciones de policía administrativa en Merchant Shipping Act de 1894; en los Estados Unidos también está reglamentada la policía de navegación por la ley del 2 de Agosto de 1882, modificada el 9 de Febrero de 1905 (10).

Así tenemos, que el Código de Comercio holandés es uno de los más completos, conteniendo en capítulos distintos, disposiciones para el transporte de personas en general, para el transporte en líneas regulares, para los buques fletados a tiempo y los fletados a viajes destinados a transportar pasajeros, así como para el transporte de pasajeros aislados.

En la República Mexicana, la primera legislación al respecto, la encontramos en el Código de Comercio de 1887, que fue copiado íntegramente, en cuanto a las disposiciones, del Código Español de 1885, en el Capítulo V del Título III del Libro III, del mencionado Código de Comercio, formando parte de este capítulo la reglamentación del

contrato de fletamento. Los artículos que eran aplicables son del 768 - al 780 inclusive y se titulan igualmente que en el Código Español antes citado: "De los pasajeros en los viajes por mar", mismo que rigió - hasta que entró en vigor nuestra Ley actual de Navegación y Comercio- Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, con fe-- cha 2 de Noviembre de 1963. Está estipulado en el Título III, capítu- lo II, inciso E de los Arts. 191 al 209 inclusive.

#### E.- NORMAS USUALES QUE RIGEN EL CONTRATO

Los diferentes tipos de navegación, así como las distintas cate-- gorías de los navíos, hacen imprescindible la aplicación de normas muy variadas que, como es lógico, no pueden ser previstas por la ley. -- Existe gran diferencia en lo que respecta al contenido de obligaciones, de interés para ambas partes, sobre todo para el transportador, entre -- los viajes de corta duración o sean aquellos cuyo trayecto puede hacerse en una o varias horas, según la distancia y los viajes transoceánicos, - los cuales exigen una durabilidad de cierta cantidad de días.

Citaremos algunas de las circunstancias que pueden ocasionar - estas variaciones por ejemplo y refiriéndonos en primer lugar a personas: pasajeros de lujo, inmigrantes, turistas, etc., por otra parte, los paí--

ses de salida o destino, los buques, ya se trate de unidades de línea o de los de carga, cuando llegan a transportar uno o más pasajeros, etc., introducen también características a dichas obligaciones, que solamente pueden ser encontradas en cada caso o en cada grupo o categoría de casos. De esto se deriva que, en la práctica, las normas que rigen el contrato de pasaje sean sobre todo convencionales y aceptadas de común acuerdo, o bien, cuando se trata de grandes compañías, por el reglamento adoptado por cada una de ellas, lo que en definitiva viene a significar que estos contratos quedan incluidos en la categoría de los de adhesión. (11)

Nos encontramos ante el problema de la validez o la nulidad de cláusulas atributivas y limitativas de responsabilidad del transportador, pero esto será tratado más adelante al hablar de las cláusulas de exoneración.

Consideramos acertado, como lo ha prescrito el Código de Comercio holandés de 1924, dictar disposiciones de un tipo especial al tratarse de la transportación de pasajeros en buques de línea sujetos a itinerarios y horarios fijos, diferentes de las del pasajero eventual que se transporta en buques cargueros.

## F.- FORMA Y PRUEBA DEL CONTRATO

Siendo consensual el contrato de pasaje, se perfecciona únicamente por el mutuo consentimiento de las partes, ya que la ley no le impone, a tal efecto, absolutamente ningún requisito formal. Basta -- que el viajero concurra a las oficinas de la empresa marítima, a reser-- var un pasaje y abone una cierta cantidad como señal, para que ésta -- sea la prueba del intercambio de consentimientos y de la formalización del contrato.

El transportador se reserva el derecho de rechazar a todo aquel pasajero que no reúna los requisitos que exigen las autoridades para -- viajar, o los que impone la reglamentación de la misma empresa, o -- bien que por razones circunstanciales aparezcan para impedir el recibi-- miento de ciertas personas a bordo, como por ejemplo, políticos cuyas -- entradas muchas veces son problemáticas en el puerto de destino. De -- donde se desprende, que la oferta de pasajes al público que hace la -- empresa por medio de la publicidad, no sea realmente una propuesta -- de contrato, que únicamente al aceptarlo resulta formalizado, sino que -- debe entenderse como una invitación a contratar, que se necesita que -- acepte el transportador para que se formalice el pedido del solicitante --

a viajar. De tal manera que, el que propone es el pasajero y el que acepta es el transportador. (12)

Tratándose de un contrato consensual, el billete, de pasaje - que las compañías navieras entregan al pasajero constituye únicamente - un documento de prueba. En la práctica, el contrato de pasaje suele acreditarse, en beneficio directo de los pasajeros, por la entrega del - billete y las contraseñas para la identificación de sus equipajes; pero - en caso de pérdida de estos billetes y contraseñas, los pasajeros tienen - facultad de concurrir a otros medios de prueba. Por lo que respecta -- particularmente a los equipajes, la prueba de su entrega por los pasaje- ros a los armadores o a sus agentes sería fácilmente por el hecho de que, como contratistas de transportes, los armadores deben registrar los equipa- jes de que se encargan; los pasajeros podrían hacer valer, en contra de - los armadores, la mención hecha en los registros de éstos de los equipa- jes reclamados por ellos, siempre y cuando logren demostrar, la simili- tud entre los equipajes reclamados y los que están inscritos en los regis- tros. (13)

#### B.- BOLETO NOMINATIVO.

"El billete de pasaje para la transportación en los buques na-



cionales, será nominativo y no podrá transferirse sin autorización del naviero". (14)

En estos casos la identidad del pasajero tiene una importancia fundamental, por tratarse de un contrato intuitu personae razón -- por la cual es intransferible, si no se cuenta con la anuencia previa -- del transportador, quien se reserva el derecho de autorizar o no, la -- transferencia.

Tanto la salida de las personas de una nación, como su ingreso en otra, están sujetas a múltiples requisitos legales y administrativos en los puertos respectivos. En la actualidad todos estos requisitos -- se han multiplicado por la exigencia de la situación política que impe-- ra en cada país en particular, así como por esta misma razón desde -- el punto de vista internacional. El hecho de que una persona salga de -- un país en forma clandestina o la negación de su entrada en otro, -- trae consigo para el transportador serias dificultades por ello se ha adop-- tado la costumbre de dar al boleto, al ser expedido, carácter nominal -- y previo el cumplimiento estricto de las disposiciones que tiene regla-- mentadas cada país para las salidas de las personas.

El carácter nominativo de los boletos de pasaje se ha hecho -- indispensable desde el punto de vista de la seguridad, así pues, la po--

licia marítima debe conocer, para poder controlar, a las personas que viajan a bordo de un buque que zarpa o llega a uno de sus puertos, -- existiendo mayor razón para ello, si se trata de un navío de matrícula nacional en el cual rige, aún en alta mar, todo el ordenamiento jurídico positivo del país, el que debe ser aplicado a cualquier pasajero, -- como lo sería a cualquier habitante dentro de la nación. Con tal fin el capitán, antes de zarpar de puerto o al llegar a él, está obligado a entregar a la autoridad portuaria, una lista de los pasajeros que transporta, entendiéndose por pasajero, desde el punto de vista administrativo, a toda persona que viaje a bordo en cualquier condición, siempre y cuando no forme parte de la tripulación.

Los pasajeros quedan individualizados, en la lista mencionada, con todos sus datos personales, lo que facilita en caso de desaparición de alguno de ellos, la iniciación del procedimiento de ausencia con -- presunción de muerte.

Sin embargo, tratándose de viajes cortos y de pequeñas embarcaciones, se ha adquirido la costumbre de que el boleto vaya expedido al portador, aceptándose como razón que el pasajero como persona es indiferente, precisamente por lo corto de estas travesías. (15)

## H.- CLAUSULAS CONTRACTUALES.

Impresas, en el mismo boleto de pasaje, van una serie de -- condiciones, ya sea en el anverso o reverso del mismo. Tales condi-- ciones son tomadas como cláusulas del contrato de pasaje; existe algu-- na semejanza entre éstas y las de los conocimientos de embarque.

Cuando llega a surgir algún problema entre transportador y pa-- sajero, y el primero trata de hacer valer sus derechos acerca de alguna de las condiciones impresas, el segundo pretende negar o nulificar -- esos derechos, alegando en su favor que no ha firmado el boleto acep-- tando tales condiciones, o bien que ni siquiera se ha percatado de -- ellas, añadiendo, para fortalecer su argumento, que la impresión está hecha en caracteres demasiado pequeños, otras veces trata de eludir - su responsabilidad aludiendo que la redacción está hecha en un idioma para él desconocido, etc. Para poder darse cuenta hasta qué punto - son válidas y obligatorias estas condiciones por lo que respecta al pa-- sajero, se debe tener presente que, en las importantes compañías na-- vieras, el contrato de pasaje está catalogado como contrato de adhe-- sión (inciso E), el problema, por lo tanto, debe analizarse tomando - en cuenta esta característica.

Al tratarse de viajes transoceánicos los contratos presentan aspectos tan complicados, que se ha hecho no solo necesaria sino indispensable su reglamentación.

Cierto es que el pasajero, con respecto al fletador es una persona de naturaleza completamente diferente, pues mientras este, al contratar el transporte, actúa dentro de un ambiente comercial ampliamente conocido por él, por tratarse de su oficio, es posible que aquél, como sucede frecuentemente, sea una persona que por primera vez toma parte en una operación comercial de esta clase, esto disculpa, pero no justifica su negligencia, al no cerciorarse de las condiciones en que ha de viajar como pasajero, pues es razón lógica, que toda persona que va a hacer un viaje de esta naturaleza, desee enterarse antes de todos los pormenores traducidos en derechos y obligaciones, tanto para sí mismo como para su transportador. Con esta finalidad y para evitar ambigüedades o malos entendidos, está obligado a documentarse en las oficinas de la empresa que habrá de transportarlo, acerca de todos los detalles y condiciones, relacionados con su pasaje. Estas condiciones quedan expuestas muchas veces al alcance de la vista del pasajero, en las oficinas mencionadas, otras veces, como antes se dijo, van impresas en los mismos boletos de pasaje, así que, si el pasajero lo desea puede cono

cer su contenido antes de decidirse a emprender el viaje.

Para que las condiciones a que hemos venido refiriéndonos, tomen carácter de cláusulas contractuales respecto del pasajero, lógicamente se comprende que quedan sujetas a la circunstancia de que, al tomar un pasajero su boleto de transporte, él haya podido conocerlas y, asimismo, aceptarlas. Aún en el caso de que el conocimiento de ellas -- sea posterior al momento de la aceptación del contrato, no es motivo para restarles validez, ni para impedir el cumplimiento que de ellas se deriva, en caso necesario, ya que, si el pasajero no se preocupa de informarse con minuciosidad, de estos detalles, antes de iniciar su viaje, demuestra, de hecho, haber depositado su confianza en el fletador, -- aceptando de antemano las condiciones dictadas al respecto. En fin, -- siempre será cuestión de apreciación judicial el conocimiento o desconocimiento que manifieste el viajero con respecto a las reglas de la empresa. (16)

## BIBLIOGRAFIA

( 1 ) Obras consultadas:

CARLO-MAGNO JUAN C.  
Manual de Derecho Marítimo  
Segunda Edición  
Librería de Derecho y Jurisprudencia  
Buenos Aires, 1927.

MEZZERA ALVAREZ RODOLFO  
Cursos de Derecho Marítimo  
Montevideo, 1946.

SCHULDREICH TALLEDA HECTOR ADOLFO  
Derecho de la Navegación  
LVMEN - Buenos Aires 1954

( 2 ) MALVAGNI ATILIO  
Derecho Marítimo  
Contratos de Transporte por agua - Págs. 748 y 749  
Roque Depalma, Editor  
Buenos Aires, 1956.

( 3 ) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

( 4 ) BRUNETTI ANTONIO  
Derecho Marítimo Privado Italiano  
Versión Española anotada por  
R. Gay de Montella  
Pág. 586,  
Bosch, Casa Editorial Urgel, 51 bis  
Barcelona, 1950.

