

DERECHO MARITIMO

LECCIÓN I

1- Definición y Objeto: Derecho Marítimo: conjunto de normas y principios que regulan la navegación por agua (marítima y fluvial) como también las diferentes actividades derivadas del hecho técnico de la navegación. Su objeto es la actividad de navegación, independiente del fin que ella persiga. Puede ser actividad navegación con fin comercial, deportivo, recreacional o científico.

2- Características del Derecho de la Navegación por agua:

Particular, por el hecho técnico y el medio en que se desarrolla.

□ **Uniformidad Internacional**, pues las distintas legislaciones en la materia, dan soluciones normativas similares ante situaciones análogas derivadas de la navegación.

□ **Evolución permanente**, que se refleja en los progresos técnicos de la construcción de los buques, y de las técnicas de navegación (la implementación de sistemas por radar y satelital).

□ **Autonomía**, pues ésta rama del derecho cuenta con principios generales propios y con leyes especiales en la mayoría de los países.

□ **Fusión de normas de derecho público y privado**, porque en él se refleja la integración de reglas y principios de derecho civil, procesal, administrativo, laboral y penal.

3- Comunidad Marítima Internacional: es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa exclusivamente de los asuntos marítimos. Su interés se centra principalmente en los buques utilizados en servicios internacionales. Los objetivos de la O.M.I. consisten en facilitar la cooperación entre gobiernos en cuestiones técnicas relacionadas con el transporte marítimo y especialmente en lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar, velar por la aplicación de las normas de máximo rigor posible en cuanto a la seguridad en la mar y eficiencia de la navegación. Fue iniciada por la Sociedad de las Naciones en 1920, posteriormente con más eficacia continuó la ONU en 1948 a través de sus agencias especializadas

4- Congresos y Conferencias sobre la materia:

- Convención Internacional para la unificación de reglas relativas a las inmunidades de los buques del Estado. Bruselas 1926.
- Convención sobre mar territorial y zona contigua. Ginebra 1958.
- Convención Internacional sobre Alta Mar. Ginebra 1958
- Convención de la ONU sobre el Derecho de Mar. Montego Bay, Jamaica 1982.
- Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación Marítima. Roma 1988.

5- Importancia de la navegación en la economía mundial: la navegación desde el principio de los tiempos fue uno de los principales medios de transporte y por tanto a través de ella se ejerció el comercio. La enorme cantidad de buques, personal dedicado a la explotación de dichos buques y materias que son transportadas a través de ellos, suponen una importante fuente para el desarrollo de las naciones. Las actividades marítimas cabe mencionar siempre van en aumento, llevando de forma más eficiente y a cada vez más personas medios para poder desarrollar sus actividades comerciales.

6- Importancia del Poder Naval en la Historia: Históricamente, las luchas de poderes entre Imperios, Estados o Naciones, eran definidas en batallas terrestres y navales, desde los fenicios y anteriores, las batallas navales tuvieron gran importancia, en primer lugar por el dominio de las rutas de comercio, y en segundo lugar por el transporte de tropas y enceres que permitían la conquista. Los grandes Imperios, como los romanos, el imperio Español, el portugués y el británico hicieron gala del dominio de sus colonias mediante el poder Naval.

La II Guerra mundial fue el esplendor del poderío Bélico Naval, a pesar de la masificación de la aeronáutica. En la actualidad dejó de significar gran importancia el poderío naval como elemento táctico de guerra, reservándose las funciones de reabastecimiento de los portaaviones y submarinos equipados con misiles nucleares.

7- Política Naval: La política naval son los planeamientos y aplicación de medidas Estado, para dar solución a problemas y necesidades, que afectan a la navegación y sus actividades conexas. Como el aprovechamiento de la navegación, recursos Hídricos, explotaciones de la plataforma marina, etc.

8- Necesidad de Definir la Política Naval para el Paraguay: la necesidad de definir la política naval por parte del Paraguay reside en su situación geográfica mediterránea. Gracias a sus principales ríos, el Paraguay y el Paraná, nuestro país puede acceder al mar, sin embargo el deterioro de la marina mercante y malas políticas fluviales ponen en desventaja a nuestro país. Un buen aprovechamiento de las rutas de comercio fluviales en nuestro país redundara en beneficios comerciales.

LECCIÓN II

Antecedentes Históricos.

1- Distintos períodos en la historia de la navegación.

(A) Primera Época:

2- La navegación a vela: El buque era armado, o sea preparado y cargado para el viaje y al llegar a su destino era desarmado, en estado listo para volver a ser armado. Los riesgos en la navegación eran el naufragio y la pérdida de las mercaderías para evitar la zozobra del barco, y el robo por piratería. Todas estas cuestiones fueron generando medios de disminuir estos riesgos, mediante el préstamo marítimo, el seguro, formas asociativas y la echazón en caso de estar en riesgo el buque y la totalidad de la mercadería.



3- Características:

1. El casco y la estructura eran de madera, lo cual limitaba sus extensiones, capacidad y resistencia.
2. La velocidad estaba limitada a la propulsión dada por los vientos y las corrientes marítimas.
3. No había medios de comunicación con tierra
4. Los viajes no tenían duración fija.

4- Edad antigua: en los primeros tiempos para los Fenicios y Griegos todo lo referente a la navegación era un secreto ya que era de gran importancia táctica, los conocimientos de navegación y los métodos de construcción eran consuetudinarios, sobre todo para los fenicios.

Han quedado vestigios aislados de ciertas disposiciones de construcción y responsabilidad del transportador en el Código del Hammurabi, y en el Digesto de Justiniano se hace referencia a "La Ley de Rodia Lactu" la cual se refería a la echazón, (Disminuir el peso de la nave echando por la borda las mercaderías para salvar el barco y parte de la carga), siendo esta la principal fuente en el derecho marítimo.

El aporte de Grecia fue: el Nauticum Foenus, La copropiedad naval, el préstamo naval. Entre los siglos VI y VII se realizó la Compilación denominada Ley de pseudo Rodia, constituyendo un verdadero código Naval, el cual perduró hasta el siglo XVI, siendo esta la más antigua de las legislaciones y no teniendo relación alguna con la ley de Rodia de Grecia; Su contenido hace referencia a las formas asociativas de participación entre los interesados en la expedición y la tripulación, también a la echazón y a los ataques de piratería y casos fortuitos.

5- Recopilación de usos y costumbres: La producción de leyes tuvo su origen en la edad media, recopilando y aplicando los "Buenos usos del Mar" practicados desde las cruzadas. Todo el período está dominado por las asociaciones de armadores, marineros y cargadores con distintas modalidades: como Comanda, Colonna y la Societas Maris. En la Comanda, surge la institución de un escribano el cual debía llevar un libro de cargamento, denunciar la carga excesiva autorizar los contratos, conservar los roles de la tripulación, etc. En la Colonna las responsabilidades se limitaban al aporte de cada uno de los integrantes de la aventura marítima, y finalmente en la Societas de Maris en la que el marinero pasaba a ser partícipe de los beneficios de la empresa.

6- Roles de Olerón: Nombre con que se conoce una recopilación del siglo XII que reunía las decisiones de los tribunales de la costa francesa del océano, en la isla de Olerón. Su autoridad se extendió de Francia a los países del norte de Europa hasta las riberas del Báltico. Sus fundamentos se encuentran en el derecho romano y en las normas de la ley pseudo Rhodia.

7- Estatutos Italianos: Trataban sobre materias variadas como el seguro, el préstamo marítimo, los naufragios. Estaban conformados por:

- Las Tablas de Amalfi, fue el más conocido, se aplicó en la cuenca del Mediterráneo hasta el S. XVI, en que comenzó a aplicarse el Consulado del Mar.
- Los estatutos venecianos del S. XII son de una marca original, sin influencia de la ley pseudo Rhodia.
- Los Estatutos de Pisa: no son un código completo sino reglas modificatorias de leyes romanas para regular adecuadamente el tráfico marítimo.
- Documentos de Génova.

8-Estatutos Franceses: Dentro de este conjunto, destacan por su importancia la legislación de las ciudades Occidentales de la cuenca del Mediterráneo; comprende los estatutos de Arlés (1.150), las Costumbres de Montpellier del 5. XIII, los estatutos de Marsella de 1.228 relativos al derecho público y privado.

9-Estatutos Españoles: En los estatutos o leyes locales de España, se encuentran los antecedentes de las Ordenanzas de Bilbao, que en derecho marítimo rigió en la América española. Deben citarse las disposiciones dictadas por los reyes catalano aragoneses y el Código sobre la policía de la navegación de Cataluña de 1.258. También tenemos las resoluciones dictadas en Valencia, el Código de las costumbres de Tortosa y los reglamentos consulares de Valencia. También las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona, en las que se regula sobre la policía de la navegación y sobre el seguro marítimo.

10-Estatutos de otros Estados: En la cuenca oriental del Mediterráneo se pueden citar los "Assises de Jerusalén" de fines del 5. XII, en los cuales aparecían algunas disposiciones interesantes sobre derecho marítimo.

11-Consulado del Mar: en 1283 Pedro de Aragón ordenó a los jueces que decidan los litigios según la costumbre del mar de Barcelona y las reglas seguidas por éstos magistrados se recopilaron en un código conocido como libro del consulado de mar. Donde **se recopilan las buenas costumbres del mar**, su texto es extenso comprende normas sobre obligaciones del personal marítimo, contratos de fletamento, reglas de navegación, averías, echazón, orden y reglas de anclaje, estiba, carga y descarga. Contiene reglas aplicables a las cuestiones marítimas y comerciales en tiempos de guerra y de paz determina los derechos de las naciones beligerantes y de las neutrales

12-Guidón de la Mer: Recopilación de los usos marítimos practicados en el mediterráneo occidental. Proviene del siglo 16 y es atribuida a un jurisconsulto privado de origen francés.

Contiene normas sobre seguros. Recogió gran parte del material legislativo de los estatutos de Florencia y Génova, las Ordenanzas de Flandes y Ámsterdam, las de Barcelona, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras.

13-Leyes de Wisby: También llamada Ley Marítima de Gothland, es posterior a los Roles de Olerón. Su origen se hace remontar al año 1.407 y puede considerarse una derivación de los Roles completada con algunas costumbres imperantes en la cuenca del Báltico.

14-La Codificación: Ordenanza de 1681 y la Revolución Francesa: La Codificación de los estatutos tiene su origen en la Ordenanza francesa de 1.681, obra fundamental debida a Colbert y realizada durante el reinado de Luis XIV, que recogió las normas vigentes y constituyó el modelo seguido por el Código Francés y los posteriores de origen latino.

Con la Revolución francesa se introdujeron dos reformas de importancia: **se suprimieron los tribunales del almirantazgo**, considerados de excepción y por ende mirados con hostilidad por la revolución; por lo que los asuntos marítimos pasaron a conocimiento de los jueces de comercio. La otra reforma importante consistió en un **Acta de la Convención del 21 de Septiembre de 1.793** que determinó la forma en que debía otorgarse la nacionalidad y la propiedad de los buques.

15-Ordenanza de Bilbao: El Consulado de Bilbao, fundado en 1.511: redactó tres ordenanzas: en 1.531. 1.560 y 1.737. Las primeras tratan sobre problemas marítimos y específicamente sobre seguros y averías, la de 1560 específicamente sobre seguros marítimos en relación con las averías en general y con averías gruesas, dispone

también sobre principios a seguir para el capitán obtenga dinero fin de aprovisionar el buque . Las de 1737 tratan sobre fletamento y conocimientos, naufragios, averías, averías gruesas, seguros, el préstamo a la gruesa, capitanes, pilotos, contramaestres y marineros, el consulado y su jurisdicción.

El Código de Comercio Francés y otras legislaciones relacionadas con la materia: En

1.807 se sanciona el Código de Comercio Francés, que es promulgado al año siguiente. Este cuerpo legal se refiere a la regulación del comercio marítimo y su principal fuente es la Ordenanza de la Marina de 1681, sin embargo los redactores suprimieron todo lo relativo al derecho público y marina mercante. Sufrió la influencia del tiempo y si bien no fue objeto de una reforma total, sufrió modificaciones parciales en 1.874 y 1.885 sobre hipoteca marítima, abandono, seguro y préstamo a la gruesa.

(B)SEGUNDA EPOCA:

17-La navegación a vapor: La aplicación del vapor a la navegación modificó totalmente la navegación. Las ruedas a paletas de los primeros vapores fueron reemplazadas por las hélices y posteriormente se inventó la turbina. La transformación se extiende a la construcción de los buques, ya que en 1.820 se empieza a usar el hierro como material, con la ventaja de mayor resistencia, mayor volumen de desplazamiento y menores gastos de conservación, determinando el aumento del tonelaje de los buques y de sus dimensiones.

18-Características:

Mayor velocidad de desplazamiento.

- Se puede determinar con certeza la duración del viaje.
- Especialización entre los buques que se dedican a los transportes de carga, pasajeros y mixtos.
- Aumento del tonelaje y dimensiones de los buques.
- Surgen las líneas regulares de navegación con itinerarios y fechas preestablecidas de partida y arribo a puerto.

19-Reforma legislativa pertinente: Este desarrollo técnico exige una regulación adecuada que, para una mayor eficacia, debe tener carácter internacional. Nacen así las diversas asociaciones que tienden a encontrar soluciones a los problemas de derecho público y privado que plantea la navegación. Entre ellas deben destacarse la International Law Association y el Comité Marítimo Internacional, a las que se debe ya realización de numerosas conferencias que concluyeron con la redacción de importantes reglas y numerosas convenciones en materia de derecho privado, y la Sociedad de las Naciones, las Naciones Unidas y la Organización marítima Consultiva Intergubernamental, luego Org. Marítima Internacional, que a su vez, en materia de derecho público, auspiciaron importantes conferencias internacionales.

(C)TERCERA EPOCA:

20- Navegación a propulsión nuclear. Características:

- Permite eliminar los grandes espacios requeridos en los buques para los combustibles tradicionales, como el petróleo y el carbón.
- Elegir las rutas comerciales más convenientes, sin necesidad de estar subordinados a las escalas de abastecimiento.
- Desarrollar una velocidad mayor que las de los buques convencionales.

21-Reformas legislativas necesarias: La aparición de la navegación nuclear, por los riesgos que implica, debe contar con una regulación específica, que interesa no sólo a los países que son explotadores de buques nucleares, sino también a aquellos que los reciban en sus puertos. La responsabilidad y sus limitaciones son muy distintas a las del propietario de los buques convencionales, porque el riesgo implícito es mucho mayor: en caso de explotar un sistema de propulsión nuclear en el mar, los daños serían inmensos y las indemnizaciones debidas, incalculables. Las primeras leyes sobre la materia fueron sancionadas en 1.954, cuando EE.UU. tomó la iniciativa, seguido de Alemania en 1.959, Suecia y Suiza en 1.960.

Por su parte la **Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA)** y el **Comité Marítimo Internacional** redactaron en 1.962 una **Convención internacional sobre la Responsabilidad de los buques accionados por Energía Nuclear**, que establece que la responsabilidad del armador de buques nucleares es objetiva y limitada; define igualmente la obligatoriedad del seguro y la responsabilidad subsidiaria del Estado de matrícula del buque. La responsabilidad se concentra en la persona del explotador del buque, y al ser objetiva no hay posibilidad de liberarse alegando falta de culpa o fuerza mayor.

LECCIÓN III

Importancia Del Mar: la importancia del mar reside en la libertad que otorga a las personas para circular sobre el, permitiendo rutas de comercio libres y de fácil acceso.

1-Evolución del concepto del Mar Territorial, Mar Patrimonial, y Plataforma Continental. en 1609, aparece el libro *Mare Liberum*, escrito por Hugo Grocio, que establece las bases del derecho internacional del mar. El principio de libertad de los mares fue pronto discutido por las grandes potencias navales durante todo el siglo XVII y muchas de ellas rechazaron la doctrina de Grocio de que el "uso del mar y del aire es común a todos", y apareció, en 1635, la obra del inglés John Selden, *Mare Clausum*, en las que señalaba que "el mar, no es común a todos los hombres, sino susceptible del dominio privado o propiedad particular, como lo es la tierra".

La anchura del mar territorial se convirtió en el centro de la discusión del derecho del mar; algunos juristas, propusieron que fuera la distancia recorrida por un tiro de cañón; mientras que los escandinavos pusieron la "legua marítima", que algunos estados interpretan como cuatro millas y otras como tres. Uno de los países que más defendió la anchura de tres millas fue Estados Unidos, y a finales del siglo XIX impone su criterio, por lo que la mayoría de los Estados aceptan "la soberanía sobre sus aguas territoriales con una anchura de tres millas", pero éste no fue un acuerdo universal.

2-Factores de la evolución. Dificultad de codificación. Doctrinas En el presente siglo el derecho del mar inició su evolución definitiva, y el primer esfuerzo que hacen las naciones en conjunto es la "Conferencia de La Haya en 1930", convocada por la Sociedad de Naciones, con el tema de mar territorial. En esta conferencia algunos países se pronuncian por un mar territorial de 12 millas. Después de la segunda Guerra Mundial, en 1945, el presidente Truman de Estados Unidos declara el derecho exclusivo que tiene su país para explotar los recursos naturales de



su plataforma continental, más allá de los límites del mar territorial. Esta declaración, que se basa en que la importancia del mar está en el aprovechamiento de los recursos y no en la navegación, produjo un gran efecto en el derecho del mar y trajo como consecuencia que algunos países empezaran a proponer el criterio de las 200 millas, el cual toma fuerza en 1952, con la llamada "Declaración de Santiago", efectuada en Santiago de Chile y presentada por Chile, Ecuador y Perú.

5-Convención de de Montego Bay, Jamaica 1982: El 10 de diciembre de 1982, se suscribió el convenio "Concertación de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", en la ciudad de Montego Bay, Jamaica, el cual ha sido considerado como el tratado internacional más extenso y ambicioso; en él se establece un nuevo orden jurídico que toma en cuenta los intereses y necesidades de todos los pueblos del planeta, en relación con el océano y sus recursos. Se caracteriza por confirmar el [derecho internacional](#) del mar vigente, al incorporar muchos aspectos de las Convenciones de Ginebra de 1958 y, además, por desarrollar progresivamente el derecho internacional del mar, al establecer nuevos institutos en la materia, como la [zona económica exclusiva](#).

6-Los límites del mar.

7- Mar Territorial: es el sector del [océano](#) en el que un [Estado](#) ejerce plena soberanía, de igual forma que en las aguas internas de su territorio. Según la [Convención del Mar](#) de 1982, el mar territorial es aquél que se extiende hasta una distancia de doce [millas náuticas](#) (22,2 km) contadas a partir de las [líneas de base](#) desde las que se mide su [anchura](#)

8-Zona Contigua: es la extensión de mar adyacente al [Mar territorial](#), que abarca desde las 12 hasta las 24 [millas marinas](#).

9-Zona Económica Exclusiva: también denominada **mar patrimonial**, es una franja marítima que se extiende desde el límite exterior del [mar territorial](#) hasta una distancia de 200 [millas marinas](#).

10-Alta mar: masa de agua marina que constituye patrimonio común de la humanidad y zona de libre tránsito, pesca y explotación para todos los Estados. Comprende no solamente las aguas sino además el lecho del mar, el subsuelo y el espacio aéreo que gravita sobre ellas.

11-Plataforma Continental: comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base

12-Mares cerrados: un mar que no está conectado a los océanos.

13-Estados sin litoral y de tránsito: Estado sin litoral un Estado que no tiene costa marítima; Y Estado de tránsito" un Estado con o sin costa marítima, situado entre un Estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pase el tráfico en tránsito.

14-Fondos marinos: La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es una organización internacional autónoma establecida en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. La Autoridad es la organización mediante la cual los Estados Partes en la Convención organizan y controlan las actividades que se llevan a cabo en los fondos marinos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

15-Archipiélagos, estrechos y estados archipiélagos: el archipiélago lo conforma un conjunto de [islas](#), [islotos](#) y otras masas de tierra menores cercanas entre sí.

Estado archipelágico es aquel Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas. La soberanía del Estado archipelágico, se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas y al espacio aéreo que se extiende sobre ellos, a su lecho y subsuelo y a sus recursos.

El paso inocente no se juzga suficiente para asegurar la navegación marítima internacional. Por lo que las grandes naciones marítimas han reclamado un derecho más amplio, descrito como "derecho de paso inocente por las rutas marítimas archipelágicas, en condiciones similares a las del "paso en tránsito" por los estrechos.

LECCION IV

El Buque.

1- Importancia: su importancia radica en que todas las instituciones del derecho Marítimo se vinculan especialmente al mismo. Por ejemplo el hacer referencia al propietario, armador, fletador, capitán y personal marítimo, es siempre en función del buque. Igual sucede con los contratos de utilización como la locación, fletamento, transporte, remolque, asistencia, salvamento etc.

2-Concepto: Se denomina "Buque" a toda construcción flotante destinada a navegar por agua, mediante fuerza propia o externa.

3-Particularidades de nuestro derecho: El Código de Navegación, utiliza el término de embarcación como sinónimo de buque y la define así: Art. 6:"Será considerada embarcación toda construcción, flotante por su capacidad interna y su estructura externa, que utiliza las telas acuáticas para trasladarse de un lugar a otro y sea capaz de guardar, conducir, levantar o transportar personas o cosas".

4-El Buque como cosa: Su ubicación en la clasificación tradicional: no es posible encasillarlo dentro de un grupo u otro y aplicarle todo todas las consecuencias jurídicas de ellos.

El Código de Comercio dispuso que los buques se reputen muebles para todos los efectos jurídicos. Sin embargo el Buque en cuestiones de transferencias tiene las mismas características de las cosas inmuebles, pero no imperan los derechos de posesión como lo hacen en los inmuebles para el código civil.

Los buques de más de 6 toneladas han de ser transferidos por escritura pública, en inscribirse en el registro de Buques. El buque puede ser adquirido por prescripción, con justo título y de buena fe a los 10 años y 20 años en caso contrario. El buque es una cosa mueble, con un régimen legal especial de inmueble.

5-El Buque como universalidad: puede decirse que el buque constituye una "Res Conexa"

y/o **una universalidad caracterizada por su finalidad: la navegación.** Las universalidades se caracterizan por ser pluralidad de cosas autónomas, materialmente distintas con un destino unitario, en el caso del buque es la navegación.

6-Accesorios de Buque: Los accesorios son los objetos fijos y sueltos, necesarios para la maniobra y navegación del buque (lanchas y botes salvavidas, armas, municiones, provisiones, mástiles, anclas, etc.); destinados al uso permanente del buque, o sea que a pesar de tener una existencia propia y distinta del buque se hallan afectados por su destino al uso del mismo y por la continuidad del uso.



7-Nociones elementales de náutico: Se trata de los referentes en el art. 153 del Código de navegación que en cuestión de enseñanza náutica, la prefectura General de Puertos expedirá los títulos y matriculaciones requeridos para el desempeño de cada una de las profesiones náuticas previo examen.

8-Individualización: El buque se individualiza mediante el nombre, matrícula, nacionalidad, tonelaje y a veces también por la numeración

Nombre: es la denominación que le da su propietario cuando lo inscribe en el Registro de la Prefectura General Naval y en el Registro de Buques. Debe llevar su nombre bien visible en la cara de popa junto con el nombre del puerto de matrícula. Se admite la libertad de elección por el propietario, pero no puede ser cambiado sin intervención de la autoridad marítima; y no puede ser igual a otro buque con las mismas características. La autorización, uso y cese de éste elemento de individualización está a cargo de la prefectura General Naval.

Matrícula: Con este término se hace referencia al documento con el cual se registra y certifica el tipo de buque, su domicilio y características de individualización del mismo. También se usa el mismo término para designar al punto o lugar donde se efectúa dicho registro, porque en los registros respectivos el lugar de matrícula es donde debe inscribirse toda constitución o modificación de derechos reales concernientes al buque, como por ejemplo la transferencia de la propiedad.

Nacionalidad: Atribuir nacionalidad al buque significa extender el ámbito de aplicación del orden jurídico del pabellón a aquellos casos e hipótesis que tienen conexión con el buque, teniendo en cuenta que los hechos que ocurren a bordo o se refieren al buque, se consideran como si se hubieran producido dentro del territorio o en el ámbito espacial del orden jurídico del pabellón. Con el concepto de nacionalidad se establece una relación entre las personas, conectadas al buque como propietarios, armadores, consignatarios, tripulantes; etc.; y el orden jurídico del Estado que otorga esa nacionalidad. El pabellón expresa la nacionalidad y son términos sinónimos.

9-Efectos de la Nacionalidad:

- Mediante la atribución de nacionalidad al buque se determina la jurisdicción y la ley aplicable en alta mar y otros espacios acuáticos.
- La ley del Estado que otorga la nacionalidad es la que rige en derecho público, internacional comercial y administrativo etc. y de derecho privado como lo dice el Tratado de Montevideo de 1940.
- Al atribuir nacionalidad al buque, las personas que se encuentren en conexión con el pueden invocar la protección de ese orden jurídico, la protección de sus órganos estatales en puerto extranjero (Como las Entidades consulares) y en tiempos de guerra, la situación de beligerancia y neutralidad se rige por la del Estado del Pabellón.
- Existen ciertas clases de privilegios y franquicias establecidas por los Estados para los buques que enarbolan su pabellón, como en lo referente a pesca, cabotaje, remolque, asistencia y salvamento, obtención de primas para construcción subvenciones, etc.

10-Banderas de Conveniencia: Así se llama a la situación que se plantea cuando los propietarios o armadores deciden matricular sus buques o embanderarlos como pabellón de ciertos Estados, porque ello les reporta ciertos beneficios, generalmente impositivos, administrativos o laborales.

11-Domicilio: se rige de acuerdo a la legislación del Pabellón, en ciertos países es obligación que para tener el derecho a enarbolar su pabellón que el Capitán del buque debe ser de la misma nacionalidad, otros exigen que los propietarios del Buque deben estar domiciliados en el País del mismo pabellón que enarbolan en el Buque. Paraguay exige que cierta parte de la tripulación sea nacional para poder otorgar el derecho a enarbolar el pabellón, la finalidad es asegurar el trabajo para los nacionales.

12-Tonelaje o Arqueo: Clases. Sistema de "MOORSOM": El tonelaje de arqueo es la capacidad interna de los espacios contenidos en el buque y en Paraguay se utiliza el sistema de MOORSOM efectuado por la Prefectura General Naval. Una tonelada Moorsom (100 pies cúbicos) es equivalente a 2,83 metros cúbicos, o 2830 kg.

13-Sociedades de Clasificación: Las Sociedades de Clasificación son sociedades técnicas que evalúan técnicamente y clasifican a los buques, para asesorar e informar a los constructores, armadores, aseguradores, y a todo interesado sobre el estado de construcción y navegabilidad del mismo.

Antecedentes: Fueron las compañías de Seguros Francesas e inglesas que publicaban un informe por seguros marítimos y noticias marítimas, y que luego conformaron a la sociedad de Clasificación. La Lloyds Register opera sin fines de lucro, cooperando con la seguridad de la navegación.

14-Francobordo: El Francobordo es el término utilizado para designar hasta donde es capaz de cargar el buque para una navegabilidad segura.

15-Documentos del Buque: el capitán debe llevar a bordo entre otros documentos:

- 1) Rol y Libro de Rol;
- 2) Certificado de Navegabilidad;
- 3) Certificado de Seguridad de Máquina.
- 4) Libreta de Registro de Trabajo para anotación de horas extras;
- 5) Diario de Navegación;
- 6) Manifiesto de Carga.

