



Módulo 4: Transporte aéreo, responsabilidad y seguros.

INTRODUCCIÓN AL MÓDULO

Introducción

UNIDAD 11: CONTRATO DE TRANSPORTE EN EL CÓDIGO AERONÁUTICO

Introducción a la unidad

Tema 1: Contrato de Transporte en el Código Aeronáutico

Tema 2: Servicios de Transporte Aéreo Internacional

Cierre de unidad

UNIDAD 12: SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA

Introducción a la unidad

Tema 1: Sistemas de Responsabilidad contractual y extracontractual del transportista

Tema 2: Responsabilidad Aeronáutica

Cierre de unidad

UNIDAD 13: EL CONTRATO DE SEGURO

Introducción a la unidad

Tema 1: El Contrato de Seguro

Tema 2: Derechos y Obligaciones que tienen las partes, una vez aceptada la Póliza

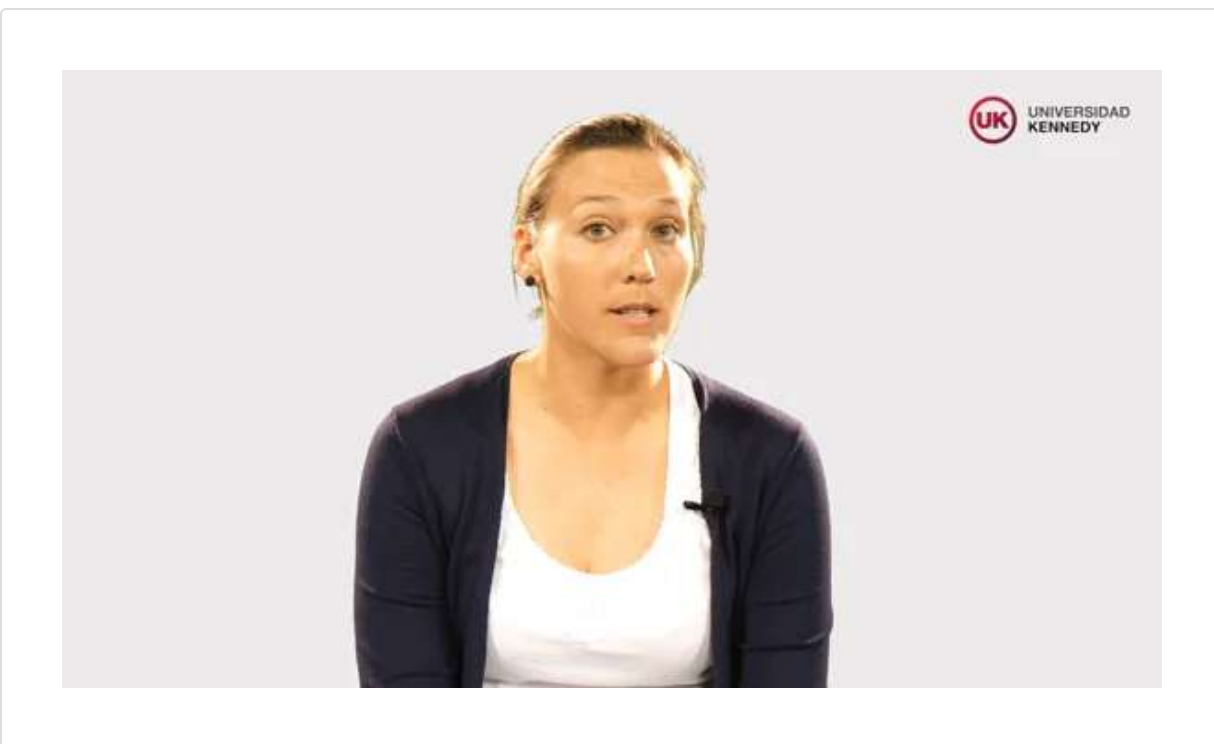
Tema 3: El Contrato de Seguro en la Ley de la Navegación y en el Código Aeronáutico

Cierre de unidad

CIERRE DE MÓDULO

Descarga del contenido

Introducción



Este módulo está compuesto por las unidades XI, XII y XIII correspondientes a los temas Contrato de Transporte en el Código Aeronáutico, Sistemas de Responsabilidad contractual y extracontractual del transportista y El Contrato de Seguro.

Mapa conceptual del módulo



Objetivos del módulo

- Adquirir un conocimiento teórico-práctico de las situaciones y conflictos que se generan en materia de transporte.
- Desarrollar un espíritu crítico y reflexivo, que le permita analizar las diferentes variables en cada ámbito que se desarrolla el transporte.
- Interpretar el Derecho del Transporte dentro de las nuevas tendencias tanto en el ámbito interno como internacional.
- Adquirir conocimiento acerca de la regulación nacional sobre los seguros, ya sea para el transporte terrestre, el aeronáutico y el marítimo.