- (5) DIEZ MIEREZ ALBERTO  
Derecho de la Navegación  
Tomo II - Pág. 5  
Librería Editorial Macchi Hnos.  
Buenos Aires, 25 de Octubre de 1954
- (6) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Pág. 751
- (7) GONZALEZ LEBRERO RODOLFO A.  
Manual de Derecho de la Navegación - Pág. 253  
Ediciones Depalma  
Buenos Aires, 1964
- (8) MEZZERA ALVAREZ RODOLFO  
Ob. Cit., pág. 340
- (9) CHORLEY LORD Y O. C. GILES  
Traducción de la 4a. edición inglesa de Derecho Español  
Por Fernando Sánchez Calero  
Pág. 126  
Bosch, Casa Editorial  
Urgen 51, Barcelona
- (10) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., págs. 753 y 754
- (11) IBIDEM; Págs. 755 y 756
- (12) IBIDEM; Págs. 757 y 758

- ( 13 ) DANJON DANIEL  
Tratado de Derecho Marítimo  
Tomo III - Pág. 203  
Traducción de A. Rodríguez Ramón  
Primera Edición  
Madrid, Reus, S. A. 1934
- ( 14 ) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, Art. 193
- ( 15 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Pág. 761
- ( 16 ) IBIDEM; Pág. 763



## CAPITULO II

### OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR

- A) NAVEGABILIDAD DEL BUQUE
- B) BUQUE CONVENIDO
- C) PUERTO CONVENIDO
- D) EPOCA CONVENIDA
- E) RESCISION DEL CONTRATO POR CAUSA DE RETARDO
- F) ALIMENTACION
- G) USO DE LAS INSTALACIONES
- H) ASISTENCIA MEDICA
- I) ASISTENCIA PRESTADA POR MEDICO PASAJERO
- J) RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR LOS SERVICIOS PROFESIONALES DEL MEDICO DEL BUQUE
- K) SEPULTURA EN EL MAR
- L) EQUIPAJE
- LL) RECIBO POR EL EQUIPAJE
- M) RESPONSABILIDAD POR DAÑO O PERDIDA DEL EQUIPAJE
- N) EQUIPAJE A MANO

- Ñ) PRUEBA DEL MONTO DEL DAÑO DERIVADO DE PERDIDA DE EQUIPAJE
- O) DAÑO PERSONAL SUFRIDO POR EL PASAJERO. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y HECHOS ILICITOS.
- P) MUERTE DEL PASAJERO. DERECHOHABIENTES.
- Q) LEGISLACION EXTRANJERA.
- R) CLAUSULAS DE EXONERACION O DE LIMITACION DE -- RESPONSABILIDAD RELATIVA A EQUIPAJE.
- S) CLAUSULAS DE EXONERACION O DE LIMITACION DE -- RESPONSABILIDAD RELATIVA A DAÑOS PERSONALES SUFRIDOS POR LOS PASAJEROS.
- T) LEGISLACION EXTRANJERA
- U) RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR EN EL TRANSPORTE GRATUITO Y EN EL AMISTOSO.
- V) ABANDONO DEL BUQUE A LOS ACREEDORES.
- W) SEGURO OBLIGATORIO DEL PASAJERO.

## CAPITULO II

### OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR

#### A.- NAVEGABILIDAD DEL BUQUE

El transportador debe facilitar al pasajero un buque en estado de navegabilidad, apto e idóneo para el cumplimiento del transporte convenido. Resulta pues, condición primordial y como primer elemento del contrato la navegabilidad del buque.

Como condiciones generales y de orden técnico, entre otras tenemos las siguientes: que el casco y sus maquinarias tanto principales como accesorias estén bien construidas y en muy buen estado de conservación y funcionamiento, que el barco esté provisto de todos los accesorios necesarios para navegar y el número de tripulantes suficientes, que la carga haya sido estibada de tal modo que no haga peligrar la estabilidad del navío, se exige también que el buque debe estar debidamente provisionado para poder llegar sin tropiezos a su destino, provisiones como combustible, agua, víveres, etc. Estas condiciones deben de observarse para la seguridad de las vidas humanas (tripulantes y pasajeros)

que viajan a bordo, así como prevenir accidentes que puedan causar daños materiales o personales a terceros u obstruir las vías de comunicación, como puede ser un canal.

Ahora trataremos las condiciones especiales que le permitan cumplir a satisfacción el transporte de personas.

El transportador debe proporcionar al pasajero todas aquellas cosas y cuidados necesarios para hacerlo llegar a su destino con toda normalidad hasta donde la posibilidad humana lo permita, debiéndose tomar en cuenta que, a diferencia de la carga un ser humano cuenta con voluntad, lo que puede convertirse en un peligro para él, circunstancia que el transportador debe tomar muy en cuenta para que sean aplicados los medios de vigilancia y cuidado, pues casi siempre es novedoso para el pasajero el ambiente dentro del buque, despertándole una curiosidad que muchas veces lo orilla a cometer imprudencias. (1)

## B.- BUQUE CONVENIDO

Para los viajes de cierta importancia, sobre todo por su duración, el buque, desde el punto de vista del pasajero, se convierte en un elemento especialísimo por lo que no puede serle igual el que se trate de uno u otro. Es costumbre que investigue anticipadamente a la-

compra del boleto o sea antes de efectuar su contrato, las condiciones de seguridad y comodidad del navío en que se le ofrece viajar, máxime si se trata de una persona cuya condición social y económica exige un medio de lujo y confort que sólo puede ser satisfecho por determinadas unidades navieras. Todo esto viene a significar que, a diferencia de lo que ocurre al tratarse de carga, al usuario no puede serle indiferente que el armador cumpla con el deber primordial de transportarlo, aunque lo haga en cualquier buque de pasajeros, sino que le es importantísimo que lo haga en el barco contratado, cuyo nombre debe quedar claramente estipulado en el boleto (Art. 191 L.N.C.M.) y el transportador, salvo -- que hubiera quedado escrito que se reservaba tal derecho, no puede ha-- cer cambios y hacer viajar al pasajero en otro buque. Lo anterior se-- ría tomado como alteración e incumplimiento de contrato, razón más -- que suficiente que apoyaría al pasajero para rescindir el contrato con de-- recho a la devolución de su pasaje más indemnización por daños y per-- juicios sufridos.

Pero llega a ocurrir, sobre todo al tratarse de buques de clase-- única o económica, que las compañías de navegación posean dos o tres unidades equipadas exactamente iguales; en este caso podrá perfectamen-- te ser substituido uno por otro no causándose así ningún perjuicio al pa--

pasajero quien tendrá garantizada la misma seguridad y tratamiento y por tal motivo no tendrá cabida la rescisión. Pese a lo dicho anteriormente, siempre queda la posibilidad de un caso de fuerza mayor como el tratarse de naufragio del navío estipulado en el billete de pasaje, circunstancia que obliga al armador a substituir el buque, quedando otro a disposición del pasajero; si este buque resultara de una categoría inferior al substituído el usuario puede exigir la rescisión del contrato pero sin pago de indemnización. (2)

### C.- PUERTO CONVENIDO

En el boleto de pasaje queda señalado el puerto de embarque, así que el pasajero tiene el derecho de embarcarse precisamente en el lugar convenido y, por lo tanto cualquier variación al respecto debe ser tomada como incumplimiento contractual de parte del transportador, dando motivo justificado al pasajero para rescindir su contrato, exigiendo la devolución íntegra del importe de su pasaje y además un pago adicional como indemnización por los daños y perjuicios ocasionados. Pero si surgieran circunstancias imprevistas como es la fuerza mayor, el transportador puede verse imposibilitado para hacer llegar el barco al puerto de salida convenido, en este caso puede ofrecer al pasajero

transportarlo hasta el puerto donde se encuentra el buque, responsabilizándose de todos los gastos de traslado, no pudiendo negarse aquél a -- permitir su transporte, siempre y cuando no se trate de un puerto que -- diste mucho del pactado como punto de partida, pues significaría un -- viaje adicional. (3)

#### D. - EPOCA CONVENIDA

En el billete de pasaje consta la fecha de partida del buque, -- lo que viene a formar un elemento del contrato. Es elemento primor-- dial para el pasajero, ya que con esa fecha, arregla sus cuestiones per-- sonales y sus negocios, teniendo en cuenta la fecha de salida y de lle-- gada a destino. Es natural que todo retardo en la partida del navío, -- con relación a la fecha señalada en el boleto, traiga consigo daños y -- perjuicios al pasajero.

"Si la partida del buque se retrasare y el precio de los alimen-- tos estuviese comprendido en el pasaje, el porteador pagare el aloja -- miento y la alimentación del pasajero". (4) El Art. 204 L.N.C.M. -- antes transcrito, nos habla claramente de la obligación del transportis-- ta, mandamiento justo si tomamos en cuenta que a veces son familias -- completas las que disponen hacer el viaje y que levantan sus casas, por

lo que la demora trae la consecuencia de originar gastos de hotel, lo mismo sucede con el pasajero que no vive en el puerto y llega a éste en la fecha prefijada para la salida.

La ley parece no admitir excepción alguna, pues nada nos dice respecto al caso fortuito o de fuerza mayor, por lo que se entiende que de todas maneras está obligado a proporcionar alimentos y alojamiento.

Cuando el retardo lo origina causa imputable al capitán o transportador, como pueden ser reparaciones tardías del navío, embarque retrasado de provisiones, embargo del navío por deudas del mismo, etc. el capitán y armador deben de responder por los daños y perjuicios que pueda sufrir un pasajero, ya que entre ellos viajan hombres de negocios, y si hay demora en la partida por consiguiente habrá en la llegada; sin embargo, puede darse el caso que aún saliendo después de la fecha fijada podría compensar el tiempo perdido suprimiendo escalas y llegar a la fecha señalada, en cuyo caso ningún daño sufriría el pasajero.

Al decir la primera parte del Artículo 202, que si el buque no parte por causa ajena al porteador, éste devolverá el importe del pasaje, no se refiere a ninguna obligación más. Debe entenderse que el legislador dejó asimismo estipulado para los casos de retardo en la sali-



da que por ser ajena a su voluntad, no puede ser responsable de los daños y perjuicios causados a los pasajeros, negándoseles así el derecho de indemnización por esta causa.

#### E.- RESCISION DEL CONTRATO POR CAUSA DE RETARDO.

El pasajero no puede ser obligado a esperar indefinidamente la partida del barco, aunque se le facilite alimentación y alojamiento. Puede presentársele la oportunidad de hacer el viaje en otro barco que lleve el mismo destino. Por ello el Artículo 205 L. N. C. M. le dá ese derecho al decir: "El pasajero podrá cancelar su viaje y exigir el pago de daños y perjuicios en los términos de los artículos anteriores si la partida del buque se retrasare más de veinticuatro horas para un viaje que deba durar hasta doce horas, o cuarenta y ocho horas en viaje de mayor duración. (5)

El límite del retardo en la salida que se le impone al pasajero queda así proporcionado con toda razón al de la duración del viaje.

Concordando con nuestro Ordenamiento encontramos muchos Códigos, entre ellos el Código de Navegación italiano en su Artículo 404, "dá derecho al pasajero a rescindir el contrato después de doce horas de retardo, si la duración del viaje es inferior a veinticuatro horas,

después de veinticuatro horas si el viaje es superior a este lapso y debe realizarse entre puertos del Mediterráneo, y después de cuarenta y ocho, si el viaje se inicia o termina fuera de Europa o de los países bañados por el Mediterráneo. Si el pasajero no se vale de este derecho, transcurrido el lapso respectivo pierde el derecho a ser alimentado y alojado por el transportador.

El párrafo tercero del Artículo 1112 del Código de Comercio argentino admite también la rescisión del contrato si la tardanza en la salida es causa del mal tiempo. "Si en un viaje marítimo la tardanza es causada por el mal tiempo, el pasajero podrá rescindir el contrato perdiendo una tercera parte del pasaje". En la actualidad los buques son de tan gran tonelaje que es indiferente el mal tiempo. Sin embargo, no reglamentan los viajes fluviales donde por lo general las embarcaciones son de muy poco tonelaje y que en los ríos también suelen haber temporales que impidan la salida de los buques. (6)

#### F. - ALIMENTACION

En los viajes que duran cierto número de horas su travesía, es costumbre que el armador se haga cargo de la alimentación de los pasajeros durante su estancia a bordo del buque. Pero siempre es la volun-

tad de las partes la que lo determina por medio de una cláusula inserta en los billetes de pasaje, comprendiéndose que los pasajeros están de acuerdo con la misma al haber aceptado los billetes.

En la actualidad los buques modernos ofrecen grandes comodidades pues se ha transformado tanto el concepto de transporte de personas, que ya no consiste solamente en transportarlas de un puerto a otro, como sucedía en tiempos atrás, hoy además de trasladarlos, les proporcionan muchas comodidades y cuidados, los mismos que como seres humanos se merecen para que puedan llegar en las mismas condiciones físicas y morales con que salieron. Así vemos que la función del transportista de personas en muchos conceptos es parecida a la del hotelero por lo que no sería inconcebible y anacrónico que la alimentación del pasajero no constituyese una obligación del transportista.

Sin embargo tratándose de viajes cortos, donde comprenden únicamente una hora de almuerzo o de comida puede no convenir al transportista en preparar alimentación para todo el pasaje y por consiguiente el billete de pasaje disminuye al suprimir la obligación del transportador de suministrar alimentos, pero debe proporcionarle todo a aquél pasajero que no lo tenga a precio justo y razonable. Así lo determinan los Códigos: holandés, Art. 530; español, Art. 702; belga, Art. 166; italia

no, Art. 588 y portugués, Art. 573. Cuando no se estipula la mayor parte de las legislaciones extranjeras suponen que: "La manutención de los pasajeros durante el viaje está comprendida en el precio del pasaje" (7).

#### G.- USO DE LAS INSTALACIONES.

En lo referente al alojamiento y uso de las instalaciones del buque, el pasajero tiene derecho a ambas cosas de acuerdo con lo correspondiente a la clase en que viaja, categoría que queda estipulada y garantizada con su propio boleto ya que al cubrir el importe de éste, se hace acreedor a las concesiones que le otorga su contrato de pasaje, quedando incluidos en el precio el derecho de ser alojado cómodamente en un camarote donde podrá disponer de cama y demás enseres para su descanso, servicio de comedor y otras instalaciones de uso ordinario a bordo del buque, a menos que haya un convenio aceptado por ambas partes que indique lo contrario. Tanto la cama como el camarote de que podrá disponer suelen quedar fijados en el mismo boleto, siendo usual también dejar bien aclarado que, si por alguna circunstancia, durante la travesía el pasajero desea usar un camarote de mayor categoría, acompañado de otros servicios de orden privado, puede hacerlo siempre

que lo encuentre disponible y de acuerdo con el capitán desde luego mediante el pago de la diferencia en precio.