16-Libros del Buque: Valor probatorio de los mismos: El valor probatorio de los libros esta en directa relación con la formalidad y requisitos de los mismos. Algunos libros tiene carácter privado y otros públicos, ya que el Capitán dentro del buque es oficial del Registro civil y autoridad máxima, y constituyen prueba de lo ocurrido a bordo. Con los de carácter privado el juez estimará su valor probatorio.

17-Protestas: Las protestas son hechas y firmadas a bordo en referencia a la echazón, al llegar al puerto de destino la autoridad dependiente de la república interrogará a la tripulación y pasajeros sobre la protesta y veracidad de los hechos, teniendo en cuenta el libro de navegación.

18-Libros Auxiliares:

- Libros de queja en buques de pasajeros,
- Bitácora como auxiliar del diario de navegación donde se anotan las novedades y curso de la nave, junto con el reporte meteorológico.
- Hoja de Rol es obligatoria para las embarcaciones menores que se dediquen a la pesca, transporte o comercio en la república, cualquiera sea el tonelaje.

19-Clasificación de los Buques:



- 1) **Por su Dominio:** Transporte público o privado.
- 2) **Por su función:** Flota mercante o Flota militar.
- 3) **Por su nacionalidad:** Nacionales o extranjeras.
- 4) **Por su porte y capacidad:** Ultramar (Son embarcaciones de ultramar las que efectúan servicios marítimos y sobrepasan 75 toneladas de registro bruto.), Cabotaje mayor (Registro bruto mayor a 20 toneladas y hasta 75 toneladas), son de cabotaje medio las que tienen un registro bruto mayor de 6 toneladas y hasta 20 toneladas y de cabotaje menor son las que tienen un registro bruto de hasta 6 toneladas.
- 5) **Por su propulsión:**
 - a) con propulsión propia (Vapor o combustión interna):
 1. A vapor: Remolcadores, de pasajeros o paquetes, de carga, mixtas, de transporte de ganado.
 2. A combustión interna: Lanchas, remolcadores de pasajeros o Paquetes, Cargueros, Mixtas, cisternas, Balsas para automóviles, Balsas de transporte de ganado.
 - b) Sin propulsión propia: Veleros, Remeros, y Chatas (Lanchas a remolque).

LECCIÓN V

1-Propiedad del Buque: El propietario del Buque es el titular del dominio del Buque, siendo como requisito tener capacidad de adquirir (18 años) Ley 1034/83.

2-Modos de adquisición: Los medios comunes de adquisición son:

1. Compraventa.
2. Prescripción (5 años de buena fe y con justo título y 20 años en caso contrario).
3. Sucesión.
4. Donación.
5. Permuta.

Los medios Exclusivos de adquisición naval son:

1. Construcción.
2. Abandono a los Aseguradores
3. Apresamiento.

3-Prueba de la propiedad: En el caso de un Buque mayor a 6 toneladas es la Escritura Pública otorgada por el Registro de buques, y en el caso de buques menores a 6 toneladas es el contrato de compraventa, con certificación de firmas e inscripción en el Registro de Buques.

4-Venta del Buque: La venta del buque se rige por la ley del Comerciante y en su defecto por el Código Civil. En referencia a la venta del buque nacional en el extranjero no surtirá efectos si no es visada por el consulado Paraguayo y transcripta en el registro del Consulado mediante Escritura Pública otorgada ante el Cónsul y ser remitida vía consular al Registro de Buques en Paraguay.

Si el buque fuese vendido en viaje, corresponden al comprador los fletes que se devenguen (descuenten) en el viaje, desde que recibió su último cargamento.

En la venta se entiende salvo expresión en contrario los aparejos pertenecientes a él que existan a bordo. Las ventas judiciales se harán de la misma manera que se procede a los bienes inmuebles.

5-Prescripción: Para adquirir el buque por prescripción, se requiere la posesión de 5 años con justo título y buena fe. Faltando título traslativo de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad del buque por la prescripción de 20 años.

6-Sucesión: Es aplicable el libro V del Código Civil Ley nº 1183/86 - pero específicamente deberá ser probada por el testimonio fehaciente del testamento o de las actas de adjudicación.

7-Construcción: La construcción del Buque es otro medio de adquisición la cual estará sujeta para su matriculación a la inspección y normas de las sociedades calificadoras. El Propietario no podrá hacerlo navegar hasta que sea aprobado por los peritos que nombrara la autoridad competente.

8- Apresamiento: se da cuando el mismo conduce contrabando de guerra, o en un caso de asistencia hostil, o en caso de resistencia al derecho de visita, o si existe una violación al bloqueo. Es una institución de derecho internacional con fueros en el Tribunal de Presas Marítimas de la Haya. Comprende el capturar las mercaderías, y el buque.

9-Publicidad Naval: permite la protección a terceros al momento de adquirir el buque, por lo que da a conocer el estado de navegabilidad y su Activo y pasivo, también determina al Titular del Dominio y a l Armador, ya que muchas veces el armador no es el Titular del Dominio

10-Registro General de Buques: En el Registro de Buques se inscribirán, previo registro en la Prefectura General de Puertos, solamente los buques que tengan más de seis toneladas en registro bruto. En este registro se anotarán:

- a) la propiedad de los buques, previa inscripción en la Prefectura General de Puertos;
- b) la constitución de hipotecas, y su extinción, la locación y toda clase de derechos reales sobre buques; y,
- c) los embargos judiciales y su levantamiento.

11-Angaria: Es el derecho de requisición y destrucción de ciertos bienes considerados peligrosos en estado de guerra, en territorio jurisdiccional del País en guerra. Lo que se dispone es la devolución del valor e indemnización por el tiempo de uso de las mercaderías al país de origen. La requisa debe limitarse a los navíos y a sus materiales, no a la tripulación, que debe ser reemplazada.

(B)Embargos De Buques

13-Importancia: Es medio por el cual puede valerse el acreedor del Capitán, Armador o para obtener la seguridad del cobro de su crédito antes que el buque zarpe y se exponga a riesgos de navegación.

Concepto: Es el procedimiento previo a la venta del buque, es una medida precauteladora que se decreta judicialmente, a pedido del acreedor en garantía al cobro de su crédito. Los efectos de todo embargo son la imposibilidad de que el propietario disponga del Buque y la creación de la preferencia de cobro de su crédito ante una venta de dicho bien. Solo puede ser embargado en el puerto de su matrícula.

14-Interdicción de navegar: Es la prohibición de que el buque deje el lugar donde se encuentra. Es una medida cautelar que asegura el cobro del crédito eliminando los riesgos de la navegación.

15-Ley aplicable.



16-Disposiciones legales y normas generales de interpretación: en primer lugar se aplican las leyes especiales y en su defecto las leyes del Derecho Común.

Art. 869 del Código de Comercio: Ningún buque puede ser detenido ni embargado, a no ser en el puerto de su matrícula, por crédito que no fuera privilegiado. Aún en el puerto de su matrícula, sólo puede ser detenido o embargado, en los casos en que los deudores tienen por las leyes generales la obligación de arraigar, y después de haberse intentado las acciones competentes.

Art. 870: Ningún buque cargado y pronto para hacer viaje podrá ser embargado, ni detenido por deudas de su dueño o armador a no ser que se hubiesen contraído para aprestar y aprovisionar el buque para aquel viaje y no el anterior o anteriores.

Aún en tal caso, cesarán los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición, diese fianza bastante de que el buque regresará al puerto, concluido que sea el viaje, o que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque fuese fortuito o de fuerza mayor, pagará la deuda demandada, en cuanto sea legítima.

Art. 871: Los buques extranjeros surtos en los puertos de la República no pueden ser detenidos ni embargados, aunque se hallen sin carga, por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la República y en utilidad de los mismos buques, o de su carga, o a pagar en la República.

Art. 872: Por las deudas particulares de un copartípe en el buque no puede ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá a la porción que tenga el deudor, sin causar estorbo a la navegación, siempre que los demás copartíipes den fianza bastante por la parte que pueda corresponder al copartíipe, acabada la expedición.

Art. 873: Siempre que se haga embargo de un buque se inventariarán detalladamente todos sus aparejos y pertrechos, caso que pertenezcan al propietario del buque.

17-Antecedentes históricos y fuentes de nuestras normas legales: el código de comercio de 1903. El código de Comercio tiene como antecedente los códigos portugueses, españoles y brasileño, los cuales a su vez tiene como antecedente el Código Francés de 1807, que a su misma vez deriva del Sistema de Ordenanzas de Colbert de 1681.

18-Distinción entre buques nacionales y extranjeros:

1. Buques Nacionales: Pueden ser embargados preventivamente en cualquier puerto de la República por créditos privilegiados y en el puerto de domicilio o establecimiento principal del titular. Los embargos ajenos al buque deben reunir los requisitos que exige la ley común.

2. Buques Extranjeros: Deben estar anclados en Puerto Paraguay para ser embargados preventivamente en los siguientes casos:

a) Por Créditos privilegiados.

b) Por deudas contraídas en el territorio Nacional en utilidad del Buque o de la Carga.

c) Por deudas originadas en la actividad del Buque, exigible ante los tribunales nacionales.

19-Distintas clases de créditos: El buque puede ser garantía por créditos de las siguientes clases:

a) Comunes o ajenos a la explotación del buque.

b) Créditos sin suma líquida, o sea con suma sin precisar exactamente.

c) Créditos emergentes del abordaje y otros accidentes.

d) Crédito emergente de asistencia, si está debidamente documentado.

e) Crédito emergente del contrato de compraventa.

20-Inembargabilidad absoluta y relativa: La Inembargabilidad se da en forma absoluta sobre los buques afectados al Estado, sean militares o sean éstos afectados al servicio del Estado. Se da la Inembargabilidad en forma relativa a los buques cargados y listos para zarpar salvo que hubiesen contraído deudas por reparaciones o aprovisionamiento. También es relativa en Alta mar, en viaje o en el puerto de arribo.

21-Jurisdicción y competencia: La competencia pertenece al fuero civil y comercial. Se aplica la jurisdicción del Código de Comercio y del código procesal civil.

22-Procedimiento: El código procesal Civil es aplicable al procedimiento de embargo, siempre que no contrarie alguna disposición especial de la legislación fluvial o marítima.

23-Inventario: Siempre que se haga embargo de un buque se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos, caso que pertenezcan al propietario del Buque

24-Fianza: La fianza es aceptada cesando los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición la diese en garantía de que el buque regresara al puerto, aunque por caso fortuito no pudiese regresar también se hace exigible la fianza.

25-Daños y perjuicios: El acreedor solicitante del embargo debe antes de proceder al embargo dar fianza suficiente por los daños y perjuicios que causará a los armadores, tripulación y propietario por el tiempo que esté inmovilizado el buque. La caución no debe ser tan elevada para no privar de ese derecho al acreedor.

27-Convención de Bruselas de 1952: Unificó ciertas reglas sobre el embargo preventivo:

1) El buque no podrá ser embargado sino en virtud de una orden judicial y un crédito marino.

2) Son Créditos marinos: El abordaje, la asistencia, salvamento, arriendo, averías, pérdidas o daños de mercancías, suministro, construcción, reparación, salarios del Capitán y Tripulación, etc.

3) Embargo significa inmovilización del buque por orden judicial competente para responder como garantía a un crédito.

4) Solo puede embargarse el Buque sobre el cual recaiga el derecho.

5) El embargo puede levantarse con fianza suficiente, salvo en caso de litigio de propiedad o hipoteca.

LECCION VI

ARMAMENTO.

1-Personas que intervienen en la explotación del Buque: División:

1) **Personal Terrestre:** que comprende a los propietarios, agentes marítimos, armadores y empleados que cumplen con sus funciones en tierra.

2) **Personal Embarcado:** Es el que presta servicios a bordo, incluyendo al capitán, piloto y demás

2-Evolución histórica de la explotación naval: En el Derecho Romano la figura del Exercitor Navis tenía características muy similares a las del armador moderno, es decir como persona responsable de la explotación



comercial del buque. Esta figura jurídica fue superada en la Edad Media con la aparición de las organizaciones asociativas encargadas de la explotación marítima.

Los adelantos técnicos por una parte, y la difusión del seguro marítimo por otra, desplazaron aquellas formas comunitarias de ejercicio de la navegación, abriéndose paso la explotación por sociedades, culminando con el desarrollo de la propulsión a vapor y a combustión interna, creación de hélices, utilización del Hierro, medios inalámbricos de comunicación, organización de rutas marítimas, triangulación de posición, etc. Resultando independiente que el encargado de la explotación fuese el titular del dominio o no del buque.

3-Acepciones del "ARMAMENTO": En algunos documentos medievales comienza a usarse el término "armar", pero referido a los buques armados de Corso, durante la guerra. Debe señalarse que aún dentro del término militar ese armador no difiere del exercitor navis romano, actualmente armar un buque significa proveerlo de todo lo necesario para que pueda navegar.

4-Concepto de Armador: En armador es aquella persona física o jurídica que es **titular del ejercicio de la navegación de un buque**, vale decir, la que lo hace navegar por cuenta y riesgo propio.

Estado-Armador: El estado y sus instituciones autárquicas pueden ser armadores. En nuestro país el Estado intervenía en la explotación comercial Marítima por medio de los buques de la flota Mercante del Estado. El proceso de privatización de la empresa fue iniciado en 1993 y actualmente se denomina Flota Mercante Paraguaya S.A.

Propietario Armador: Es el Titular del Dominio del Buque que al mismo tiempo lo hace navegar.

Armador no propietario: Es el responsable de hacerlo navegar pero no es titular del dominio del buque.

5-La Co-participación naval; Armador Gerente: Un Buque puede ser condominio de varias personas simultáneamente, y por partes indivisas, pudiéndose constituirse sobre el buque el condominio, adoptando algunas disposiciones societarias del derecho Comercial, pero con ciertas características de las leyes especiales fluviales y marítimas llamadas coparticipación Naval. El armador/gerente es la persona designada por mayoría de votos de los coparticipes navales, para desempeñarse como tal. Representa judicial y extrajudicialmente a la Sociedad.

6-Capacidad del Armador: Es la misma que la requerida para ejercer el comercio, lo que implica la libre disponibilidad de los bienes, y la inscripción en el registro de comercio, la correcta contaduría de los libros, y siempre que no supere las 6000 toneladas el Buque.

Atribuciones: Al armador le corresponde hacer el nombramiento y ajuste del Capitán. También el despedir al capitán.

Funciones: Al armador pertenece exclusivamente hacer todos los contratos relativos al buque, su equipo, administración, fletamento y viaje, obrando siempre en conformidad con el acuerdo de la mayoría o por su mandato. El armador no puede hacer asegurar el Buque, a no ser con la autorización expresa de todos los coparticipes. Sin embargo está obligado a asegurar los gastos de reparación hechos durante el viaje. El armador no puede contratar ni admitir mas carga que la que determina la matrícula, y de ocurrir algún perjuicio es responsable del mismo.

7-Responsabilidad naval: aquella que recae sobre el armador y el propietario del buque por todas las obligaciones que afectan al buque y al flete.

8-Alcance de la responsabilidad naval: La responsabilidad naval es directa cuando el hecho, que genera fue producido por el principal (armador o propietario) y es indirecta cuando proviene de los hechos del capitán y su tripulación. La responsabilidad naval puede limitarse por el abandono, solo cuando es indirecta.

9-Responsabilidad del Armador por hecho propio: Se divide la responsabilidad en varios tipos:

1. Legal: Por incumplimiento a las disposiciones legales como las impositivas
2. Contractual: Por incumplimiento del Contrato.
3. Cuasi Contractual: Por ratificación de una gestión realizada sin conocimiento del tercero.
4. Delictual: por perjuicios causados como consecuencia del estado de innavegabilidad del buque al inicio del viaje.
5. Cuasi Delictual: por perjuicios ocasionados por negligencia, imprudencia o falta de diligencia.

10-Responsabilidad del Armador Propietario por actos y hechos del Capitán y la Tripulación: Fundamentos de esa responsabilidad: Los dueños o partícipes del buque responden por las deudas originadas por el capitán del Buque para reparación, habilitación, y aprovisionamiento, sin poder eludir esta responsabilidad. También responde por los daños originados por el capitán a los terceros en la guarda y conservación de los efectos que recibió a bordo. **No responden por los ilícitos que puedan ocasionar la tripulación y el capitán.** También son responsables por los cuasi contratos que pueda subrogar el Capitán, sin noticia de ellos.

11-Responsabilidad en la Co-participación Naval: Cada uno de los coparticipes es civilmente responsable en proporción de su parte, por las deudas y obligaciones que se contraen en beneficio del buque por el Capitán, pero no responden por los actos ilícitos o fraudulentos de los armadores aunque tuviesen el consentimiento del Capitán. La Responsabilidad es proporcional.

11-Responsabilidad del Propietario no Armador: Responsabilidad contractual en el caso de locación.

12-Responsabilidad del Armador no Propietario: Responde por los hechos propios y además por los hechos del capitán y los tripulantes.

LECCIÓN VII

Limitación de la Responsabilidad por el Armador.

1-Fortuna de mar y fortuna de tierra: Es un principio por el cual se separan los patrimonios, los que se afectan para el viaje del buque, la función responde a la limitación de las responsabilidades. La fortuna de mar es el patrimonio afectado a la responsabilidad marítima por los hechos de la expedición.

2-El art. 880 del Código de Comercio: El artículo expresa que la responsabilidad del propietario del buque por los hechos del capitán en todo lo relativo al buque o a su expedición, cesa en todos los casos de abandono del mismo, con todas sus pertenencias y los fletes ganados.

3-Valores que comprende el abandono: En el abandono se comprometen todos los elementos que componen la universalidad del buque, también los activos que deban percibirse por motivo del viaje, contribuciones de averías gruesas, indemnizaciones provenientes de abordajes, salarios de asistencia y salvamento.

4-Quienes pueden realizarlo: En primer lugar, el propietario del buque, aunque en él no coincida la figura de armador. En caso de copropiedad, cada copropietario puede abandonar su parte proporcional, salvo que sea



capitán. En caso de ser armador gerente, no tiene responsabilidad directa. No pueden hacer abandono del buque, El propietario o copartícipe Capitán, El capitán si está encargado de la administración de actividades mercantiles.

5-Requisitos: El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigir de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas, en los casos de.

- Apresamiento;
- Naufragio;
- Rotura o varamiento del buque que lo inhabilite para navegar;
- Embargo o detención por orden del gobierno propio o extranjero;
- Imposibilidad de que las cosas aseguradas lleguen a su destino;
- Pérdida total de las cosas aseguradas;
- Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas partes de su totalidad.

6-Forma de abandono y procedimiento judicial: El abandono se hace en especie, no en efectivo, por escritura pública, es un acto unilateral que debe solemnizarse para conocimiento de los acreedores. Opera de pleno derecho una vez notificados los acreedores, haciendo el escribano un telegrama colacionado y en caso de hacerse en forma judicial por medio del Ujier Notificador del Juzgado. Los acreedores pueden objetar el abandono, necesitando en este caso la sentencia judicial que pronuncie su validez.

7-Costas del juicio: Las costas del juicio incluyendo las diligencias, honorarios profesionales de abogados y peritos de las partes, son créditos privilegiados pagándose con la venta de los bienes abandonados, antes que cualquier otro acreedor.

8-Efectos: Respecto al propietario es limitar su responsabilidad quedando liberado de toda obligación. En cuanto a los acreedores, les otorga un mandato por el cual pueden proceder a la venta y pagarse los créditos correspondientes.

9-Oportunidad en que debe efectuarse: puede ser hecha en cualquier etapa de la causa

10-Desvalorización del buque: El abandono del buque implica la entrega del mismo en el estado en que se encuentre, si el buque continúa su viaje antes de verificarse el abandono, puede sufrir daños o deteriorarse disminuyendo así su valor. Por esto es que si se continúa con el viaje al entregar el buque en abandono se debe pagar en efectivo la diferencia entre el valor inicial y el actual.

11-Renuncia: El derecho de abandonar el buque puede ser renunciado por el propietario ante los acreedores en forma expresa ante la intimación judicial de ellos, antes o después del nacimiento de la obligación que podría dar lugar al abandono. O en forma Tácita que resulte de los actos del propietario que demuestran su interés de cumplir con las obligaciones. O por la falta de respuesta ante la intimación judicial la cual es considerada como abandono.

12-Compensación: Se admite que se debe compensar en efectivo la desvalorización que origina un viaje posterior al plazo en que no se hizo abandono. La compensación se da cuando las dos partes interesadas son acreedores y deudores entre sí. La compensación queda hecha al cancelarse la deuda menor entre ambas partes, y el saldo de la deuda mayor configura al Deudor.

13-Conflicto entre acreedores: Hay dos clases de acreedores, los abandonatarios (privilegiados) y no abandonatarios. Los Abandonatarios tiene derecho de crédito privilegiado, cobran primero y sobre la fortuna marítima, esto genera un conflicto sobre los no abandonatarios, los cuales cobrarían sobre el resto si lo hubiese, por lo tanto para evita el conflicto cobran los abandonatarios primero y el resto se divide proporcionalmente entre los no abandonatarios, estos últimos carecen de derechos sobre la fortuna de tierra del propietario.

14-Coexistencia con el abandono a los aseguradores: Mediante el abandono a los aseguradores, el propietario transfiere el derecho de propiedad del buque a la aseguradora, con la finalidad de cobrar la indemnización pactada con el seguro. Al recibir el derecho de propiedad, las aseguradoras descuentan las deudas que el buque tenía con los acreedores, y posteriormente pasa a liquidar el saldo con el Asegurado

15-Convenciones internacionales sobre el tema (Bruselas 1924, Bruselas 1957, Londres 1976): el sistema de la convención consiste en limitar el valor del buque y accesorios las deudas del propietario o armador por obligaciones contraídas por el capitán y hechos de la tripulación.

LECCIÓN VIII

1-Instituciones del Crédito Marítimo. Hipoteca Naval: Es el derecho real de garantía, constituido en seguridad de un crédito en dinero, sobre un buque de más de seis toneladas de arqueo total, que permanece en poder del deudor. Constituye una especie de prenda sin desplazamiento.

2-Forma Instrumental: Debe formalizarse en Escritura Pública o documento privado autenticado y surte efectos a partir de su inscripción en el Registro de Buques. Debe también anotarse en el Certificado de matrícula y en el Título de Propiedad. El instrumento de constitución debe contener: datos personales del acreedor y deudor; datos de individualización del buque; naturaleza y cláusulas del contrato; monto del crédito; intereses convenidos, lugar y plazo de pago.

3-Facultad de hipotecar: Solo puede ser constituida por el propietario del buque, o por uno de los copropietarios con el **2/3 de aprobación del** resto de los copropietarios **mediante mandato o poder especial**. Pude hipotecar el **copropietario su parte** del buque correspondiente, con el consentimiento de la **mayoría**.

El capitán no puede hipotecar el buque **salvo mandato especial**, o **con autorización judicial**, cuando los propietarios no contribuyan con los gastos de equipamiento y armado del buque.

4-Extensión de la garantía: se extiende a **la universalidad del buque**, o sea a sus accesorios también, en caso de **sinistro recae sobre los restos de la venta judicial**, aunque los plazos de los créditos no estuviesen vencidos. La hipoteca **no comprende los fletes ganados en el viaje**, pudiendo los acreedores ejercer su derecho a cobro sobre el seguro tomado por el propietario.

5-Grado de preferencia: Los acreedores privilegiados en primer lugar; los acreedores hipotecarios, conforme al orden de inscripción de sus respectivos créditos en el registro. Cobra primero el crédito que se ha constituido en último lugar. La razón consiste en incentivar el crédito marítimo, ya que el riesgo es mucho mayor para los prestamistas que otorgan créditos a buques afectados por varios gravámenes.

6-Concurrencia de créditos hipotecarios: Cuando concurren varias hipotecas sobre un mismo buque, el orden de prioridad de los créditos será el de su inscripción en el registro. Si hay varias inscripciones en el mismo día, según la hora, que debe constar en los registros, contratos, por el/la escribano/a el certificado de matrícula y título de propiedad. La preferencia se produce a la inversa con respecto al Derecho Civil.



7-Hipoteca sobre buque en construcción: El Código de Comercio no admite la hipoteca naval sobre buques en construcción.

8-Indemnización del seguro constituido por el deudor y por el acreedor: Es costumbre asegurar el buque para constituir una hipoteca por un valor no menor al buque, contra siniestros y contra terceros, endosado a nombre del acreedor, a su misma vez los acreedores pueden asegurar su hipoteca. En el caso de pago del siniestro por los seguros queda extinguida la obligación. La póliza dura lo que duran los plazos de la hipoteca.

9-Indemnización por daños al buque y contribución a la avería común: Se dispone que integran la hipoteca las indemnizaciones originadas por daños materiales sufridos por el buque y las contribuciones por avería común por daños materiales sufridos por el buque.

10-Préstamo A La Gruesa. Concepto: es un contrato aleatorio, en virtud del cual una persona llamada "dador" presta a la otra, llamada "tomador", una cantidad determinada de dinero, sobre objetos expuestos a riesgos marítimos, con la condición de que el dador pierde la suma prestada si perecen los objetos; en cambio, si los mismos llegan a buen puerto, el tomador devuelve la suma prestada al dador, más un premio importante.**Formalidades del Contrato:** Solo por escrito. Debe inscribirse en el Registro de Buques. Debe enunciar fecha y lugar en que se hace el préstamo, capital prestado, premio convenido, individualización del buque, datos personal del dador y del tomador, el viaje por el cual se toma el riesgo, el plazo y el lugar del reembolso, además de otras cláusulas legales y afines. Si se extiende "a la orden", su transmisión puede ser por simple endoso. Puede constituirse sobre el casco y la quilla, velas y aparejos, armamento, provisiones, carga, la totalidad de los objetos citados y separadamente sobre parte de cualquiera de ellas

11-Letras de cambio marítimas: El Código del Comercio autoriza al capitán de un buque a librar "Letras de cambio marítimas" en caso de necesitar fondos con urgencia. Constituye **un pagaré girado sobre el armador, quien está obligado a pagar.**

Condiciones:

- falta absoluta de fondos para la expedición;
- ausencia del armador, del propietario o sus representantes;
- consulta al Consejo del buque.

12-Privilegios Marítimos: Derecho de preferencia legal a favor de ciertos créditos originados en el ejercicio de la navegación, que recaen sobre el buque, el flete, y la carga.

Privilegios civiles y marítimos

Privilegios marítimos: afectan a la carga, el flete y al Buque.

Privilegios civiles: afectan al todo el patrimonio del Deudor.

13-Indivisibilidad del privilegio:

- **Privilegios marítimos son indivisibles:** afecta a la totalidad del bien aunque el crédito marítimo tuviese varios titulares.
- **Hipoteca naval:** puede recaer sobre una parte del buque

14-Transferencia: La Transferencia del **Crédito Marítimo** debe efectuarse junto con el **crédito por cesión convencional, o independientemente del crédito por subrogación real.**

Si el título del crédito es **privilegiado** su **endoso** también **transfiere el privilegio.**

15-Privilegio sobre las cosas cargadas y sobre el equipaje: La acción debe ejercerse dentro de los **15 días de terminada la descarga y antes de que las cosas pasen a poder de terceros.**

Los privilegios sobre el **flete cesan** una vez que el flete ha sido pagado (salvo sueldos, revocación, viaje, hechos del armador: extinción a los seis meses).