Contenidos del módulo

Unidad 11- Contrato de Transporte en el Código Aeronáutico

11.1 Contrato de Transporte en el Código Aeronáutico.

11.2 Servicios de Transporte Aéreo Internacional.

Unidad 12-Sistemas de Responsabilidad contractual y extracontractual del transportista

12.1 Sistemas de Responsabilidad contractual y extracontractual del transportista.

12.2 Responsabilidad Aeronáutica.

Unidad 13- El Contrato de Seguro

13.1 El Contrato de Seguro.

13.2 Derechos y Obligaciones que tienen las partes, una vez aceptada la Póliza.

13.3 El Contrato de Seguro en la Ley de la Navegación y en el Código Aeronáutico.

Introducción a la unidad



¿Cómo regula el código aeronáutico el transporte aéreo?

Objetivos de la unidad

- Adquirir conocimiento acerca del transporte aéreo de pasajeros y de equipajes.
- Conocer acerca de la regulación del contrato de transporte aéreo.

Contenidos de la unidad

1

Contrato de Transporte en el Código Aeronáutico.

2

Servicios de Transporte Aéreo Internacional.

Hay contrato de transporte aéreo cuando una parte se obliga a trasladar persona o cosas, de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, y la otra a pagar un precio como contraprestación por dicho traslado.

Está regulado a partir del art. 92 del Código Aeronáutico.

Los caracteres de este contrato son: bilateralidad, onerosidad, comercialidad, formal para los efectos probatorios.

Podría decirse que el transporte de pasajeros por vía regular es de adhesión.

En el plano nacional, para el transporte interno, está regido por el CA. En cambio, a nivel internacional, rigen las convenciones de Varsovia de 1929 y Montreal de 1999. Dichos convenios se aplicarán el uno o el otro, dependiendo de si el país con el que se genere la controversia haya ratificado el de Varsovia o el de Montreal. En el caso de que haya ratificado los dos (como Argentina), prevalecerá el de Montreal.

Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)

Tema 1: Contrato de Transporte en el Código Aeronáutico

Hay contrato de transporte aéreo cuando una parte se obliga a trasladar persona o cosas, de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, y la otra a pagar un precio como contraprestación por dicho traslado.

Está regulado a partir del art. 92 del [Código Aeronáutico](#).

Los caracteres de este contrato son: bilateralidad, onerosidad, comercialidad, formal para los efectos probatorios.

Podría decirse que el transporte de pasajeros por vía regular es de adhesión.

En el plano nacional, para el transporte interno, está regido por el CA. En cambio, a nivel internacional, rigen las convenciones de Varsovia de 1929 y Montreal de 1999.

Para más información sobre estas convenciones pueden acceder a este sitio:

ACCEDER A LA WEB

Dichos convenios se aplicarán el uno o el otro, dependiendo de si el país con el que se genere la controversia haya ratificado el de Varsovia o el de Montreal. En el caso de que haya ratificado los dos (como Argentina), prevalecerá el de Montreal.

Transporte de pasajeros. Billeto de Pasaje.

Está regulado en los arts. 113 a 115 del CA.

Hay contrato de transporte aéreo de pasajeros cuando una parte se obliga a transportar, mediante una aeronave, a otra persona, hasta un lugar determinado, a cambio de un precio.

Va a estar regido por el CA, según sea vuelo interno, o por las convenciones internacionales, si hablamos de transporte aéreo internacional.

De las convenciones internacionales surge que el transporte aéreo es no formal, pero que debe instrumentarse mediante el billete de pasaje. En el orden interno, el CA también exige el billete de pasaje, pero solo para el transporte regular y con una finalidad meramente probatoria.

El billete de pasaje es el documento que expide el transportista para instrumentar el contrato y que habilita al pasajero para ser transportado.

El contenido de dicho billete está establecido en el art. 115 del CA.

ARTICULO 113. – —

El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito. Cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares, dicho contrato se prueba con el billete de pasaje.

ARTICULO 114. – —

La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de este Código.

Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

ARTICULO 115. –

El billete de pasaje debe indicar:

- 1) Número de orden.
- 2) Lugar y fecha de emisión.
- 3) Punto de partida y de destino.
- 4) Nombre y domicilio del transportador

Transporte de Equipajes. Talón de Equipaje.

Es el contrato por el cual es transportista se obliga a trasladar, junto con el pasajero, su equipaje. Es un contrato accesorio al de transporte aéreo de personas.

Está regulado en los arts. 116 a 118 del CA.

El equipaje puede ser: no registrado (es el equipaje de mano) o registrado (es el que durante el vuelo debe ser custodiado por el transportista).

El talón de equipaje es el documento que expide el transportista mediante el cual se instrumenta y prueba la obligación de éste de transportar, junto con la persona, su equipaje.

SECCIÓN C: Transporte de equipajes



ARTICULO 116. – —

El transporte de equipajes registrados, se prueba con el talón de equipajes que el transportador deberá expedir con doble ejemplar; uno de estos será entregado al pasajero y el otro lo conservará el transportador. No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

ARTICULO 117. – —

El talón de equipajes debe indicar:

- 1) Numeración del billete de pasaje.
- 2) Punto de partida y de destino.
- 3) Peso y cantidad de los bultos.
- 4) Monto del valor declarado, en su caso.

ARTICULO 118. – —

El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del presente código que limitan su responsabilidad, si aceptase el equipaje sin entregar el talón o si este no contuviese la indicación del número del billete de pasaje y del peso y cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

Transporte de Mercancías. La Carta de Porte

Aquí el transportador se obliga a transportar por vía aérea y en aeronave, en lugar de personas, la mercadería que le entregue el expedidor y entregarla al destinatario en un lugar determinado, a cambio de un precio.