La empresa puede tener su propia reglamentación con respecto al uso de las instalaciones puestas al servicio del pasajero. Estas normas o reglamentos, generalmente son fijados en los lugares del barco más visibles y frecuentado por los pasajeros, estipulando el horario para el servicio de alimentos en el salón comedor, dando determinado tiempo para ordenar desayunos, comidas, etc.

Con el fin de garantizar mayor seguridad, tanto para el buque, como para los usuarios del mismo, se ha hecho común la prohibición de la permanencia de los pasajeros en la cabina de comando y para obtener mayor orden a bordo se prohíbe también reunirse fuera de los salones, ya sean comedores, fumadores o salas de esparcimiento, a horas indisputadas, ni pasear sobre cubierta cuando ésta desempeña al mismo tiempo las veces de techo para los camarotes; tampoco son permitidos actos ruidosos que puedan interrumpir el descanso durante las horas de sueño exceptuando los casos en que se traten de algún festival organizado a bordo por alguna razón especial. (8)

Todos los países que cuentan con emigración e inmigración han adoptado una reglamentación especial de carácter administrativo para

proteger a las personas que viajan en tercera clase evitando que sean conducidas durante el viaje como se hiciera antiguamente, con el único fin de lucrar. Se han dictado pues una serie de reglamentos con el objeto antes mencionado, donde quedan claramente expuestas las condiciones mínimas de comodidad que deben de proporcionarse a esta clase de viajeros en los barcos que los transportan, quedando establecido todo lo relacionado a alojamiento, alimentación, comunicación con el exterior e instalaciones para aseo personal y otros usos. Según el número de personas transportadas en cada viaje con respecto a los detalles de los servicios adicionales de que pueda disponer cada pasajero, todo será y dependerá, como se dijo antes, de la clase de pasaje que haya adquirido, pero siempre dentro de cada categoría hallará atención y servicios esmerados, porque las empresas saben que este es el mejor medio de recomendación que pueden hacer de si mismas. (9)

#### H.- ASISTENCIA MEDICA

El transportista está obligado generalmente, por la naturaleza misma del contrato de pasaje, a proporcionar a los pasajeros enfermos los cuidados que necesitan durante la travesía.

Al igual que a la tripulación los servicios médicos que se les

prestan a los pasajeros son gratuitos; pero en cuanto a las medicinas, los pasajeros tendrán que pagar el importe de ellas, si éstas han sido proporcionadas por la farmacia de a bordo, siempre y cuando el precio sea justo y razonable.

Una de las primeras obligaciones que las compañías navieras tienen que cumplir, es dotar al buque de las instalaciones reglamentarias e instrumental médico y farmacéutico y de un facultativo con su título correspondiente. El capitán sólo tiene la obligación de pasar visita sanitaria al herido o enfermo y prescribir las medidas que puede reclamar su estado con arreglo a las apreciaciones médicas. No puede hacersele responsable por un tratamiento mal llevado, ya que de éste sólo es imputable particularmente el facultativo. Pero sí es obligación del capitán supervisar al médico que está a sus órdenes, como miembro del personal de a bordo, si éste examina y cuida materialmente los enfermos que se confían para su cuidado. Si el capitán no cumple con esta obligación y el médico es negligente al respecto, puede en estos casos hacersele responsable a la compañía armadora. (10)

Siendo una obligación del capitán en las funciones relativas a la conducción del buque, prestar cuidados médicos a los enfermos, y al no haber facultativo a bordo, ni persona que pueda hacerse responsable

de su curación, en virtud de los reglamentos, es el oficial de a bordo -- el que debe prestar los auxilios de emergencia.

## I.- ASISTENCIA PRESTADA POR MEDICO PASAJERO

En barcos que no tienen la obligación de llevar médico tripulante, llegan a presentarse casos en que se hace necesaria la intervención de algún facultativo, si entre los pasajeros se encuentra alguna persona de esta profesión pueden solicitarse sus servicios, que deben ser voluntarios y no considerando de ninguna manera, una obligación para ese profesionista el atender al enfermo aún en casos apremiantes, el representante del armador o sea el capitán de la nave no podrá exigir al médico pasajero cumplimiento profesional, aunque por la emergencia -- tenga derecho a actuar como autoridad pública. Por lo tanto, el médico queda en absoluta libertad de criterio acerca de su actuación.

Por otra parte el pago de honorarios por esta atención correrá por cuenta del pasajero que la requiera y nunca por cuenta del armador, aunque en tales casos suele ser el capitán del buque el que solicite al médico sus servicios en beneficio del pasajero, pues éste antes de aceptar su contrato de pasaje como se dice en el capítulo anterior tiene la obligación de enterarse de las condiciones en que viajará, por lo mismo --



se habrá percatado si el barco en que ha de transportarse cuenta o no con servicio médico; otras veces puede suceder que el barco sí cuente con médico tripulante, pero el interesado pretenda y logre la atención de un médico pasajero por alguna razón especial, es lógico en ambos casos que los honorarios sean cubiertos por el pasajero. (11)

#### J. - RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR LOS SERVICIOS PROFESIONALES DEL MEDICO DEL BUQUE.

Como hemos visto, la obligación principal del transportador es la de transportar al pasajero de un puerto a otro y entre las obligaciones accesorias encontramos la de emplear un médico cirujano debidamente titulado, proporcionándole a éste todo lo necesario, como son las instalaciones, instrumental y medicinas; debe también vigilar la actuación del facultativo, ya que si éste se niega a atenderlos o es negligente al hacerlo, entonces puede hacerse responsable al transportador, pues bien podría compararse esta situación con la de no existencia de médico a bordo. Tanto en la jurisprudencia como en la doctrina se ha discutido mucho sobre la responsabilidad del transportista por los desaciertos que pueda tener el médico; la opinión generalizada es que bajo ningún concepto son imputables al armador, opinión a la que nos unimos por

considerarla muy atinada.

La forma como desempeña sus funciones el médico del buque, está estrechamente ligada con la responsabilidad profesional del mismo, por lo que consideramos mayor la responsabilidad del médico que la del propio armador.

Entre los tratadistas se han formado dos teorías sobre los errores profesionales del médico, una, la que trata de hechos ilícitos o culpa por negligencia y la otra, que se refiere a la culpa o incumplimiento contractual.

Estamos de acuerdo con Malvagni al aceptar este autor la segunda tesis, sin perjuicio de que ciertos hechos u omisiones, en el cumplimiento de sus obligaciones profesionales, puedan degenerar en delitos.

Nos perceptúa al respecto el Artículo 2615 del Código Civil:-  
"El que preste servicios profesionales, sólo es responsable hacia las personas a quienes sirve, por negligencia, impericia o dolo, sin perjuicio de las penas que merezca en caso de delito". (12)

En tal caso serán los jueces los que determinen sobre los hechos constitutivos y apliquen las disposiciones que correspondan.

En los buques que no están obligados a llevar médico a bordo, como son aquellos que su número de pasajeros es reducido a sus trave--

sías muy cortas, también ha pretendido querer hacer responsable al armador, por las curaciones hechas por el capitán u oficial de la tripulación, personas que no tienen más conocimientos, que las nociones de primeros auxilios que les enseñan, antes de ser oficiales en las escuelas náuticas. Al unirnos a la opinión de los demás autores, nos parece exagerado hacérsele responsable a la compañía naviera, por estas actividades. (13)

#### F.- SEPULTURA EN EL MAR

No encontramos en el extranjero ni en nuestro país disposición expresa sobre el destino que deben tener los cadáveres de los pasajeros fallecidos a bordo de los buques, por lo que hace suponer que todo queda sujeto a la reglamentación del navío. Por tal motivo se han suscitado innumerables cuestiones jurídicas.

Así tenemos que los tribunales estadounidenses han resuelto: - -  
"Cuando un pasajero casado fallece al segundo día de iniciado un viaje de diez días de duración, el transportador no está obligado a embalsamar el cadáver a bordo y traerlo a puerto; su sepultura en el mar es correcta, y no existe obligación de notificar a la esposa antes de la llegada del buque al final del viaje" (S. de N.Y., 1941, "A.M.C.", 391).

Son rarísimos los buques que tienen localidades especiales para la conservación de cadáveres hasta la llegada a puerto, pero como son muy pocos los barcos que cuentan con estas instalaciones, se acostumbra que el capitán ordene que se tiren al mar cuando la distancia es todavía grande al puerto de escala y al cadáver ya no se le puede conservar a bordo, máxime aún si la muerte ha sido producida por enfermedad contagiosa.

Aunque no expresa, pero si implícita, en Argentina encontramos dos disposiciones al respecto, una, la del Artículo 1118 del Código de Comercio que dispone: "En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado a tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias". Así mismo encontramos el Artículo 179 del Digesto Marítimo y Fluvial que preceptúa: " Si durante el viaje ocurre a bordo el fallecimiento de alguna persona, el capitán está obligado a presentar en el primer puerto de escala los documentos que justifiquen la muerte, su causa y el destino que dió al cadáver, si no se encuentra a bordo; estando absolutamente prohibido arrojarlo en nuestros ríos". Vemos que esta disposición es particularmente aplicable a la navegación fluvial y de cabotaje. (14)

## L. - EQUIPAJE

Obligado por la misma necesidad se ha generalizado la costum  
bre de que el pasajero lleve con él aquellos efectos personales de uso -  
indispensable que vienen a formar su equipaje.

En doctrina encontramos similitud en la opinión de diferentes --  
autores como lo hemos venido viendo, que la obligación principal del -  
transportista es trasladar al pasajero de un embarcadero hasta otro puer-  
to de destino, considerándose obligación accesoria la de transportar su -  
equipaje. Sin embargo, al clasificar el equipaje los autores difieren --  
por lo que citaremos las opiniones de algunos de ellos para normar nues-  
tro criterio:

Brunetti en su tratado de Derecho Marítimo Privado, nos dice:  
"Entiéndese por equipaje el llamado a mano y presumiblemente consti--  
tuído por efectos personales del viajero. Y distínguese del equipaje -  
consignado o como suele decir facturado, al cual en cambio son exten-  
sibles las normas ordinarias sobre el transporte de cosas. Se considera -  
por tal equipaje facturado, como contrato de transporte autónomo, inde-  
pendiente del contrato de pasaje, del cual solamente el de a mano cons-  
tituye el accesorio, ya que el precio abonado por un determinado viaje

se reputa comprendido el transporte de los efectos personales en los límites de peso y de volumen consentidos por los reglamentos del transportista. El transporte del equipaje entra como prestación accesoria relativa a la cosa de la cual el viajero no quiere separarse absolutamente. Perdería no obstante este carácter si fuese formado de objetos diversos de los destinados al uso personal o constatase de géneros o efectos que excedieran los límites racionales de peso y de volumen. Precisamente porque se presumen constituídos por efectos personales no precisa que el viajero haga de ellos una previa declaración". (15)

Apoyada en la tesis de Brunetti, encontramos la opinión de Mezera: "Con la persona del pasajero, el transportador está obligado a conducir también su equipaje. Por equipaje debe entenderse el conjunto de los efectos personales del viajero, que éste necesita durante el viaje y de los cuales no desea separarse. El equipaje se transporta en la cabina donde el pasajero se aloja y no en las bodegas del buque. Por lo general, y hasta una cierta cantidad de peso, las compañías de navegación los transportan gratuitamente.

En situación distinta se encuentran los efectos que el pasajero lleva consigo en el mismo viaje pero que, por su volumen, valor, peso u otras características, deben declararse previamente al capitán y esti-

barse en las bodegas del buque. Aunque se les denomina equipaje tienen, en realidad, el carácter de verdadera carga, a la que pueden aplicarse, en general, los principios establecidos para el transporte de mercaderías". (16)

También Lebrero clasifica en dos tipos el equipaje: "Pueden distinguirse dos tipos de equipaje: por un lado el llamado equipaje de cabina o de mano, que conserva consigo el pasajero durante el viaje y por el otro, el equipaje de bodega, que recibe el transportador como si se tratara de mercadería y es estibado en bodega. En este último caso, el transportador entrega un recibo de dicho equipaje". (17)

Contrariando con las anteriores tesis citadas, encontramos la de Díez Mieres que nos dice que es obligación accesoria la de "transportar su equipaje formado por objetos personales que lleva consigo en su camarote, o se arruma en la bodega y se registre.

No deben confundirse las modalidades del transporte del equipaje con las del transporte de carga. Disposiciones de nuestro Código referentes al equipaje puntualizan ciertas diferencias: así, por el flete adeudado el capitán tiene derecho de retener el equipaje; en cambio no tiene derecho de retener la carga". (18).