16-Créditos privilegiados sobre el buque: Clasificación:

1º) Gastos de justicia en interés común de acreedores; 2º) Gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y salvamento; 3º) Impuestos de navegación; 4º) Salarios de prácticos y guardianes, gastos de guarda; 5º) Salarios del Capitán y tripulación; 6º) Alquileres de depósitos, aparejos y accesorios; 7º) Gastos de conservación del buque; 8º) Contribución de avería común; 9º) Obligaciones contraídas en beneficio del buque; 10º) Cantidades tomadas "a la gruesa", Premios de seguros; 11º) Indemnizaciones a cargadores y pasajeros; 12º) Deuda por construcción del buque; 13º) Precio última adquisición

17-Los privilegios en la Convención de Bruselas de 1926: Sus normas tienden a **obtener la validez internacional** de las hipotecas o de ciertos privilegios, en cualquiera de los **países signatarios. Estableciendo un número limitado** de privilegios y fijándoles una duración máxima de **un año**, distinguiendo privilegios de **primera categoría** a las convenciones y **segunda categoría** a los establecidos por leyes nacionales.

LECCIÓN IX

Personal de la Explotación Marítima.A- Figura del Capitán y su naturaleza jurídica: El capitán es el eje de la navegación sobre el cual se concentran derechos y obligaciones de derecho privado y derecho público. Tiene a cargo la dirección y gobierno del buque mediante el pago de un salario convenido o de una participación en las ganancias de la travesía.

1-Evolución histórica: En el derecho romano ya se distinguían dos figuras: El MAGISTER NAVIS (actual capitán) y el EXERCITOR NAVIS (actual Armador). En la edad media aparecen dos nuevas figuras el PATRONUS o jefe de la expedición (Encargado de las funciones directivas) y el Piloto de Altura (Técnico en navegación), por la influencia de las Asociaciones Navales, esta última figura en el Consulado del Mar fue denominado NOXER. En el Siglo XVI cuando el noxer asumió importantes funciones y facultades de director comercial y disciplinario, llegó a ser una figura tiránica la cual muchas veces se sometía la del Armador. Con la aparición y desarrollo de la navegación a vapor la figura del Capitán aumentó en funciones técnicas y disminuyeron las funciones comerciales, pero conservando su autoridad y atribuciones a bordo del buque.

2-Condiciones para ser capitán de acuerdo a la legislación nacional sobre la materia:

- a) Ser ciudadano paraguayo (nativo o naturalizado);
- b) Tener el título habilitante;
- c) Haber cumplido 25 años de edad;
- d) Haber cumplido con la Ley del Servicio Militar Obligatorio;
- e) Poseer los documentos personales exigidos por las leyes;
- f) Poseer certificado de salud expedido por el Servicio Médico de la Armada que compruebe tener salud compatible con el servicio de a bordo y en particular, vista y audición normales



3-Nombramiento del Capitán: El armador tiene la facultad de seleccionar al Capitán, salvo que el capitán fallezca durante el viaje, en la cual asumirá el mando el primer oficial a bordo, y a falta de este seguirá en rango jerárquico hasta terminar en el Contra maestre.

4-Cesación del Capitán: El capitán puede ser despedido únicamente por el Armador, si es con justa causa no tiene derecho a indemnización; si es sin expresión de justa causa y antes de la partida del buque, se le abonará el tercio de los haberes que hubiese cobrado, y si es despedido en viaje sin justa causa se le abonará la totalidad de sus haberes que hubiese cobrado.

5-Retribución del Capitán: Está estipulada en el contrato entre el Capitán y el armador, pudiendo ser un monto fijo o una participación en las ganancias de la expedición, debiendo ser efectivizada al término del viaje.

6-Naturaleza Jurídica del Capitán: Tiene una figura pública y otra privada; por una parte, como delegado de la autoridad pública, y por otra, como representante del propietario o armador.

7-Atribuciones y Deberes del Capitán: Autoridad máxima a bordo del buque, debiendo ejercerla dentro de lo que la ley específica y con atención a las costumbres marítimas. El capitán debe:

- a) Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección del Buque.
- b) Imponer reglas correccionales a bordo.
- c) Arrestar y sumariar a quien ha cometido algún delito, entregando el sumario a las autoridades pertinentes.
- d) Cumplir con los deberes del buen marino.
- e) Indemnizar al propietario en caso de negligencias e impericia al mando.

8-Funciones y obligaciones públicas:

a) Policiales: Disciplinario y como policía Judicial, en caso de delitos abordo, con posibilidad de instruir sumarios y detener a los presuntos delincuentes.

b) Registro civil: Es oficial del Registro Civil, fuera de las aguas jurisdiccionales del estado, elabora actas de nacimiento, defunción, tiene capacidad de celebrar matrimonio in articulo mortis, testamentos.

c) Notariales: Tiene la facultad de elaborar testamentos asentándolo en el libro de navegación.

9-Funciones y obligaciones del Derecho privado:

• Contraer deudas girando letras de cambio marítimo por causas legales.

• Solicitar venta judicial del buque, por innavigable e irreparable.

• Representar judicialmente al armador durante el viaje.

10-Responsabilidad del Capitán. Frente al Propietario o Armador: Responde por los daños culposos cometidos abordo por su negligencia, impericia o intención criminal, igualmente lo hace por la baratería.

11-Responsabilidad frente a los Cargadores: Responde por daños que sufra la carga a bordo, como depositario de la misma (arrumaje defectuoso o mala estiba a bordo);

13-Modalidades del Contrato de Ajuste en nuestra legislación: una especie de contrato de trabajo marítimo que nace con el inicio del viaje y termina con el viaje, el cual se celebra entre los tripulantes y el armador mediante el cual los tripulantes prestan sus servicios abordo mediante un salario convenido de acuerdo a sus especialidades, subordinándolo a las órdenes del capitán.

14-Registro de Tripulantes: se efectúa a través del "Rol de la tripulación": Documento que debe llevar a bordo el capitán; debe confeccionarse en el puerto de armamento del buque e incluir estos datos: Individualización del buque; Capitán y miembros de la tripulación; puertos de salida y destino; sueldos estipulados; adelantos de sueldos; firma del Capitán y Oficiales.

15-Muerte del tripulante: Al fallecer un tripulante, el capitán debe inventariar todos los bienes y pertenencias del fallecido, en presencia de los oficiales del buque y dos testigos, prefiriéndose que éstos últimos fuesen pasajeros, asentándolo en el libro de navegación y entregando copia junto con los bienes al retorno al puerto de salida.

16-Baratería: Todo acto de naturaleza criminal, ejecutado por el Capitán en el ejercicio de su empleo, o por la tripulación, o por uno y otro conjuntamente, del cual resulte daño al buque o a la carga, en oposición a la voluntad presunta de los dueños de la carga y del propietario o armador.

17-Abandono del puesto de servicio: El capitán tiene prohibición de abandono del puesto de servicio, desde que zarpa el buque hasta el arribo a puerto de destino, salvo circunstancias graves, de su oficio o de sus negocios, como puede ser el naufragio, debiendo salvar los libros del buque y efectos de valor en lo posible, de haberse robado o perdido durante el naufragio está exento de responsabilidad. De haber abandonado el puesto de servicio será plausible quedará inhabilitado de 5 a 15 años para ejercer la profesión, salvo impedimento físico o moral.

LECCIÓN X

Personal Marítimo.

1-Personal Superior: Capitán. Comisario. Oficiales de 1ra, 2da y 3ra categoría. Prácticos de navegación. Oficial médico y Oficial radio operador. Jefe de sala de máquinas. Jefe de cocina.

2-Personal Subalterno: Timonel. Marineros. Calderero. Fuegoista. Limpiador. Mozo. Ayudante de cocina.

3-Prácticos y Baqueanos: es el encargado de dirigir las maniobras del buque en determinados accesos peligrosos en los cuales hay peligro de varadura por la profundidad o angostura del acceso. Es el auxiliar técnico del Capitán, sus funciones no afectan a la responsabilidad del capitán en el gobierno del buque.

4-Contra maestres: Es el jefe del personal subalterno en cubierta, cuya función es la efectivización y realización de las órdenes del capitán y oficiales del puente. Es el responsable de la estiba e integridad de la carga. Debe adoptar las primeras medidas en caso de siniestros o peligro dentro del buque.

5-Sobrecargo: Representante comercial del propietario de la carga, responsabilidad: llevar libros de cuenta y razón y de cargas.

6-Personal Subalterno:

a) **Cubierta:** Timoneles, Marineros.

b) **Máquinas:** Caldereros, Fuegoista, y Limpiadores.

c) **Servicios Auxiliares:** Personal de Maestranza como ayudantes de cocina y mozos.

Función principal: servir de apoyo a bordo del buque.

7-Contrato de Ajuste: Es un acuerdo de voluntades entre tripulante y armador, en virtud del cual el tripulante se obliga a prestar servicios de su especialidad a bordo de un buque, mediante una remuneración determinada.

8-Naturaleza jurídica del Ajuste: Es el tipo de Contrato de trabajo específicamente marítimo, es un contrato específico debido a las condiciones especiales que dispone la actividad marítima. La falta de disciplina o la insubordinación pueden ser causales de despido justificado.



9-Variedades del Contrato: Puede celebrarse:

- a) Por tiempo indeterminado.
- b) Por tiempo determinado
- c) Por uno o varios viajes.
- d) Por viaje redondo (ida y vuelta).

10-Formación y Prueba del Contrato: El contrato de ajuste es un **contrato escrito** celebrado entre el capitán y el tripulante.

Forma de prueba: el contrato, el libro del rol, o mediante el libro de cuentas y razón, o por la libreta de embarco del tripulante.

11-Obligaciones recíprocas:

- a) **Del Capitán:** Alimentación, pago de salarios, pago de recompensas extraordinarias, asistencia médica, indemnizaciones en caso de despido injustificado.
- b) **Del tripulante:** Trabajo eficiente, según su especialidad; obediencia a las órdenes del Capitán y Oficiales (Código de Comercio).

12-Régimen legal del Personal Navegante: se rige por el Código del Comerciante de 1903, el Código de Navegación Fluvial y marítima, el Reglamento del Personal de tripulación, el Código de trabajo y demás legislaciones.

13-Despido del Tripulante: El tripulante no puede ser despedido sin justa causa, siendo éstas las siguientes:

- Cometer ilícitos, o perturbar la tranquilidad del buque.
- Insubordinación.
- Falta de disciplina o incumplimiento al servicio.
- Embriaguez habitual.
- Ignorancia del servicio para el cual fue contratado.
- Inhabilitación para cumplir su servicio salvo en caso de lesión o enfermedad.

14-Consecuencias del despido:

Con justa causa: Tripulante sin derecho a indemnización, pero sí a recibir sus salarios hasta el día del despido;

Sin justa causa: Si es **antes de salir del puerto** de ajuste, debe ser **indemnizado con la tercera parte** de los sueldos que habría ganado durante el viaje; Si es **durante el viaje**, se le **deberá abonar la totalidad** de los sueldos que habría percibido hasta el fin del viaje.

15-Rescisión del Ajuste por parte del Tripulante: El tripulante puede rescindir el contrato antes de comenzado el viaje bajo las siguientes condiciones:

- Si el capitán cambia el destino del buque.
- Si el país de la nacionalidad del buque entra en guerra.
- Si el destino del buque presenta noticias de peste.
- Si muere el capitán o es despedido.
- Si el buque contrató para el viaje un convoy y no será acompañado por éste.
- Si se cambia de buque para realizar el viaje.

16-Revocatoria del viaje: Si el armador, el capitán o los cargadores antes de comenzar el viaje mudan su destino, a los tripulantes con contrato de ajuste que no se ajusten al nuevo destino, tendrán derecho a **reclamar los sueldos vencidos y a retener los ya adelantados**. Si se revocase el viaje después de matriculada la tripulación, ésta tendrá derecho a:

- Si el contrato de ajuste **fuese por mes**, a cobrar los haberes devengados y una mesada en concepto de indemnización,
- A los ajustados por **viaje** se le pagará **la mitad del sueldo convenido**.
- Si la revocatoria se hace **en el puerto de destino** y el ajuste **era mensual** deberán abonarle el salario por **el tiempo que haya servido más por el tiempo que les lleve retornar al puerto de salida**.
- A los contratados **por viaje** se les pagará como su **hubiesen concluido el viaje**.

17-Deserción: Es el acto por el cual el **tripulante abandona arbitrariamente el buque después de matriculado y ajustado**, pudiendo ser sancionado con: Prisión al fin del contrato, Reposición de salarios recibidos por adelantado, Servicio sin sueldo durante un mes, Descuento de salario, responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados.

18-Abandono del puesto de servicio: La tripulación no puede abandonar el buque ni pernoctar fuera del buque **sin la autorización expresa del capitán**, so pena de no percibir los haberes correspondientes a un mes.

19-Lesiones y enfermedades: Las lesiones y enfermedades **sufridas durante su trabajo** dan lugar a ser **asistido por cuenta del armador** y a ser **indemnizado** por éste en **caso de quedar incapacitado**, tiene **derecho a cobrar todo su sueldo** hasta su completo restablecimiento y regreso al puerto de matrícula del buque, además de una **indemnización por los gastos de retorno**.

20-Muerte del tripulante: Si durante el viaje falleciera el tripulante el capitán deberá, inventariar los bienes y pertenencias del tripulante en presencia de los oficiales del buque y dos testigos, entregando en el puerto de salida los bienes inventariados a la autoridad competente, asentando el hecho en el diario de navegación.

LECCIÓN XI

1-El Agente Marítimo: Persona física o jurídica que tiene a cargo las gestiones de carácter administrativo y comercial conectadas con la entrada, permanencia y salida del buque en puerto y de carga y descarga de mercaderías o pasajeros. Es el **consignatario** del Buque.

2-El Agente Marítimo en nuestro medio: Antecedentes: En la segunda mitad del siglo XIX se crearon **compañías de navegación** en el Río de la Plata, argentinas, paraguayas, brasileras y uruguayas, se fletaban a vapor mercaderías y pasajeros desde y hacia Asunción por medio de la **agencia marítima**.

3-Nombramiento del Agente Marítimo: Está a cargo del **armador** o del **fletador** el nombramiento del agente marítimo, el **capitán** puede hacerlo en carácter de **mandatario del armador**. En nuestra legislación no está sujeto a formalidad alguna pero por costumbre se realiza por escrito.

4-Disminución progresiva de las funciones comerciales del Capitán: La **creación del Agente marítimo disminuyó** las funciones comerciales del Capitán.

Consecuencia: mayor especialización en la gestión náutica de personas jurídicas o físicas en gestiones navales.



5-El Agente Marítimo como Representante del Armador: Carácter legal de esta Representación: Legítimo representante del armador en relación con el **consignatario de la carga** (propietario de la carga).

Ejerce la **representación procesal** del armador como actor o demandado.

El agente marítimo por ser representante **no responde frente a terceros de obligaciones del armador**, pero lo es de aquellas **contraídas a nombre propio** o de las que surjan de **actos o hechos personales**.

6-Por qué el Agente Marítimo no puede ser considerado un mero comisionista: Porque el comisionista es el que realiza actos a nombre propio y por cuenta de otros, el agente marítimo obra en representación del armador y éste es responsable por los hechos y actos jurídicos del agente marítimo ante terceros.

7-Obligaciones del Agente Marítimo:

- a) Debe realizar los trámites pertinentes ante aduana y autoridades portuarias.
- b) Coordinar las operaciones de carga y descarga.
- c) Entregar la mercadería a los destinatarios.
- d) Contratar nuevos fletamentos y expedir los boletos a los pasajeros.
- e) Contratar el aprovisionamiento del buque.
- f) Representación procesal del armador.
- g) Contratación de estibadores para la carga y descarga.

Derechos:

- a) Pago por sus servicios.
- b) Reembolso de gastos.
- c) Indemnización por daños y perjuicios que puedan sufrir durante su ejercicio.

8-Representación procesal del Agente Marítimo: El agente marítimo es un **apoderado** sin la formalidad de constituir un poder del armador mediante escritura pública, y como consecuencia puede actuar en nombre del armador en los procesos judiciales en que actor sea demandado.

9-Naturaleza jurídica del Agente Marítimo: El agente marítimo actúa como auténtico representante del armador, sobre el cual recaen todos los efectos jurídicos de los actos cumplidos en interés ajeno, este es un **mandatario Marítimo**, con características propias de la materia en esta cuestión del mandato.

10-Finalización de sus funciones: Se produce por **manifestación del armador**, normalmente efectuada por escrito, o por **renuncia del Agente**.

11-Personal Superior y Subalterno de oficina y talleres de las empresas: Las grandes empresas marítimas tiene la siguiente organización:

a) Gerencia de Operaciones: Gerente de operaciones: el personal superior encargado del mantenimiento y reparación del buque, trámites portuarios, itinerarios etc.

b) Gerencia de Administrativa: Gerente administrativo: es el personal superior a cargo del manejo de las finanzas, recaudación, contabilidad, tributación, seguros y presupuestos, y balances de la empresa.

c) Gerencia de Tráfico: Gerente de tráfico: es el personal superior encargado de todo lo relativo a **fletes y pasajes, o sea las ventas**.

d) Personal subalterno: cumple con **las tareas de apoyo a las gerencias** de acuerdo a su especialización.

LECCIÓN XII

1-Seguro Marítimo: Acuerdo de voluntades en virtud del cual una de las partes, llamada "asegurador", se compromete, mediante el pago de una suma de dinero llamada "**prima**", a indemnizar a la otra, llamada "asegurado", por los daños que pudieran sufrir sus bienes o intereses, a causa de un acontecimiento futuro e incierto, durante el transporte de cosas o personas por agua.

2-Naturaleza del contrato: es un **contrato de adhesión** de **características indemnizatorias**.

Se asegura el riesgo que correrá el bien asegurado ante un siniestro futuro e incierto.

3-Origen histórico: Tiene origen en Italia durante el siglo XII como **contrato accesorio** al de transporte por mar, era **similar al préstamo a la gruesa**.

4-Régimen legal aplicable: Código de Comercio título 9 y 10, la ley 827/96 de Seguros, en el libro II del Código Civil Ley nº 1183/86.

5-Tipos de contratos de seguros marítimos:

6-Reaseguro: Los Seguros ante la posibilidad de que ocurra un siniestro a su asegurado y cuya indemnización significaría un riesgo alto para el capital de la empresa aseguradora, recurren a otras aseguradoras denominadas "Reaseguradoras", que **aseguran a la empresa aseguradora** contra el riesgo que significaría el siniestro de su asegurado.

7-Coseguro: es el seguro otorgado por **varias aseguradoras conjuntamente a un mismo asegurado**.

8-El asegurador: Parte que se compromete a indemnizar a la otra parte por los daños y perjuicios que pudieran surgir de un siniestro a un determinado bien asegurado.

9-El Asegurado: Parte que mediante el pago de una **prima** a la aseguradora **transfiere el riesgo** de un posible siniestro futuro e incierto, el cual será **cubierto por el pago en indemnización** por los daños y perjuicios sufridos.

10-Formación del contrato: es un **contrato por adhesión** denominado **póliza de seguro**, en el cual se **estipulan** la **prima**, la **indemnización** junto con los **datos del asegurado**, del **bien asegurado** y **plazo de vigencia** del mismo.

11-Reticencia y falsa declaración del asegurado: El asegurado al **omitir información sobre el siniestro o falsearla** incurre en **reticencia**, si se **comprueba por peritaje** el contrato es **nulo**. En caso de **anulación** deberá **reintegrar la prima** al asegurado, pero tiene **derecho a retener** la prima si el asegurador hubiese actuado con **dolo**.

12-Objeto del contrato: Interés asegurable, Bienes cuyos riesgos pueden cubrirse.

Objeto: protección que obtiene el asegurado contra el riesgo de ocurrir un siniestro.

Interés asegurable: es la **relación existente** entre el asegurado y el **bien que se asegura**.

Bienes asegurables:

- a) El casco y la quilla del buque.
- b) El armamento.
- c) Las provisiones.
- d) La carga.
- e) Los fletes a ser cobrados.



- f) El lucro esperado.
g) La Libertad de los tripulantes y pasajeros.

13-Bienes cuyos riesgos no pueden cubrirse:

1º Los sueldos de los individuos de la tripulación:

2º Los **buques** u **objetos** afectados a un **contrato a la gruesa**, por su **valor íntegro** y sin excepción de riesgos;

3º Las cosas **cuyo tráfico está prohibido** por las leyes y reglamentos de la República.

14-El riesgo: Posibilidad de un hecho futuro e incierto pueda causar un daño o perjuicio al asegurado.

15-Riesgos marítimos: Todo riesgo que derive de la navegación por agua.

Riesgos marítimos ordinarios: tempestad varadura- naufragio- abordaje- cambio de ruta- echazón- incendio

Riesgos marítimos extraordinarios:- guerra- saqueo- embargo- apresamiento- sabotaje

16-Riesgos excluidos:

a) Dolo y culpa del asegurado. **b) Por cambio de ruta sin ser notificados al asegurador.**

c) Por prolongación voluntaria del viaje más allá del puerto de destino. **d) Por vicio propio de la cosa o mal acondicionamiento de la carga. e) Por mal estibaje de la carga.**

17-Cláusulas especiales sobre Averías:

Libre de averías, exonera a los aseguradores de las averías simples o particulares.

Libre de toda avería, los exonera también de las gruesas o comunes.

Ninguna de estas cláusulas exonera a los aseguradores en los casos en que hubiere lugar al **abandono.**

18-Principio y fin de los riesgos – BUQUE:

Comienzan: Desde el momento en que el **buque leva el ancla del puerto de salida.**

Termina: cuando el **buque fondea en puerto de destino amarrado al puerto.**

19-Principio y fin de los riesgos. CARGA:

Comienzan: desde el momento que la **carga llega al muelle o al lugar donde deben cargarse.**

Termina: después de su **descarga en el puerto de destino.**

20-Principio y fin de los riesgos: Otros casos:

1. **Riesgos sobre el Flete:** comienzan cuando el **transportador recibe la carga** y termina cuando la **entrega al consignatario.**

2. **Seguro de Lucro esperado:** Comienza y termina con el **seguro sobre la carga.**

21-Pérdidas totales y parciales:

Parciales: Afectan a **una sola parte del buque**, el cual **puede ser reparado y recobrar su estado** anterior.

Totales: Ocurren cuando **el bien es destruido en su totalidad** o es **irreparable** o los costos de **reparación son superiores al valor del bien.** También es una pérdida total **el apresamiento del buque.** Por qué? Porque el **titular es privado de su bien en la totalidad.**

22-Obligaciones del Asegurado: Informar adecuadamente al asegurador el **estado de riesgo.** Pagar la prima. Informar al asegurador en forma completa y correcta sobre el **siniestro y sus efectos.**

La prima. Es la **obligación principal del asegurado** pagarla como contraprestación del servicio de seguro, el **precio** de la misma surge de **estudios estadísticos y financieros** que tienen en cuenta la posibilidad de que ocurra el siniestro. El **no pago** de la misma **rescinde el contrato.**

Indivisibilidad de la prima. Por qué? Porque el **cálculo del riesgo es general**, y por lo tanto de ocurrir un daño parcial, **la prima no se puede dividir por los daños no producidos**

23-Obligaciones del asegurador. Asumir los riesgos convenidos. Indemnizar al asegurado. Entregar toda la documentación de la póliza al asegurado.

La póliza: instrumento documental del contrato, que el asegurador debe entregar al asegurado o a su representante luego de celebrado el contrato.

Enunciaciones de la Póliza:

Individualización y domicilios de las partes. El interés o persona asegurada. Los riesgos asumidos. Plazo de vigencia. Cotización del bien asegurado. Costo de la prima.

25-Acciones del Asegurado:

Avería: en la cual se establecen las sumas que se deben pagar como contribución a la avería común o a la particular, si es que el contrato no dispuso lo contrario.

El Abandono: Institución típica del derecho marítimo de abandonar al seguro el buque.

26-Medida de la indemnización: La indemnización está comprendida por la **suma total asegurada**, menos los gastos de averiguación y liquidación de la misma.

28-Pago de la indemnización: Luego de comprobados los daños y producida la evidencia necesaria por el asegurado, el asegurador debe pagar la indemnización dentro del **plazo previsto en la póliza.**

29-Acción del abandono: Es el acto por el cual el asegurado **transfiere el dominio del bien** al asegurador, adquiriendo así de él el **derecho de cobrar la indemnización.**

30-Formalidades de la acción de Abandono: hacerse bajo **formalidades judiciales**, Puede hacerse **hasta 6 meses después** de constituido el **embargo o apresamiento**, en los otros casos puede intimarse a los **6 meses de la salida del buque desde puertos sudamericanos**, o al **año desde otros puertos.**

31-Efectos del abandono: la **irrevocabilidad** de la medida de abandono, la **transferencia de dominio** y finalmente la **exigencia de la indemnización.**

32-Los clubes de protección e indemnidad: Son **asociaciones mutuales** de **armadores** que tiene por objeto cubrir ciertos riesgos excluidos por los seguros como:

1. Enfermedades, accidentes o muertes a bordo. 2. Gastos de repatriación de los tripulantes. 3. Pérdida de efectos personales de la tripulación.

33- régimen legal de seguro en la Republica: ley 827/96 de Seguros y el libro II del C.C., normas reglamentarias.

34-Ley/ Seguro Obligatorio de Pasajeros: Todo pasajero transportado por vía acuática debe estar cubierto por un seguro obligatorio de pasajeros.



LECCIÓN XIII

Riesgos de la Navegación Abordajes. Escalas y Arribadas:

1-a) **La Escala:** Es el puerto intermedio entre el puerto de salida y de destino previsto por el contrato.

b) **La arribada:** Es una escala no prevista por el contrato.

2-Abordajes: colisión entre dos o más buques en navegación .Abordaje, choque y colisión son considerados sinónimos para nuestra legislación.

3-Disposiciones legales sobre el Abordaje: Código de Comercio, Código de navegación Marítima y Fluvial, Convención Internacional de Bruselas de 1910, Tratado de navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940.

4-Clase de abordaje:

- Abordaje fortuito: no es imputable a ninguna de las partes y por lo tanto **soportados por cada una de las partes.**
- Abordaje culposo: Imputable a consecuencia de una conducta antijurídica de una parte.

7-Culpa unilateral: Uno solo de los buques es culpable y responde por los daños ocasionados.

8-Culpa concurrente: culpa por parte de los dos capitanes o individuos de las tripulaciones, en ese caso, cada buque soportará su daño.

9-Abordaje dudoso: Si hay duda en cuanto a las causas del choque, se reunirá en **una sola masa el daño sufrido por los buques después de valuado por arbitradores, y se dividirá entre todos, en proporción al valor respectivo de los buques.**

10-Acción criminal: procede si el hecho puede ser **tipificado como delito** por lo doloso del hecho.

11-Acción civil: Es una acción totalmente independiente de lo penal, destinada a obtener la **reparación de los daños y perjuicios** ocurridos a consecuencia del abordaje. Es **ejercida ante un tribunal arbitral** colegiado que determina la responsabilidad que corresponde a cada buque y valúa los daños.

12-Ejercicio de la acción. Tribunal Arbitral: La acción civil está subordinada a la "**Protesta**" que debe efectuarse al **5to día de producido el abordaje, o al primer día de arribado al puerto después del siniestro.** Esta acción tiene por objeto la **constitución del Tribunal Arbitral**, para determinar los daños y responsabilidades. **Cumplida esta formalidad puede iniciarse la demanda ante el Tribunal de 1a instancia en los Civil y Comercial.**

13-Compromiso arbitral: Documento por el cual se **constituye** el Tribunal Arbitral.

