

**OSCAR J. AMEAL**

*Director*

**ROBERTO  
GRANÉ**

*Coordinador*

**NATALIA  
GAROZZO**

*Coordinadora*

# **CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN**

**5**

**COMENTADO, CONCORDADO Y  
ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL**

*Artículos 1280 a 1707*

*Contratos*



***Editorial Estudio***

## LIBRO TERCERO

### DERECHOS PERSONALES

#### TÍTULO IV

#### CONTRATOS EN PARTICULAR

#### Capítulo 7

#### Transporte

#### **Fundamentos de la Comisión Redactora y el Proyecto de 1998**

Entendemos conveniente transcribir en el comienzo de este comentario los Fundamentos que otorgó la Comisión Redactora al referirse al “Contrato de transporte”. Sabemos que contienen valor interpretativo y, en algún caso, ayudan al operador jurídico a comprender la finalidad que tuvieron en miras los redactores.

Creemos también importante remarcar, tal como lo recuerda el Director de esta obra, que no deben perderse de vista los principios que fluyen del Título Preliminar de este cuerpo normativo, que deben ser guía para defender los intereses de los sectores más vulnerables, específicamente en el transporte de personas, donde encontraremos víctimas con derecho a condignas indemnizaciones que reparen el daño infligido.

A continuación, pues, los fundamentos:

“V). *Transporte*

Se dispone que hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio, y sus normas se aplican cualquiera que sea el medio empleado, excepto lo dispuesto por leyes especiales. El transporte a título gratuito no está regido por las reglas del presente Capítulo, excepto que sea efectuado por un transportista que ofrece sus servicios al público en el curso de su actividad.

En los transportes sucesivos o combinados a ejecutar por varios transportistas, cada uno de ellos responde por los daños producidos durante su propio recorrido. Pero si el transporte es asumido por varios transportistas en un único contrato, o no se puede determinar dónde

ocurrió el daño, todos ellos responden solidariamente sin perjuicio de las acciones de reintegro.

Se regulan la oferta al público, el plazo del traslado, la responsabilidad del transportista.

En una sección especial se regula el transporte de personas, estableciendo que comprende, además del traslado, las operaciones de embarco y desembarco. Se establecen reglas sobre las obligaciones del transportista, del pasajero, la extensión de la responsabilidad por incumplimiento del contrato o retraso en su ejecución, las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportista.

En el transporte de cosas se definen las obligaciones del cargador, su responsabilidad, la carta de porte, la guía, y los detalles referidos a la carga y su puesta a disposición. También se prevén normas de responsabilidad.

En general, se ha seguido al Proyecto de 1998, con algunas modificaciones que han sido señaladas como convenientes por la doctrina”.

Sobre este último punto, también entendemos provechoso transcribir dos de los tres puntos que los fundamentos del Proyecto de 1998 expresaran:

“204. El Capítulo comprende disposiciones generales y normas particulares para el transporte de personas y de cosas. En la primera parte se establecen como normas básicas:

I. Que el transporte gratuito no está comprendido en este Capítulo, salvo que se trate de una (*sic*) transporte prestado por un transportista profesional en el curso de su actividad.

II. Que el transporte multimodal se rige por la ley especial, recientemente sancionada por el Congreso de la Nación.

III. Que quien hace oferta al público debe aceptar -por regla general- todos los pedidos que se le hagan.

IV. Que la responsabilidad del transportista sólo se excusa probando la causa ajena.

V. Que en el transporte sucesivo o combinado, cada transportista responde por el daño causado en su recorrido; pero responden solidariamente si no se puede establecer dónde ocurrió el daño o asumieron la obligación en un único contrato”.

“205. Al tratar del transporte de personas, se aclara que comprende las operaciones de embarco y desembarco, criterio semejante al del Código de Quebec.

Se establece que el transportista responde por el cumplimiento del transporte en el plazo fijado, y por los siniestros que afecten al pasajero o su equipaje. Las cláusulas de limitación de responsabilidad del

transportista por muerte o daños corporales son inválidas, con lo cual se tiende obviamente a proteger a quien por regla general se reduce a aceptar el contrato predispuesto”.

*Sección 1ª*  
*Disposiciones generales*

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

CONCORDANCIAS: arts. 957 a 965, 984 a 989, 1061 a 1068, 1073 a 1075, 1092 a 1095, 1149, 1281 a 1318 CCCN; arts. 1 a 6, 40 Ley 24.240 LDC.