Opuesta también encontramos la de Malvagni que considera el-

embarque de equipaje como integrante del conjunto de los derechos del pasajero derivados del contrato de pasaje, formando así un contrato único, ya que al contratar con la compañía naviera lo referente a su transporte, queda incluido como obligación accesoria la de trasladar su equipaje al igual que la de proporcionarle alojamiento, alimentación, etc. "La circunstancia de que las disposiciones que rigen uno y otro transporte sean distintas, no implican que cada obligación integrante de un contrato sea gobernada por las normas legales que correspondan a su naturaleza jurídica. De lo contrario, sería consecuencia lógica que el transportador después de haber concluido el contrato de pasaje pudiera negarse a concluir el transporte de equipaje, lo que no ha sido nunca admitido en el uso, en la Ley o en la doctrina. Aún tratándose de equipaje no acompañado, que es el que se transporta en un buque distinto de aquél en que viaja el pasajero, pero de la misma empresa, no creemos que exista otro contrato, pues este detalle no puede influir sobre la unidad del contrato. Lo esencial es que el transportador se obliga a transportar el equipaje como parte integrante de la persona, cuyo traslado constituye su obligación principal". (19)

Se entiende, por analogía, según se expresa en el último párrafo del Artículo 191 L.N.C.M. .... "Entregará contraseñas para la"



identificación de los equipajes", que nuestra ley no hace distinción -- entre equipaje a mano y equipaje registrado o facturado y aceptando -- la tesis de Malvagni consideramos que aunque exceda en peso o volúmen se trata de un contrato accesorio o único con el de pasaje. Unicamente en el caso de que llegara a otorgarse un conocimiento por este equipaje tal vez se podría hallar una solución diferente.

El capitán como representante del armador y de la autoridad -- pública tiene derecho a revisar el equipaje de los pasajeros, a fin de -- evitar que se lleven materiales infamables que pongan en peligro al buque y las personas de a bordo o mercaderías que se destinen a ser vendidas de contrabando, que no sólo traen problemas con la aduana de destino, sino que además dejan de pagar el flete correspondiente.

#### LL.- RECIBO POR EL EQUIPAJE

Los objetos considerados como equipaje, se pueden clasificar en tres diferentes categorías: equipaje a mano, equipaje registrado o facturado y equipaje no acompañado.

a) Equipaje a mano. -- Es considerado como tal, aquél formado por los efectos de uso personal inmediato de los cuales no puede prescindir el pasajero durante el viaje.

b) Equipaje registrado.- Este se compone también de objetos personales que por no ser tan necesarios el pasajero entrega al armador para ser arrumados en las bodegas destinadas para ese objeto. Sin embargo, - en ciertas compañías es permitido que el pasajero pueda llegar a dichas - bodegas en horas determinadas a recoger o a guardar objetos.

c) Equipaje no acompañado.- Se le da ese nombre al equipaje - que, por circunstancias especiales, es transportado en otro buque que no es en el que viaja el dueño, pero si perteneciente a la misma empresa, - ya que si el pasajero viajara en un buque de distinta compañía no se to-- mará como equipaje y por lo tanto no se extenderá el recibo acostumbra-- do, sino que será necesario ampararlo con el documento indicado o sea el conocimiento, pues al no viajar en el buque de la misma compañía -- automáticamente deja de ser equipaje para tomar categoría de carga deter-- minada cuyo traslado requiere un contrato autónomo.

Para todo equipaje que va a ser guardado en bodega, es usual - que un empleado, autorizado por el armador, extienda un recibo que - siempre deberá ser nominativo y nunca a la orden ni al portador, sino - estrictamente a nombre del pasajero, quien será el único que pueda re-- clamar aquellos objetos depositados a su nombre, al llegar a destino. Es-- tos recibos sirven de base en la práctica para fundamentar reclamaciones

en caso de pérdida o averías, pero en caso de no haber sido otorgado o haberse perdido dichos recibos, el interesado no pierde totalmente el derecho de reclamación judicial, pues estimamos que tratándose de la devolución de estos equipajes, la entrega puede hacerse probar por cualquier medio de prueba admitido en el derecho.

Como dejamos dicho al tratar la forma y prueba del contrato en el primer capítulo, los pasajeros pueden invocar en contra de los armadores que ellos hicieron entrega de sus equipajes al empleado autorizado para encargarse de ellos y por lo mismo deben de estar anotados en el registro correspondiente, máxime si existe similitud entre los objetos que están registrados y los reclamados por ellos. (20).

#### M.- RESPONSABILIDAD POR DAÑOS O PERDIDA DEL EQUIPAJE.

El equipaje que se entrega al armador con carácter de consignado, es transportado en bodegas adecuadas, entregándose por ellos un recibo al pasajero y quedando bajo cuidado del personal consignado para ello. Países como México, Argentina, España, Holanda, Chile, Italia, Alemania y Bélgica, consideran al pasajero como cargador de su propio equipaje. Por esta razón el equipaje consignado, adquiere la

categoría de carga, de la cual se considera depositario al capitán del buque, haciéndose responsable de velar por ella disponiendo lo necesario para su cuidado y conservación y tomando las medidas pertinentes para su rápida entrega a la presentación de la contraseña correspondiente. Esta semejanza del equipaje a la carga está obligada a delinear las obligaciones del capitán y por lo mismo la magnitud de la responsabilidad del armador por los daños.

Nuestra ley, en su artículo 194, responsabiliza al porteador por los daños sufridos al equipaje y en doctrina es opinión generalizada, con lo que estamos de acuerdo, que el armador no podrá ser liberado de ella, sino justificando que el daño proviene de culpa del pasajero, vicio propio de la cosa o de un caso de fuerza mayor.

Desde el mismo momento en que, ya sea por medio del personal designado o por aparatos mecanizados, el equipaje comienza a ser tratado, queda bajo responsabilidad y custodia del transportista y termina con el viaje al ser devuelto a su dueño o bien al ser entregado al personal de la aduana para su revisión. Asimismo, si en el momento de ser entregado el equipaje al pasajero es advertido en mal estado, deterioro o se notaran subtracciones, éste tiene derecho de exigir al capitán del buque un certificado como comprobación de los daños, que

servirán como base para una reclamación judicial, con el fin de determinar, si de inmediato no queda aclarado, quien debe asumir la responsabilidad, si los empleados del armador o los agentes aduanales. Si el capitán se negara a extender esa constancia, el perjudicado puede solicitar el nombramiento de un perito judicial. Dicha reclamación deberá hacerla dentro de un tiempo razonable. (21)

#### N. - EQUIPAJE A MANO

Como ya dijimos en el inciso L, la parte del equipaje de la cual el pasajero no se separa y conserva dentro de su camarote y que está compuesta por efectos personales de uso necesario e inmediato, es lo que se conoce como equipaje de mano.

Es opinión generalizada que la responsabilidad que tiene el transportador de estos equipajes, no es la misma que tiene de los facturados, ya que de hecho no le son entregados para estar bajo su cuidado, sino que quedan directamente en poder del pasajero, con esto no queremos decir que cese totalmente esa responsabilidad desde el momento en que tales objetos viajan dentro de su jurisdicción. Países como España, Bélgica, Francia y Holanda, en sus reglamentaciones hacen responsable al capitán únicamente en el caso de que los daños hayan sido oca-

sionados por actos propios del mismo o de la tripulación.

Desde nuestro punto de vista consideramos bien fundada esta tesis, tomando en cuenta que efectos que el pasajero decide transportar con él en su camarote, no han quedado registrados, por lo que al capitán del buque suelen pasarle desapercibidos.

Al hablar de objetos de uso personal como componentes del equipaje a mano, no queremos que se entienda que ésto se limita al maletín de viaje, sino que quedan incluídas las prendas de vestir, que utilizará el viajero durante la travesía, y otros objetos como el reloj, la cartera, etc.

Queremos hacer notar que en caso de hundimiento el equipaje a mano goza de prioridad, pues por razones humanitarias, es de suponer que el pasajero lleva en él efectos que le son indispensables, esto de antemano queda sobre entendido, desde el momento en que al hacerlo viajar junto con él, es porque le dá carácter de imprescindible.

Fundándose en sus respectivas legislaciones Brunetti, Malvagnini y Danjon sostienen que la responsabilidad del transportista, con respecto a los equipajes a mano, es semejante a la de los hoteleros; esta similitud proviene de que, tanto en uno como en otro caso, se trata de personas alojadas con sus respectivos equipajes, que aunque no sean entre-

gados en forma manual y directa, se considera que le han sido confiados desde el momento de haber abordado el buque y, por lo tanto, se le estima responsable. Con eso llegamos a la conclusión de que el capitán debe responder aún haciéndolo dentro de las limitaciones a que hicimos mención. (22)

#### Ñ .- PRUEBA DEL MONTO DEL DAÑO DERIVADO DE PERDIDA DE EQUIPAJE.

En el caso de que el armador tuviese que indemnizar al pasajero por resultar responsable de los daños a los equipajes de éste, nuestra Ley es clara y precisa, no dejando lugar a ninguna ambigüedad, diciéndonos en su Ordenamiento al respecto (Art. 198): Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido". (23)

En otros países se acostumbra que las partes se pongan de acuerdo sobre el monto de la indemnización y sólo en el caso de no ser así, esto se determina judicialmente, conforme a la regla del Derecho Común.

Los pasajeros, para probar el valor de sus equipajes, pueden recurrir a todos los medios probatorios, tanto de índole testimonial como presuncional; el juzgador puede basarse para normar su conducta en el medio de vida, costumbres, profesión, motivo del viaje y hasta puede pedir informes o copias de facturas a las casas comerciales, donde el pasajero indique haber hecho sus compras.

Consideramos atinados estos medios de comprobación ya que el contenido y valor de los equipajes varía de acuerdo con la categoría del pasajero y la finalidad de su viaje, pues como es lógico al tratarse de un turista se le deberá de indemnizar por prendas de vestir, artículos de tocador, y otros relacionados con su viaje; no así al tratarse de un comerciante que normalmente se hace acompañar, aparte de sus efectos personales, por muestrarios; tratándose de gente de negocios es natural que éste lleve consigo documentos de valor, manuscritos de obras o bien títulos de propiedad, alhajas, etc. (objetos cuya existencia a bordo habrá sido declarada oportunamente y cubierto su flete respectivo); puede llegar a suceder también que el viaje sea motivado por un traslado de residencia y que el pasajero lleve con él pequeños objetos.

La opinión de León Caen y Renault al referirse a los transportistas terrestres, es: "La naturaleza y el valor de los objetos contenidos



en los equipajes varían hasta el infinito con el capital, la profesión, las costumbres y el objeto del viaje de cada persona; estas circunstancias no las conoce el conductor para cada viajero pero se considera que las conoce, pues tiene que saber que transporta personas cuyas respectivas situaciones, desde dichos puntos de vista, son de lo más variados".-

(24) Nos parece perfectamente aplicable esta opinión al transporte marítimo, en lo que se refiere a las responsabilidades de los transportistas en cuanto al monto variable de los equipajes, por lo cual lo transcribimos.

O.- DAÑO PERSONAL SUFRIDO POR EL PASAJERO.  
RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y HECHOS -  
ILICITOS.

La opinión generalizada de los maritimistas es que existe similitud en la responsabilidad que tiene el armador en cuanto al transporte de mercaderías y de personas, tomando en cuenta que la obligación principal del transportista es conducir en perfecto estado las mercancías que le son confiadas, así mismo, al tratarse de personas esto debe ser hecho, cuidando no sólo el aspecto material sino también el moral de los transportados y tanto al tratarse de mercancías como de individuos se sobreentiende que esta responsabilidad nace en el momento del embar

que y no cesa sino hasta el desembarque.

Claro está que aún habiendo similitud, debe hacerse notar la diferencia que existe, pues al tratarse de cosas la carga es inerte y pasiva, no así al tratarse de personas que están dotadas de voluntad y que actúan guiadas por su propio albedrío e iniciativa aumentando por esta razón las ocasiones de accidente, al no sujetarse al reglamento interior del buque, por lo que consideramos injusto responsabilizar al capitán de la nave cuando un accidente es ocasionado por imprudencia del pasajero o acto de su voluntad, con ésto queremos decir que el transportista es responsable de pleno derecho pero que puede exonerarse en el caso anterior, así como probando que el accidente provino por fuerza mayor y que no ha incurrido en negligencia alguna ni él ni sus agentes. Igualmente puede ser exonerado de responsabilidad si el accidente es causado por terceros que, en este caso se consideran como tales los pasajeros restantes que viajan a bordo del mismo buque; no así, si el accidente lo ocasiona un dependiente de la compañía por quien ésta responde civilmente, pues se considera que en éste hay una prolongación de la actividad del contratante.

Por todo lo que llevamos dicho podemos comprobar que la responsabilidad que asume el transportista es de carácter contractual, donde

la principal obligación es trasladar al pasajero de un lugar a otro y la accesoria es conducirlo sano y salvo a destino; pues si al final del viaje éste llega lesionado se habrá cumplido con la obligación principal - más no con la accesoria, y si el pasajero llega muerto no se habrá -- cumplido con ninguna de las dos y el transportador debe de indemnizar - de acuerdo con lo estipulado por el seguro del viajero.

Malvagni nos dice en su texto "Contratos de transporte por - - agua", (Página 799) que debe de existir un contrato de pasaje para po- dérsele responsabilizar al transportista por los accidentes ya menciona-- dos, pues si el daño lo sufrieran personas que han sido embarcadas por- un patrón en nave especial para ser conducidas a un centro de trabajo, - dichos accidentes deben de ser indemnizados conforme al derecho labo-- ral.