14-Procedimiento arbitral y Laudo arbitral: debe **sustanciarse ante escribano público designado** por los árbitros. El **Laudo Arbitral** de los árbitros, es **inapelable salvo por acción de nulidad** prescribiendo esta acción al plazo de **30 días.**

15-La reparación de los daños y perjuicios resultante de los Abordajes: implica dejar al buque en las mismas condiciones en las que estaba **previa al abordaje**, si el daño es total la indemnización será la correspondiente al valor total del buque.

16-Ley aplicable y Tribunal competente en materia de Abordajes: La jurisdicción sobre abordajes responde a la ley del Estado en cuyas aguas se produjo,

Aguas no jurisdiccionales entre buques de la misma nacionalidad: se aplicará la **jurisdicción del pabellón;**

Buques de diferentes nacionalidades en aguas no jurisdiccionales: cada buque está obligado a lo que **jurisdicción propia de su pabellón disponga.**

(B)Asistencias Y Salvamento: 1-Concepto: Auxilio prestado a un buque en caso de siniestro o emergencia, el **resultado del mismo** determina si es auxilio o salvamento.

Distinción entre Asistencia y Salvamento:

Asistencia: **Auxilio** que se presta a un buque con el resultado de **recuperar o haber subsanado** el peligro al cual se encontraba, encontrándose la tripulación en buque auxiliado en forma organizada bajo la **presencia del capitán u oficial a cargo.**

Salvamento: comprende **rescate** de la carga del buque, pasajeros y de su tripulación, y consecuente **abandono** del buque o el encontrarse la **tripulación desorganizada debido a la imposibilidad de actuar por parte del capitán.**

2-Naturaleza jurídica entre la Asistencia y el Salvamento: La asistencia **deriva del contrato** que se **celebra entre asistente y asistido** perfeccionándose por **la expresión de voluntad del asistido**, en este caso la del **Capitán.**

Salvamento es un **cuasi contrato**, ya que el buque está ante **un riesgo incontenible e insubsanable** y no hay personal de puente al mando para poder expresar el consentimiento.

3-Normas aplicables: Cuando son **dos buques nacionales** se aplican la legislación de la nacionalidad de los mismos, en caso de ser de **diferentes pabellones** se aplica la **convención de Bruselas de 1910**, si el país de matrícula no lo ha ratificado, **el Tratado de Montevideo de 1940.**

4-Presupuestos:

5-El Peligro: Debe ser real y sensible, debe **existir al tiempo** que ocurre el servicio de salvamento o asistencia.

6-Servicio voluntario: no debe reconocer una obligación legal o contractual preexistente.

7-Resultado útil: debe producir el rescate efectivo de los tripulantes, pasajeros o bienes en peligro (salvamento) , y en caso de **asistencia** debe **sustraer del peligro** al buque auxiliado

8-Conformidad del Capitán del Buque: Cualquiera sea el estado o situación del buque, hallándose **el Capitán a bordo y oficial** de puente a cargo, **deberá autorizar** el salvamento o asistencia para que el mismo pueda **ser remunerado o así considerado.**

9-Salarios: Determinación del monto de los mismos: En ningún caso el salario será superior al valor de los bienes asistido o salvados.

10-Distribución de los mismos: El salario debe **repartirse** entre el **armador** y los **tripulantes** del buque salvador.

11-Distribución de Buque y de "Time Charter", respectivamente:

a) En el caso de Locación del Buque es habitual incluir en los respectivos contratos que el salario, se reparta en un 25% para el propietario y un 75% para el locatario, luego de deducir los gastos y partes correspondientes de la tripulación.



b) En el caso de Time Charter, El salario debe repartirse por partes iguales entre el armador y el fletador, previa deducción de la parte del capitán y tripulación, así como demás gastos incurridos por el tiempo perdido, reparación de averías y gasto de combustible.

12-Casos en que la Asistencia o el Salvamento son prestados por Buques del mismo Propietario o

Armador: la porción de la tripulación se reparte entre ellos y la porción del armador se soluciona en una simple operación contable.

13-Salvamento de vidas humanas: Siempre que pudiera hacerlo **sin exponer a peligro el buque**, tripulación y pasajeros, el salvamento de personas **no da derecho a percibir remuneración alguna**.

14-Resarcimiento de daños y perjuicios sufridos por el Asistente o Salvador cuando el auxilio no ha producido un resultado útil:

15-Asistencia y Salvamento entre Buques y Aeronaves: El **Tratado de Montevideo de 1940** extiende la aplicación de sus disposiciones sobre "Asistencia y salvamento" a los servicios prestados por buques a aeronaves y viceversa.

16-Ley aplicable y Tribunal competente en materia de Asistencia y Salvamento: La Ley aplicable es la del Tratado de Montevideo, si fueran efectuados **fuera de aguas jurisdiccionales** se aplicará la ley del **paellón del buque asistente**, o el del **Estado donde se haga la primer arribada**.

17-Prescripción de la acción de cobro de salarios: La acción prescribe a los **10 años**, en caso de aplicar la **Convención prescribe a los 2 años**, y la acción **del tripulante por el cobro contra el armador**, prescribe a los 2 años.

(C)Reglamento internacional para prevenir colisiones en el Mar. 1-Vigencia del mismo: Es el año 1960 y establece reglas de navegación que deben cumplir todos los buques y en todas las aguas que tengan comunicación con alta mar. Comprende un total de 31 reglas, como las relativas a luces, señales sonoras, campanas y Gongs, reglas de rumbo y gobierno ante el abordaje, cruce, rumbos opuestos, preferencias de paso, etc.

LECCIÓN XIV

1-Riesgos De La Navegación. Averías: Gastos **extraordinarios** que se producen o se hacen respecto a la carga, al buque o a ambos conjuntamente durante el viaje, desde la carga hasta la descarga.

2-Clasificación de las Averías:

- **Simplees o particulares:** Son daños resultados de un hecho voluntario o involuntario **en beneficio del Buque o de la carga**.
- **Gruesas o comunes:** Son Daños Resultado del hecho exclusivo de una **deliberación voluntaria** y hecha **a favor y utilidad** de todos los integrantes de la aventura.

También pueden clasificarse las averías como avería daño o gasto:

- La avería daño en un buque lleva a su deterioro, rotura, pérdida o destrucción voluntariamente realizada para la salvación o seguridad común, como por ejemplo, la varadura para evitar el hundimiento del buque.
- Avería Gasto: Es el desembolso o expensa que realiza el **Capitán** para la salvación o seguridad común.

3-Antecedentes históricos de la Avería Gruesa: tiene antecedentes en el derecho romano, en las Institutas de Justiniano.

4-Acto de Avería y Contribución de Avería:

Acto de avería: es el que **realiza el capitán**, consiste en un gasto razonable o sacrificio para proveer lo necesario para la salvación de personas, buque y carga. El capitán está obligado a realizarlo.

Contribución de avería: es la consecuencia económica del acto de avería.

5-Regulación convencional de la Avería Gruesa: En la práctica, existe la costumbre de convenir la aplicación de normas uniformes internacionales, conocidas como las reglas de York-Amberes.

6-Las Reglas De York-Amberes: Son adoptadas internacionalmente, buscan solucionar diversidad de Leyes Marítimas sobre avería gruesa. Tiene vigencia de más de un siglo, provienen de los puertos de York (Inglaterra) y Amberes (Bélgica), con una **cláusula** insertada en los "**Conocimientos de embarque**".

7-Concepto de Avería Gruesa: Existe cuando y solamente cuando **intencional y razonablemente se** realiza un sacrificio extraordinario o un gasto extraordinario para la seguridad común con el fin de preservar de un peligro a los bienes comprendidos en una aventura marítima común.

8-Acto voluntario y razonable del Capitán: la característica de la avería gruesa es el uso voluntario del capitán del acto, y siendo necesario también un acto razonable por parte del mismo.

9-Peligro común: En el acto de avería debe disponerse ante un peligro grave, común y para la salvación del buque de carga y el flete.

10-Resultado útil: siempre se requiere de un resultado útil aunque se haya salvado una parte.

11-La culpa en la Avería Gruesa: El **requisito fundamental** es que el origen del peligro no se deba a culpa o negligencia de alguno de los interesados en la travesía, ni al vicio propio de las cosas.

12-La culpa frente al Contrato de Transporte de Mercaderías: Es la que se da en el caso en incumplimiento por el **armador o transportador** al **no entregar a destino la mercadería**, al **no poner en estado de navegabilidad el buque**, al **no equiparlo y tripularlo correctamente** salvo alguna culpa náutica de la tripulación como lo dispone la convención de Bruselas de 1924.

13-Daños y gastos admitidos como Avería Gruesa. Casos de Avería Común: La avería común es la avería gruesa, solo se consideraran daños, pérdidas o gastos los que se ocasionan con relación directa a la avería gruesa o común. No se considerarán avería gruesa las ocasionadas al buque o a la carga, por la prolongación de la duración del viaje, durante o después, como resultado de la inmovilización del buque, u otra pérdida indirecta, como ser la pérdida del mercado.

14-Averías. Daños: Echazón: Es el acto de arrojar por la borda los bienes que puedan corresponder a la carga o al buque.

15-Extinción de incendio: los daños causados a un buque o a su carga por agua o sustancias químicas para extinguir el incendio a bordo, son admitidos como **averías gruesas**.

16-Varadura voluntaria: admite también como **avería gruesa** la varadura voluntaria, para impedir su pérdida total o apresamiento, es admitida bajo la **condición de seguridad común**, así como todos los gastos o daños para reflotarlo. Pero no la admite cuando la varadura hubiese sido inevitable.



17-Daños causados a un Buque varado para proceder a su reflotamiento: Puede ser que para el reflotamiento del buque varado se tenga que sacrificar ciertas partes, como generalmente lo son las máquinas y calderas, las cuales serán consideradas **averías gruesas** si es que funcionaban y fueron dañadas en el intento de reflotarlo.

18-Efectos utilizados como combustible: Se admite como **avería gruesa** los efectos utilizados para combustión, siempre y cuando **no haya incurrido en negligencia el armador**, al no cargar el suficiente combustible.

19-Pérdida del Flete: La pérdida del flete por daño o pérdida de la carga es **considerada avería gruesa** ya que el flete se pierde con la carga.

20-Averías Gasto. Arribada forzosa en el Código vigente: La arribada forzosa consiste en la entrada del buque por **necesidad** a algún puerto o lugar anterior al destino previsto, o el retorno al puerto de salida, por falta de aprovisionamiento, (**sin culpa del armador**), accidentes de tripulación, carga del buque que causó la peligrosidad en la navegabilidad. En estos casos serán considerados **averías gruesas**: los sueldos y manutención de la tripulación, los derechos de pilotaje y los derechos de entrada y salida en el puerto.

21- Averías Gasto en las Reglas de York Amberes: cuando un buque entra a un puerto o lugar de arribada forzosa o retornara al puerto o lugar de carga como consecuencia de accidente, sacrificio u otra circunstancia extraordinaria que hiciera esa medida necesaria para la seguridad común, los gastos de entrada y salida serán admitidos como avería gruesa

22-Avería Gasto: Asistencia y Salvamento: Los gastos realizados en el salvamento de un buque, destinados a dar seguridad común deben ser reembolsados por todos los elementos de la expedición ya que han sido beneficiados en conjunto.

23-Casos diversos de Avería Gasto: asistencia médica a los heridos, la indemnización y rescate de la tripulación, los gastos de aligerar el buque, y los gastos en la clasificación y distribución de la avería gruesa.

24-Gastos substituidos: un **gasto extraordinario** incurrido en **sustitución de otro** que hubiese sido admitido como **avería gruesa** será admitido siempre que **no supere el valor del otro**.

25-Proceso judicial: El proceso de **definir evaluar y estimar los valores y de atribuirlos proporcionalmente a sus responsables**, puede ser llevado a cabo de dos formas, judicial o extrajudicialmente.

26-Proceso extrajudicial: Llega el **buque a destino**, y **antes de entregar** la mercadería al consignatario, el armador o capitán requieren a aquellos obligados a contribuir, la **firma de un documento** conocido como **compromiso de avería**, en virtud de la cual **designan al perito liquidador** que ha de practicar la distribución de los montos respectivos, obligándose los **cargadores o consignatarios a pagar las cuotas que resulte de la liquidación**.

27-Lugar en que debe practicarse la Liquidación: Generalmente se **estipula en los conocimientos** el lugar donde se practicará la liquidación de la avería gruesa, Lo usual es designar **el Puerto de Matrícula o el que indique el armador**. El **tratado de Montevideo** establece que se debe liquidar en el **puerto de destino** y en caso **no llegar** en el puerto que se ha de realizar en el **de descarga**.

28-El Liquidador de Averías: es el **Perito designado** por **las partes** o por **el Juez** según el caso, determina la masa acreedora y deudora, liquida la deuda, fija el saldo que debe pagar o recibir el cargador.

29-Masa Acreedora y Masa Deudora: La masa acreedora está configurada por **la suma total de las averías que deben pagarse**, junto con los honorarios y gastos de los que intervienen en la liquidación. La masa deudora está compuesta por el buque, la carga, y el flete, que son los beneficiados por la avería gruesa.

30-Determinación de la contribución: La contribución se hace sobre los valores netos de los bienes a la terminación de la aventura.

31-Prescripción de la Acción de Avería: Las acciones prescriben por el transcurso de un **año contado a partir de la fecha de descarga completa del buque**.

LECCIÓN XV

1-Contratos De Utilización De La Nave. Contratos de Fletamento. Aspectos modernos: Es un acuerdo de voluntades, bilateral, sinalagmático y oneroso en virtud del cual una persona determinada fletante, se compromete:

* A realizar uno o más viajes determinados;

* A ceder el uso de un buque de su propiedad armado y tripulado por tiempo determinado,

* A transportar mercaderías para otra, denominada fletador a cambio de una remuneración en dinero llamo flete.

2-Naturaleza jurídica del contrato: Locación de obra.

3-Tipos Más Usuales De Contrato De Transporte De Mercaderías Por Agua.

1. Fletamiento a tiempo o Time Charter: Cobra por la duración del viaje

2. Fletamiento por viaje: Cobra por el viaje en sí mismo.

3. Fletamiento por carga: Cobra por el valor de la carga.

4-La Doctrina extranjera sobre la naturaleza jurídica del contrato de fletamento: el contrato de fletamento como tal no es más que un contrato de transporte, que cuando lleva la firma de la póliza de fletamento tiene un plus que es el de individualizar el medio de transporte, que da ciertas obligaciones características de este medio.

5- Concepto en el Código de Comercio de Italia: distingue contrato de locación, fletamento y transporte de cosas.

6-Concepto doctrinario de Malvagni: clasificación bipartita, contrato de locación y contrato de transporte.

Concepto del Código de Comercio: Fletamento es el **contrato de arrendamiento** de un buque cualquiera, para el transporte de mercaderías o persona.

7-Subfletamento propiamente dicho: El fletador de un buque puede a su vez volver a fletarlo a otra persona que no ha sido parte en el contrato de fletamento original, celebrando así el Subfletamento.

8-Cesión del contrato de fletamento: El fletador que **fleta el buque por entero** puede **ceder** sus derechos a un **tercero**, sobre la **totalidad o parte** de dicho bien.

10-Definición: Es el contrato por el cual una parte denominada fletante (armador) pone a disposición de otra, llamada fletador, un buque determinado, obligándose por cierto período de tiempo a realizar uno o más viajes, mediante el pago de un precio determinado como flete.

11-Partes en el Contrato:

* **El Fletante:** que se obliga a realizar los viajes que ordene el fletador durante el período de tiempo determinado.

* **El Fletador:** Nunca asume el rol de armador, solo lo utiliza como medio técnico de transporte.

* **Objeto:** La navegación del buque.

12-Diferencias con el contrato de locación de buque y el de fletamento por viaje:



1. La **locación del buque** se rige por las reglas del **Código Civil** Ley nº 1183/86, el de **fletamento** por el **Código de comercio**.

2. La obligación principal del time charter es la de poner el buque equipado, tripulado y en **condiciones de navegabilidad** a disposición del fletador. El **locador** lo entrega al locatario pudiendo **estar armado o no**.

3. El **Locatario** se **convierte en armador**, en el time charter el **fletante hace de armador**.

4. En el **Fletamento por viaje** hace de **transportador** y el **fletador** cumple con las funciones de **cargador**.

5. En el **fletamento por viaje** el **capitán** recibe órdenes del **fletante**.

6. **Fletamento a tiempo: El fletador puede dar instrucciones al capitán**

13-Tenencia del buque: la tenencia del buque corresponde al fletante (propietario).

14-Prueba del contrato: Debe probarse por escrito.

15-Distribución de los gastos de explotación: El **fletador** se hace cargo de los **gastos de explotación** del buque referentes a los viajes: Combustible, pilotaje, derechos aduaneros, portuarios, aranceles consulares, carga, estiba, descarga de mercadería. Mientras el **fletante** tiene a su cargo **los gastos fijos** del buque, salarios de la tripulación, seguro, provisiones, gastos de conservación del buque, reparaciones, etc.

16-Colocación del buque a disposición del fletador: De acuerdo al contrato se pone a disposición del fletador, en el **lugar, día y hora** convenidos facilitando todos los espacios y lugares de aquel para su utilización por el fletador, con **excepción los de la tripulación, aparejos, combustibles**.

17-Condiciones de explotación del Buque: se disponen en el contrato.

18-Duración del contrato: Depende de lo establecido en el contrato.

19-Flete o alquiler: Es el precio que se debe abonar el fletador al fletante por el uso del buque. Se paga por un período de tiempo determinado, cada 30 días, por mes como se haya determinado en el contrato, y por adelantado.

20Suspensión del pago del flete: corresponde en los siguientes casos:

* Limpieza de calderas, calculada en 48 horas pasado ese tiempo corre la suspensión del pago.

Cuando el Buque debe entrar a Dique seco. En los casos de falta de tripulación. Desperfecto de máquinas. Daños al casco. Cualquier otro percance que demore al buque **sin causa del fletador**.

21-Responsabilidad del fletador: La responsabilidad del fletador ante el fletante es:

(I) Por pérdidas o daños ocasionados al buque o al fletante por mercaderías cargadas en violación a las cláusulas del contrato.

(II) Falta de cuidado en la carga de mercaderías y combustibles.

(III) Actos de imprudencia o negligencia del fletador o sus dependientes.

Ante los cargadores:

(I) Responde por la mercadería en transporte como todo transportador.

(I) A entregar la mercadería en fecha y condiciones estipuladas.

(II) Responde por las averías, retardos y pérdidas de mercaderías. Queda exonerado en caso de fuerza mayor, vicio propio de la cosa o culpa del cargador.

22-Casos de asistencia y salvamento: En caso de que el buque preste asistencia y salvamento a otro, las remuneraciones deben repartirse por partes iguales entre el fletante y el fletador, previo pago de la parte que corresponden al capitán y a la tripulación, y los gastos demandados por la operación.

23-Casos de Avería Gruesa: En los casos de averías gruesas, el flete debido al fletante por el fletador no contribuye con los demás elementos de la expedición, pero sí el flete correspondiente de las mercaderías que transporte el buque, debido a que estos fueron salvados.

24-Derecho a la retención: Las pólizas de fletamento suelen contener una cláusula en virtud de la cual se establece un derecho de retención a favor del fletante sobre la carga transportada en el buque, en garantía del flete debido por el fletador hasta que los cargadores abonen a éste último lo que le deben en concepto de flete.

LECCIÓN XVI

1-Contratos De Utilización De La Nave. Fletamento por Viaje. Definición: Es el contrato por el cual una persona denominada fletante, pone a disposición de otra determinada fletador, un buque de su propiedad, para la realización de uno o más viajes, corriendo los gastos por orden y cuenta del fletante que es quien forma la tripulación y a quien se subordina el capitán. Pudiendo ser en forma total o parcial del buque.

2-Diferencias con los otros Contratos de Transporte de mercaderías:

- En la locación del buque, el armado del mismo corre por parte del locador y se rige por el Código Civil Ley nº 1183/86, en el fletamento el buque es armado a cargo y cuenta del fletante y se rige por el Código de Comercio.
- En el fletamento a tiempo la obligación principal es la de poner el buque equipado, tripulado y en condiciones de navegabilidad a disposición del fletador, pero el fletante sigue dando las órdenes al capitán y figura como armador.
- En el fletamento por viaje el fletante hace de transportador y el fletador cumple con las funciones de cargador, y el capitán obedece al fletante.

3-Utilización económica del Fletamento por viaje: Se utiliza para el transporte de ciertas mercaderías que requieren **bodegas o instalaciones especiales**.

4-Prueba por escrito: debe probarse por escrito, pero en caso **de no ser posible**, se **probará por la póliza de fletamento para el fletamento total y parcial**; y con el **conocimiento de embarque** para fletamento o carga general. El conocimiento basta como prueba si está **firmado por el capitán**.

5-Naturaleza de la Póliza de Fletamento: Prueba judicial del Contrato: Es un contrato que se perfecciona con el consentimiento, es oneroso y sinalagmático, la prueba es la póliza por escrito, que es **un instrumento privado** que tiene valor en juicio, previo reconocimiento de firmas. El contrato tiene **fuerza de instrumento público** entre las **partes** pero no contra tercero, salvo que haya sido formalizada ante **escribano público y dos testigos**.

6-Doble ejemplar: La póliza de fletamento se emite en tantas copias como partes se hallen involucradas, bajo pena de nulidad del documento.

7-Firma de los intervinientes: La póliza de fletamento debe ser firmada por el fletador y el fletante y por cualquier otra persona que intervenga en el contrato.

8-Autenticidad de la Póliza de Fletamento: se prueba a través del **reconocimiento de firmas**, ante lo cual tiene fuerza de instrumento público, pero no es oponible ante terceros, salvo su formalización en escribanía y dos testigos.



9-Contrato de Fletamento Realizado por el Capitán: Esta función tiene el capitán en caso de que no se halle el armador, sus agentes o consignatarios. Puede contratar por su cuenta los fletamentos del buque, dentro del mandato otorgado por el armador.

10-Situación de los terceros que contratan al Fletamento del Buque con el Capitán: Las pólizas son válidas y tendrán valor ante terceros, quedando a salvo el derecho del armador a solicitar la indemnización por los daños y perjuicios resultantes de los abusos cometidos.

11-Sustituto del Capitán: Las pólizas firmadas por el sustituto del capitán en caso de fallecimiento son válidas.

12-Contrato de Fletamento realizado por una Sociedad de Copartícipes: Esta función corresponde únicamente al armador gerente de la sociedad de copartícipes, actúa bajo mandato con el acuerdo de la mayoría.

13-Derecho de preferencia de Copartícipe en cualquier Fletamento: Tiene preferencia cualquiera de los copartícipes a realizar un contrato de fletamento ante terceros fletantes en igualdad de condiciones.

14-Transferencia del Buque después de firmada la Póliza de Fletamento: Los nuevos propietarios tienen la obligación de cumplir con las estipulaciones del contrato original.

15-Constancias de la Póliza de Fletamento:

- a) Nombre del Buque, porte, nacionalidad, puerto de matrícula.
- b) Nombre y domicilio del capitán.
- c) Nombres del Fletante y Fletador y sus respectivos domicilios
- d) Designación del viaje, si es redondo, al mes, para uno o más viajes.
- e) Clase y Cantidad de Carga.

16- Nombre del fletante y fletador y domicilio.

17- Nombre del buque, porte, nación a que pertenece y puerto de matrícula

18- Nombre y domicilio del capitán

19-Valor de las enunciaci3nes contractuales relativas al Buque: La importancia es evidente en los casos en que el contrato se refiere a un buque determinado, porque la designaci3n del buque implica la imposibilidad de sustituirlo, salvo convenci3n en contrario.

20-Fletamento Total o Parcial: El fletamento total tambi3n se denomina **por entero**, en este caso el fletador dispone de la **totalidad del espacio neto de carga**. El Capitán no puede recibir carga de terceros sin el consentimiento escrito del fletador, de hacerlo el fletador puede exigirle el desembarque de la mercadería o cobrarle el correspondiente flete más daños y perjuicios. En el caso de fletamento parcial, el fletador dispone de una **parte bodega determinada**, o toda la bodega, o la cubierta o una parte de la cubierta para cargar.

21- Flete: es el precio que el cargador o fletante paga al transportador o fletador por la obra consistente en la entrega a destino de la mercadería.

22-Estadías y Sobre-estadías: Las estadías son los días empleados por el buque para las operaciones de carga y descarga en puerto. Las sobrestadías se dan cuando transcurridas las estadías estipuladas por contrato son necesarias más estadías para completar el tiempo de carga del buque, estas generan una **indemnización** que debe pagar el cargador al armador por la demora.

23-Mercaderías a cargar: El capitán antes de partir aunque no esté sobrecargado puede echar **mercadería a tierra**, si estas son **introducidas en forma clandestina o son introducidas sin su consentimiento**; Tambi3n puede aceptar la carga pero cobrarle un precio más alto que el precio del resto del flete. El capitán **no puede** echar la mercadería clandestina **durante la travesía** salvo en **caso de avería gruesa por echaz3n**.

24-Viajes a realizar: El viaje debe cumplirse por el tiempo estipulado o en el razonable seg3n las circunstancias del caso, y por la ruta convenida habitual. El transportador debe iniciar el viaje y llevarlo a cabo sin variar su ruta y sin entrar a puertos no fijados por su ruta, bajo pena de responder por los daños y perjuicios. En caso de guerra no queda obligado a completarlo y puede retorna a su puerto de salida. En caso de que el buque haga una arribada forzosa por reparaciones, el cargador puede optar por esperar o retirar las mercaderías, pero deberá abonar la totalidad del flete.

25-Menciones esenciales y menciones secundarias del Contrato de Fletamento: Algunas de las menciones de la póliza de fletamento resultan esenciales para la validez del contrato, como la individualizaci3n del buque, de las partes, de la carga, y los detalles relativos al viaje; las demás menciones resultan secundarias y su omisi3n no implica nulidad del contrato.

26- Modelos de polizas de fletamentos: existe un formulario general, el Unifor General Charter y gran cantidad de textos especiales.

LECCIÓN XVII

1-Conocimiento: El conocimiento o póliza de carga, en un documento que se expide por **triplicado** como **constancia de carga** de la mercadería en buque.

Sus funciones: prueba la existencia de la mercadería en el buque, prueba el contrato de fletamento a carga general, y es documento de crédito **negociable** porque es **transferible por endoso**, cuando se encuentra a la **orden** o por la simple entrega si es al **portador**.

2-El Conocimiento como prueba del Contrato de Fletamento: el conocimiento es la prueba por escrito del contrato de fletamento y queda celebrado de acuerdo a lo que resulte del conocimiento.

3-Conocimiento y Póliza y Fletamento: Algunas veces cuando la carga es a granel se realiza **verbalmente** el **contrato de fletamento**, pero como **prueba** del mismo se entrega el **conocimiento de embarque** de mercaderías que serán transportadas. El **conocimiento suple a la póliza** de fletamento pero **la póliza no suple al conocimiento de embarque**.

4-Prueba judicial del Contrato de Fletamento mediante el Conocimiento: La **prueba inicial** del contrato de fletamento por viaje se realiza con la presentaci3n de la **póliza**.

De **no haber póliza** se realiza por el **conocimiento de embarque**. Cuando el conocimiento de embarque difiere del contrato, la jurisprudencia determina que la póliza de fletamento es indispensable.

5-Discordancias entre la Póliza de Fletamento y el Conocimiento: Tenedor del Conocimiento que es el Fletador del Buque: Aunque haya mediado póliza de fletamento, **no responde el portador** del conocimiento por ninguna condici3n u obligaci3n especial contenida en la póliza, a no ser que el **conocimiento tuviere la cláusula:** seg3n la póliza de fletamento.