Está regulado en los arts. 119 a 124 del CA.

Es un contrato consensual, oneroso, bilateral y formal a los efectos probatorios. A diferencia del contrato de equipaje, es un contrato principal.

Este contrato debe instrumentarse y se prueba mediante la carta de porte. Según el art. 119 CA la carta de porte es el "título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar que se trata de transporte aéreo"

En el art. 121 del CA se indican los elementos que debe contener.

Dentro de las funciones de la carta de porte están las de ser un medio de prueba primordial del contrato, un título representativo de las mercaderías (como acompaña a la mercadería en todo su trayecto, permite identificarla), ya que permite a su beneficiario ejercer el derecho de disponibilidad que le confiere la ley, y, por último, la función de título valor (art. 124 CA).

ARTICULO 119. – —

La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar que se trata de transporte aéreo.

ARTICULO 120. – —

La carta de porte ser extendida en triple ejemplar; uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador.

ARTICULO 121. – —

La carta de porte debe indicar:

- 1) Lugar y fecha de emisión.
- 2) Punto de partida y de destino.
- 3) Nombre y domicilio del remitente.
- 4) Nombre y domicilio del transportador.
- 5) Nombre y domicilio del destinatario, o en su caso.
- 6) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos.
- 7) Peso y dimensiones de la mercancía o bultos.
- 8) Estado aparente de la mercancía y el embalaje.
- 9) Precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contra reembolso.
- 10) Importe del valor declarado, en su caso.
- 11) Los documentos remitidos al transportador con la carta de porte.
- 12) Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiese convenido.

ARTICULO 122. – —

Si el transportador aceptase la mercancía, sin que se hubiese extendido la carta de porte o si esta no contuviese las indicaciones que expresan los incisos 1° a 7° del artículo precedente, el transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

ARTICULO 123. – —

La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte.

ARTICULO 124. – —

La carta de porte puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Transporte de Carga Postal

Este contrato se encuentra regulado en los arts. 125 a 127 del CA.

Es un servicio público, y, como tal, puede ser prestado directa o indirectamente por el Estado. Originariamente, esta actividad (servicio de correos) estuvo confiada a organismos gubernamentales.

El CA impone la obligación a las líneas aéreas regulares de transportar carga postal.

SECCIÓN E: Transporte de carga postal

ARTICULO 125. – —

Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que la autoridad aeronáutica fije para cada tipo de aeronave.
El transporte de la carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros.

ARTICULO 126. – —

Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular, podrán ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo regular exclusivamente para carga postal. Cuando el servicio no pueda ser prestado por explotadores de servicios de transporte aéreo regular, la autoridad aeronáutica podrá autorizar su prestación por explotadores de servicios de transporte aéreo no regular.

ARTICULO 127. – —

Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobadas por el Poder Ejecutivo, con intervención de las autoridades aeronáutica y postal.
La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal, en lo que fuese pertinente.

Tema 2: Servicios de Transporte Aéreo Internacional



Según el art. 92 CA “Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro”.

Los servicios de transporte aéreo internacional son aquellos realizados entre el territorio argentino y el de un Estado extranjero o entre dos puntos del territorio nacional si se hubiese pactado una escala en territorio extranjero (art. 94 CA).

Dada su internacionalidad, no basta con la sola regulación interna de un Estado, sino que son necesarias normas internacionales que los rijan.

En la legislación interna están regulados en el CA y en la Ley N° 19030 de transporte aerocomercial.

El art. 2 de la mencionada ley establece: “En el orden internacional continuará asegurándose la vinculación aerocomercial con los demás países del mundo, mediante servicios de transporte aéreo de bandera nacional y extranjera, celebrando a tales efectos el Poder Ejecutivo Nacional acuerdos sobre transporte aéreo con otras naciones o confiriendo directamente autorizaciones de explotación a transportadores de bandera nacional y extranjera”. En los arts. 9 a 31 establece los lineamientos a los que deberá atenerse el Poder Ejecutivo al momento de celebrar acuerdos internacionales, en el apartado denominado “POLÍTICA NACIONAL EN EL ORDEN INTERNACIONAL”.

A nivel internacional cobra relevancia la Convención de Chicago de 1944, el acuerdo relativo al Tránsito De Los Servicios Aéreos Internacionales también de 1944 y el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional.

Para consulta de los convenios internacionales que rigen el tema pueden visitar la página web de la ANAC:

ANAC

ANAC - Convenios Internacionales

ANAC Administracion Nacional de Aviacion Civil Argentina

READ MORE ANAC >

CÓDIGO AERONÁUTICO: CAPÍTULO III: SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

ARTICULO 128. -	ARTICULO 129. -	ARTICULO 130. -
Las normas fijadas por este Código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicio al exterior del país.		