En el Derecho argentino, cuando el pasajero resultare lesionado por un tripulante, voluntaria o involuntariamente, dá lugar a un -- delito o cuasidelito por incumplimiento contractual de la obligación -- que el transportista tiene de velar por la seguridad de los viajeros, máxime si adoptamos la tesis de que el capitán es el guardián jurídico del - buque, en dicho caso el pasajero puede tener opción a dos acciones, - una de índole contractual y la otra de hechos ilícitos. (25)

P.- MUERTE DEL PASAJERO. DERECHAHABIENTES.

Nuestra L.N.C.M., en su artículo 194 nos habla claramente de la responsabilidad que asume el porteador en caso de muerte del pasajero y en los términos que debe de hacerse la indemnización, así mismo encontramos que en el Derecho argentino obliga también a resarcir a los deudos de la víctima y para tal efecto faculta a los derechohabientes a recurrir a dos acciones de resarcimiento: una, la que pueden ejercitar los herederos en contra del capitán o armador, en condiciones de que la víctima, de haber sobrevivido al accidente, le hubiese correspondido el derecho de reclamar y que se transmite a sus herederos por derecho de herencia, que juntamente con los demás bienes forma el acervo hereditario. La otra es la que tienen los herederos o los miembros de su familia de ejercitar por reparación de daños por el perjuicio personal sufrido a consecuencia de la muerte del causante.

En algunos países como en Francia, es costumbre que sean los herederos o familiares de la víctima los encargados de demostrar que el fallecimiento ha sido causado por una falta del capitán o de alguno de los miembros de la tripulación.

Se entiende que la primera acción es de índole contractual y la segunda es ajena a éste, considerándose de carácter delictual.

Al tratar de encuadrar el resarcimiento que corresponde a cada acción, se han originado múltiples litigios, llegando a la conclusión de que, en la primera, únicamente deben indemnizarse por los gastos que hayan ocasionado su curación y en los sufrimientos inherentes a la misma, sufrimientos que nosotros no consideramos fácil de valorar en dinero. Es pertinente hacer notar que en caso de muerte instantánea esta acción ya sólo puede provenir de los deudos. Al pretender el resarcimiento por la segunda acción, tienen cabida, en ello, múltiples elementos, dando un total económico elevado, las pérdidas que ocasiona la desaparición de una persona que tiene a su cargo una familia que puede ser numerosa, gastos funerarios, agregando también el aspecto moral de la misma. (26)

#### Q.- LEGISLACION EXTRANJERA

En legislación extranjera encontramos coincidencia y uniformidad en cuanto a que la acción del pasajero es de carácter contractual en lo que se refiere a daños sufridos en su persona durante la travesía.

Italia, por medio de su Artículo 409 del Código de Navegación, considera la acción contractual del pasajero en contra del transportador por los daños en él ocasionados desde el momento de su embar-

co hasta el de su desembarco, si la compañía no logra comprobar que los daños ocurridos no son por culpa de él. En Holanda, en el Artículo 522 de su ley respectiva, se obliga a la compañía, en caso de muerte del pasajero, a indemnizar a los que dependan económicamente de él o tengan derecho a heredar. Bélgica, en el Artículo 4 de la Ley del 25 de agosto de 1891, relativa al transporte terrestre, admite la responsabilidad contractual del transportador. La Jurisprudencia acepta la misma acción, pero deja a cargo del pasajero la prueba de la culpa del armador. Los tribunales de Francia, al no tener artículo expreso, pero en la aplicación del 1147 del Código Civil, que vino a oponerse a la doctrina y a la jurisprudencia, que consideraban la acción del pasajero delictual, le reconocen carácter contractual.

Así mismo, Argentina, le dá, la ya tantas veces mencionada acción contractual en la aplicación de su artículo 513 del Código de Comercio que incluye como obligación esencial del transportista la de conducir sano y salvo al pasajero hasta su destino. Igualmente, Inglaterra, estima que la obligación principal del armador es transportar al pasajero con las garantías máximas de seguridad, salvo el caso de que éste sea impedido por motivos inevitables. En Marruecos, como en Bélgica, dejan al pasajero la prueba de la culpabilidad del transporta-

dor, capitán o tripulación, a menos que los hechos den lugar a una presunción de culpabilidad del armador o sus empleados. (27)

#### R.- CLAUSULAS DE EXONERACION O DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD RELATIVA A EQUIPAJE.

Como dejamos dicho en el primer capítulo, al hablar de cláusulas contractuales, los billetes de pasaje llevan impresas, al anverso o reverso, condiciones que, en la costumbre son aceptadas como cláusulas del contrato de pasaje. Dichas cláusulas muchas veces son exonerativas o limitativas de responsabilidad del transportista, por daños causados a sus equipajes durante el viaje.

Como más adelante veremos a diferencia de otros países que en sus reglamentaciones dejan claramente estipulado el si aceptan o no las cláusulas de exoneración o limitación, nuestra Ley no nos habla en lo absoluto de dichas cláusulas y se concreta a responsabilizar a los porteadores por los daños sufridos en los equipajes de los viajeros y de la forma de indemnización.

Al considerarse que los transportistas son, de manera indiscutible, responsables de los daños o pérdidas sufridas en los equipajes, las compañías dedicadas al transporte de personas, tratan de menguar su res

ponsabilidad insertando, como se dijo antes, cláusula de exoneración o limitación al respecto

Las cláusulas de irresponsabilidad han suscitado muchísimos litigios como han sido provocados también con respecto a las mercaderías, ya que se trata de una responsabilidad similar, aunque debe de tenerse muy en cuenta que al tratarse de equipajes, las cláusulas de irresponsabilidad, en los países que lo admiten, solamente tienen validez cuando de antemano han sido conocidas y aceptadas por los pasajeros, no teniendo suficiencia aquellas cláusulas dadas a conocer solamente a través de avisos hechos por medios publicitarios. Debemos de aclarar que es mucho más difícil, al tratarse de equipajes, que estas cláusulas sean aceptadas expresamente, ya que en los recibos que se extienden por ellos o en los billetes de pasaje donde quedan insertadas las mencionadas cláusulas, casi nunca llevan la firma de los pasajeros, contrario a lo que se hace en los conocimientos, los que por lo regular van firmados por los cargadores.

Vale dejar dicho que, para que se consideren aceptadas las mencionadas cláusulas, por los pasajeros, es indispensable que los billetes de pasaje o recibos de equipaje obren en poder de los pasajeros antes de iniciar el viaje, para que éstos puedan ser examinados oportunamente



mente y expresar su conformidad, pues los pasajeros no pueden quedar obligados a aceptar cláusulas que no convengan a sus intereses si les son dadas a conocer después de haber emprendido el viaje. (28)

Para nosotros las cláusulas de exoneración o limitación no deben tener validez, sino cuando se trate de vicio propio de las cosas, causa de fuerza mayor, culpabilidad del dueño del equipaje o bien que el daño provenga de un tercero.

#### S.- CLAUSULAS DE EXONERACION O DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD RELATIVA A DAÑOS PERSONALES SUFRIDOS POR LOS PASAJEROS.

Al igual que como se dijo en el inciso anterior, al tratar sobre equipajes, los billetes de pasaje suelen llevar cláusulas exonerativas o limitativas de responsabilidad, con respecto a los daños personales que puedan sufrir los pasajeros.

Al referirnos a nuestra ley no haremos más que repetir lo dicho en el punto antes tratado, al decir que no hace mención a cláusulas de irresponsabilidad y que se limita a responsabilizar a los portadores de los daños causados en las personas de los pasajeros conforme a las disposiciones legales del seguro del mismo.

En doctrina, ni los autores que han defendido y han tratado -

de demostrar las razones de validez de dichas cláusulas con respecto a --  
las mercaderías y equipajes, se han atrevido a defender la misma tesis --  
con relación a los daños sufridos en la persona de los viajeros, así pues,  
la opinión generalizada de los autores es que las mencionadas cláusulas --  
son ilícitas, nulas y las dan por no puestas, porque, al decir de ellos --  
no se trata de una cuestión valorable en dinero, sino que se trata de la --  
vida de las personas, es decir, de índole de orden público de primer --  
grado.

Las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad, --  
aunque se traten de faltas involuntarias, de ligera importancia, pueden --  
dar lugar a que los armadores y capitanes se descuiden, se desatiendan --  
de la vigilancia y den así lugar, a poner en peligro la vida de los pa --  
sajeros y la de la tripulación, afectando en toda la palabra el orden --  
público. No con ésto, tratamos de olvidar el honor profesional del ca --  
pitán y el interés de salvaguardar su propia vida, pues al hablar de ho --  
nor profesional, lo hacemos en todo lo que corresponde al buque, a la  
tripulación y a los pasajeros; es bien sabido que el capitán y su honor  
profesional hacen que comparta éste con todos los peligros que corren --  
los demás y muchas veces se encuentra más expuesto que la tripulación y  
pasajeros, ya que, antes de tratar de salvar su vida procura por la de --

las otras personas hasta agotar las posibilidades y recursos de salvamento.

Si dijimos al hablar de equipaje, que, para que estas cláusulas tuviesen validez, es imprescindible que los pasajeros las conozcan antes de iniciarse el viaje, con mucha más razón al tratarse de su seguridad personal, los boletos que contengan las cláusulas tantas veces mencionadas, deben de ser recibidas y aceptadas sin protesta alguna. (29)

Al dar nuestra opinión al respecto y para ampliar lo que dijimos en el punto anterior, diremos que estamos de acuerdo con todos los autores que se pronuncian en contra de las cláusulas exonerativas o limitativas y que además debe tomarse muy en cuenta que la vida de las personas, su salud y su integridad física, no deben estar sujetas a convenciones ni mucho menos que los armadores puedan prevalecer de ellas.

#### T.- LEGISLACION EXTRANJERA

A continuación citaremos algunos países que admiten las cláusulas de exoneración o de limitación y otros en los que no son admitidas.

Argentina en su Código de Comercio estipula claramente, que no admite ninguna limitación ni exoneración de los billetes de pasaje, por lo que dispone en su párrafo segundo del Artículo 204: "Los regla--

mentos o estipulaciones de las empresas que hubieren ofrecido sus servicios al público, excluyendo o limitando las obligaciones y responsabilidades impuestas por este Código, serán nulas y sin efecto".

En los Estados Unidos de Norteamérica, no tienen validez las cláusulas de exoneración o de limitación de responsabilidad de los armadores, por los daños sufridos a los pasajeros o a sus equipajes, prohibición reglamentada en la Ley del 5 de Junio de 1936, que niega el derecho de insertar cláusulas a este respecto en los billetes de pasaje.

Así mismo, encontramos que el Código de Holanda expresa en sus artículos 533-b y 524, negación absoluta de cláusulas exonerativas o limitativas en cuanto a la responsabilidad del armador. Queremos aclarar que esta negativa se refiere únicamente en lo concerniente a la navegabilidad del buque como: insuficiencia de conservación, incapacidad para el transporte estipulado, fallas en su maquinaria o demás equipo, vigilancia deficiente a bordo, etc.

Japón también niega al transportador el derecho de exonerarse, a menos que éste pruebe que ni él, ni sus empleados, han obrado con negligencia en el cumplimiento de su cometido. Italia, por medio de su jurisprudencia, niega toda validez de estas cláusulas y únicamente limita a doce mil liras por kilogramo de equipaje dañado o perdido.

En Francia, en un tiempo la jurisprudencia y la doctrina las tuvieron por nulas y no puestas, dando como razón que iban en contra de la esencia del contrato de transporte. Sin embargo, en la actualidad, tanto la mencionada jurisprudencia como la doctrina, admiten la validez de las cláusulas de exoneración por hechos del capitán, tripulantes y demás personal del buque. Asimismo, en Inglaterra, es permitido la cláusula exonerativa siempre y cuando haya sido aceptada por el pasajero. (30)

#### U.- RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR EN EL TRANSPORTE GRATUITO Y EN EL AMISTOSO.

Si bien es cierto que en la generalidad de las legislaciones, entre ellas la nuestra, el contrato de pasaje es a título oneroso, países como Argentina e Italia reglamentan el transporte gratuito y el amistoso; Argentina lo hace por medio de dos decretos: el primero es el que exige a los buques extranjeros con privilegio de paquete postal, que transporten en la categoría de tercera clase, hasta cinco ciudadanos argentinos, ya sea que aborden el barco desde el punto de salida o en los puntos que toquen como escala, llenando como requisito la solicitud hecha por escrito y por medio de un cónsul argentino en el puerto respectivo. El segundo se refiere a los buques de matrícula argentina que se

dedican al transporte de personas, imponiéndoles los mismos requisitos y las obligaciones que a los primeros y limitando el número sólo a tres; - lo mismo hace con los buques mixtos que conducen al mismo tiempo pa-  
sajeros y carga, solamente que en estos buques deben sujetarse a las co-  
modidades que les puedan brindar en el navío. Vale decir que Argenti-  
na no hace distinción como lo hace Italia, entre el transporte gratuito -  
y el amistoso (Código de Navegación Italiano, Artículos 413 y 414).