7- Menciones del Conocimiento:



1º El nombre del capitán, el del buque, puerto de su matrícula y porte;

2º El nombre del fletador o cargador;

3º El nombre del consignatario;

4º La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de los efectos;

5º El puerto de la carga y el de la descarga.

LECCIÓN XVIII

1-Obligaciones Previas a la Carga de Buque. Navegabilidad del buque: significa **idoneidad** de un buque para la navegación, que a su vez significa que el mismo está provisto de todos los accesorios necesarios, que el casco se encuentra en buen estado, que cuenta con Capitán y tripulación apropiada y que la carga está correctamente estibada y distribuida a bordo.

2-Su proyección: En caso que el buque se vuelva **innavegable durante el viaje** el código de comercio contempla los siguientes casos:

- El Capitán está autorizado a vender el buque.
- El Contrato de Fletamento puede rescindirse.
- Los cargadores pueden negarse a pagar el flete si la innavegabilidad es **anterior** a la recepción de la carga.
- El armador debe responder por los daños y perjuicios causados a la carga o a los pasajeros.
- El asegurador queda exento de responsabilidad.

3-Obligación del Armador: El armador tiene como obligación poner en estado de navegabilidad al buque, cerciorándose de que:

a) El buque y sus máquinas estén bien contruidos y en perfecto estado de funcionamiento y conservación.

b) Que el buque esté provisto de todos los accesorios necesarios para navegar y el número reglamentario de tripulación.

c) Que la carga haya sido bien distribuida a bordo para no desestabilizar al buque.

4-Contenido de la obligación del Armador. Vicio oculto: Los conocimientos de embarque tienen **cláusulas** en la cual el armador declara haber ejercido toda su diligencia para poner el buque en condiciones de navegabilidad, **exonerándose de responsabilidad** por los hechos que pudieran resultar de **vicios de la cosa**.

5-Momento en que debe estar el Buque en estado de Navegabilidad: al momento de recibir la carga, y subsistir hasta la partida y hasta la llegada a puerto de destino.

6-Prueba de Navegabilidad: Corresponde al **armador probar** el estado de navegabilidad para poder **exonerarse de la responsabilidad**. Esta **prueba se produce** con la **presentación de la protesta de mar** del capitán a su llegada a puerto, y con los **certificados de navegabilidad** expedidos por la autoridad marítima.

7-Innavegabilidad por defecto de estiba: La **mala estiba** constituye una causa de innavegabilidad del buque, por ocasionar la mala estabilidad por la incorrecta forma de carga abordo, como la sobrecarga, en este caso **el armador es responsable y no puede deslindar responsabilidades en el capitán**.

8-Casos legales y jurisprudenciales de Innavegabilidad:

- Falta de aprovisionamiento: Falta de víveres, agua, combustible.
- Falta de reparación.
- Mal pertrechado: Falta de mapas o cartas de navegación, instrumentos, repuestos.
- No dispuesto competentemente para el viaje: falta de tripulación adecuada.
- Mal arrumaje de la carga: mal estibaje.

9-Porte y espacios utilizables por el Fletador en un Fletamento por entero: El código emplea el término **porte** para definir la **capacidad máxima de carga que el fletante o cargador podrá embarcar**. El fletamento por entero entrega al fletador el derecho a **todos los espacios normalmente destinados a la carga** en las bodegas y sobre la cubierta, **con excepción de la cámara del capitán y lugares necesarios para la tripulación, y propulsión del buque**.

12-Exceso de carga con relación al porte o arqueo del Buque: Cargando el fletador más efectos de los estipulados en la póliza, pagará el aumento de flete que corresponda al exceso; pero si el capitán no pudiese colocar éste aumento en la carga en buena estiba, verificará la **descarga** a expensas del propietario.

13-Época en que el Buque debe ponerse a la carga: dentro del plazo estipulado en la póliza de fletamento, **si no se estipuló** será desde el momento que el capitán informe que el buque está apto para cargar.

14-Cláusulas contractuales relativas a la época en que el Buque debe ponerse a la carga: Estas cláusulas tienen cierta elasticidad, porque definen los plazos con términos como "En la primera quincena del mes..." o del "1ero de junio al 10 de junio", estableciéndose una fecha de cancelación a partir de la cual el fletador puede exigir su derecho de indemnización.

16-Cláusulas especiales:

- **Puerto Seguro:** Implica que la carga y descarga deben hacerse en un puerto que permita entrar, permanecer y salir al buque en forma segura.
- Al **puerto más próximo** donde puede llegar **seguro:** se autoriza por esta cláusula al fletante a no entrar en el puerto designado en la póliza si sobreviene algún motivo **de inseguridad**, en cuyo caso se designa el puerto más próximo que sea seguro.

17-Lugar donde debe embarcarse la carga: Es señalado por la póliza, o se utiliza el que establezcan los usos del puerto.

18-Mercaderías a entregar: deben estar en buen estado y correctamente embaladas, deben corresponder exactamente con lo que describe la póliza.

19-Entrega de documentación relativa a la carga: El fletador o cargador está **obligado a entregar al fletante o Capitán dentro de las 48 hs de concluida la carga, todos los documentos establecidos por la ley** para el transporte de las mismas.

20-Aptitud del Buque para recibir la carga.

- Las bodegas deben estar limpias y vacías.
- Los guinches y aparejos deben estar listos para operar.
- Contar con el número de estibadores necesario para la estiba de la carga.



21-Resumen de las obligaciones emergentes del Art. 1047 del Cód. de Comercio para el Fletante y el Fletador.

a) Obligaciones del Fletante: Poner el buque a disposición del fletador para recibir la carga, en el puerto, en el lugar, época y condiciones indicados en la póliza.

b) Obligaciones del Fletador: Debe **designar el puerto seguro**, el muelle para atracar y fondear, Entregar la carga en calidad y cantidad estipulada por la póliza, y **entregar la documentación** de la carga impuesta por la ley dentro de las **48 hs de concluido el embarque**.

LECCIÓN XIX

1-Aviso al Fletador: La carga del buque debe iniciarse en el tiempo fijado por la póliza, **en su defecto** cuando el Capitán del informe que el buque está listo para ser cargado **mediante carta**, comenzando aquí el plazo de carga. El aviso debe darse al fletador o a su agente. El Fletador debe entregar firmada la copia de esta carta quedando notificado de este estado. El aviso **puede ser verbal**.

2-Operaciones de carga: La póliza de fletamento suele contener las cláusulas relativas a la responsabilidad de las partes en relación al personal y los gastos que acarrear las operaciones de carga, que normalmente corresponden al fletante.

3-Riesgos durante las operaciones de carga: Si la mercadería es puesta al costado del buque, el fletador es responsable por ella hasta el momento que es tomada por el guinche para ser depositada a bordo, e inicia la responsabilidad del transportador (Fletante, Capitán o Armador) desde que la carga está suspendida en el aire. Si el Fletador es quien elige a los estibadores su responsabilidad termina cuando toda la carga ha sido estibada dentro del buque, en este caso la responsabilidad del transportador comienza cuando la mercadería es depositada en la bodega.

4-Recibo de la mercadería a bordo: Recibos Provisorios: son:

* **La Declaración de carga y boleto de embarque:** por la declaración, el agente marítimo informa al cargador las características de los objetos de embarque. Asimismo le entrega un boleto de embarque, que es entregado al capitán conteniendo los datos declarados.

* **Recibo Provisorio y Reconocimiento de Carga:** Una vez recibida la carga a bordo, el **cargador** obtiene un recibo provisorio que le extiende el **capitán o el comisario**. El cargador luego completa un Conocimiento y lo presenta al **agente marítimo**, quien coteja ambos documentos. Si no hay discordancias lo firma el armador o su agente, retirando el cargador dos ejemplares del conocimiento que le corresponden y el recibo provisorio que queda en el poder del armador.

5-El Conocimiento como recibo de la carga: El conocimiento debe ser firmado y entregado al cargador dentro de las **24 hs de finalizada la carga**, el **recibo provisorio** es cambiado por el **conocimiento** quedando en poder del cargador como prueba de la recepción de la carga.

6-Prueba judicial de la entrega a la Carga: El **documento probatorio es el Conocimiento** de embarque, y **pueden utilizarse los recibos provisorios y los demás medios probatorios del Derecho Civil**. (Testificales, boletos de embarque, manifiesto, etc.)

7-Estiba: La estiba o arrumaje es la operación de **distribuir la carga** dentro del buque en el lugar y forma que corresponda de acuerdo a su naturaleza, embalaje, y de acuerdo a los puertos de descarga.

8-La estiba en su aspecto jurídico:

1. Penal: Porque el mal estibaje puede afectar la seguridad de los tripulantes del buque, por exposición a riesgo de muerte.

2. Civil: Por el daño que puede causar a la estructura del buque, o al resto de la carga en la conservación, y por la demora que causando daños y perjuicios.

9-La estiba desde el punto de vista práctico: Los empleados especializados del armador o agente señalan mediante un croquis la posible distribución de la carga a los cargadores, el comisario traza el plan de estiba, indicando con mayor precisión los lugares a ocupar por la carga. De esta forma se asegura la correcta disposición de la carga para que sea práctica la carga y descarga de la misma.

10-Estiba sobre cubierta: se permite cuando:

1. Cuando el cargador ha dado su consentimiento.
2. En la navegación de **cabotaje menor** (Fluvial).
3. Cuando la estiba de la misma fuese normal en cubierta por el tipo de carga, como transporte de locomotoras, autos, contenedores, etc.
4. Consentimiento por escrito del cargador.

11-Consentimiento por escrito del Cargador: Los cargadores deben manifestar por escrito la disposición de carga sobre cubierta, se suele incluir en el conocimiento una **cláusula** de "Cargado sobre cubierta", si lleva la firma del cargador queda autorizado, pero de no llevarla, la responsabilidad recae sobre el transportador.

12-Navegación en el Cabotaje Menor, ríos, o de acuerdo con los usos: Para el código son sinónimos el Cabotaje menor y la navegación fluvial (por ríos), Clasifica como buque de cabotaje menor a los buques menores de 75 toneladas pero mayores de 20 toneladas de registro bruto. **El fletante no necesita el consentimiento del cargador para acomodar la carga en cubierta**, si no afecta a la carga este tipo de transporte sobre cubierta. La **echazón de carga sobre cubierta** es considerada **avería a gruesa**.

13-Responsabilidad del Capitán y del Armador:

Armador: es responsable **civilmente** de los hechos del capitán en todo lo relativo al buque o su expedición, sin poder ser exonerado por exceso en el mandato del capitán. No es responsable penalmente por los hechos del capitán, ni por los contratos que haga en su provecho propio el capitán. **Responde por la guarda** de la mercadería. No puede contratar más carga que la que especifica la capacidad del buque.

Capitán: Está obligado a llevar los deberes de buen marino y responde por los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicios propios de la cosa, o por casos fortuitos o de fuerza mayor. **Responde** del mal estibaje de la carga y por carga en su propio camarote sin autorización debiendo **pagar el doble del flete**. Tiene prohibición de hacer pactos públicos o secretos con los cargadores, es responsable por la guarda de la



mercadería dentro del buque. Desde que la recibe sobre el buque hasta que se descarga del buque, salvo pacto en contrario.

14-La cláusula "Cargado sobre cubierta a Riesgos del Cargador": no libera de responsabilidad totalmente sino que impone al cargador la carga de la prueba de culpa del capitán en el origen del daño sufrido por la carga.

15-Observaciones a los Conocimientos: En caso de que la carga no fuese presentada en forma debida para el embarque, el capitán puede rechazarla o formular las correspondientes observaciones en el recibo provisorio y en el conocimiento, como embalaje defectuoso, dudas sobre el peso real, posibles pérdidas, etc.

16-Carga clandestina: Es la embarcada sin conocimiento del capitán. De encontrarse en puerto de embarque puede echarla a tierra, o exigir a los propietarios el flete más alto posible. De estar en viaje puede hacer echazón de la carga únicamente si se dan los presupuestos de la echazón. Si es descubierta en la descarga del buque deberá depositarla y avisar de inmediato al cargador.

Carga prohibida: drogas, tóxicos, o contrabando, el capitán debe impedir el estibaje de estas cargas, o descargarlas en forma inmediata. De ser descubierta durante el viaje debe denunciar el hecho ante aduana al arribar a puerto. En casos de incumplimiento de estas disposiciones el capitán responde solidariamente con responsabilidad penal y civil. Los cargadores responden por el flete de la misma, aunque haya sido confiscada.

Cláusulas Internacionales

C.I.F. : Esta sigla indica Costo, seguro, flete incluidos en el costo de la mercadería hasta el lugar de destino. El vendedor de la mercadería corre con todos los gastos porque están incluidos en el precio de la mercadería. Asume los gastos de transporte, seguro, embalaje, gastos de carga, verificación de carga, pago de tasas e impuestos de exportación. Debiendo suministrar al comprador certificado de origen y factura consular. El comprador debe aceptar los documentos y pagar el precio estipulado en el contrato

F.O.B.: El vendedor corre con todos los gastos que implican el seguro, transporte, carga, despachos aduaneros y pagos de impuestos hasta que la mercadería es cargada en el buque. El comprador corre con los gastos desde la carga abordo hasta la entrega de la mercadería.

F.O.R.: La responsabilidad y gastos del vendedor terminan cuando la mercadería es puesta sobre el vagón del ferrocarril, y desde ese momento corre con cuenta y gasto del comprador. En caso de ser F.O.T. significa libre sobre el camión.

C. and F.: El comprador asume todos los gastos excepto los de flete y seguros, por lo tanto asume gastos que ocasionen abordo la carga y descarga, los del seguro de guerra, sobre estadías de descarga etc.

Ex Store: El comprador empieza a correr con los gastos a partir que la mercadería le es depositada o puesta a su disposición en forma individualizada del resto de la carga.

FAS: El comprador corre con todos los gastos desde el momento que la carga es puesta al costado del buque

LECCIÓN XX

Descarga del Buque y Entrega de la Carga.

1-Puerto de descarga: es el destino final de la carga transportada por el buque. Siempre se indican en los conocimientos el puerto de destino de la carga que remite el cargador. En las pólizas de fletamento también se indica el puerto de descarga.

2-Lugar de descarga: Es el lugar donde se baja la carga indicado por el fletador o por los usos del puerto, puede suceder que el buque no pueda llegar hasta el muelle para descarga, y el próximo puerto sea muy lejos, en ese caso si se prevé la cláusula "Tan cerca como pueda permanecer a flote con seguridad" se procederá a transbordo de la carga a otro buque de menor porte para alijar la carga y de esa forma poder acceder al puerto con seguridad.

3-Avisos al destinatario: El transportador debe notificar al cargador o al consignatario de la carga, que el buque está listo para descargar, mediante "la carta de alistamiento", aplicándose el régimen de las estadías y sobre estadías. Este aviso se estipula en la póliza de fletamento en el caso de ser un solo destinatario. Este aviso no es del Capitán.

4-Operaciones de descarga. Interpretación de las estipulaciones en uso internacional: Conforme a las estipulaciones internacionales la descarga puede hacerse al costado del buque o bajo plumas, si se estipula que la carga es entregada en cubierta, a partir de este momento es responsabilidad del destinatario. La carga al ser alzada con los aparejos hasta una altura para ser descargada, en este momento deja de ser responsabilidad del fletador y pasa a ser responsabilidad del fletante.

5-Responsabilidad de las partes en las operaciones de descarga según el Código de Comercio: El capitán es el responsable desde el momento que recibe la carga hasta el momento de su entrega en el lugar convenido, salvo convención en contrario por la póliza de fletamento.

El Fletador o el fletante que sea el responsable de las operaciones de carga o descarga es responsable de los daños que sufra la carga en dichas operaciones.

6-Práctica de la descarga según el Código de Comercio: Nuestro código da por supuesto que el destinatario debe presentarse con el conocimiento ante el capitán del buque y requerirle la entrega, y que al hacerla se devolverán los conocimientos al capitán, firmando el recibo de uno de los ejemplares, pero este procedimiento no se sigue en los puertos, ya que se siguen las disposiciones del código aduanero.

7-Alije: Es el transbordo de mercadería a un buque de menor porte en forma parcial o total, para poder disminuir el peso del buque de mayor porte, pudiendo así elevar la línea de flotación para que pueda acceder al muelle del puerto.

8-Descarga de oficio: Es potestad del Capitán disponer la descarga de oficio y solicitar depósito judicial para ellas en caso de:

1. Si el portador del conocimiento no se presenta con el documento antes de iniciar la descarga.
2. Si el Consignatario se niega a recibir la carga.
3. Si el Capitán desconoce a quien debe entregar la carga, por haberse presentado dos o más consignatarios con ejemplares distintos del mismo conocimiento.

9-Responsabilidad respecto de las mercaderías en la descarga de oficio: Al ser entregadas cesa la responsabilidad del transportador, lo mismo sucede si son depositadas en Depósitos Judiciales. La aduana se convierte en Depositario de la carga.



10-Descarga del buque y entrega de la carga: La entrega es el último acto donde cumple su obligación final el capitán, cesando su responsabilidad y la del transportador.

11-Entrega al tenedor del Conocimiento: El tenedor del conocimiento debe presentarse antes de la descarga junto al Capitán para hacerle vista de su conocimiento, desde ese momento el capitán está obligado a hacerle entrega de la carga correspondiente al conocimiento.

12-Entrega por descarga de oficio convencional: Es la que **es prevista en el contrato**, al establecer que el capitán puede **descargar de oficio**, en circunstancias distintas a las expresadas por la ley, **a los Almacenes de Aduana**.

13-Carácter de depositario de la Aduana: Establece que **el fisco no es responsable** de las mercaderías, ni de sus pérdidas y averías **antes de entrar en almacenes fiscales, ni después de la salida de éstos**, solo es **responsable** de los daños ocasionados en la **guarda de los mismos**.

14-Destinatario ausente o que se niega a recibirla: Pasado un tiempo prudencial, si el destinatario no se presenta a retirar la carga **pueden publicarse en diarios locales el aviso**, de no haber resultados, se produce la **descarga de oficio al depósito fiscal**, teniendo la **Dirección General de Aduanas** la facultad de **rematar la carga**, pasado un tiempo determinado.

15-Portador legítimo de Conocimiento a la orden: La **Aduana** es quien **verifica la validez del documento y la titularidad correspondiente del portador**, debiéndose presentar éste dentro de **los 15 días de la descarga** para retirar la carga.

16-Tenedor del Conocimiento que no lo presenta con debida anticipación: en caso de retraso es **plausible de multa**.

17-Dificultades que se suscitan en la descarga: En todos los casos de dificultades que susciten las descargas por **discrepancias en los documentos o por inconvenientes que presente el consignatario**, el capitán, agente marítimo o armador deben **solicitar el depósito judicial de la carga**.

18-Conflicto entre tenedores del Conocimiento: En este caso es la **Aduana** quien pide el **depósito Judicial de la carga**. Pero actualmente los conocimientos cuentan con una **cláusula** en la que se estipula que **una vez entregada la mercadería al portador de un conocimiento quedan sin efectos los demás conocimientos**.

19-Tribunales competentes: El juzgado en los **Civil y comercial de primera instancia de turno**. Las autoridades en los **remates es la aduana**.

20-momento en que se considera entregada la carga: momento de la entrega al destinatario.

22-Derechos del fletante sobre la mercadería depositada judicialmente: El fletante tiene derecho a exigirle al fletador o al consignatario la descarga de la mercadería, el pago del flete, averías y gastos, **terminado el tiempo de descarga**.

El depósito general de Aduanas tiene la función de **liberar de las responsabilidades** de depositario de la carga al capitán, fletante o transportador, en su caso.

El fletante conserva sus **derechos** sobre la mercadería depositada judicialmente, **en cuanto al cobro del flete, estadías y sobre estadías, contribución de avería gruesa**, etc.

23-Venta judicial de los efectos depositados: Los siguientes partes pueden pedir la venta judicial:

- Cualquier interesado en la carga (Fletante, tenedor del conocimiento, embargante de la carga.) si la misma **corre peligro de deterioro o pérdida total en los depósitos**.
- El capitán cuando la carga ha sido **embargada por cobro de flete**.

Lección XXI Estadías

I- Plazos de duración del viaje.

Desde el punto de vista comercial, el viaje por agua puede dividirse en tres etapas: **la carga, la navegación y la descarga**

La rapidez de la navegación depende del aumento de velocidad de los buques, en virtud de la aplicación de modernas técnicas a las construcciones navales.

En cambio, la rapidez de las operaciones de carga y descarga depende de varios factores, tales como el uso de aparatos adecuados (guinches, elevadores), estibadores eficientes, organización del puerto, dirección eficaz de los trabajos, etc. Los plazos de carga y descarga tienen una importancia especial en el fletamento total o parcial, en que se acostumbra fijar su punto de partida, duración y otras modalidades. En los buques de línea regular tienen fecha y hora de salida predeterminada, las operaciones mencionadas no suelen tener plazos fijos.

II- Estadías. (Reversabilidad)

Se entiende por estadías a los **plazos o número de días** convenidos en que deben realizarse las **operaciones de carga y descarga del buque**. El tiempo de la carga puede convenirse aisladamente o en forma conjunta con los de la descarga, e incluso preverse la **reversabilidad de los plazos**, vale decir que los días que se gane en la carga serán aprovechables en la descarga y viceversa.

III- Duración de las estadías.

Su duración **suele fijarse**:

- En las pólizas de fletamento por días y horas
- En base a una cantidad de toneladas a ser cargadas o descargadas.

En casos en que no lo hayan establecidos las partes, el **Código** establece que las operaciones de carga y descarga deben regirse por los **usos del puerto respectivo**.

IV- Momento a partir del cual comienzan a correr las estadías.

Es necesario que **el capitán entregue al cargador la nota o carta de alistamiento**, por la cual le hace saber que el buque está listo para la carga o descarga en el lugar convenido y que sirve para determinar el punto de partida de los plazos. El momento a partir del cual empiezan a correr **depende de lo indicado en la póliza o en los usos del puerto**. Puede ser al día siguiente del aviso, dentro de las doce horas, o de inmediato. También puede

computarse desde el momento en que el buque esté listo para operar, aunque no haya atracado por falta de espacio en el muelle.

V- **Forma de computar las estadías.**

El cómputo de las estadías se realiza por días astronómicos de 24 horas. Dicho criterio suele estar previsto en la póliza; en caso contrario, se aplican los usos del puerto. Los plazos suelen fijarse en días corridos, incluyendo los días hábiles, domingos, feriados y los días de lluvia o mal tiempo.

Sin embargo, también suelen pactarse que las operaciones se realicen solamente en los días laborales. O computarse según variadas modalidades, excluyéndose los días domingos, feriados y aquellos en que las condiciones atmosféricas impiden operar.

VI- **Interrupción de las estadías.**

Puede suceder por varias causas imputables al buque, que entorpecen las cargas y las descargas de las mercaderías. El tiempo de vigencia de tales causas **no debe incluirse** en el cómputo de las estadías.

Causas de interrupción de las estadías:

- Reparaciones del buque que impidan la carga.
- Detención por cuarentena.
- Defecto de funcionamiento de los aparejos
- Abandono del lugar de operaciones del buque.

VII- **Sobreestadías: su naturaleza.**

Al vencer los días fijados como estadía para la carga y si el cargador no la ha completado, empieza a correr un **nuevo plazo** consistente en las sobreestadías.

Naturaleza jurídica: Indemnización de carácter contractual, que el fletante o armador recibe por los perjuicios que le ocasiona la mora del fletador en su obligación de cargar o descargar su mercadería en el plazo convenido.

VIII- **Punto de partida de las sobreestadías.**

Punto de partida: En el momento del vencimiento del plazo de duración de las estadías.

Control de las estadías: se efectúa en un documento denominado "hoja de tiempo" (time sheet) en las que se registran diariamente las horas de iniciación y terminación de las operaciones. Estos datos se utilizan luego para el cálculo de las sobreestadías.

IX- **Computo de las sobreestadías: interrupciones.**

Computada por lo común según días corridos, tiempo durante el cual el cargador está facultado para cargar, pero dado que el transportador ha calculado el flete sobre la base del plazo normal de estadías, sufre el consiguiente perjuicio, por lo que el cargador debe pagarle una suma diaria en concepto de indemnización. Tanto la duración de la sobreestadía como la indemnización se acuerdan entre las partes.

Fuerza mayor: no constituye interrupción de las sobreestadías. Sin embargo, debe admitirse la interrupción en caso de que las operaciones de carga o descarga fueran suspendidas por culpa del fletante.

X- **Prueba de las sobreestadías y la interrupciones.**

Prueba de la existencia de las sobreestadías: corresponde al fletante por medio de la presentación de la póliza.

Interrupción: El fletador que alega que tal demora no le es imputable, debe probar la interrupción.

XI- **Quién es deudor de las sobreestadías.**

Aquél que se encuentra en mora en la carga de las mercaderías, o sea el cargador que no completó el embarque de la carga en los días convenidos.

Cuando hay uno o varios destinatarios distintos del fletador: La póliza puede indicar, que las sobreestadías en la carga y descarga corresponden al destinatario. Si no existe estipulación alguna, corresponden a éste el pago de las sobreestadías que hubieran sobrevenido por su culpa en la descarga.

XII- **Cálculo de las sobreestadías.**

Las sumas a pagarse en concepto de sobreestadías suelen fijarse en las pólizas; en su defecto, se aplican los usos del puerto. Generalmente se realiza el cálculo en base a una cantidad global por cada día de demora, o una cantidad diaria por unidad de arqueo o porte del buque. Si no se ha fijado el sistema ni pueden aplicarse los usos del puerto, la **indemnización debe fijarse judicialmente** en base a las pruebas producidas por las partes.

XIII- **Caso de varios destinatarios.**

Si no fuera posible individualizar al responsable del atraso, (demora en la descarga) el fletante puede exigir el pago íntegro de las sobreestadías a cualquiera de ellos que aún tenga carga a bordo al vencerse el plazo de las estadías. El demandado, a su vez tiene el derecho a repetir contra los responsables (se trata de una obligación solidaria)

XIV- **Duración de las sobreestadías.**

El fletante no puede zarpar al cumplirse el plazo de las estadías, ya que **el fletador** tiene el derecho a utilizar las sobreestadías para completar sus operaciones, pagando la correspondiente indemnización.

Duración e indemnización: se fijan por acuerdo de las partes.

Si en todo el tiempo convenido, el cargador sólo embarcara parte de la mercadería, el transportador tiene el derecho de optar entre proceder a la descarga por cuenta de aquél y exigir el pago de medio flete, o zarpar con la carga que hubiere a bordo y reclamar en el puerto de destino el flete total.

XV- **Condiciones para que se deban sobreestadías.**

Si se ha estipulado en la póliza:

- Que el **fletante** pruebe la existencia de las sobreestadías;
- Que se haya formulado la protesta por la demora;
- Que se pruebe el monto por los usos del puerto, u otros medios;
- Que se pruebe el perjuicio causado por la demora;
- Que el **fletador** demuestre que la demora reclamada fue debida a fuerza mayor o culpa del fletante.

Si la póliza no contiene estipulación alguna, las partes se rigen por los usos del puerto.

I- **Compensación por reducción de estadías: su naturaleza jurídica y forma de calcularse.**

Si el fletador realiza las operaciones de carga o descarga en un tiempo menor que el convenido, recibirá una compensación o premio (dispatch money) por un día ahorrado.