--

ARTICULO 128. -	ARTICULO 129. -	ARTICULO 130. -
------------------------	------------------------	------------------------

<p>Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo.</p> <p>El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo, quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda.</p> <p>La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.</p>		
---	--	--

ARTICULO 128. -	ARTICULO 129. -	ARTICULO 130. -
------------------------	------------------------	------------------------

<p>En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.</p>		
--	--	--

CONVENIO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES
Aprobado el 07 de diciembre de 1944

Los Estados miembros del Organismo Internacional de Aviación Civil, que firman y aceptan este Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, declaran lo siguiente:

ARTÍCULO I —

Sección 1

Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes libertades del aire, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

- (1) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- (2) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales;

Los privilegios de esta sección no serán aplicables a los aeropuertos que se utilicen para fines militares y de los cuales se excluye a todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo. En las zonas de hostilidades activas o militarmente ocupadas y, en tiempo de guerra, en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales privilegios estará sujeto a la aprobación de las autoridades militares competentes.

Sección 2

El ejercicio de los privilegios precedentes estará sujeto a las disposiciones del Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional y, cuando esta entre en vigor, a las disposiciones de la Convención Internacional de Aviación Civil, ambos instrumentos redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Sección 3

Un Estado contratante que conceda a las líneas aéreas de otro Estado contratante el privilegio de aterrizar para fines no comerciales, podrá requerir de dichas líneas aéreas que ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que se efectúen los aterrizajes.

Tal requerimiento no implicará discriminación alguna entre las líneas aéreas que exploten una misma ruta, deberá tomar en cuenta la capacidad de las aeronaves, y deberá ejercitarse de tal manera que no perjudique las operaciones normales de los servicios aéreos internacionales en cuestión, o los derechos y obligaciones de un Estado Contratante.

Sección 4

Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados contratantes podrá:

- (1) Designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio aéreo;
- (2) Imponer, o permitir que se impongan a dicho servicio, derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y otras instalaciones. Estos derechos no serán mayores que los que paguen por el uso de dichos aeropuertos e instalaciones las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares; quedando entendido que si un Estado contratante interesado hace representaciones, los derechos que se impongan por el uso de aeropuertos y otras instalaciones estarán sujetos a examen por parte del Consejo del Organismo Internacional de Aviación Civil establecido de acuerdo con la Convención

anteriormente mencionada, el cual someterá al Estado o Estados interesados un informe con las recomendaciones pertinentes para su consideración.

Sección 5

Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de rehusar o revocar el certificado o permiso dado a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, en cualquier caso en que no esté satisfecho de que nacionales de un Estado contratante poseen una parte substancial de dicha empresa y la dirigen de hecho, o en caso de que una empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado en que opera, o no cumpla las obligaciones que haya contraído de conformidad con este Convenio.

ARTÍCULO II

Sección 1

Un Estado contratante que considere que la actuación de otro Estado contratante al aplicar las disposiciones de este Convenio es injusta o le causa perjuicio, podrá solicitar del Consejo qué estudie la situación. El Consejo procederá a investigar el asunto, y llamará a los Estados interesados a consulta. Si dicha consulta no resuelve las dificultades, el Consejo podrá transmitir a los Estados contratantes interesados las conclusiones y recomendaciones que considere pertinentes. Si posteriormente un Estado contratante interesado, en opinión del Consejo, deja de tomar injustificadamente las medidas correctivas adecuadas, el Consejo podrá recomendar a la Asamblea del Organismo antes mencionado que se suspendan a dicho Estado contratante los derechos y privilegios que esta establece este Convenio, hasta que se tomen dichas medidas. La Asamblea, por mayoría de dos terceras partes de sus votos, podrá suspender a dicho Estado contratante por el período de tiempo que crea conveniente, o hasta que el consejo se satisfaga de que dicho Estado ha tomado las medidas correctivas en cuestión.

Sección 2

Si surge entre dos o más Estados contratantes algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda solucionarse mediante negociación, serán aplicables las disposiciones del Capítulo XVIII de la antedicha Convención, de la misma manera que se dispone en ella respecto a cualquier desacuerdo sobre la interpretación o aplicación dicha Convención.

ARTÍCULO III

Este Convenio estará en vigor durante la vigencia de la antedicha Convención; entendiéndose, sin embargo, que cualquier Estado contratante, que sea parte en el presente Convenio, podrá denunciarlo mediante aviso con un año de anticipación dirigido al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará Inmediatamente dicho aviso y denuncia a los demás Estados contratantes.

ARTÍCULO IV

Mientras entra en vigor la antedicha Convención, toda referencia que a la misma se haga en el presente Convenio, excepto las de la Sección 3 del Artículo IV y las del Artículo VII, se considerarán como referencias al Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional redactado en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y las referencias al Organismo Internacional de Aviación Civil, a la Asamblea y al Consejo, se considerarán como referencias al Organismo Provisional Internacional de Aviación Civil, a la Asamblea Interina y al Consejo Interino, respectivamente.

ARTÍCULO V

Para los fines de este Convenio, "territorio" se define según los términos del Artículo 2 de la antedicha Convención.

ARTÍCULO VI

Firma y aceptación del Convenio

Los infrascritos, delegados a la Conferencia Internacional de Aviación Civil reunida en Chicago el primero de noviembre de 1944, firman este Convenio en la inteligencia de que cada uno de los gobiernos en cuyo nombre se suscribe notificará al Gobierno de los Estados Unidos de América, a la mayor brevedad posible, si la firma en su nombre constituye la aceptación del Convenio por parte de ese gobierno, y una obligación contraída.