Basándonos en Malvagni, procederemos a exponer la diferencia -  
entre el transporte gratuito y el amistoso. Se entiende por transporte --  
gratuito, aquel que obliga al transportador a hacer la conducción de de-  
terminadas personas en condiciones especiales, como sucede en el caso -  
de tratarse de funcionarios públicos y aquellos favorecidos por los decre-  
tos antes mencionados. En esta clase de transporte el armador responderá  
contractualmente, por los daños sufridos en la persona del pasajero o en  
sus equipajes, si hubiere extendido un billete de pasaje igual al que se-  
extiende a la persona que abona el precio correspondiente. Pero en el-  
caso de no haberse extendido billete alguno, de todos modos, persistirá--  
un contrato por medio del cual responderá el transportador, si no en --  
forma contractual, lo será de manera delictual.

El amistoso es aquel que se basa estrictamente en la amistad que

une al transportador con el pasajero y que por su naturaleza misma no se le otorga a éste boleto de pasaje, pues por lo regular estos transportes se hacen en lanchas de paseo o en embarcaciones privadas y aún tratándose de aquellos que hacen servicio público, el transportador solamente, responderá por los hechos ilícitos que cometa él o sus empleados en contra del pasajero y nunca responderá contractualmente, ya que no existe documento que pruebe la existencia de un contrato, pues la base de la relación es amistosa y de carácter puramente social. (31)

#### V.- ABANDONO DEL BUQUE A LOS ACREEDORES.

Nuestra Ley de Navegación reglamenta en su artículo 135 con relación a la fracción III del artículo 134 que la responsabilidad del naviero se limita en el derecho que tiene el mismo del abandono del buque a los acreedores.

Para ampliar nuestro estudio a continuación estudiaremos algunas convenciones aprobadas en conferencias llevadas a cabo en diferentes países.

En el Artículo 7, de la Convención de Bruselas efectuada en 1924, en que se trató lo referente a la limitación de responsabilidad de los dueños de navíos, determinó dicha limitación al valor del buque, -

flete y accesorios del mismo y para la reclamación por los daños sufridos en las personas de los pasajeros, se fijó la cantidad de ocho libras oro por cada tonelada de arqueo del buque. Si los afectados o sus dechobientes no quedaban indemnizados a satisfacción con dicha suma, concurrían a participar por el resto del adeudo con los demás acreedores, sobre el valor del navío, flete y accesorios. En esta reglamentación es notoria una confusión, entre el abandono del buque y la limitación de responsabilidad en dinero, por tal motivo y por no haber sido ratificada por Inglaterra y los Estados Unidos, que representan las potencias navales más fuertes (tratándose de daños personales Inglaterra lo limita a quince libras por tonelada y Estados Unidos a sesenta dólares por tonelada). En la Conferencia del Comité Marítimo Internacional de Amsterdam, de 1949, se optó por dejarla sin efecto, a pesar de que antes había sido ratificada por muchas naciones.

En la reunión de Madrid, en septiembre de 1955, al ser aprobado el nuevo proyecto de Convención sobre limitación de responsabilidad de propietarios de navíos, se adoptó el sistema de la limitación forfataria, determinando en veinticuatro libras por tonelada por daños materiales y en cuarenta libras para cubrir los daños personales. Si el fondo destinado para cubrir los daños personales fuera insuficiente para satisfa-



cer las indemnizaciones, éste concurre al fondo destinado a cubrir los daños materiales.

Lo anterior nos da a entender que para tal fin existen dos fondos diferentes. (32)

#### W.- SEGURO OBLIGATORIO DEL PASAJERO

Una protección en contra de las cláusulas exonerativas o limitativas aceptadas por algunas jurisprudencias que en la práctica acostumbra, como ya lo hemos visto, insertar los armadores en los boletos de pasaje para exonerarse o limitarse su responsabilidad en cuanto a los daños que puedan sufrir la persona de los viajeros, puede encontrarse en el seguro obligatorio del pasajero. Asimismo, por este medio, quedan protegidos en los países que lo admiten, en contra del derecho que tienen los propietarios de abandono del buque a sus acreedores, estudiado en el inciso anterior.

En México se obliga a los armadores a asegurar a los pasajeros por medio de los Artículos 1/o. y 2/o., del Reglamento respectivo que a la letra dice: Art. 1/o. "Las personas que por concesión, contrato o permiso de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, exploten vías generales de comunicación y medios de transporte, están obligadas a

asegurar a los pasajeros que viajen por dichas vías y hayan pagado el importe de su pasaje, contra los riesgos que provengan de accidentes ocurridos con motivo del transporte, de acuerdo con las disposiciones del presente reglamento". (33) Artículo 2/o. "La obligación de adoptar el seguro del viajero contra accidentes, se impone a las negociaciones de ferrocarriles, tranvías, navegación marítima, navegación aérea, camiones, coches y automóviles". (34)

Estamos completamente de acuerdo con nuestro Reglamento en lo referente a obligar al armador a asegurar al viajero, pero diferimos, categóricamente, en lo que respecta a la tabla de indemnizaciones que juzgamos anacrónica y por tal motivo sugerimos una pronta reforma de la misma.

Nuestro tema en cuestión ha sido tratado por el Comité Marítimo Internacional en sus respectivas reuniones, de Gothemburgo de 1923, la de Génova de 1925, Comisión de Amberes de 1923, así como en la reunión de Amsterdam de 1927, en donde, por surgir gran diversidad de opiniones, se acordó nombrar una subcomisión para reconsiderarla, pero ésta nunca se ha llegado a formar. (35)

## BIBLIOGRAFIA

- ( 1 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit. Págs. 163 y 764
- ( 2 ) IBIDEM., Págs. 766 y 767
- ( 3 ) IBIDEM., Págs. 767 y 768
- ( 4 ) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, Art.204
- ( 5 ) IBIDEM., Art. 205
- ( 6 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 773 y 774
- ( 7 ) DANJON DANIEL  
Ob. Cit., Pág. 260
- ( 8 ) BRUNETTI ANTONIO  
Ob. Cit., Pág. 603
- ( 9 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Pág. 777

- ( 10 ) FARIÑA FRANCISCO  
Derecho Comercial Marítimo  
Segunda Edición Ampliada  
Tomo Segundo, Págs. 627 y 628  
Barcelona, 1956.
  
- ( 11 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 780 y 781
  
- ( 12 ) CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES  
Art. 2615
  
- ( 13 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 782 y 783
  
- ( 14 ) IBIDEM., Pág. 783
  
- ( 15 ) BRUNETTI ANTONIO  
Ob. Cit., Págs. 596 y 597
  
- ( 16 ) MEZZERA ALVAREZ RODOLFO  
Ob. Cit., Pág. 343
  
- ( 17 ) GONZALEZ LEBRERO RODOLFO  
Ob. Cit., Pág. 256
  
- ( 18 ) DIEZ MIERES ALBERTO  
Ob. Cit., Pág. 7

( 19 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 784 y 785

( 20 ) IBIDEM., Págs. 787 y 788

( 21 ) DANJON DANIEL  
Ob. Cit., Págs. 206 y 207

( 22 ) IBIDEM., Págs. 207 a la 213

( 23 ) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, Art. 198

( 24 ) DANJON DANIEL  
Ob. Cit., Págs. 796 a la 802

y

MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 802 a la 804

( 27 ) IBIDEM., Págs. 804 y 805

( 28 ) DANJON DANIEL  
Ob. Cit., Págs. 224 a la 226

( 29 ) IBIDEM., Págs. 230 a la 233

( 30 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 809 y 810

- ( 31 ) IBIDEM., Págs. 810 y 811
- ( 32 ) IBIDEM., Pág. 812
- ( 33 ) Apéndice No. 2.- Seguro del Viajero (Reglamento del Artículo 134 actualmente 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ) Art. 1/o.
- ( 34 ) IBIDEM., Art. 2/o.
- ( 35 ) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Pág. 812

### CAPITULO III

#### OBLIGACIONES DEL PASAJERO

- A) PRECIO DEL PASAJE
- B) DERECHO DE RETENCION DE EQUIPAJE
- C) PRESENTACION DEL PASAJERO A LA HORA PREFIJADA
- D) RESPECTO DE LA DISCIPLINA A BORDO

### CAPITULO III

#### OBLIGACIONES DEL PASAJERO

##### A.- PRECIO DEL PASAJE

En nuestra Ley no encontramos artículo expreso que determine la obligación del pasajero de pagar el precio de su pasaje, pero de su mismo articulado se desprende dicha obligación.

El contrato de transporte de persona es una modalidad del fletamento, de carácter oneroso y que desde luego supone como principal obligación del pasajero abonar al transportador el importe de su pasaje.

En la práctica, por lo regular, se acostumbra a cubrir el precio del pasaje por adelantado o sea en el momento de recibir el boleto, contrariamente a lo que generalmente se hace cuando se trata de mercancías que el flete se paga después de la llegada. Una vez pagado el precio, éste no se puede variar, a menos que, durante la travesía, el pasajero decida, habiendo localidad disponible, mejorar la categoría de su contrato, lo que vendría a aumentar dicho precio, pero nunca por arribadas forzosas o prolongación fortuita del viaje, cabe la reducción-



en el importe del pasaje, al decir nuestro Artículo 206 L.N.C.M., -- cuando el viaje se ve interrumpido, el transportista no sea imputable y no proporcione un buque de condiciones similares, éste devolverá el -- equivalente del tramo no recorrido. Queremos dejar aclarado que, en estos casos no se trata de una disminución en el importe, sino de una -- reducción o supresión por el tramo, como dejamos dicho, no recorrido.

Las compañías tienen de antemano estipulados los precios de los pasajes, en tarifas autorizadas por el Estado, las que el pasajero las -- acepta expresa o tácitamente.

Hemos hablado de que la obligación fundamental del pasajero es abonar el precio de su pasaje, sin embargo, existen casos en que la contraprestación es de otro carácter, por ejemplo: si se transporta un -- funcionario público gratuitamente, puede ser a cambio de la concesión -- con que se le favoreció o de algún privilegio de que goza el transporta- dor ante la autoridad pública; si se tratare de un periodista, el benefi- cio suele ser publicitario, así mismo hay ocasiones en que no existe -- ninguna contraprestación como en aquellos casos de transporte amistoso -- que ya hemos estudiado en su oportunidad, haciendo notar que si se le extiende boleto a un pasajero de esta índole se ha perfeccionado el -- contrato de pasaje como aquél en que el viajero paga el precio respec-

tivo. (1)

Es costumbre que el pasajero siempre vaya provisto de su boleto de pasaje, haya o no abonado el precio de éste, máxime si se trata de viajes largos, pues en los cortos puede exceptuarse esta costumbre.

Nuestra Legislación de Derecho Marítimo, concede el derecho a la devolución del precio del pasaje, total o parcial, por concepto de cancelación, si ésta se hace dentro del tiempo por ella estipulado. - (Art. 200 L.N.C.M.); asimismo ordena, en caso de fallecimiento del pasajero antes del viaje, devolver a los derechohabientes lo abonado -- por el pasaje (Art. 201 L.N.C.M.)

#### B.- DERECHO DE RETENCION DE EQUIPAJE.

"El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes -- del pasajero por créditos ocasionados por él durante el transporte" (Ar-- tículo 207 L.N.C.M ) (2)

Por medio del ordenamiento transcrito queda claramente expre-- so el derecho del armador o capitán de retener los equipajes, mientras no sea pagado el adeudo ocasionado por su estancia en el buque durán-- te la travesía, entendemos que ese derecho se ejerce tanto en el equipaje de bodega como en el que lleva consigo el pasajero en su camarote.

Nuestro artículo antes citado es análogo al Artículo 2669 del Código Civil, que le da derecho al posadero también de retener los equipajes en prenda, los cuales responden preferentemente por el importe del hospedaje del adeudo.

Asimismo, es concordante con los Artículos: 1117 del Código de Comercio argentino; 703 español; 674 alemán; 632, Párrafo I, brasileño; 1082 chileno; 169 belga; 2102, Párrafo VI, Código Civil francés.

#### C.- PRESENTACION DEL PASAJERO A LA HORA PREFIJADA.

Otra de las obligaciones concernientes al pasajero, es la de estar presente en el puerto, dispuesto para salir, el día y la hora prefijados por la compañía naviera para iniciar el viaje en que ha de tomar parte. Nuestra ley nos indica que la fecha de partida deberá estar contenida en el billete de pasaje, pero en la práctica es usual darla a conocer también por otras fuentes fidedignas y que además deben presentarse con la anticipación suficiente para facilitar al personal del buque su instalación en los camarotes o lugares que les correspondan.

En caso de que el pasajero bajara a tierra en alguno de los puertos de escala durante la travesía, está obligado a regresar al buque a la hora fijada por el capitán, pues en caso de no estar presente en

cualquiera de los dos casos el barco puede zarpar sin incurrir en ninguna responsabilidad el capitán, ni en la obligación de devolver el precio abonado por el pasaje, lo que dá derecho al pasajero a que si logra alcanzar el buque en algún puerto pueda ocupar su sitio, ya que el capitán no podrá disponer de esa plaza, pues al hacerlo incurriría en un enriquecimiento sin causa.

Queremos hacer notar que si decimos que el buque zarpará sin espera, es porque en el transporte de personas no opera la regla de so-breestadía. (3)

#### D.- RESPECTO DE LA DISCIPLINA A BORDO.

Conforme a lo establecido por nuestra ley de navegación en su artículo 209, el pasajero deberá observar la reglamentación interna del navío: "En todo lo relativo a la seguridad de la embarcación, a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros deberán someterse a las leyes y reglamentos y a las órdenes y disposiciones que dicte el capitán" (4).