Naturaleza jurídica:

- **Doctrina:** Devolución de flete.
- **Uso internacional:** Compensación que se otorga porque los días ahorrados permiten al fletante la utilización económica mas eficiente del buque de su propiedad.

Forma de calcular el monto de compensación: depende de la modalidad adoptada: puede fijarse una suma global por día ahorrado, o bien sobre al base de una cantidad por día y tonelada. Si las estadías han sido pactadas por días corridos, los domingos y feriados se consideran como días ahorrados.

II- Contraestadías.

Vencido el plazo de las estadías, si la carga no ha concluido, se inicia la contraestadía, que constituye igualmente una indemnización, en que el cargador puede continuar el embarque de los efectos, pero mediante el pago de otra suma indemnizatoria por daños y perjuicios derivados de la inmovilización del buque. Su extensión queda librada a los usos y costumbres del puerto. La misma toma como base lo que se ha fijado en concepto de sobrestadías, agregando un tanto por ciento.

Para que empiecen a correr las contraestadías, el capitán debe hacer la correspondiente protesta. Una vez transcurrido el plazo de las contraestadías, si el fletador no comienza la descarga, el capitán debe intimarle a que lo haga; si aun así no se inician las operaciones, éste debe proceder a la descarga de oficio y al depósito judicial de la mercadería.

IX- Créditos de sobrestadías y contraestadías.

Las sobrestadías y contraestadías constituyen créditos privilegiados sobre la carga.

Prescripción: Se produce al año de terminado el viaje, por tratarse de una acción derivada del contrato de fletamento.

III- Vencimiento de los plazos de estadías, sobrestadías y contraestadías: cargador que no carga efecto alguno.

Una vez vencidos los plazos de estadías, sobrestadías y contraestadías, si el cargador no ha embarcado efecto alguno, el fletante tiene el derecho de rescindir el contrato y exigir el pago de la mitad del flete estipulado y de la gratificación, estadías y sobrestadías, o emprender el viaje sin carga, para exigir el pago íntegro del flete al finalizarlo. Otra modalidad de la opción consiste en emprender el viaje con la parte de la carga que se hubiera embarcado, y reclamar en destino el pago del flete íntegro.

IV- Carga de terceros.

Si el fletante opta por **emprender el viaje sin carga**, o con una parte de ella, puede tomar carga de terceros sin consentimiento del fletador. Si la carga paga un flete menor, la diferencia queda a cargo del fletador; en cambio, si resulta mayor, éste se beneficia con la diferencia. Si el **fletador** autoriza la salida del buque con **parte de la carga**, el **capitán** no puede tomar cargas de terceros sin autorización escrita de aquel.

V- Buque fletado para recibir carga en otro puerto.

El buque puede llegar cargado a un puerto, en ejecución de un contrato del fletamento, o en lastre para recibir directamente la carga relativa al nuevo contrato. En los contratos de fletamento total o por entero, el fletador tiene su propio consignatario en los puertos de carga y descarga. Este es el encargado de todo lo relativo a las operaciones de carga, descarga y recepción de la mercadería. Si llega al otro puerto designado para cargar y no se le entregare la carga, dará el capitán aviso al fletador y esperará sus instrucciones. Si el capitán no recibe las instrucciones solicitadas al fletador; su obligación en tal caso consiste en tomar todas las medidas necesarias para conseguir mercaderías.

Lección XXII

Fletamento a carga general

I- Buques de líneas regulares:

Buques de línea: Prestan servicios regulares, con itinerarios y días de salida y llegada preestablecidos para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia.

Código de Comercio: Define este tipo de transporte bajo la denominación de fletamento a carga general. El transportador se compromete a trasladar la mercadería de un cargador a un puerto de destino convenido.

II- Disposiciones del Código de Comercio:

El Cód. de Comercio, lo llama fletamento a carga general, legislado en el art. 1019 que dice: *cuando el capitán recibe efectos de cuantos se presenten en el buque determinado que está a la carga. El fletamento debe probarse por escrito.* El monto del flete resulta por lo general de las tarifas fijadas por el propio transportador y de él se deja constancia en el conocimiento de embarque, La obligación de pagar el flete comienza cuando la mercadería ha sido cargada a bordo y como derogación del principio de que sólo puede exigirse su pago al término del viaje, por lo común es recibido por anticipado al tiempo de la entrega de los conocimientos.

En éstos contratos es habitual la inclusión de la cláusula según la cual el flete es “ganado a todo evento”, es decir que se debe pagar aunque la mercadería no llegue a destino por causas de fuerza mayor, apartándose del régimen convencional emergente del Cód. de Comercio

III- Disposiciones administrativas:

Las disposiciones administrativas vigentes en la materia se encuentran en la **Ley 476/57** (Código de Navegación Fluvial y Marítima), en tratados y convenios internacionales, y en los reglamentos respectivos.

I- Oferta al público.

Las líneas regulares de navegación acostumbran a difundir sus itinerarios mediante avisos en periódicos, revistas y demás medios de comunicación. Los interesados concurren a sus oficinas a completar los datos en el conocimiento. Los avisos también suelen mencionar el precio de los pasajes para el transporte de pasajeros en los buques de la compañía.

II- Formalización del contrato.

El contrato de fletamento a carga general es consensual. La manifestación de voluntad expresada verbalmente produce el mismo efecto.



Prueba del contrato: En este tipo de contrato, el instrumento de prueba es el conocimiento. Este documento se exige "ad probationem" y no "ad solemnitatem", y por lo tanto podría probarse la existencia del contrato por confesión de partes u otros medios de prueba (boletos de embarque, recibos provisorios, etc.). Las estipulaciones del Código de Comercio solamente pueden ser probadas con el conocimiento.

III- Naturaleza del contrato.

El fletamento a carga general constituye un contrato de adhesión. En esta modalidad, una de las partes establece de antemano ciertas condiciones generales, que la otra acepta o rechaza según su conveniencia.

VII- Embarque de las mercaderías en buques de línea.

Generalmente, el cargador se entera de la salida del buque mediante información proporcionada por la agencia o por avisos que suelen publicar las empresas. El mismo retira el boleto de embarque y lleva la mercadería al buque; el comisario le entrega un recibo provisorio, que el cargador presenta en la agencia y retira los ejemplares del conocimiento. Los gastos de la carga de la mercadería a bordo del buque generalmente corren por cuenta del transportador, salvo que se conviniera lo contrario mediante la incorporación de la cláusula F.I. (Free in)

Cuando la mercadería se entrega anticipadamente en los depósitos de la empresa, ésta entrega al cargador un recibo o conocimiento para embarque, y queda a cargo de la misma la remisión de la mercadería a bordo. En el conocimiento para embarque se suele consignar la expresión "para ser embarcado en tal buque o cualquiera de salida subsiguiente"; de esta manera, el transportador queda liberado de la responsabilidad de cargar la mercadería en un buque determinado.

I- Fijación del término para la carga.

En principio, las normas relativas a las estadías y sobrestadías no son aplicables a los buques de línea. El Código de Comercio, establece que el capitán o fletante de un buque a carga general puede fijar el tiempo de duración de las operaciones de carga. Vencido dicho plazo, el capitán tiene la obligación de zarpar en la primera oportunidad favorable, bajo pena de responder por los daños y perjuicios ocasionados por su demora. Si la mayoría de los cargadores con relación al valor del flete convienen en la demora, no se aplica dicho principio.

II- Falta de fijación del término para la carga.

Si no se ha fijado plazo alguno para la carga, el capitán debe emprender viaje en la primera ocasión favorable, siempre que lo hayan exigido la mayoría de los cargadores con relación al valor del flete, y que haya recibido a bordo más de las dos terceras partes de la carga que corresponde al porte del buque. En tal caso, ninguno de los cargadores puede descargar los efectos que tenga a bordo.

III- Imposibilidad de completar las dos terceras partes de la carga.

En tal caso, si transcurre un mes desde que el buque se puso a carga general, puede fletar otro buque para transportar la carga que tiene a bordo. El nuevo buque debe ser igualmente apto para emprender el viaje, y el capitán debe hacerse cargo de los gastos de transbordo, el aumento del flete y del seguro.

IV- Imposibilidad de subrogar el buque puesto a carga general.

Si el capitán no puede hallar otro buque, y los cargadores no quieren descargar, está obligado a emprender viaje con la carga que tenga a bordo, cumplidos los sesenta días de haberse abierto el registro para la carga.

V- Obligación de embarcar en los buques de matrícula nacional sujetos a horarios e itinerarios.

Según la ley 295/71, se reservan a las embarcaciones de bandera nacional, el transporte fluvial y marítimo del total de la carga de importación y exportación que se realicen por vía acuática, marítima o fluvial, siempre que haya disponibilidad de bodegas; a los países atendidos por empresas nacionales de navegación, razón por la cual existe la obligación de preferir a nuestros buques para el transporte de cargas. Así también en la subrogación del buque puesto a carga general, se preferirá a los buques de bandera nacional antes que a los extranjeros.

VI- Derecho del cargador a descargar la mercadería.

Alguno de los cargadores puede no tener interés en esperar el cumplimiento del plazo de 60 días fijado por la ley para que el buque zarpe indefectiblemente. En tal caso, es lícito que los cargadores retiren sus efectos, sin pagar flete, siendo de su cuenta los gastos de desestiva y descarga, restituyendo los recibos provisorios, los conocimientos y dando fianza por los que ya hubieren remitido.

VII- Descarga de la mercadería transportada a carga general.

La aduana interviene en la descarga de la mercadería en cumplimiento de sus funciones específicas, y de hecho es la que entrega la mercadería al portador del conocimiento.

Lección XXIII

El flete y sus problemas

I- Concepto.

Flete: Es el precio que el fletador debe pagar al fletante en concepto de la utilización de la capacidad de carga del buque. Es un elemento esencial en el contrato de fletamento, debido a su naturaleza comercial. En caso de no haberse expresado en el conocimiento o la póliza de fletamento, su monto se determina por los usos del puerto de embarque.

II- Base económica.

Punto de vista económico: el monto del flete tiene un límite mínimo y máximo. El primero está determinado por el costo de explotación del buque: si éste monto es mayor que el flete, el transportador trabajaría a pérdida. En cuanto al límite máximo, está determinado por la diferencia entre el precio de la mercadería en el lugar de embarque, y el de destino; si el flete es superior a ésta diferencia, el transporte no resulta económico y no existe interés comercial de parte del fletador.

III- Cotización internacional.

Los fletes suelen tener una cotización internacional regulada por la ley de la oferta y la demanda que rige la competencia entre las empresas.

IV- Cálculo del flete.

Varía de acuerdo a la naturaleza del contrato. En el fletamento a tiempo se abona por espacios de tiempo determinados (días, semanas, meses) mientras que en el fletamento por viaje a carga general se calcula en base al peso, medida o volumen de la carga.

V- Fijación del flete según el Cód. de Comercio.

El flete se ha de pagar: bien sea por una cantidad alzada por el viaje, o por un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar,

VI- Gratificación.



Gratificación o **capa**: es la cantidad de dinero que se solía pagar al capitán como complemento de su salario. Constituye una especie de incentivo para el responsable de la expedición marítima, que ya no se utiliza en la actualidad.

VII- Comienzo de la obligación de pagar el flete.

El momento en que nace la obligación de pagar el flete se estipula en el contrato (póliza o conocimiento). Si el buque se ha fletado en **forma total o parcial**, la obligación de pagar al fletante se inicia desde el momento en que el buque se ha puesto a la carga, marcado el aviso por el capitán, pero el flete sólo puede exigirse acabado el viaje, si no hay en la póliza de fletamento una estipulación especial sobre la época y forma de pago. Cuando el fletamento se realiza **a carga general**, la obligación nace desde el momento en que la carga ha sido entregada a bordo, quedando bajo la responsabilidad del capitán. Por lo común es pagado por anticipado, cuando se entregan los conocimientos. Puede convenirse que el flete se pague en destino o dentro de un plazo determinado.

VIII- Flete por peso o medida de los efectos.

Suele entenderse que en el cálculo del flete por el peso o medida de los efectos, se incluyen los envoltorios o embalajes, es decir el peso bruto. También puede estipularse el cálculo en base al peso neto de la mercadería, descontando el peso del embalaje; si no se ha especificado en el contrato, se debe entender que se refiere al peso bruto.

IX- Disminución o aumento de peso o volumen.

Como consecuencia de factores climáticos, las mercaderías pueden sufrir una disminución o aumento de peso o volumen. En el transporte de cargas sujetas a este tipo de variaciones, el flete se paga al efectuarse la descarga en destino. El Código dispone que el flete "se pagará por lo que se cuente, mida o pese en el acto de la descarga". Se aplica especialmente a los contratos de fletamento total o parcial.

Cuando el flete se ajuste por peso o medida, el capitán tiene derecho a exigir que los efectos sean contados, pesados o medidos a bordo antes de la descarga, y así no responderá por las faltas que puedan aparecer en tierra. Si no se hace ésa verificación, el consignatario tiene derecho a pedir que se haga en tierra y el capitán estará obligado a conformarse con el resultado de esa verificación. El transporte a carga general suele regirse por los datos establecidos en el conocimiento, a fin de evitar mediciones múltiples.

X- Tiempo en que debe pagarse el flete.

La obligación de pagar el flete nace al ponerse el buque a la carga, o al embarcarse la mercadería, según el caso. Sin embargo, su exigibilidad queda diferida a la terminación del viaje, salvo estipulación contraria de la póliza. En la práctica, los buques de línea cobran el flete al entregar el conocimiento al fletador. En el fletamento total o parcial, suele estipularse el pago en destino.

XI- Forma del pago del flete.

Suelen utilizarse varias modalidades, tales como el pago de una parte por anticipado, y el saldo al final de la descarga; pagos escalonados contra entregas parciales de la carga; en efectivo, al contado, por letras, a la vista o a plazo, etc.

XII- Lugar del pago del flete.

El lugar donde debe pagarse el flete depende igualmente de lo estipulado en el contrato. Si no existe convención expresa en contrario, el mismo debe efectuarse en el puerto de descarga de la mercadería.

XIII- Moneda en que debe pagarse el flete.

La moneda a ser utilizada para tal efecto no fue objeto de regulación especial en el Código de Comercio. Las partes pueden pactarla libremente, salvo prohibición expresa de la legislación fiscal, la cotización del flete se hace generalmente en dólares norteamericanos o libras esterlinas, según el lugar de ejecución del contrato y la conveniencia de las partes.

XIV- A quién debe ser pagado.

En principio, el flete debe pagarse al fletante, aunque también pueden recibirlo el capitán o el agente marítimo como representantes del armador.

XV- Por quién es debido.

Según lo estipulado o la naturaleza del contrato, el flete puede exigirse tanto al destinatario de la carga como al fletador. Como tal se incluye no sólo al que fleta un buque total o parcialmente, sino también al simple cargador de un buque a carga general. Entonces, debe pagarlo el cargador o el destinatario, pero si nada se ha convenido, el flete puede ser exigido al destinatario luego de que se haga parte en el contrato al presentar el conocimiento al transportador, estando facultado éste último a requerir, antes de la entrega de la mercadería el embargo preventivo de ella si aquél no paga el flete o garantiza suficientemente su pago.

XVI- Subfletamento.

El que hubiera fletado un buque por entero, puede ceder su derecho a otro para que lo cargue en todo o en parte sin que el capitán pueda impedirlo. Si el fletamento se hizo por cantidad fija, puede el fletador subfletar a su cuenta a los precios más ventajosos, pero se mantiene íntegra su responsabilidad hacia el fletante. En el subfletamento, el fletador principal sigue siendo responsable del cumplimiento del contrato ante el fletante principal, y en consecuencia está obligado al pago del flete.

XVII- Fletador que contrató en calidad de comisionista o por cuenta de terceros.

Puede suceder que la persona que figura como fletador en la póliza del fletamento no sea el verdadero cargador. Este sería el caso si el referido fletador ha actuado como comisionista (a nombre propio, pero por cuenta de un tercero); en esta eventualidad, el fletante debe exigir el pago del flete a los cargadores o destinatarios. Si no fuera posible, tiene la opción de solicitar el embargo de las mercaderías.

XVIII- Cláusula de cesación de responsabilidad del fletador.

Algunas pólizas de fletamento de origen británico incluyen la siguiente fórmula: "La responsabilidad del fletador cesara cuando la mercadería sea embarcada, y el fletante tendrá un privilegio sobre la carga por el flete y sobrestadías". La jurisprudencia ha considerado que dicha cláusula no resulta aplicable al sistema vigente en nuestro país.

XIX- Inalterabilidad del monto del flete.

El flete se rige por el principio de la inalterabilidad de su monto, siempre que la mercadería llegue a destino. Y asimismo cuando no llega por:

- Haber sido vendida durante el viaje por el capitán para obtener fondos necesarios para terminar el viaje.
- Cuando el cargador la ha retirado en el caso que deban hacerse reparaciones urgentes o por causa de fuerza mayor

- Cuando la mercadería se ha perdido durante el viaje por culpa del cargador o por vicio propio de ella.

Este principio tiene las siguientes aplicaciones en el Código de Comercio:

- El fletador no tiene derecho a pedir disminución del precio;
- El flete estipulado por una suma global no puede ser aumentado, si la duración de éste se extiende por detención del buque;
- El flete debe pagarse en forma íntegra aún cuando la mercadería llega averiada a destino sin culpa del capitán, cuando el buque no se ha cargado en su totalidad, o cuando el fletador o cargador deciden retirar sus efectos a causa de reparaciones urgentes del buque por problemas sobrevenidos durante el viaje.

XX- Falta de derecho del fletador a pedir disminución del flete estipulado.

Cuando la mercadería ha llegado a destino, el fletante da por cumplida su principal obligación emergente del contrato de fletamento. En consecuencia, el fletador o destinatario debe cumplir la suya: el pago del flete convenido. El Código de Comercio establece que “el fletador no puede en ningún caso pedir disminución del flete estipulado siempre que el fletante o capitán haya cumplido por su parte el contrato de fletamento”.

XXI- Mercaderías que lleguen con deterioros o disminución por hechos de que no sea responsable el capitán.

La mercadería puede llegar a destino con algún deterioro o disminución por vicio propio de la cosa, culpa del cargador o de fuerza mayor. En estos casos, el flete debe ser pagado en su totalidad según lo pactado en la póliza de fletamento, ya que no existe responsabilidad del capitán o fletante. Conforme a un principio general de derecho, las que por su naturaleza son susceptibles de aumento o disminución, aumentan o disminuyen para sus propietarios. En uno y otro caso, se paga el flete por lo que se cuente, mida o pese en el acto de descarga.

XXII- Abandono de la mercadería en pago del flete.

Una vez que la mercadería ha llegado a destino, el fletante ha cumplido con su obligación principal. El cargador o destinatario no puede pagar lo debido haciendo abandono de la carga, por que se violaría el principio de la inalterabilidad del flete. El cargador solamente puede hacer abandono de los efectos en pago del flete, si se trata de líquidos cuyas vasijas han perdido más de la mitad de su contenido en el transcurso del viaje

XXIII- Flete sobre el vacío.

El que fleta un buque por entero, pero no completa la totalidad de la carga, debe pagar igualmente el flete íntegro. El flete que se percibe por la mercadería no cargada es denominado flete sobre el vacío.

XXIV- Mercaderías vendidas durante el transcurso del viaje.

Si por necesidad, el capitán debe vender mercaderías para hacerse de fondos, el importe de las mismas debe ser reembolsado al dueño, tomando como base el precio de las mercaderías similares en el puerto de descarga, o el señalado por los peritos. Pero pagan el flete por entero los efectos que se haya visto el capitán obligado a vender en los casos previstos: cuando el capitán se halla sin fondos y no se encuentre el dueño, armador o interesados, puede vender mercaderías de la carga, consignado en los documentos de las obligaciones que firme, la causa de que proceden.

XXV- Fletador o Cargador que retira las mercaderías en el puerto de escala.

No ha sido contemplado en nuestro derecho. Debe interpretarse que el capitán no puede oponerse a ello si no existe perjuicio alguno para el buque.

XXVI- Mercaderías que no llegan a destino por causa de avería gruesa.

Debe ser pagado al destinatario mediante la correspondiente liquidación. Este puede solicitar que la suma sea imputada al pago del flete que debe por los efectos arrojados, porque según el código el flete de los efectos arrojados al mar para la salvación común del buque o carga se paga por entero como avería gruesa.

XXVII- Buque que debe entrar a reparaciones durante el viaje por causa de fuerza mayor.

El fletador o cargador está obligado a esperar hasta que se haya efectuado la reparación o podrá retirar sus efectos. Si el fletador prefiere retirar la mercadería para evitar que se dañe o llegue con retraso, puede hacerlo abonando la totalidad del flete.

XXVIII- Detención por orden de potencia durante el curso del viaje.

Constituye causa de fuerza mayor; debe aplicarse el mismo principio indicado en el párrafo anterior. Si se trata de un fletamento a tiempo, la duración del viaje se prolongara más de lo convenido; sin embargo, el fletante no puede cobrar un flete adicional, ni el fletador tiene derecho a reclamar indemnización alguna.

XXIX- Fletador que no carga efecto alguno o solamente parte de la carga estipulada.

Si el fletador no carga efecto alguno, el capitán puede regresar sin carga, pero aquél debe pagar el flete íntegro; asimismo, si solamente carga una parte de la mercadería, se aplica el principio del flete al vacío y corresponde el pago de la totalidad de la obligación.

XXX- Buque fletado para recibir la carga en otro puerto.

Si el buque debe trasladarse en lastre para ir a tomar la carga en otro puerto, y el fletador no le entregare la carga, se le dará aviso y se esperará las estadías convenidas o las de uso del puerto. Si el capitán no recibe contestación, formalizará la protesta y hará las diligencias para encontrar flete. En estos casos, el fletador debe pagar el flete total, incluyendo los viajes de ida y de vuelta. De dicho monto debe descontarse lo percibido por las mercaderías transportadas a la ida o a la vuelta por cuenta de terceros.

XXXI- Mercadería que no llega a destino por vicio propio de ella o culpa del cargador.

El capitán no es responsable de los daños o pérdidas originados por vicio propio de la mercadería o culpa del cargador. Por tal motivo tiene derecho a percibir el correspondiente flete, ya que su obligación no ha podido cumplirse por causas ajenas a su voluntad.

XXXII- Totalidad o parte del flete pagado por adelantado en caso de mercadería que no llega a destino por causa de fuerza mayor.

El Código establece que no se debe flete de los efectos que se hubieran perdido por naufragio o varadura ni de los que fueron presa de piratas o enemigos y si se hubiese pagado por adelantado. Hay lugar a repetirlo, no mediando estipulación contraria. La doctrina y la jurisprudencia han extendido este principio, aplicándolos a todos los casos de fuerza mayor. En tales casos, el fletante tiene la obligación de devolver todo lo cobrado por adelantado.

XXXIV- Flete ganado a todo evento



Aunque el principio consiste en que la mercadería que no llega a destino por causa de fuerza mayor no paga el flete, la ley permite a las partes pactar lo contrario. Esta modalidad se conoce como flete ganado a todo evento, otorga al fletante el derecho a exigir su pago en todos los casos.

XXXV- Flete proporcional o de distancia.

El principio general de que la mercadería debe llegar a destino para que sea exigible el pago del flete tiene dos excepciones, que se refieren a los casos en que el viaje se interrumpe por causa de fuerza mayor y en que la mercadería se deposita en un puerto de escala. Si se interrumpe el viaje por fuerza mayor, el capitán debe fletar por su cuenta uno o más buques para el transporte de la carga a destino, sin exigir aumento alguno del flete. Si no puede hacerlo, debe depositar la carga en el puerto de arribada por cuenta de los fletadores, quienes deben pagar el flete en proporción a la distancia recorrida hasta dicho puerto.

XXXVI- Crítica del flete proporcional.

La institución del flete proporcional ha sido objeto de críticas, por considerar al contrato de fletamento como equivalente al contrato de arrendamiento, susceptible de cumplimiento sucesivo. De esta base se parte para concluir que el flete debe pagarse en proporción al camino recorrido. Además, si la obligación fundamental del fletante (entrega de mercadería en el puerto de destino) no se ha cumplido, el fletador no debería ser exigido a abonar flete alguno. El servicio prestado de dejar la carga en un puerto de escala puede no resultar útil en absoluto si se trata de un lugar muy lejano o poco frecuentado por la navegación.

XXXVII-Mercaderías salvadas de un naufragio por personas extrañas.

Tampoco es debido el flete. Dichas personas deben poner los efectos a disposición del capitán o sus propietarios si fueran conocidos, o en caso contrario entregarlas a la policía marítima. Las mismas tienen derecho a la retribución por el salvamento, que debe pagar el destinatario de la mercadería. El pago del flete no es exigible en estos casos ya que la mercadería llegó a destino por un acto de azar y no en virtud de servicio prestado por el fletante.

XXXVIII- Derecho de retención.

El capitán no tiene derecho a retener la mercadería a bordo en seguridad del pago del flete, conforme con lo dispone el Código.

XXXIX- Depósito o fianza.

Sin embargo tiene derecho a exigir que el dueño o consignatario de la mercadería, en el acto de entrega de la carga, efectúe un depósito o fianza por el importe del flete, las averías gruesas y gastos que pueden corresponderle.

XL Embargo de la mercadería.

En caso contrario, el capitán puede solicitar se trabe embargo sobre la carga, una vez que la misma se encuentre en poder de su propietario o consignatario. Si la mercadería es de deterioro fácil o de conservación difícil o costosa, puede solicitar su venta inmediata. La acción de embargo prescribe a los 30 días, contados desde el último día de la descarga.

XLI Privilegio del flete.

La garantía de embargo de la mercadería no resulta suficiente para el fletante en caso de que el dueño o consignatario de la misma se encuentre en quiebra o cesación de pagos. Por tal motivo, la ley otorga al fletante un privilegio especial sobre la carga para el cobro del flete correspondiente.

XLII Acción judicial para la entrega de la mercadería.

El conocimiento redactado de acuerdo al art. 1028 del Código tiene carácter de título ejecutivo, una vez que las respectivas firmas hayan sido reconocidas. El objeto de esta disposición consiste en permitir el cobro ejecutivo de los fletes adeudados por el cargador o destinatario de la mercadería.

XLII Acción por cobro del flete contra el portador del conocimiento que se niega a recibir la carga o que no se presenta.

Si el conocimiento fue emitido a título nominativo y su titular es una persona distinta del cargador o mandatario, aquel puede negarse a recibir la carga, pues no es parte en el contrato mientras no reclame con el documento la entrega de la mercadería. En las mismas condiciones se encuentra al portador del conocimiento que lo ha adquirido por endoso a quien el capitán generalmente no conoce. En tales casos, el capitán debe iniciar la acción judicial para el cobro del flete contra el titular del conocimiento, publicando edictos en un periódico del puerto de descarga.

Lección XXIV

Resolución del contrato de fletamento

Los conceptos de rescisión y resolución aparecen como sinónimos en la terminología del Código, que los utiliza en forma indistinta.

La rescisión es el acuerdo de voluntades en virtud del cual se deja sin efecto un contrato. También existe la rescisión unilateral en el caso de las partes que ponen fin a las relaciones contractuales por su sola voluntad, por una causa establecida en el contrato o la ley (contrato de trabajo, locación de obra, mandato, etc.).

La resolución supone la extinción del contrato a causa de un hecho posterior a su celebración, que puede ser imputable a alguna de las partes (incumplimiento de las cláusulas), o extraño a la voluntad de ambas (ciertos casos de condición resolutoria o fuerza mayor). La resolución deja sin efecto al contrato, y puede operarse ipso jure (condición resolutoria) o requerir la manifestación de voluntad de la parte interesada en ella (arrepentimiento o incumplimiento de la contraria).