Cualquier Estado que sea miembro del Organismo Internacional de Aviación Civil podrá aceptar el presente Convenio como una obligación contraída en su nombre, al notificar su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos, y la aceptación será efectiva en la fecha en que este último reciba la notificación.

Este Convenio entrará en vigor entre los Estados contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos. En adelante, será recíprocamente obligatorio para cada Estado que notifique su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, en la fecha en que dicho Gobierno reciba la aceptación del otro. El Gobierno de los Estados Unidos de América notificará a todos los Estados que suscriban y acepten este Convenio las fechas en que se reciban todas las aceptaciones del mismo y la fecha en que entra en vigor respecto a cada uno de los Estados que lo acepten.

En testimonio de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados, suscriben este Convenio en nombre de sus respectivos gobiernos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

Hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en el idioma inglés. Ejemplares redactados en los idiomas inglesas, francés y español, cada uno de los cuales será igualmente auténtico, quedarán abiertos para la firma en Washington, D. C. Estos ejemplares se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que suscriban y acepten este Convenio.

Cierre de unidad



¿Cómo regula el código aeronáutico el transporte aéreo?

Este contrato está regulado a partir del art. 92 del Código Aeronáutico.

Los caracteres de este contrato son: bilateralidad, onerosidad, comercialidad, formal para los efectos probatorios.

Podría decirse que el transporte de pasajeros por vía regular es de adhesión.

Incidencia del nuevo CCC en el derecho marítimo y en el derecho aeronáutico

Resolución del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos Relativa a las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, que regirán para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera.



ME U XI Resolución 1532_98 del 27_11_98.pdf

265.7 KB



Incidencia del nuevo CCC en el derecho marítimo y en el derecho aeronáutico - AUTOR: Diego Esteban Chami

Bibliografía

De referencia

- ANAC (2021) Convenios Internacionales. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/118/normativa/convenios-ltbr-gtacuertos-internacionales>.

- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1967) Código Aeronáutico. Recuperado en octubre de 2021 de:
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>.
-

Introducción a la unidad



¿En qué consiste la responsabilidad del transportista? ¿Cómo está regulada en la normativa vigente?

Objetivos de la unidad

- Incorporar conocimiento sobre el sistema de responsabilidad en el transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Contenidos de la unidad

1

Sistemas de Responsabilidad contractual y extracontractual del transportista.

2

Responsabilidad Aeronáutica.

En esta unidad veremos los sistemas de responsabilidad en el transporte terrestre, aéreo y marítimo

Montreal. En el caso de que haya ratificado los dos (como Argentina), prevalecerá el de Montreal.

Responsabilidad Civil

En el siguiente material podrán encontrar cuestiones generales de la responsabilidad civil en el nuevo código civil y comercial.



ME U XII cuestionesgralesresponsabilidad.pdf

282.8 KB



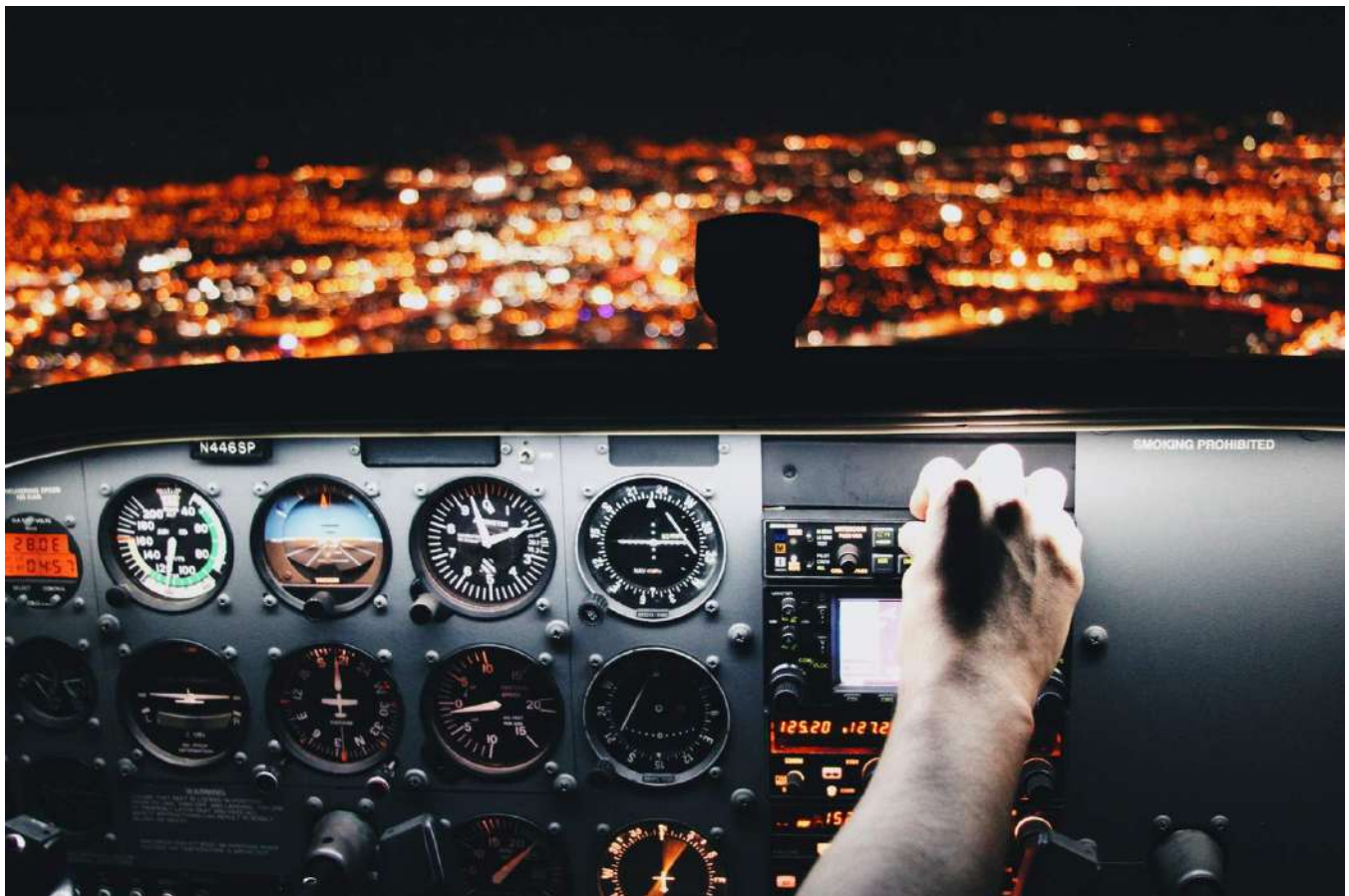
Padilla, R (s/f) Cuestiones generales de la responsabilidad civil y comercial.

Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)

Tema 1: Sistemas de Responsabilidad contractual y extracontractual del transportista



El art. 1708 del nuevo [Código Civil y Comercial](#) destaca claramente que las funciones de la responsabilidad civil son la prevención (arts. 1710 y ss) y la reparación (arts. 1716 y ss).

Ambas se estructuran sobre la premisa de la protección de la persona humana. Ello es acorde con los mandatos que surgen de la Constitución Nacional y de los tratados de derechos humanos con jerarquía

constitucional.

El art. 51 del nuevo Código establece que la persona humana es inviolable y que, en cualquier circunstancia, tiene derecho al reconocimiento y respeto de su dignidad. Por su parte, el art. 52 determina que su afectación permite reclamar la “prevención” y la “reparación” de los daños sufridos. Es decir, el reconocimiento de esos derechos fundamentales se complementa con la regulación de los correspondientes y modernos mecanismos de protección; lo que dota al sistema de coherencia y sentido práctico.

Estas pautas son fundamentales para comprender sobre qué cimientos se estructura el nuevo régimen de la responsabilidad civil.

El artículo 1709 regula la prelación normativa en el supuesto de concurrencia de disposiciones de responsabilidad civil del código y de alguna ley especial, por ejemplo aquellas que regulan cuestiones ambientales, la legislación de seguros, el derecho aeronáutico y el derecho marítimo. La responsabilidad a la que se refiere la norma, es tanto la contractual, como la extracontractual.

En caso de conflicto entre normas de responsabilidad civil de un sistema especial y del sistema del Código, prevalecen las del sistema especial.

Luego de las normas indisponibles del código y de la ley especial, la responsabilidad se regirá por las normas que las partes dispongan según la autonomía de la voluntad. En tercer lugar, se aplicarán las normas supletorias de la ley especial y finalmente en cuarto lugar, las normas supletorias del código.

Los Sistemas de Responsabilidad del transportista en la Ley de la Navegación y en el Código Aeronáutico. Los topes indemnizatorios.

La responsabilidad navegatoria se estructura sobre bases del derecho común, pero por sobre todo, y atendiendo a la especialidad de la actividad, a normas especiales, que son reconocidos y regulados por los países marítimos a nivel internacional.

La responsabilidad del armador puede ser:

1. Directa: se rige por el derecho común. La reparación es integral.
2. Indirecta: la regula la LN. Art. 174 y ss. En estos casos la reparación no es integral, ya que la LN permite que el armador limite su responsabilidad.

Cuando no coincidan las personas de propietario y armador, el propietario no responderá si el contrato por el cual se desdoblán las figuras fue inscripto en el Registro Nacional de Buques. Si no se inscribió, responden solidariamente tanto el propietario como el armador (arts. 171 y 172 LN).

Limitación de la responsabilidad en el derecho de la navegación

En todo el régimen de responsabilidad del ejercicio de la navegación, el principio de la limitación constituye una de las características distintivas:

A)	B)	C)	D)	
----	----	----	----	--

Limitación establecida a favor del propietario o armador de buques por los gastos de extracción y remoción de restos náufragos. En esta hipótesis, la limitación de responsabilidad se ejerce a través del abandono del buque a favor del Estado (art. 19), salvo que quienes pretendan ampararse en el beneficio de la limitación se hubiesen conducido con dolo o temeridad.

A)

B)

C)

D)

Limitación a favor del armador o propietario en los supuestos de responsabilidad indirecta o refleja (art. 175 LN y concordantes).

A)

B)

C)

D)

Limitación de responsabilidad por daños o pérdidas que sufran las mercaderías objeto de un transporte por agua (art. 278 LN), salvo que el porteador se hubiese conducido con dolo o temeridad.