Las leyes de navegación de todos los países, también conceden al capitán autoridad y poder disciplinarias, con el fin de que no se vea imposibilitado de dirigir acertadamente la buena marcha del buque,

así como procurar la seguridad del mismo y sus ocupantes.

Nuestro Artículo 209 L.N.C.M es concordante con los Artículos: 168 belga; 528 holandés; 666 alemán; 171 escandinavo; y 700 - español .

En ciertos casos y con prudencia y discreción, el capitán tiene derecho a desembarcar el pasajero cuando su conducta, o su estado de salud, comprometan el buen orden, la disciplina y las condiciones sanitarias a bordo.

### BIBLIOGRAFIA

- (1) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Pág. 816
  
- (2) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS  
Art. 207
  
- (3) DANJON DANIEL  
Ob. Cit., Pág. 266
  
- (4) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS  
Art. 209

## CAPITULO IV

### INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

A.- DESISTIMIENTO DEL VIAJE ANTES Y DESPUES DE LA -  
PARTIDA.

B.- FALLECIMIENTO DEL PASAJERO

C.- PASAJERO CLANDESTINO

D.- TRANSPORTES ESPECIALES

a) EMIGRANTES

b) PEREGRINOS

c) TURISMO

d) PASAJEROS DE BODEGA

e) EXPLOTACION DE BUQUES NUCLEARES

E.- PROYECTO MALVAGNI

F.- PRESCRIPCION

## CAPITULO IV

### INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

#### A.- DESISTIMIENTO DEL VIAJE ANTES Y DESPUES DE LA PARTIDA.

a). Antes del viaje.- El pasajero puede verse en la necesidad de suspender su viaje por diferentes motivos, como puede ser enfermedad suya o de algún pariente, por convenir así a sus intereses o bien voluntariamente. Si la cancelación se hace con seis días de anticipación al viaje, tiene derecho a la devolución íntegra del precio abonado por su pasaje, de acuerdo con lo estipulado por la fracción primera del artículo 200 L.N C.M. Si lo hiciere solamente con cuarenta y ocho horas - anteriores a la salida del buque, de acuerdo con la fracción segunda del mismo artículo, sólo tendrá derecho a que le sea reintegrado el setenta y cinco por ciento del importe pagado por el billete.

Juzgamos que estos plazos, estipulados por nuestra Ley, son - justos tomando en consideración que seis días pueden ser suficientes para que el porteador logre vender la plaza que ha quedado libre, mientras-



que en el segundo caso será menos factible reemplazar al pasajero, es por esto razonable, que el veinticinco por ciento que la empresa tiene derecho a descontar, quede como indemnización por las menores probabilidades que existen de realizar una nueva venta de dicha plaza.

Si el buque fuere la causa de la suspensión del viaje, nuestra ley reglamenta en su Artículo 202, que si el porteador es responsable de dicha suspensión, pagará daños y perjuicios y si no lo es, únicamente devolverá en su totalidad el importe del pasaje.

b) Después del viaje.- Si el pasajero por voluntad propia desembarcara en un puerto de escala o bien, no pudiere continuar el viaje por no estar de regreso a bordo a la hora prefijada, no tendrá derecho a devolución alguna sobre el importe y en caso de no haber cubierto aún el precio de su boleto, el transportista tiene acción de exigir al pasajero que cubra el mencionado importe. Pero si el desembarque fue re causado porque el naviero por conveniencia, cambiare la ruta del viaje y ésto viniera a perjudicar los intereses del pasajero, éste podrá desistir del viaje con fundamento en el Artículo 203 L.N. C.M.

También el Artículo 206 de nuestra ley nos habla de interrupción del viaje a causa del buque, diciéndonos al respecto que si el porteador no es imputable a ésto y logra gestionar el cambio del pasaje a-

un buque semejante, de éste se desprende que el naviero ha cumplido --  
con el compromiso contraído y el pasajero no deberá negarse a ese --  
traslado, pues si se opusiera perdería sus derechos.

### B.- FALLECIMIENTO DEL PASAJERO

"Si el pasajero falleciere antes de iniciarse el viaje, se devolu  
verá a sus deudos el valor del pasaje y equipaje" (Artículo 201 L.N.C.  
M.) (1) Lo que quiere decir, que el armador no tiene derecho a ninguna  
indemnización a favor, por el perjuicio que se le cause por no haber --  
podido ocupar esta plaza.

Estamos de acuerdo con dicha disposición y en contra de las -  
legislaciones extranjeras que estipulan devolver solamente en parte el -  
precio abonado por el pasaje y de aquellos autores que dicen que, --  
siendo la muerte un caso de fuerza mayor, no sería justo hacer recaer--  
todo el peso de las consecuencias solamente sobre el transportador, oblig  
gándole a la devolución total del precio del pasaje.

Por analogía entendemos, que si la muerte del pasajero ocu--  
rriere durante la travesía, los deudos no tendrán derecho a devolución -  
alguna del pasaje, aún cuando la muerte fuere ocasionada por culpa --  
del capitán o sus agentes, ya que, en tal caso, nuestra ley reglamen-

ta que los derechohabientes sean indemnizados según ". . . las disposiciones legales que rija el seguro del viajero". (Art. 196 L. N. C. M.) --

(2)

### C - PASAJERO CLANDESTINO

Pasajero clandestino es aquél que se introduce a bordo subrepticamente y que forma parte de la población flotante, pero sin aparecer en la lista de pasajeros ni en la de la tripulación, pues siempre se trata de personas que intentan viajar pasando desapercibidas por diferentes razones, como pueden ser: falta de medios económicos, carencia de documentación en la emigración o inmigración, políticos que huyen de persecuciones, delincuentes que tratan de evadir la justicia y los clásicos "apátridas".

Esta clase de pasajero conocida en España con el nombre de polizón y en Inglaterra como stowaway, según la legislación española y algunas otras, se considera que por viajar sin contratar con el transportador comete el delito de estafa, quienes así lo caracterizan han sido rebatidos, exponiendo en contra que no emplean maniobras dolosas como son el ardid o el engaño, encaminados a perjudicar al transportador. Francia que en un principio lo consideraba también como deli-

to de estafa, varió su opinión y pasó a formar parte entre las legislaciones que lo conceptúan como un delito independiente. Los autores difieren al decir algunos, que comete el delito de estafa al hacerse alimentar sin abonar el precio correspondiente y otros sostienen que para que exista tal delito, se necesita viajar y hacerse dar alimentos.

Con el adelanto que ha experimentado la navegación, realizando viajes de menor duración, barcos de mayor capacidad, así como la elevación de precios, restricciones referentes a la emigración o inmigración, ha aumentado el número de pasajeros clandestinos. En la mayoría de los casos, esta clase de pasajeros tienen a su favor la complicidad de alguno de los tripulantes que se ofrece a ocultarlo y protegerlo durante la travesía, donde dadas las circunstancias casi siempre suele recibir una compensación que en muchos casos excede del precio normal del pasaje.

Esta clase de pasajeros afectan a dos ramas del derecho, si la intención es la de burlar la aplicación de las leyes de inmigración o emigración del país donde pretenda introducirse o salirse, incurren en delito de carácter público y será de orden privado cuando traten de viajar sin pagar el precio del boleto respectivo, ni lo correspondiente a alimentación y demás cuidados que el transportador brinda a los pasa-

jeros durante el viaje.

Cuando se da el caso de que una persona que viaja en las condiciones mencionadas, llega a ser descubierto por el capitán del barco y éste, por humanitarismo le proporciona alimentos y hospedaje, esto no significa haberle dado la categoría, de pasajero, desde el momento en que no existe contrato de pasaje, donde una de las bases es el consentimiento del transportador. Si el capitán no intenta desembarcar al pasajero clandestino en el primer puerto de escala, se entiende que queda formalizado un contrato de pasaje gratuito con las consecuencias -- que ya hemos estudiado. Queremos recalcar que casi siempre al capitán no le es posible realizar el desembarque del pasajero clandestino en el primer puerto que toca por los requisitos tan estrictos que todos los países suelen tener en sus leyes de inmigración

En las lesiones que pueda sufrir el pasajero de este tipo, el capitán por no existir contrato alguno, nunca responderá contractualmente, sino que lo hará en forma delictiva.

Es común en la práctica que el pasajero que viaja en forma clandestina, al ser descubierto, otrezca para recompensar el precio de su pasaje y alimentación sus servicios al capitán, pero éste nunca lo podrá obligar a hacerlo en contra de su voluntad ni coercitivamente.

Tratando de reprimir el polizonaje, se llevó a cabo por el Co  
mité Marítimo Internacional, una reunión efectuada en Madrid del 18 -  
al 24 de septiembre de 1955, donde se aprobó la Convención sobre el -  
pasajero clandestino.

En dicha Convención quedaron establecidos los siguientes pun-  
tos: a) El derecho básico que asiste al capitán para desembarcar al pasajero  
clandestino en el puerto de escala más inmediato. b) Si es defini-  
da la nacionalidad del polizón, éste deberá ser remitido a su patria, -  
sufragando los gastos este país. c) Tratándose de un pasajero clandestino  
sin patria o de una persona de varias nacionalidades deberá ser reem-  
barcado al puerto donde vino y, en este caso, los gastos serán erogados  
por el armador del barco donde fue descubierto. d) Se dejó en libertad  
de criterio a los Estados en cuanto al derecho que tienen de otorgar --  
asilo político.

Queremos hacer notar, como a la vez lo hace Malvagni, que-  
la Convención se extralimita al adentrarse en terrenos de derecho públi-  
co, como lo son las leyes de inmigración, pues no trata únicamente, -  
como lo debía de hacer, del delito que se le comete al transportador -  
en la ocultación del pasajero a bordo. (3)

## D.- TRANSPORTES ESPECIALES

A) EMIGRANTES.- Al clasificar la transportación de personas se le ha concedido una categoría especial al transporte de emigrantes -- por vía marítima.

En las disposiciones dictadas para reglamentar esta clase de tráfico, se advierte claramente cómo el Estado se ha preocupado tanto -- del aspecto social como económico, para dar las mayores facilidades -- posibles a quienes soliciten su transporte con fin de emigrar hacia paí-- ses para establecerse temporal o definitivamente en ellos.

Ha sido América, desde hace mucho tiempo, el continente -- que mayor atractivo ha tenido no sólo para emigrantes europeos, sino -- para los de todo el globo, ya que, por tratarse del Nuevo Mundo, ha -- significado, tan sólo con su nombre, una promesa para los hombres en-- tusiastas de los viejos continentes que emigran con el afán de hacer -- fortuna y mejorar sus condiciones de vida. A mediados del siglo pasado esta gran afluencia de emigrantes hacia los países nuevos, dió lugar al nacimiento de una rama especializada dentro del transporte de pasaje-- ros. Este florecimiento dió ocasión para que se cometieran toda clase-- de abusos con todos aquellos que por sus medios económico-individuales,

se veían en la necesidad de transportarse en condiciones inferiores, a -- las de otras categorías sociales. Del abuso se pasó a la explotación, -- ya que llegaron a ser paupérrimas esas condiciones de estos pasajeros du-- rante el viaje tanto en la alimentación y la comodidad, como en lo re-- ferente a la higiene. (4)

Lo anterior dio como resultados que en muchos países se haya-- reglamentado amplia y debidamente este aspecto de la transportación de personas, encaminando los fines de estos reglamentos, de una manera es-- pecialísima, a proteger a los emigrantes durante el tiempo que se hallen a bordo hasta llegar a su destino, no permitiendo que sean objeto de -- explotación ni física, ni económicamente.

Con este objeto funcionan Juntas de Emigración que, en Espa-- ña dependen directamente de la Dirección General y a la vez existen -- organismos internacionales, considerándose uno de los más importantes-- el C I M E. (Comité Internacional Marítimo de Emigración).

Los contratos para esta transportación según el Art. 37 de la -- Ley de Emigración del 20 de Diciembre de 1924, y restablecida en -- el año de 1946, deben determinar las circunstancias especiales de cada emigrante y quedar especificadas de manera clara en un billete de mo-- delo reglamentado y dependiente de un libro talonario. En la reglamen--



fación estricta a que está sujeto todo régimen de la emigración se dejan debidamente aclaradas las condiciones del contrato del interesado, documentos que se deben aportar, renuncia, suspensión, etc., así como las condiciones del viaje, incluyendo las inspecciones y las responsabilidades, en caso de incurrir en irregularidades en el cumplimiento de lo estipulado en estos contratos de emigración. (5)

Países como Argentina, dieron desde el principio de su organización, amplias facilidades para la emigración, siendo uno de los factores que contribuyó a ésto, la escasa densidad de su población proporcionalmente a su extensión territorial, así pues, encontramos que el Preámbulo de su Constitución Nacional, dice textualmente: "todos los hombres del mundo que quieran habitar suelo Argentino", esto casi puede traducirse como una invitación a emigrantes extranjeros.