I- Casos de resolución.

Como todos los contratos comerciales, los de transporte de mercaderías como el contrato de fletamento, pueden rescindirse en forma bilateral, por mutuo acuerdo de las partes o a requerimiento de una de ellas, por incumplimiento de la otra; o de pleno derecho.

II- Rescisión del contrato por incumplimiento de las partes.



1. Si el transportador hubiera ocultado el verdadero pabellón del buque.
2. Si el cargador no entregara la mercadería al transportador para su carga o no la completara dentro de los plazos convenidos
3. Si durante las estadías el cargador sólo carga una parte de las mercaderías, el fletante puede resolver el contrato y proceder a la descarga por cuenta del fletador, exigiendo además el pago del medio flete.
4. Si el cargador, en un contrato de fletamento a carga general resuelve descargar la mercadería ya cargada. Si la mayoría de los cargadores no han dispuesto que el buque emprenda viaje dentro del plazo estipulado, cualquier cargador puede descargar los efectos embarcados pagando el medio flete, los gastos de carga y descarga, y cualquier daño ocasionado a los demás cargadores.
5. En caso de que el fletador rescinda el contrato antes de que empiecen a correr las sobrestadías, deberá pagar la mitad del flete, salvo convención expresa en contrario.

III- Rescisión de pleno derecho.

Sin que haya lugar a reclamación alguna de las partes, en los siguientes casos:

1. *Si antes de emprender el viaje fuese impedida la salida del buque por fuerza mayor, sin limitación de tiempo.*
 2. *Si antes de principiado el viaje se ha prohibido la exportación de todos o parte de los efectos comprendidos en una sola póliza, del lugar donde deba salir el buque o la importación en el de su destino.*
 3. *Si antes de la salida del buque sobreviniere interdicción de comercio con la nación a donde se dirigía el buque.*
 4. *Si sobreviniere declaración de bloqueo del puerto de la carga o del destino, antes de la salida del buque.*
- En todos los casos referidos, los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador o cargadores.*

IV- Salida del buque impedida por fuerza mayor.

Puede ser que ocurra por prohibición de la autoridad, estado de guerra, prohibición de importación o exportación, interdicción de comercio, bloqueo del puerto de carga o destino peste a bordo, huelga en el puerto, etc. Todos son casos que no se pueden prever o que previstos no se pueden solucionar o evitar.

V- Prohibición de importación o exportación.

Si antes de principiado el viaje se ha prohibido la exportación de todos o parte de los efectos comprendidos en una sola póliza, del lugar donde deba salir el buque o la importación en el de su destino, el contrato queda rescindido de pleno derecho y sin que haya lugar a exigencias de parte a parte.

VI- Interdicción de comercio con el Estado a donde debe dirigirse el buque.

En la Interdicción de comercio con el Estado a donde debe dirigirse el buque podemos citar como ejemplo: el embargo aplicado por las NN. UU. a Irak en la Crisis del Golfo Pérsico.

VII- Bloqueo del puerto de carga o de destino.

Consiste en la medida de fuerza tomada por uno o varios Estados para impedir el acceso por agua al territorio enemigo.

VIII- Buque que sale en lastre para cargar en otro puerto.

En cuyo caso se traslada sin carga hasta aquél. Si el buque llega al puerto indicado y sobreviene alguno de los impedimentos mencionados, ya sea que el impedimento proviene sólo del buque o del buque y la carga, se produce la resolución de pleno derecho, y no corresponde indemnización ni reclamación alguna. Si el impedimento tuviera origen en la carga y no en el buque, el cargador deberá pagar la mitad del flete convenido.

IX- Guerra que sobreviene antes de empezar el viaje.

A consecuencia de la cual el buque y la carga, o uno de ellos, deja de ser considerado propiedad neutral. En tal caso, o el buque no es libre para navegar, o no lo es la carga o los efectos que transporta; conforme al código de Comercio, cualquiera de las partes puede solicitar la resolución del contrato. Las consecuencias de esta situación son las siguientes:

1. Si ni el buque ni la carga son libres, ni el fletante ni fletador pueden exigirse indemnización alguna, y los gastos de carga y descarga corren por cuenta de éste último. Los demás gastos se reparten entre el fletante y el fletador como avería gruesa (salarios de tripulación, alquiler de depósitos, etc.);
2. Si el buque no es libre, el fletante o capitán pagará todos los gastos de carga y descarga.
3. Si la carga no es libre, el fletador pagará al fletante todos los gastos de equipar el buque y los salarios y manutención de la tripulación hasta el día que pidiera la resolución del contrato, y si los efectos ya estuviesen a bordo, hasta el día en que fueren descargados, pagando también los gastos de carga y descarga.

X- Consecuencias de la rescisión a instancia de partes.

En todos los casos, el capitán o el fletante tienen derecho a exigir las estadías y sobreestadías estipuladas y la avería común por daño sucedido, antes de la ruptura del viaje.

XI- Aplicación de las causas de rescisión previstas en los artículos 1092 y 1095.

La prohibición de exportación, total o parcial, puede ser decretada por el gobierno en cualquier momento, o por la dirección general de Aduanas en ejercicio de sus atribuciones, por tratarse de mercancías de contrabando, por consideraciones sanitarias, estratégicas, etc. La resolución del contrato se produce de pleno derecho, sin que haya lugar a reclamación alguna de las partes. Los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador o cargadores.

El art. 1095 dice que cuando un buque es fletado para varios destinos y se halla después de acabado un viaje en un puerto donde debía empezar otro viaje y sobreviene la guerra antes de empezarlo, se observarán las siguientes disposiciones:

1. Los salarios de la tripulación, su manutención, los alquileres de depósitos y demás gastos por la demora, se repartirán como avería gruesa entre fletante y fletador; si el buque estuviese cargado todavía los dos tercios de los gastos serán por cuenta del fletador.
2. Si el buque no es libre y la carga si, se rescinde a instancias del fletante el contrato para el viaje que tiene que hacerse. El fletante pagará la carga y descarga, y sólo podrá exigir el flete en proporción al viaje ya hecho, estadías, sobrestadías y avería gruesa si las hubiere.

3. Si la carga no es libre el fletador puede rescindir el contrato pagando carga y descarga y el fletante puede exigir rescindir el contrato por el viaje que falta cumplir y podrá exigir la mitad del flete y de la gratificación., o emprender el viaje sin carga y al destino exigir el pago íntegro del flete (1049); o puede tomar otras cargas aunque sea por menos flete sin necesidad de consentimiento del fletador y la diferencia corre por cuenta del fletador.

XII- Fuerza mayor.

Está constituida por todo acontecimiento futuro que ha resultado imposible de prever, y que aún previsto no hubiera podido evitarse. Si antes de iniciado el viaje o durante el se interrumpe temporalmente la salida del buque por causa de fuerza mayor, subsiste el fletamento, sin que haya lugar a indemnización por daños y perjuicios por la demora. El cargador puede descargar sus efectos durante la demora, pagando los gastos y prestando fianza de volverlos a cargar luego que cese el impedimento; o de pagar el flete y las estadías y sobrestadías si no los reembarcase.

XIII- Guerra que sobreviene después de comenzado el viaje, estando el buque en un puerto de escala.

Si la guerra se inicia mientras el buque se encuentra en un puerto de escala se debe analizar si uno o ambos dejan de ser libres:

- En caso de que el buque ni la carga sean libres, debe permanecer en puerto hasta la paz o hasta que pueda salir en convoy o por otro medio seguro, o hasta recibir el capitán instrucciones del dueño del buque y la carga. Si está cargado el buque, el capitán podrá depositar la carga en lugar seguro hasta que pueda continuar viaje o se tomen otras medidas.
- Si sólo el buque no es libre, se rescinde a instancias del fletante el contrato para el viaje que tenía que hacerse.
- Si el buque es libre y la carga no lo es, el fletador tiene derecho a rescindir el contrato pagando los gastos de carga y descarga.

XIV- Guerra que sobreviene después de comenzado el viaje, estando el buque en navegación.

Si el buque o la carga dejan de ser propiedad neutral, el buque deberá entrar al primer puerto neutral y permanecer en él hasta la finalización de las hostilidades, o hasta que pueda salir en convoy o en algún otro modo seguro o hasta que el capitán reciba instrucciones del dueño del buque y de la carga.

Si ni el buque ni la carga pierden su calidad de neutrales, el capitán tiene la alternativa de arribar al primer puerto neutral a la espera de instrucciones o regresar al puerto de origen, previa la correspondiente protesta.

XV- La cláusula de guerra en las pólizas de fletamento.

Se establece la exoneración de responsabilidad de transportador por los daños y perjuicios que pudieran sobrevenir al cargador como consecuencia de las hostilidades que afectan a la navegación.

XVI- Regreso del buque al puerto de salida por interdicción de comercio, tiempo contrario o riesgo de piratas o enemigos.

Si el buque no pudiese entrar al puerto de su destino por causa de una interdicción de comercio, tiempo contrario o riesgo de piratas, debe formular la correspondiente protesta y retornar al puerto de salida. En éste caso, si los cargadores convienen en la descarga, se debe sólo el flete de ida, aunque el buque haya sido fletado para viaje redondo, si se ajustó por tiempo, sólo se debe flete por el tiempo que el buque haya sido empleado.

XVII- Ocultación de pabellón.

Puede rescindirse a instancia del fletador si el capitán incurre en ocultación de pabellón a efectos de engañarle sobre la verdadera nacionalidad del buque. En tal evento, el capitán debe responder personalmente al fletador por todos los gastos de carga y descarga y por los daños y perjuicios sufridos a causa de su mala fe, si el valor del buque y del flete no alcanzare para cubrirlos.

XVIII- Incumplimiento de la obligación de cargar.

Si el cargador en un contrato de fletamento no entrega al transportador la mercadería para se cargada o no completa la carga dentro de los plazos convenidos, el transportador es acreedor de una indemnización equivalente a la mitad del flete estipulado y al valor de las sobrestadías y contraestadías, debiendo descargar las mercaderías ya cargadas por cuenta del cargador.

XIX- Rescisión por voluntad del fletador.

La opción otorgada al fletante para zarpar con el buque vacío y cumplir con el viaje pactado, exigiendo al final el pago del flete íntegro, constituye un peligro para el fletador. Este puede haberse visto impedido de cargar por no haber llegado la mercadería correspondiente del lugar de fabricación, o por alguna otra razón extraña a su voluntad. También corre el riesgo de sufrir pérdidas ruinosas si el valor de la mercadería en el puerto de destino ha disminuido sustancialmente de precio luego de haberse celebrado el contrato de fletamento. Por último, puede darse el caso de que el destinatario comunique su negativa a recibir la carga o a pagar por ella. En todas las hipótesis señaladas, resulta más ventajoso para el fletador rescindir el contrato de fletamento que ya no podrá, o no le convendrá cumplir. Si renuncia al contrato antes de que empiecen a correr las estadías, sólo tiene que pagar la mitad del flete y de la gratificación, salvo estipulación en contrario. Si el fletamento es por ida y vuelta, paga la mitad del flete de ida.

XX- Cargador a carga general.

El cargador de un buque puesto a carga general puede encontrarse en alguna de las situaciones mencionadas; el mismo también puede rescindir el contrato aún después de haber embarcado las mercaderías antes de que empiezan a correr las estadías, pagando el medio flete, gastos de estiva, desestiva, descarga y cualquier daño que origine por su causa a los otros cargadores. Estando el buque a carga general, cuando el capitán ya ha recibido una parte de la carga, no puede rehusarse a recibir las demás mercaderías que se le presentan por el mismo flete no hallando otro más ventajoso. En caso de negarse a hacerlo, los demás cargadores que tengan sus efectos a bordo pueden obligarle a salir en la primera ocasión favorable con la carga que tuviere a bordo, y a pagar los daños y perjuicios resultantes de la demora.

XXI- Mercadería que no llega a destino.

Si la desaparición de la mercadería es imputable a una negligencia del capitán o de la tripulación, el fletante debe responder indemnizando al fletador. Si aquél estuviera cubierto por un contrato de seguro, la empresa aseguradora debe pagar la indemnización, sin perjuicio de reclamar tal monto a los responsables directos. Si la

mercadería se pierde durante el viaje a causa de un naufragio, varadura, apresamiento u otra causa de fuerza mayor, el flete no es debido por el fletador o destinatario. A partir del momento de la pérdida de la carga el contrato queda resuelto de pleno derecho.

XXII- Innavegabilidad del buque durante el viaje.

Si el buque no admite reparaciones, el capitán debe tratar de fletar uno o más buques para llevar la carga a destino. Si no puede encontrarlos debe depositar la carga por cuenta de los fletadores en el puerto de arribada regulándose el flete del buque que quedó inservible en razón a la distancia recorrida. El capitán debe tomar todas las medidas para conservar la carga.

XXIII- Reparaciones urgentes al buque durante el viaje.

El fletador que no está dispuesto a esperar su término, puede retirar su mercadería y rescindir el contrato. Sin embargo, tiene la obligación de pagar el flete por entero, estadías y sobrestadías, avería común en su caso, y gastos de estiba. Este derecho corresponde tanto al fletador por entero o parcial, como al cargador de un buque a carga general.

XXIV- Engaño o error en el porte del buque.

El fletador tiene derecho a rescindir el contrato si entre la capacidad asignada al buque en la póliza y la real hay error o engaño, tendrá opción el fletador a rescindir el contrato o que se le haga reducción del flete convenido en proporción a la carga que se deje de cargar., si existe una diferencia superior a la cuadragésima parte, siempre que el porte declarado en la póliza no sea el mismo que consta en la matrícula del buque. No se considera que haya error o engaño cuando no existe una diferencia superior a la cuadragésima parte del verdadero porte del buque y cuando tampoco existe diferencia entre el porte declarado en la póliza y el de la Matrícula del buque.

XXV- Contrato de fletamento por varios viajes sucesivos.

Se da cuando su objeto consiste en el transporte de grandes cantidades de carga. En la póliza debe indicarse si el contrato se celebra para uno más viajes, así como las causas de rescisión del mismo. En defecto de dichas convenciones, se deben aplicar los principios generales del derecho comercial relativos al incumplimiento de las partes.

XXVI- Cláusulas contractuales de rescisión de contrato.

Las pólizas de fletamento suelen prever la facultad de las partes de rescindir el contrato en determinadas circunstancias.

Cláusula de cancelación: da derecho al fletador a rescindir el contrato cuando el buque no se encuentra listo para cargar en el puerto de embarque en una fecha, hora y momento determinados de antemano. **Importancia:** consiste en que tiene el efecto de resolver el contrato de pleno derecho, sin necesidad de declaración judicial alguna. Para que ello sea posible, el fletador debe expresar su voluntad, ya que la renuncia de los derechos no se presume.

Lección XXV

Responsabilidad legal del transportador

I- Planteo del problema.

Transportador: Debe recibir la cosa para su traslado, cuidando su conservación y entregarla en tiempo oportuno en destino.

La ejecución completa y definitiva de sus obligaciones se concreta en la entrega de las mercaderías en tiempo oportuno, en el puerto convenido, a quien posea el título legítimo para recibirla. Él es, a través del capitán, un verdadero depositario de la carga, obligado a la guarda, conservación y buen arrumaje y a su pronta entrega.

II- Responsabilidad del código civil.

El transportador es responsable por los hechos y actos de sus subordinados (capitán, tripulantes, agentes marítimos, empleados). El Código Civil analiza específicamente el problema de la responsabilidad en el transporte de cosas, dando el nombre de porteador al transportador. La responsabilidad civil del transportador es análoga a la del mandante respecto a los actos del mandatario, pero sufre una importante limitación en el Derecho Marítimo en virtud del abandono.

III- Responsabilidad del capitán (Armador, fletante, transportador) en el contrato de transporte (Fletamento por viaje y a carga general) según el código de comercio.

Dentro del concepto de transportador se incluyen al capitán, el armador y el fletante a los efectos de la responsabilidad ante el cargador o fletador.

El transportador falta a sus obligaciones cuando:

- La cosa no llega.
- Llega sólo en parte.
- Llega averiada.
- Llega fuera del tiempo previsto.

Entonces él responde de las pérdidas totales o parciales, averías y del retardo. La responsabilidad del transportador es de **naturaleza contractual**, ya que su origen se encuentra en un acuerdo de voluntades: nace de la inejecución o mala ejecución del contrato de transporte.

IV- Objeto del contrato de transporte.

Es aquél contrato por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a otra, el cargador, mediante el pago de un precio llamado flete, entregar en destino una mercadería en el mismo estado en que la recibió. **Es consensual**, se perfecciona por el mero acuerdo de partes. La falta de carga no implica inexistencia del contrato. La **entrega en destino significa ejecución** y no perfeccionamiento.

Es oneroso y sinalagmático y se prueba por escrito.

V- Condiciones en que se desenvuelve la obligación.

Código de Comercio: establece que el transportador puede eximirse de responsabilidad si media fuerza mayor, vicio de la cosa, o culpa del cargador.

Si el transportador alega una de dichas causas, debe probar su existencia y la relación de causalidad entre la misma y el daño sufrido.

Por su parte, al cargador o destinatario les corresponde probar la culpa de aquel en el perjuicio, la culpa antecede respecto a lo causal invocada, o la falta de conexión entre ésta y el daño.

VI- Condiciones incontrolables.

El Código de Comercio se refiere solamente a la fuerza mayor, sin incluir el concepto de caso fortuito.



Caso fortuito: hecho que no ha podido preverse, o que aún previsto no ha podido evitarse; al proyectarse sobre la voluntad del deudor se conforma la fuerza mayor que le impide dar cumplimiento a la obligación contraída.

El hecho debe ser:

- Externo al transportador, y su importancia e intensidad deben ser tan grandes que le impongan el incumplimiento.
- Un acontecimiento extraordinario y anormal, que supere la capacidad del transportador.

VII- El sistema del art. 909 del cód. de Comercio.

El transportador responde de los daños que sufre la carga, a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador, incluyéndose los hurtos o cualquier daño cometido a bordo por individuos de la tripulación. Este sistema no se diferencia del aquél contemplado por el Cod. Civil, excepto por la limitación que supone el abandono para, valga la redundancia, limitar la responsabilidad.

VIII- El sistema del art. 172 del Cód. de Comercio para el transporte terrestre.

Derogado por el Cód. Civil de 1987, no obstante, el art. referido, a los fines de la comparación: Durante el transporte, corren por cuenta del cargador, no mediando estipulación contraria, todos los daños que sufrieren los efectos, provenientes de vicio propio, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualquiera de estos hechos incumbe al acarreador o comisionista de transporte. Por lo que se ve, ambos textos coinciden plenamente en el mismo sentido de estipular la responsabilidad en los contratos de transporte.

IX- La responsabilidad desde el punto de vista del Servicio Público.

La doctrina cree que las cláusulas exonerativas y limitativas de la responsabilidad en el transporte marítimo no chocan contra el concepto de servicio público, porque se trata de cláusulas que nacen de un acuerdo de voluntades, por ello es factible limitar la responsabilidad en los conocimientos.

X- Fuerza mayor.

Es la causal de exoneración de responsabilidad del transportador legislada por el Cód. de Comercio. Debe ser alegada y probada por el transportador, sobre todo su relación de causalidad con el daño sufrido por la carga.

XI- Tempestad.

Los fenómenos atmosféricos, peligros y accidentes del mar son riesgos incontrolables que no crean para el transportador una situación preferencial en cuanto a su responsabilidad. Los mismos solamente lo eximirán de las consecuencias de la inejecución o mala ejecución del contrato cuando se encuadren dentro de la definición del caso fortuito.

XII- Incendio.

El incendio no es caso fortuito per sé, debiendo probarse que la causa de su producción fue un hecho imprevisto o que previsto no ha podido evitarse, configurándose el caso fortuito.

XIII- Huelga.

La huelga es un hecho de origen humano que puede configurar fuerza mayor, siempre que haya sido declarada ilegal por la autoridad competente, y que el transportador haya sido extraño a su origen.

XIV- “Acto de Príncipe”.

El acto de príncipe es el nombre histórico dado a cualquier acto de la autoridad pública, de carácter irresistible e imprevisto que impide que el transportador cumpla con las obligaciones propias de su actividad. La mayoría de los actos de príncipe tienen carácter internacional, como la declaración de guerra, apresamiento o bloqueo naval, etc.

XV- Hecho de terceros.

Constituye igualmente fuerza mayor el hecho de un tercero ajeno a la explotación, que impide el cumplimiento de las obligaciones del transportador. Un caso característico en nuestra materia es el abordaje por culpa unilateral, en que la colisión se produce sin que el capitán del buque abordado pueda evitarlo; otro ejemplo puede ser el de un asalto de piratas.

XVI- Cuarentena.

Un caso especial es el de la cuarentena. Debe ser extraordinaria e imprevista para constituir fuerza mayor y avería gruesa.

XVII- Asistencia y salvamento.

La Convención de Bruselas de 1910 sobre Asistencia y Salvamento dispone en su art. 11 que todo capitán de buque está obligado a prestar asistencia a cualquier persona hallada en el alta mar y en peligro, siempre que pueda hacerlo sin peligro serio para su buque, tripulación y pasajeros. Igualmente, la **Conferencia sobre la seguridad de la vida en el mar (Londres, 1929)** estableció que el capitán debe acudir con su buque a toda velocidad ante un pedido de auxilio; en caso de no poder hacerlo por alguna circunstancia extraordinaria, debe comunicarlo al que lo ha pedido y asentar en el Diario de Navegación las razones que no le permitieron cumplir con su obligación. El transportador puede alegar tales causas como fuerza mayor que le han impedido el cumplimiento de sus obligaciones respecto al cargador.

XVIII- Abarrotamiento del puerto.

En épocas de intenso tráfico, suele suceder que un determinado puerto se encuentre congestionado por exceso de buques, dificultándose en consecuencia las operaciones de carga y descarga. En tales casos, debe interpretarse que el transportador no queda exonerado de la obligación de entregar al mercadería en el tiempo establecido en el contrato, ya que generalmente son conocidas las épocas del año en que se verifica mayor movimiento, y aquel tendría que tomar las previsiones necesarias.

XIX- Vicio propio de la cosa.

Se refiere a las pérdidas o averías sufridas por las cosas como consecuencia de su naturaleza o estado, a la disposición que pueden tener las mismas de deteriorarse o desaparecer, o los defectos ocultos que contengan. Al recibir los efectos, el transportador debe cuidarse de no cargar los que presenten averías o mermas sin hacer expresa mención de tal hecho en el recibo provisorio, y luego en el conocimiento. En caso contrario, se presume que los ha recibido en buen estado. Los daños emergentes de vicio propio no son indemnizables, ni aun cuando hubieran sido agravados por la navegación, siempre que el contrato se cumpla normalmente. Se parte del principio que el cargador conoce su mercadería, y al elegir el medio de transportarla acepta todos los riesgos.

XX- Merma de la ruta.



La merma de ruta constituye un aspecto del vicio propio, consistente en la disminución de peso que naturalmente sufren ciertas mercaderías por evaporación de líquido, humedad, filtraciones, etc. la merma de ruta es una causa de exoneración legal, generalmente prevista en los conocimientos.

XXI- Culpa del cargador.

Como en la actualidad los cargadores ya no acompañan a sus mercaderías o efectos durante el viaje, es muy poco probable que exista culpa suya luego de que los mismos han sido recibidos por el transportador. La **culpa del cargador normalmente es previa**, y aparece en los casos en que se **omite dar cumplimiento exacto a sus obligaciones**, remite mercadería cuya exportación está prohibida en el país de origen, o cuyo ingreso está igualmente prohibido en el destino, embarca mercaderías peligrosas sin mencionar expresamente sus características, presenta efectos en mal estado de acondicionamiento o embalaje, etc. en tales casos, anteriormente citados, el transportador normalmente queda eximido de responsabilidad.

Lección XXVI Contrato de pasaje

I- Antecedentes.

Fue en la Conferencia de Venecia, en 1907, cuando por primera vez se trató este aspecto, buscando la organización de un sistema de seguro obligatorio de los pasajeros. La OIT se ocupó de este tema en 1910 y en 1921, en sendas conferencias en donde se trató régimen que garantizara a los emigrantes y sus derechohabientes contra los riesgos de muerte e invalidez en el curso del viaje; tema que debía ser reglamentado por vía de Convención Internacional. No llegó jamás a concretarse. Se votó y aceptó por primera vez un convenio internacional en 1961, en una conferencia diplomática. La convención consta de 22 artículos y un protocolo adicional; que determina la responsabilidad del transportador marítimo y le fija una limitación per cápita, declarándose la nulidad de cualquier cláusula contractual que disminuya los derechos otorgados a los pasajeros.

Concepto.

Contrato de transporte de personas/ contrato de pasaje: acuerdo de voluntades en virtud del cual una parte, llamada transportador, se obliga mediante el pago de un precio (tarifa) en dinero, a trasladar y desembarcar a la otra, denominada pasajero, en el puerto de destino.

Tarifa: El abono establecido en dicho contrato entre el punto de partida y llegada. Algunas legislaciones lo simulan como Actos de comercio, el transporte de mercaderías por agua o por tierra.

El contrato de pasaje es considerado casi siempre como un **contrato de adhesión**,

II- Buques de línea.

Clasificación internacional de buques más usada:

Según la navegación: comerciales o no comerciales; fluviales y marítimos; de cabotaje y de ultramar; *Liners* y *Tramps*. Los buques afectados a una actividad lucrativa constituyen la gran mayoría de los que navegan y están destinados por lo general al transporte de personas y cosas.

De acuerdo a la especialidad a la que se dedican: buques de pasajeros o paquebotes; de carga, que comprenden los buques cisternas, frigoríficos, para cargas generales y mixtos.

La distinción de liners y tramps se funda en la forma de explotación. Los primeros están afectados a una línea, es decir que cumplen un itinerario prefijado y por lo general en un tiempo de duración de viaje más o menos determinado. Los segundos no tienen itinerarios establecidos y navegan de un puerto a otro según los viajes convenidos. Los liners o "De Línea" son los que se ocupan del transporte de pasajeros, por lo general.

III- Buque con privilegio de paquete postal.

Según el **privilegio**, se clasifican en: con o sin privilegio de paquete.

Privilegio de paquete: es concedido por la autoridad marítima a aquellos que reúnan los requisitos establecidos por ella; generalmente son relativos a:

- la seguridad de los pasajeros,
- a las medidas sanitarias y
- al tiempo máximo empleado en cada viaje.

No debe confundirse el privilegio de paquete postal con el aduanero; el **primero** se refiere a la preferencia en el orden de atraque, mientras que el **segundo** otorga a los buques facilidades para la exportación e importación, según las ordenanzas aduaneras de cada país. Sus obligaciones incluyen la conducción gratuita de la correspondencia y encomiendas postales entregadas por la Dirección General de Correos, para los puertos de su itinerario o aquellos que deba cruzar en tránsito.

IV- Naturaleza jurídica.

El contrato de pasaje constituye **una locación de obra**. La ejecución de la obra culmina con el desembarco del pasajero, sano y salvo, en el puerto de destino. El transporte de pasajeros configura una relación jurídica unitaria, integrada por obligaciones accesorias (alojamiento y alimentación del pasajero, transporte de equipaje).

El contrato es **consensual**, es **sinagmático** y **generalmente oneroso**.

V- Fuentes en el derecho comparado.

El Derecho comparado atribuye al contrato de pasaje una naturaleza jurídica similar a la que posee en nuestra legislación, debido a su carácter eminentemente internacional.