A)

B)

C)

D)

Extensión del beneficio de la limitación a los dependientes del transportador (art. 290 LN) **y a los del propietario o armador, incluso mediando falta personal de los dependientes de estos últimos** (art. 181).

--

A)	B)	C)	D)
----	----	----	----

Limitación de la responsabilidad en beneficio del transportador de pasajeros, por muerte o lesiones corporales, a razón de pesos mil quinientos pesos argentinos otro por pasajero (art. 331).

A)	B)	C)	D)	
----	----	----	----	--

Limitación de la responsabilidad respecto del equipaje transportado en las bodegas del buque y del que lleva consigo el pasajero, estableciéndose montos diferenciales según se trate de transporte marítimo o fluvial (art. 337). La misma norma también establece un régimen limitativo de la responsabilidad respecto de los vehículos transportados.

Sistema de limitación de responsabilidad del propietario o armador

De conformidad con el art. 174, el armador es responsable por las obligaciones contractuales contraídas por el capitán, en todo lo relativo al buque y a la expedición, así como también por las indemnizaciones a favor de terceros, resultantes de hechos del capitán y de los tripulantes. Empero, la amplia responsabilidad, de no mediar culpa o falta personal del armador, podrá limitarse de la manera prevista por los arts. 175 y ss.

De acuerdo a ese artículo, el armador tiene dos formas de limitar su responsabilidad: al valor que tenga el buque al finalizar su viaje o poniendo el buque a disposición de los acreedores (este último es solo para el caso en que el armador sea también propietario del buque).

Limitación de la responsabilidad

Art. 175 - El armador puede limitar su responsabilidad, salvo que exista culpa de su parte con relación a los hechos que den origen al crédito reclamado al valor que tenga el buque al final del viaje en que tales hechos hayan ocurrido, más el de los fletes brutos, el de los pasajes percibidos o al percibir por ese viaje y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

Esta limitación de responsabilidad al valor del buque es optativa con el derecho del propietario de poner aquel a disposición de los acreedores, por intermedio del juez competente, adicionando los otros valores y solicitando la apertura del juicio de limitación, dentro de los tres (3) meses contados a partir de la terminación de la expedición.

En el caso de existir daños personales, si el conjunto de dichos valores no alcanza a cubrir la totalidad de las indemnizaciones pertinentes hasta un monto de \$13 por tonelada de arqueo total, la responsabilidad del armador se acrecerá en la cantidad necesaria para alcanzar ese monto, el que será destinado exclusivamente al pago de dichas indemnizaciones.

No está comprendida en el valor del buque ni en los créditos a favor del armador referidos en el primer párrafo de este artículo la acción contra el asegurador y su indemnización. Pero esta última responde, como cualquier otro bien del armador, por las sumas acrecidas a que se refiere el tercer párrafo.

Si el armador tuviere un crédito contra un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos, y las disposiciones de esta sección relativas a limitación de responsabilidad solo se aplicarán a la diferencia que resultare.

Queda, por consiguiente, perfectamente en claro que el beneficio de la limitación no funciona en los supuestos de responsabilidad indirecta resultante de los hechos de sus dependientes terrestres (Art. 177, in fine).

El beneficio de la limitación de responsabilidad, consagrado por el art. 175, alcanza a los créditos resultantes de muerte o lesiones corporales, pérdida de bienes o derechos o daños sufridos en ellos, y a los emergentes de la remoción de restos náufragos, reflotamiento, daños a instalaciones portuarias, con excepción de la hipótesis prevista por el párrafo 3° del art. 19 (art. 177). En cualquiera de estos supuestos, el armador o propietario del buque podrá prevalerse del beneficio de la limitación.

Según el art. 181, pueden ampararse en este beneficio, no solo el armador, sino también el propietario o transportador cuando sean personas distintas de aquel, así como sus dependientes y/o los del armador, e incluso el capitán y miembros de la tripulación, en las acciones que se ejerzan contra ellos (art. 181 párr. 1°).

Más aún, cuando se accione contra el capitán y tripulantes, estos pueden hacer valer el beneficio de la limitación aun cuando hubiera mediado culpa de su parte. No les alcanza el beneficio, en cambio, si se condujeron con dolo o temeridad, es decir, en la segunda hipótesis, si hubiesen actuado con conciencia de las consecuencias dañosas de sus actos (art. 181, párr. 2°).

Además del caso de culpa o falta personal del armador o de responsabilidad indirecta por hechos de sus dependientes terrestres, la limitación no puede ser invocada frente a los créditos previstos por el art. 178, es decir, los provenientes de un servicio de asistencia o salvamento, contribución en avería gruesa, los derivados del contrato de ajuste y los que existan a favor de otros dependientes del armador cuyas

funciones se relacionen con el servicio del buque. Los servicios de asistencia y salvamento, se inspiran en el valor solidaridad y suponen afrontar riesgos especiales.