Reglamento de la misma fecha. La Real Orden de 21 de Octubre de 1925, ordena que los emigrantes que sufran algún accidente de navegación durante su viaje migratorio, que los obligue a quedar inutilizados de una manera absoluta y definitiva, tienen derecho a indemnización, como caso de muerte, lo mismo se consideran beneficiarios -- otros parientes y aún extraños si dependían directamente de los medios económicos del causante. (6)

B) PEREGRINOS. - Dentro de la categoría de peregrinos quedan comprendidos aquellos pasajeros que reciben ese nombre por realizar, en grupo, un viaje con el fin de cumplir algún voto de carácter religioso, o bien, puede tratarse de agrupaciones de personas que viajan en peregrinaje para visitar un lugar determinado, sin importar la índole del motivo que haya ocasionado dicho viaje.

Para esta clase de pasajeros que se transportan en grupo, son estipulados contratos con cláusulas especiales, por lo tanto difieren mucho de los ordinarios. Es costumbre hacer estos contratos por un número determinado de personas y por un tanto convenido anticipadamente, podríamos llamarles contratos globales ya que todos los pasajeros quedan enumerados en una sola lista sin los requisitos del billete personal y sin existencia de ningún contrato individual.

Al efectuarse esta clase de contratos generalmente queda convenido en ellos el viaje de regreso por la misma vía.

Estos viajes han suscitado algunas veces problemas y complicaciones relacionados con las autoridades portuarias. Debe tomarse muy en cuenta, en muchos aspectos de estas peregrinaciones, el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud aprobada con fecha 25 de Mayo de 1951 (7).

C) TURISMO.- En la época presente el turismo ha alcanzado un desarrollo notable; todos los países se han preocupado por estimular esta fase del comercio.

El transporte marítimo es uno de los medios de transporte que más ha favorecido el movimiento turístico, pues, en la actualidad, las grandes compañías navieras de todo el orbe se ocupan de organizar atractivos viajes, dejando saber, por medio de una publicidad previa adecuada, el nombre y categoría del barco fletado, el puerto y la fecha del cual zarpará, el itinerario a seguir durante el viaje, dá a conocer los nombres de los hoteles en que podrán servirse los pasajeros para su hospedaje, comprometiéndose a mostrar por medio de guías debidamente documentados, los lugares más interesantes y hermosos de cada sitio de escala, así como medios para transportarse al tocar tierra. Naturalmente, esto es al tratarse de excursionistas en grupo, quedando todos los gastos incluidos en el precio convenido y que, en estos casos, al igual que el contrato de transporte, es de carácter global y difiere de la categoría de Peregrinos, solamente en que los primeros tocan, durante el viaje, diferentes lugares con el fin de conocerlos, mientras que los segundos se dirigen hacia un sitio determinado.

De un tipo semejante al de Turismo-excursionista, tenemos los

viajes organizados por grupos estudiantiles a los que las compañías navieras también dan grandes facilidades por tratarse de pasajeros que viajan con el fin de ampliar sus conocimientos culturales.

El turista de tipo individual pertenece a un nivel económico-social mucho más elevado, lo que le permite viajar con un contrato personal reglamentado para el caso, sin tener que acatar otras disposiciones que las dictadas para un pasajero de orden independiente. Generalmente, esta clase de viajeros, son los que pueden utilizar los buques equipados con toda clase de lujo y comodidades.

D) PASAJEROS DE BODEGA.- Están clasificados como "pasajeros de bodega", todas aquellas personas que, por contar con medios económicos muy limitados, no les es posible obtener un contrato de transporte que ampare una categoría superior, de lo que se deriva que no es posible que puedan gozar de los privilegios y comodidades de que dispone un pasajero de cabina, pues mientras éstos pueden disponer, entre otras cosas de un espacio determinado para su uso exclusivo, comprendido dentro de un camarote, durante el tiempo que dura la travesía, los llamados "Pasajeros de Bodega" viajan aunque no es imprescindible, cerca de la popa del buque.

Pero aunque, como antes decíamos, debido a lo reducido del-

costo de su pasaje, no pueden disfrutar de muchas comodidades, en Inglaterra la ley ha tomado en cuenta que, precisamente por su condición económica necesitan de una protección especial y, al efecto, se han dictado disposiciones que les otorgan derechos adicionales a los normalmente estipulados en la ley general.

Estas concesiones son las siguientes: en caso de que el viajero, después de iniciado hubiera de suspenderse, o bien, si el pasajero enferma y es necesario llevarlo a tierra, en ambos casos debe serle restituído el importe de su pasaje, ya que de antemano ha quedado entendido que si viaja como "pasajero de bodega" es porque su situación económica no permite ningún gasto extra.

Por otra parte, cuando la salida del buque sufre demora o si llega a naufragar durante el trayecto, debe proveerse su subsistencia excepto en el caso de que los "pasajeros de bodega" sean transportados por otro buque. Además, esta clase de pasajeros, pueden solicitar no ser separados de sus familiares.

Finalmente, en algunos casos, debe de procurárseles alguna alimentación después de haber llegado al puerto de destino. Asimismo, hay disposiciones establecidas en el país antes mencionado, que se refieren tanto a lo concerniente a los medios de salud e higiene, como

al aparejamiento que debe llevar un buque que transporta "pasajeros de bodega" (8) .

Estas clases de pasajeros, en México, se les denomina como - "pasajeros de cubierta" .

E).- EXPLOTACION DE BUQUES NUCLEARES.- La introducción de la energía atómica en la navegación ha venido a revolucionar este aspecto comercial, abarcando no sólo su tecnicismo, sino también lo referente a materia judicial, particularmente en cuestión de responsabilidad que ha venido a ser aumentada a la par con el progreso que, - si bien ha marcado un adelanto insospechado, también ha dado margen a la exigencia de numerosos estudios para poder ser aplicada, asimismo, como la imposición de sistemas disciplinarios más rigurosos, ya que el problema principal radica en la amenaza de una catástrofe, que puede tener origen en la emancipación de sus componentes que traerían como consecuencia la contaminación por la radioactividad.

En el interior del Comité Marítimo Internacional, al tratar lo relativo a barcos nucleares, se dió cabida a un proyecto de Convención que con tal carácter fue aprobado más tarde en Rijeka, Yugoslavia, durante la Conferencia efectuada en 1959. Con gran interés fue discutido dicho Proyecto en 1961, en la Conferencia Diplomática de Bruselas

pero no fue sino, hasta en una Segunda Conferencia llevada a cabo en este mismo lugar, el 25 de Mayo de 1962, cuando tomó carácter de Convención Internacional.

Acerca de esto conviene recordar que ya con anterioridad, en 1957, el Congreso de los Estados Unidos, había sancionado la ley Price-Anderson, creada para modificar la ley de energía atómica de 1954, encaminada a regularizar responsabilidades frente a terceros en el caso de surgir un desastre de origen atómico. El primer buque nuclear de la marina mercante fue el "Savannah" al cual se hicieron extensivas las anteriores disposiciones, previniendo sus futuras operaciones. La ley a que hacemos referencia establece que los operadores de reactores deben contar con un seguro u otra forma de protección con un monto que la Comisión de Energía Atómica será quien determine y que puede llegar hasta el máximo disponible que, como sabemos, asciende a sesenta millones de dólares, o en el caso de que la catástrofe sea superior a esta cifra aportada por los medios privados, el Estado la amplía hasta quinientos millones de dólares. La garantía obtenida por el "Savannah", alcanzó la última cifra en caso de desastre nuclear.

La Gran Bretaña también tomó medidas y dictó disposiciones sobre el asunto que nos ocupa, así en 1959 se hizo obligatorio el se -

guro, alcanzando un monto hasta de cinco millones de libras esterlinas y dejan sin efecto cualquier otra disposición con carácter limitativo de responsabilidad para el armador.

Encontramos diferencia entre las legislaciones de los países -- mencionados, pues la ley norteamericana no hace recaer la responsabilidad estrictamente sobre el operador del reactor, en cambio, la británica considera a éste como único y absoluto responsable.

Ya, con anterioridad, la organización europea para la Cooperación había organizado un proyecto de convención relativo a la responsabilidad de los operadores de plantas atómicas terrestres, que sólo -- resumía la responsabilidad a éstos o a lo referente a daños causados por la instalación nuclear a su cargo, sino también se les responsabilizaba de los derivados del transporte de material radioactivo durante su transporte por vía marítima. El derecho de la navegación se vió estrechamente relacionado con éste último aspecto, lo que movió a las autoridades de la mencionada organización a solicitar tanto la opinión como la contribución de miembros respectivos del Comité Marítimo Internacional, los cuales se ocuparon desde luego de trabajar en la preparación -- de un proyecto en el que se hicieron diversas sugerencias, para ser expuesto después al criterio de la organización. (9)



## E.- PROYECTO MALVAGNI

En el proyecto Malvagni, todo lo reglamentado refiriéndose a responsabilidad recae siempre en el armador, Art. 234 "Es responsable de todas las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar su hecho o el de los tripulantes". Si no existe culpa de parte del armador o de sus agentes, esta responsabilidad puede ser limitada por el transportador hasta el valor del buque, donde tuvieron cabida los hechos "más el de los fletes brutos y de los pasajes percibidos o a percibir por el mismo viaje y de los créditos a su favor que hubieren nacido durante su ejecución" (Artículo 235, Párrafo Primero). En cambio, si los daños ocasionados fueran personales y si la suma alcanzada de los valores antes mencionados no fueran suficientes para cubrir íntegramente las indemnizaciones hasta la suma de cuatro mil ochocientos pesos por tonelada de arqueo total, la obligación del transportista se aumentará en el monto necesario para alcanzar dicha totalidad (Art. 235, Párrafo Segundo). Dicha cantidad queda sujeta a modificaciones periódicas por decreto del Poder Ejecutivo (Art. 236).

Puede solicitarse limitación en caso de muerte o daños físicos de cualquier persona de pérdida de bienes o derechos o lesiones causadas en ellos "y de responsabilidad u obligaciones emergentes de la remoción de restos náufragos o de reflotamiento de un buque hundido o varado o de daños causados a obras de arte de un puerto o vías navegables". En los casos antes mencionados quedan exculpados tanto el armador como el capitán y demás agentes (Art. 237). (10)

#### F. - PRESCRIPCION

Al formar parte el contrato de transporte de personas del fletamento, las acciones derivadas de este contrato estarán a lo dispuesto por el Artículo 159, L.N.C.M., que nos dice: "Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles". (11)

## BIBLIOGRAFIA

- (1) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS  
Art. 201
- (2) IBIDEM., Art. 196
- (3) MALVAGNI ATILIO  
Ob. Cit., Págs. 827 a la 831
- (4) IBIDEM., Pág. 831
- (5) FARIÑA GUITIAN FRANCISCO  
El Transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad  
Pág 283.  
Madrid, 1959.
- (6) GUIRIBI UNDABARRENA JOSE MARIA  
Derecho Marítimo Práctico  
Págs. 191 y 192
- (7) FARIÑA GUITIAN FRANCISCO  
Ob. Cit., Pág. 284
- (8) CHORLEY LORD Y O. C. GILES  
Ob. Cit., Pág. 284
- (9) GONZALEZ LEBRERO RODOLFO  
Ob. Cit., Págs. 267 y 268
- (10) IBIDEM., Págs. 266 y 267
- (11) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS  
Art. 159

## CONCLUSIONES

- 1a.- Nuestra L.N.C.M. no define literalmente el contrato de transporte de personas, pero sí nos proporciona su concepto claro y preciso de lo que debe entenderse por dicho contrato.
- 2a.- Atendiendo a su naturaleza jurídica, el contrato de transporte de personas es un contrato de prestación de servicios.
- 3a.- Por aceptar el pasajero casi siempre las reglamentaciones de la compañía naviera, el contrato de transporte de personas se considera generalmente como de adhesión.
- 4a.- Siendo consensual el contrato de pasaje, se perfecciona únicamente por el mutuo consentimiento de las partes.
- 5a.- Tratándose de un contrato consensual, el billete de pasaje que las compañías navieras entregan al pasajero constituye únicamente un documento de prueba.
- 6a.- El billete de pasaje es de carácter nominativo, y únicamente -

se transfiere con la anuencia previa del transportador, por lo tanto se trata de un contrato intuitu personae.

- 7a.- La obligación principal del transportista, es la de trasladar al pasajero de un puerto a otro y como accesoria, la de facilitar un camarote, alimentación, transportación del equipaje, etc.,
- 8a.- En los buques que tengan obligación de llevar médico a bordo, el capitán está obligado a vigilar la actuación del facultativo, ya que si éste se niega a atender al pasajero enfermo o es negligente al hacerlo, entonces puede hacerse responsable al transportador.
- 9a.- En los daños sufridos al equipaje, el armador no podrá ser liberado de responsabilidad, si no justifica que el daño proviene de culpa del pasajero, vicio propio de la cosa o un caso de fuerza mayor.
- 10a.- Nos pronunciamos en contra de las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad, por lo que consideramos que los armadores no pueden prevalerse de ellas.

11a.- La primera obligación del pasajero es pagar el precio del pasaje. Entre otras, tendrá las obligaciones de presentarse a bordo a la hora prefijada en el boleto y observar buena conducta durante la travesía.

*Esta tesis se imprimió en Enero de 1966  
empleando el sistema de reproducción  
Xerox-Offset, en los talleres de  
Impresos Offsali-G, S. de R. L.,  
Mier y Pesado 329 - Col. del Valle,  
México 12, D. F. Tel. 23-03-33*