VI- Ambito de aplicación de las normas legales.

El ámbito de aplicación de las normas es nacional e internacional y en caso de litigio la **competencia** correspondiente es la civil y comercial.

VII- Normas usuales que rigen el contrato.

El contrato de pasaje se rige por ciertas **normas usuales originadas en la práctica**. Constituyen un derecho consuetudinario de carácter universal.

VIII- Formación del contrato.

Se verifica cuando el interesado **adquiere** el boleto de pasaje, generando derechos y obligaciones para ambas partes.

IX- Prueba del contrato.



Generalmente se realiza con el **boleto**, pero en su defecto pueden utilizarse todos los demás medios admisibles en materia civil y comercial.

X- Boleto nominativo.

El Código de Comercio establece que si el boleto es nominativo, se requiere el **consentimiento del transportador** para transmitir los derechos emergentes del contrato.

XI- Cláusulas contractuales.

Por ellas se considera que el mismo es un contrato de adhesión, ya que el pasajero acepta las cláusulas y se adhiere a ellas en el todo de su alcance.

XII- Navegabilidad del buque:

El contrato de pasaje genera derechos y obligaciones para ambas partes.

El transportador debe ofrecer al pasajero un buque apto para la navegación, y en las condiciones de seguridad establecidas por la legislación vigente.

XIII- Convenciones sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

El primer instrumento internacional sobre la materia ha sido la "Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmada en el año 1929 y modificada en 1948 y 1960. Dicha convención establece normas relativas a la construcción de buques, equipos de salvamento, transporte de mercaderías peligrosas, prevención de incendios, etc.

XIV- Buque convenido.

El transportador está obligado a poner a disposición del pasajero el buque convenido en el contrato de pasaje.

XV- Puerto convenido.

Está igualmente obligado a poner el buque en el puerto y la época convenidos en el contrato.

XVI- Época convenida.

Luego del embarco del pasajero, el transportador debe iniciar el viaje en la fecha prevista. En caso contrario, pueden presentarse varias situaciones: Si no existe justificación para el retardo, el capitán está obligado a alojar y alimentar al pasajero a bordo durante el tiempo de la demora; si el retardo se origina en la culpa del transportador, el mismo deberá cumplir con la obligación mencionada, más la indemnización por los daños y perjuicios resultantes; por último, si el retardo deriva de caso fortuito o fuerza mayor, no surge responsabilidad para las partes.

XVII- Rescisión del contrato por causa del retardo.

Si la tardanza excediere de la tercera parte del tiempo ordinario de viaje, el pasajero podrá rescindir el contrato y tendrá derecho a que el pasaje íntegro le sea restituido. Si el viaje es demorado por mal tiempo, el pasajero podrá rescindir el contrato **perdiendo una tercera parte del pasaje.**

XVIII- Alimentación.

Como **prestaciones accesorias** que integran la obligación principal, el transportador debe alojar al pasajero en los camarotes o lugares convenidos, y proveerle de alimentación en caso de haberse pactado en tal sentido. Si los alimentos no han sido incluidos en el contrato, el capitán deberá suministrarlos al pasajero por su justo precio.

XIX- Uso de las instalaciones.

El pasajero tiene derecho al uso de las instalaciones del buque para su conveniencia, de acuerdo al precio del pasaje y las condiciones usuales.

XX- Asistencia médica.

Toda embarcación matriculada en nuestro país y autorizada para el transporte de pasajeros al extranjero, debe contar con un médico titulado como parte de la tripulación. Dicho profesional está obligado a atender en forma gratuita a los pasajeros y tripulantes, salvo las afecciones crónicas que puedan ser tratadas al término del viaje.

XXI- Asistencia prestada por médico pasajero.

Si el buque no cuenta con dicho servicio y se requiere la atención de un médico que se encuentra a bordo como pasajero, **corresponde al transportador el pago de sus honorarios.**

XXII- Responsabilidad del transportador por los servicios profesionales del médico del buque.

El transportador tiene la obligación determinada de llevar al pasajero sano y salvo al puerto de destino, e incurre en responsabilidad cuando esa obligación no se cumple. Si no cumple con ella, debe probar que el hecho se ha producido por fuerza mayor, culpa del pasajero o de un tercero de quien él no sea civilmente responsable; siendo por lo tanto, en doctrina, responsable por la mala praxis del médico de a bordo, que es su subalterno.

XXIII- Sepultura en el mar.

En caso de fallecimiento de un pasajero en navegación, las medidas a ser adoptadas dependen de las circunstancias. Si es posible, se embalsama el cadáver y se lo conserva en una cámara frigorífica hasta la llegada al primer puerto; en caso contrario, **el capitán** debe disponer que el mismo sea sepultado en el mar. El capitán debe hacerse cargo de todas sus pertenencias como **depositario, levantando inventario** de las mismas en presencia de los **oficiales del buque y dos testigos**. Una vez que el buque vuelva al puerto de salida, deberá entregar el inventario y los bienes a la autoridad competente.

XXIV- Equipaje.

El transportador tiene la obligación de recibir el equipaje del pasajero y trasladarlo hasta el puerto de destino, **como prestación accesorias**. Normalmente el pasajero tiene derecho al transporte sin cargo de un determinado volumen o peso de equipaje, superado el cual debe abonar el precio correspondiente al exceso.

XXV- Recibo del equipaje.

El equipaje de bodega se entrega al transportador, a cambio de un recibo, para su depósito en los correspondientes espacios del buque hasta la llegada del buque a destino.

XXVI- Responsabilidad por daño o pérdida del equipaje.

En caso de daños y perjuicios al equipaje, la responsabilidad varía según sea de bodega o de mano, como se ha analizado entre las obligaciones del transportador. Evidentemente, por el de mano es responsable el pasajero y **El capitán sólo responde** por el daño sobrevenido a los objetos que el pasajero tuviese a bordo bajo su inmediata guarda, en cuanto el daño provenga de hechos suyos o de la tripulación.



XXVII- Equipaje de mano.

El equipaje de mano es el que el pasajero conserva consigo durante el viaje, integrado por elementos de uso personal.

XXVIII- Equipaje de mano del pasajero fallecido.

De acuerdo al Cód. de Com., el equipaje de mano **deberá formar parte del inventario** exacto que deberá ejecutar el capitán al fallecimiento del pasajero, y que deberá entregar a las autoridades competentes luego que llegare al puerto de su salida.

XXIX- Prueba del monto del daño derivado de la pérdida de equipaje.

El equipaje de suele estar constituido por efectos de muy diversa calidad y valor, cuyo contenido ignora el transportador (a diferencia de la carga que debe estar individualizada en el conocimiento). Por tal motivo, resulta difícil determinar su valor para establecer la correspondiente indemnización en caso de pérdida del mismo. En la práctica, el pasajero perjudicado utiliza como medios de prueba las declaraciones de testigos, o los comprobantes de venta de los efectos perdidos o robados.

XXX- Privilegio sobre buque.

El capitán tiene privilegio para el pago del precio del pasaje, en todos los objetos que el pasajero tuviese abordo, y derecho de retenerlos, mientras no sea pagado.

XXXI- Daño personal sufrido por el pasajero. Responsabilidad contractual.

La responsabilidad en el contrato de transporte de personas nos lleva a **considerar dos aspectos:**

- por un lado los daños al pasajero en su persona, y
- por el otro los daños al equipaje del citado.

En ambos casos la naturaleza de la responsabilidad es contractual.

El transportador tiene a su cargo la obligación determinada de conducir al pasajero, sano y salvo, al destino convenido. En caso de que el pasajero sufra algún daño, surge el incumplimiento de dicha obligación. El transportador debe probar que el hecho se ha producido por fuerza mayor, culpa del propio pasajero, o de un tercero ajeno al buque. La responsabilidad del transportador se inicia desde que el pasajero se embarca, y culmina en el momento de desembarco en el puerto de destino.

XXXII- Responsabilidad por hechos ilícitos.

La responsabilidad por los hechos ilícitos de la tripulación es personal pero **el transportador tiene la obligación de reparar** los daños y perjuicios ocurridos como consecuencia de aquellos.

XXXIII- Muerte del pasajero. Derechohabientes.

En caso de muerte del pasajero, debemos distinguir **tres casos:**

- Si la muerte sobreviene antes de emprender el viaje: se debe la tercera parte del pasaje convenido, a menos que se recibiere a bordo otro pasajero en lugar del fallecido, supuesto en el cual no se debe precio alguno.
- Si la muerte ocurre durante el viaje se debe íntegro el pasaje.
- Si ocurriera en naufragio o en defensa del buque no se paga suma alguna.

Si antes de emprender el viaje, fallece el pasajero, sus herederos no estarán obligados a satisfacer sino la tercera parte del pasaje convenido. Pero si la muerte acaece durante el viaje, estarán obligados a abonar el pasaje íntegro. No se deberá pasaje por los herederos del pasajero que muere en un naufragio o en defensa del buque; pero el flete anticipado tampoco le será restituido.

XXXIV- Derecho comparado.

En derecho comparado, las normas se unifican e internacionalizan gracias a las convenciones internacionales celebradas sobre el transporte de pasajeros, a las cuales nuestras normas nacionales están adecuadas y en concordancia.

XXXV- Cláusulas de exoneración o de limitación de responsabilidad relativa a equipajes.

Los boletos de pasaje generalmente contienen cláusulas en virtud de las cuales el transportador se exonera o limita su responsabilidad por los daños o pérdidas que pudieran afectar a los equipajes del pasajero, originados en ciertos hechos expresamente determinados. Suele fijarse una suma como límite máximo de responsabilidad del transportador en los casos mencionados.

XXXVI- Cláusulas de exoneración o de limitación de responsabilidad relativa a daños personales sufridos por los pasajeros.

El porteador (transportador) debe responder por los daños personales sufridos por los pasajeros, salvo que pruebe haber adoptado todas las medidas necesarias para evitarlos. Las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportador en dichos casos, **son nulas**. Las normas mencionadas se aplican igualmente al transporte gratuito.

XXXVII- Derecho comparado.

De acuerdo a la Convención de Bruselas de 1961 sobre unificación de ciertas reglas de transporte de pasajeros por mar, el transportador es responsable de los daños resultantes, muerte o lesiones corporales sufridas por los pasajeros, siempre que se deban a culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes, actuando éstos dentro del marco de sus funciones. Esta culpa debe ser probada por el reclamante. Cuando los daños referidos se producen como consecuencia de naufragio, abordaje, varadura, explosión o incendio, se presume la culpa o negligencia del transportador, quien tiene a su cargo la prueba en contrario.

XXXVIII- Responsabilidad del transportador en el transporte gratuito y en el de cortesía.

Todo el alcance de las normas referidas al transporte en cuanto a responsabilidad, abarcan al transporte gratuito o de cortesía, de acuerdo a las regulaciones del código civil, art. 924 in fine.

XXXIX- Abandono del buque a los acreedores.

La limitación de la responsabilidad naval indirecta por los hechos del capitán y los tripulantes, abarca también los reclamos de los pasajeros. Por lo tanto, el abandono puede hacerse extensivo a la responsabilidad del transportador por los daños ocasionados a las personas y los equipajes de los pasajeros, reuniendo los requisitos del art. 880 del Código de Comercio, o sea haciendo constar el abandono por medio de instrumento público.

XL- Seguro obligatorio del pasajero.



El Código Civil contiene algunas disposiciones referentes al seguro de pasajeros en su art.1660, en virtud del cual extiende la responsabilidad del transportador a los hechos de sus dependientes. Ciertos países que cuentan con grandes empresas de transporte de pasajeros por agua, han establecido la obligatoriedad del seguro para la cobertura de la responsabilidad civil respecto a daños en las personas de aquellos. Se trata de una solución práctica al problema económico ocasionado por los accidentes de la navegación.

Seguro Marítimo: Puede tener especialmente por objeto el casco, la quilla, cargado no cargado, armado o desarmado, navegando solo o acompañado, las velas, aparejos, provisiones, en general todo lo que el buque ha gastado hasta el momento de su salida.

XLI- Convención Internacional de Madrid de 1955.

A iniciativa del Comité Marítimo Internacional se precedió al estudio de la cuestión de la responsabilidad del transportador marítimo de pasajeros, y la propuesta de medidas destinadas a solucionar los problemas correspondientes. El resultado fue la **Convención de Madrid de 1955**, que sigue los principios generales de la **Convención de Varsovia de 1929** sobre unificación de reglas de transporte aéreo internacional.

XLII- Precio del pasaje.

La obligación principal del pasajero consiste en precio del pasaje, ya que el contrato es normalmente oneroso.

XLIII- Privilegio sobre el equipaje.

El transportador goza de privilegio sobre todos los objetos que el pasajero tiene a bordo, a efectos del pago del pasaje; puede retenerlos hasta que éste cumpla con dicha obligación. El privilegio solamente es aplicable al precio del pasaje, y no a las demás deudas que pueda contraer el pasajero en el curso del viaje.

XLIV- Presentación del pasajero a la hora.

El pasajero está igualmente obligado a presentarse a la hora prefijada en el boleto o indicada expresamente por el transportador. Generalmente, dicha hora se establece con cierta antelación a la salida, de tal forma que la tripulación disponga de tiempo para ubicar a los pasajeros en sus respectivos camarotes.

XLV- Subordinación al capitán.

Otra obligación fundamental del pasajero consiste en la subordinación al capitán. Aquél debe obedecer a sus órdenes en todo lo referente a la seguridad de la navegación y la conservación del orden a bordo. Esta no es una obligación contractual, ya que su fundamento se encuentra en la calidad de delegado de la autoridad pública que tiene el capitán.

XLVI- Desistimiento después de la partida.

Si el pasajero desiste voluntariamente antes de la salida del buque, o si no puede embarcar por enfermedad u otra causa relativa a su persona, **pierde la mitad del pasaje**. En caso de no presentarse a bordo a la hora de salida, debe pagar el precio íntegro del pasaje; si ya lo hubiera hecho, no tiene acción alguna para reclamar el importe. En cambio, si el viaje no se realiza por causa del transportador, el pasajero tiene derecho a la restitución del precio del pasaje, más una indemnización por los daños y perjuicios sufridos.

Cuando no se lleve adelante el viaje **después de la partida**: si el pasajero desembarca voluntariamente en un puerto de arribada, paga íntegro el pasaje; si el capitán se niega a proseguir el viaje o es culpable del desembarco del pasajero en un puerto de arribada, será responsable por los daños y perjuicios; si el viaje no continúa por caso fortuito o fuerza mayor, tocante a buque o a la persona del pasajero, se debe pagar el pasaje por el camino recorrido.

XLVII- Interrupción del viaje por reparaciones.

Si el pasajero resuelve esperar hasta que se repare, no está obligado a pagar mayor pasaje que el estipulado. Puede continuar su viaje en otro buque, abonando el pasaje por el camino ya recorrido. Si el capitán ofrece al pasajero una ocasión igualmente buena de conducirse al puerto de su destino, en otro buque y sin ningún perjuicio al pasajero, la negativa de éste a aceptar el ofrecimiento, hará que tenga que pagar el alojamiento y alimentos hasta que se siga el viaje.

XLVIII- Fallecimiento del pasajero.

Desarrollado anteriormente

XLIX- Buque fletado exclusivamente para el transporte de pasajeros.

Este debe conducirlos directamente cualquiera sea su número al puerto de su destino, haciendo las escalas enunciadas en el contrato de fletamento o las que sean de uso común. Si el buque hiciere escalas por voluntad o hecho del capitán continuarán los pasajeros recibiendo alojamiento y alimentos a expensas del transportador, y tendrán derechos a los daños y perjuicios (indemnización) con facultad de resolver el contrato.

L- Pasajeros clandestinos.

El polizón o pasajero clandestino es el que introduce en forma oculta a un buque con el objeto de trasladarse hasta un lugar determinado sin conocimiento del transportador, evitando el pago del pasaje. El polizón no es considerado un pasajero a los efectos de la responsabilidad civil por daños a su persona o bienes.

LI- Convención de Madrid de 1955.

A iniciativa del Comité Marítimo Internacional se precedió al estudio de la cuestión de la responsabilidad del transportador marítimo de pasajeros, y la propuesta de medidas destinadas a solucionar los problemas correspondientes. El resultado fue la **Convención de Madrid de 1955**, que sigue los principios generales de la **Convención de Varsovia de 1929** sobre unificación de reglas de transporte aéreo internacional. La Convención de Madrid fue actualizada en **1961** por la **Convención de Bruselas de 1961** sobre unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros. La misma determina la responsabilidad del transportador marítimo, fijándole una limitación per cápita y declarando la nulidad de cualquier cláusula contractual que disminuya los derechos otorgados a los pasajeros.

LII- Prescripción.

El Código de Comercio no prevé un plazo para la prescripción de las acciones derivadas del contrato de transporte de personas. El Código Civil establece un plazo **de un año** para la prescripción de las acciones derivadas del contrato de transporte, contado **a partir de la llegada a destino del pasajero**; en **caso de siniestro**, el **plazo empieza a correr desde el día en que el mismo se produjo**.



Lección XXVII Contrato de remolque

Concepto: Acuerdo de voluntades en virtud del cual el armador de un buque se compromete mediante una remuneración, a prestar la fuerza motriz de éste a otro, para facilitar, complementar o llevar a cabo operaciones de atraque, desatraque o movimiento dentro de un puerto o zona determinada.

Característica: La exterioridad de la fuerza motriz y la circunstancia de que las operaciones sean dirigidas por el armador del buque remolcado, lo que nos lleva a ubicar este contrato entre los de **locación de servicio**.

I Aplicación del contrato.

Cuando un buque se encuentra imposibilitado de utilizar su propia fuerza motriz para atracar, desatracar, o maniobrar y moverse dentro de una zona determinada.

II- Finalidad del remolque.

Entregar el buque remolcado en destino, obligación semejante a la del transportador con relación a las mercaderías.

III- Naturaleza jurídica.

Depende de la finalidad que se adopte:

- Cuando el remolcador se compromete a desplazar de un lugar a otro al remolcado, sin que éste utilice sus máquinas, existe un contrato de **remolque – transporte**.
- La dirección del convoy y la responsabilidad por las maniobras corresponde al buque remolcador.

IV- Remolque locación.

- Cuando el buque remolcado hace uso de las máquinas y el remolcador le auxilia con su fuerza motriz a los efectos de las maniobras, existe un **remolque – locación**.
- La dirección del convoy y la responsabilidad por las maniobras permanecen en el buque remolcado. La aplicación práctica más conocida se refiere a los buques que entran o salen de un puerto con el auxilio de uno o más remolcadores.

V- Criterio del Código de navegación de Italia.

El Código de Navegación de Italia ha sido el primero en incorporar la institución del contrato del remolque. Las figuras del remolque – transportador y el remolque – maniobra se diferencian por la entrega al remolcador de los elementos a ser remolcados en el primer tipo de contrato, determinando así la responsabilidad en las operaciones.

VI- Remolque y asistencia.

La asistencia prestada a un buque en peligro puede derivar en el remolque del mismo por parte del asistente. Sin embargo, se trata de dos figuras claramente diferenciadas:

la asistencia constituye normalmente un cuasicontrato.

el remolque está definido como contrato.

VII- Obligaciones en el remolque-transporte.

Las obligaciones **a cargo de las partes** son las siguientes:

- ❑ El remolcador debe encontrarse en estado de navegabilidad, y sus máquinas deben contar con la potencia necesaria para efectuar el remolque convenido;
- ❑ Si el remolcado presenta un estado de innavegabilidad tal que pudiera poner en peligro al remolcador, éste puede negarse a efectuar el remolque;
- ❑ El buque remolcado queda bajo la dirección del remolcador;
- ❑ Las condiciones del buque remolcado deben constatarse al llegar al puerto de destino.

VIII- Obligaciones en el remolque-locación.

Además de lo citado precedentemente, podemos agregar las siguientes circunstancias particulares:

- ❑ La dirección de las maniobras está a cargo del buque remolcado, y el remolcador debe seguir sus indicaciones;
- ❑ El remolcado debe cuidarse especialmente de no ocasionar daños al remolcador ya que éste generalmente es un buque de mucho menor tonelaje que aquel y él es el responsable de los daños y perjuicios emergentes.

IX- Responsabilidad entre las embarcaciones del Convoy durante el remolque.

Convoy de remolque: constituye un conjunto de embarcaciones unidas entre sí en forma rígida, que navega y maneja como una sola bajo la acción de las máquinas y el gobierno del remolcador.

Puede ser **de tiro** o **de empuje**, según la ubicación del remolcador. El remolque de tiro es el más utilizado en la práctica, pero la reglamentación solamente hace referencia al de empuje.

X- Responsabilidad con respecto a terceros.

Constituyendo remolcador y remolcado, una unidad dirigida por la voluntad del remolcador, no puede haber más culpa o negligencia que la emanada de aquél que dirige, en cuanto a la **maniobra** se refiere, cuando **el capitán** del remolcador se aparta de las instrucciones recibidas, las interpreta mal o las desconoce, comete una falta grave de cuyas consecuencias es responsable directo en virtud de la autonomía de que goza el remolcador.

XI- Derecho comparado.

- **Código de Navegación de Italia:** determina que los armadores de los buques que integran el convoy son **solidariamente responsables** por los daños causados a terceros.
- **Jurisprudencia estadounidense:** solamente atribuye responsabilidad al buque que se encuentra al frente de las operaciones.

XII- Cláusulas de exoneración.

En los contratos de remolque suelen incluirse cláusulas de exoneración que liberan al remolcador de la responsabilidad por los daños que pueda sufrir el remolcado durante las operaciones.

Tienen pleno valor desde su aceptación por ambas partes.

Se considera que la validez de las cláusulas no pueden oponerse a terceros que no son parte en el contrato.

XIII- Flete en el contrato de remolque.



El flete a ser pagado por el servicio de remolque suele fijarse en base a los precios vigentes en cada puerto. En el remolque – transporte, se establece según las características de la operación, la distancia recorrida, el tiempo empleado, el tonelaje del buque remolcado, etc.

XIV- Prescripción.

La prescripción aplicables a las acciones emergentes de los contratos de remolque – locación y de remolque – transporte **no ha sido prevista en la legislación marítima**, se aplica en forma supletoria el Código Civil, establece el plazo de un año para la prescripción de las acciones derivadas del contrato de transporte; si el transporte ha tenido su principio o termino fuera del país, el plazo es de 18 meses.

XV- Reglamentación administrativa del remolque.

Las disposiciones reglamentarias en materia de remolque se encuentran en los art. 19 al 22 de la **Ley 476/57** y en el **Decreto N° 29.687/67**.

El Código de Navegación fluvial y marítima dice: Que las embarcaciones parte del convoy, conservarán su individualidad a los efectos de su documentación, salvo caso de formar parte integrante como bodega del buque o remolcador que las remolque. En cuanto a tripulación, llevarán las que correspondan según el decreto 29687/67. El máximo de embarcaciones a ser remolcadas se fijarán por reglamento que dicte el P.E., de acuerdo a las características del remolcador y otros factores de seguridad para la navegación.

El capitán del buque remolcador será el jefe del convoy y tendrá la responsabilidad por la conducción del mismo, sin perjuicio de la que incumbe al patrón de la embarcación remolcada.

En caso de siniestro, cada embarcación será considerada como individualidad independiente a los efectos jurídicos derivados del salvataje o abandono de la unidad afectada y de su carga, salvo los casos en que la embarcación vaya como bodega del remolcador.

Lección XXVIII

- 1- **Que es transporte multimodal:** El transporte multimodal es aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte. De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico. Generalmente el transporte multimodal es efectuado por un operador de transportemultimodal, quien celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

2-IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL, EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO ACTUAL.

El transporte multimodal ejerce una importante influencia en la economía del país, ya que contribuye a mejorar la logística del transporte de cargas combinando las ventajas de los diferentes modos de transporte en los segmentos en que cada uno de ellos es más eficiente.

El comercio internacional es un factor determinante en la economía y por esta razón ningún país puede permanecer ajeno a las nuevas tecnologías asociadas al transporte multimodal, que se han implementado últimamente en este ámbito.

El sistema de transporte multimodal se basa actualmente y de manera fundamental, en el movimiento de contenedores derivado de las actividades del comercio exterior, teniendo aun poco peso en el movimiento de cargas de producción nacional.

El transporte multimodal, sustentado tecnológicamente en movimientos intermodales con servicios de puerta a puerta, tiene un basamento jurídico-comercial que da responsabilidad integral de todo el proceso, mediante un contrato único, a un operador de transporte multimodal (OTM).

(III) OPERADORES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

Cualquier persona que a su propio título o por interpuesta, efectúa un contrato de transporte multimodal. y que actúa como principal, no como agente ni en nombre del consignatario ni de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y que asume la responsabilidad por el desarrollo del contrato."

(IV) VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

• PARA EL PAÍS

- Descongestión de los Puertos Marítimos,
- Menores costos en el control de las mercancías,
- Mayor seguridad del recaudo de los tributos,
- Autocontrol del contrabando,
- Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros,
- Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados Internacionales, y •Menores precios de las mercancías importadas.

• PARA EL OPERADOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y PARA EL TRANSPORTADOR EFECTIVO

- Programación de las actividades,
- Control de la carga de compensación,



- Carga bien estibada (evita siniestros),
- Programación del uso de vehículos de transporte,
- Programación de Ingresos.
- Continuación de Viaje hasta el destino final,
- Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.
- Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

• PARA EL USUARIO

- Menores costos en operación total de transporte,
- Menores Tiempos de Viaje,
- Programación de los despachos y tiempos de viaje,
- Programación de inventarios,
- Certeza en el cumplimiento de la operación,
- Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,
- Atención técnica de manejo de la carga,
- Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y •Capacidad de negociación (grandes generadores).

• DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

- Poca familiaridad con las nuevas tecnologías.
- Limitaciones legales. Presencia de limitaciones legales y operativas en la aplicación de normas internacionales
- Requerimientos de seguridad. Las inspecciones de diferentes autoridades en terminales y vías de comunicación siguen constituyendo una limitante.
- Carencia de una visión integrada del tema. Por un lado no se cuenta con una infraestructura que facilite la realización de operaciones multimodales; pero al mismo tiempo se tiene la creencia de que el Multimodalismo sólo se logra con inversiones en infraestructura y no se toman acciones dirigidas a ampliar la oferta de servicios de transporte.
- Estructura de la demanda. Falta de compensación de flujos lo cual afecta el ingreso de contenedores al interior.

(V) RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

La responsabilidad del transportador nace al no producirse la obligación del resultado que se acordó por el contrato.

La responsabilidad es la máxima cantidad de dinero que un operador de transporte debe pagar al cargador por algún daño o pérdida de la carga de que el transportista es responsable por contrato de transporte.

(VI) DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

El documento de transporte multimodal es el que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de acuerdo a las cláusulas.

(VII) COMPARACIÓN DEL CONTRATO MULTIMODAL CON EL UNIMODAL.

En cuanto a sus características tecnológico-operativas, el transporte multimodal, intermodal o combinado, puede ser definido como la utilización de dos o más modos de transporte para el traslado de una misma carga desde el origen hasta un destino, lo que se realiza debido a razones económicas o porque las condiciones físico-geográficas así lo imponen.

La diferencia radica en el aspecto Jurídico- Comercial, según el cual se entiende por transporte intermodal un transportes segmentado, que se organiza con la ejecución de varios contratos independientes. El transporte multimodal, en cambio, se organiza por un operador de transporte multimodal (OTM) desde la puerta del vendedor hasta la puerta del comprador bajo un contrato único, llamado documento de transporte multimodal (DTM).