FUENTES: art. 1203 Proy. Cód. Civ. 1998.

CORRELATIVIDADES: art. 1119 CC Vélez Sarsfield; arts. 162 a 206 Cód. Com.

**Breve referencia histórica**

La historia del transporte comenzó cuando los antecesores del hombre descendieron de los árboles y dieron sus primeros pasos sobre el suelo.

Es que el hombre, como ser social, siempre buscó el contacto con otros pueblos con el fin de satisfacer sus necesidades.

Claro está que las limitaciones impuestas por su propia estructura física lo llevaron a través de los siglos a buscar otros medios que le permitieran trasladarse y trasladar bienes con mayor rapidez y en mayor cantidad: el hombre tiene una velocidad de marcha normal de entre 6 y 7 km/h y no puede cargar con más de 20 kilogramos. El hombre fue su propio primer medio de transporte<sup>1</sup>.

El hambre fue la razón más antigua en la búsqueda del transporte, a la que se sumaron posteriormente el comercio y las guerras.

Uno de los inventos más importantes de la antigüedad junto con la escritura fue la rueda, creada hace aproximadamente 5500 años. Los animales pasaron a ser la fuerza de empuje de los elementos que servían para acopiar y trasladar personas y bienes, en tanto que el medio acuático también seguía su proceso de evolución, aprovechando la fuerza del viento para impulsar la embarcación sin necesidad de remar<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> LEE, Laurie - LAMBERT, David, *El maravilloso mundo del transporte*, trad. de Juan Novella Domingo, Aguilar, Madrid, 1971, p. 7.

<sup>2</sup> LEE, Laurie - LAMBERT, David, *El maravilloso mundo del transporte*, trad. de Juan Novella Domingo, Aguilar, Madrid, 1971, p. 32.

Se recorrieron los ríos y los mares, se cruzaron océanos y, mientras tanto, también se abrían caminos en los distintos continentes, algunos de ellos -como nuestra América- descubierta gracias a la navegación.

Y todavía se podía avanzar más. Siempre un poco más.

Fue así entonces que a mediados del siglo XVII llegó el invento que revolucionaría el mundo: la máquina de vapor, producto del agua cargada con la energía del calor. Inventores como Thomas Savery, Thomas Newcomen (1663-1729), James Watt (1736-1819) y Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804), entre otros, fueron abriendo paso a lo que un día sería “el ferrocarril de Richard Trevethick”, en Gales, 1804, cuando se creó la primera locomotora a vapor capaz de remolcar una carga superior a su propio peso (10 toneladas a 4 km/h).

Desde entonces y hasta el petróleo vaporizado que creó en 1882 Gottlieb Daimler para impulsar el pistón de Lenoir, pasaron años y la evolución tecnológica del transporte siguió a paso firme. Henry Ford inundó de automóviles la vía pública, aprovechando la abundante cantidad de petróleo y acero, sumados a los métodos de producción en masa que se habían desarrollado.

Cómo olvidar entonces a los hermanos Orville y Wilbur Wright cuando “a las diez y media de la mañana del día 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk, Carolina del Norte, Orville, vigilado por su hermano Wilbur, lanzó al aire su “cacharro” en forma de cajón y voló a lo largo de 40 yardas. El vuelo fue corto, duró sólo doce segundos. Los doce segundos más trascendentales de la historia de la aviación”<sup>3</sup>. La aeronavegación siguió su evolución.

Y el hombre un día lanzó naves que fueron más allá de la atmósfera terrestre y sigue soñando, por ejemplo, con el transporte espacial comercial.

### **El transporte y su regulación en nuestro país**

Encontramos en España ordenanzas formadas por los comerciantes de Bilbao, que llegaron a conformar el Código de Comercio, tanto en la España peninsular, como en la ultramarina y, en este último caso, la real cédula de creación del Consulado de Buenos Aires, expedida en Aranjuez el 30 de enero de 1789, designó al tribunal encargado de dictar justicia en los pleitos comerciales de estas tierras virreinales y dispuso la aplicación obligatoria de aquellas ordenanzas de Bilbao y, en su defecto, las leyes de Indias o las leyes de Castilla.

---

<sup>3</sup> LEE, Laurie - LAMBERT, David, *El maravilloso mundo del transporte*, trad. de Juan Novella Domingo, Aguilar, Madrid, 1971, p. 54.



***Editorial Estudio***