Créditos alcanzados

Art. 177. - Los créditos frente a los cuales el armador puede invocar la limitación autorizada en el art. 175, son los originados en las siguientes causas:

- a) Muerte o lesiones corporales de cualquier persona;
- b) Pérdida de bienes o de derechos, o daños sufridos en ellos;
- c) Responsabilidad u obligación emergente de la remoción de restos náuticos, o de reflotamiento de un buque hundido o varado, o de daños causados a obras de arte de un puerto o vías navegables, salvo la hipótesis prevista en el párrafo tercero del art. 19.

El beneficio puede ser invocado aún en el caso de que la responsabilidad del armador derive de la propiedad, posesión, custodia o control del buque, si no se prueba su culpa o la de sus dependientes de la empresa terrestre.

Créditos excluidos

Art. 178. - La limitación de responsabilidad no puede ser invocada frente a créditos provenientes de asistencia y salvamento, contribución de avería gruesa, los del capitán o de sus tripulantes o de los respectivos causa habientes que tengan su origen en el contrato de ajuste, y de los otros dependientes del armador cuyas funciones se relacionan con el servicio del buque.

Aplicación de la limitación

Art. 179. - El monto de la limitación de responsabilidad fijada en el tercer párrafo del art. 175, se aplica al conjunto de créditos originados en un mismo hecho, independientemente de los originados o que se originen en otros hechos distintos.

Tonelaje del arqueo —

Art. 180. - El tonelaje de arqueo que sirve de base para calcular el monto de la limitación es:

- a) En los buques de propulsión mecánica, el tonelaje del cual se deducirá el espacio ocupado por la tripulación o destinado a su uso;
- b) Para los demás buques, el tonelaje neto.

Propietarios, transportadores, capitanes y miembros de la tripulación —

Art. 181. - La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes puede ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sean una persona o entidad distinta del armador, o por sus dependientes o por los del armador en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a dos (2) o más personas la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

Cuando los accionados sean el capitán o algún miembro de la tripulación, la limitación será de cincuenta (50) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada.

Pero si el capitán o miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, armador o administrador, solamente puede ampararse en la limitación del primer párrafo y cuando la culpa resulte del ejercicio de sus funciones de capitán o miembro de la tripulación. Si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión del mismo realizado con la intención de provocar el daño, o que actuó consciente de que su conducta puede provocarlo, su responsabilidad será ilimitada.

(Artículo sustituido por art. 34 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial).

Buques menores de cien (100) toneladas —

Art. 182. - La limitación de la responsabilidad de armadores de buques menores de cien (100) toneladas será fijada en la suma correspondiente a ese tonelaje.

Todo lo relativo al juicio de limitación de responsabilidad está contemplado en los arts. 561 a 577 LN.

Tema 2: Responsabilidad Aeronáutica



La responsabilidad aeronáutica es la obligación de indemnizar los daños ocasionados por la actividad aeronáutica, ya sea sobre las personas transportadas, sobre mercaderías, sobre equipajes.

El CA regula la responsabilidad para los transportes internos, de la siguiente manera:

- DAÑOS A LOS PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCÍAS TRANSPORTADAS (arts. 139 a 154)
- DAÑOS CAUSADOS A LOS TERCEROS EN LA SUPERFICIE (arts. 155 a 162)
- DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO (Arts. 163 y 164)
- DAÑOS CAUSADOS POR ABORDAJE (Arts. 166 a 174).

En cuanto al primer supuesto, la responsabilidad del transportista por daños a los pasajeros, equipajes o mercancías, el CA comienza en su art. 139 diciendo:

ARTÍCULO 139. – El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasiona el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

Los Factores de atribución son por Culpa. Por ende la Responsabilidad es subjetiva y se extiende a los daños a pasajeros: muerte o lesiones producidas a bordo de la aeronave o durante el embarco o desembarco. Esta responsabilidad es sin duda de origen contractual. El incumplimiento contractual genera la presunción de culpa del transportista.

Las causales de exoneración de la culpa son: culpa de la víctima (art. 143) o la adopción de medidas al respecto o la imposibilidad de adoptarlas (art. 142).

Tal como ocurre con la indemnización en la LN, el CA tampoco fija el deber de resarcimiento integral de daños, sino que establece topes máximos en el monto del resarcimiento:

- 1 Daños sufridos por pasajeros: art. 144 CA
- 2 Daños en equipajes y mercancías: art. 145 CA
- 3 Daños al equipaje de manos: art. 145 CA

Capítulo I: daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados

ARTICULO 139. –

El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.



ARTICULO 140. –

El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido

durante el transporte aéreo. El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al transbordo. En estos casos de presumir, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.

ARTICULO 141. – —

El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

ARTICULO 142. – —

El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

ARTICULO 143. – —

La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o contribuido a causarlo.

ARTICULO 144. – —

En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a mil (1000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que

estos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración nacional.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 145. – —

En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a dos (2) argentinos oro por kilogramo de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a cuarenta (40) argentinos oro de total.

La cotización del argentino oro se realizará en la forma prevista en el artículo 144.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 146. – —

Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato.

En cambio, podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero.

ARTICULO 147. – —

El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 148. – —

La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme el título del transporte, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 149. – —

En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega.

En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los diez días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito, dentro de los plazos previstos en los párrafos anteriores.

La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibile toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de este.

ARTICULO 150. – —

Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje en el último.

El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el billete de pasaje o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento del precio del billete de pasaje.

ARTICULO 151. – —

El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzga como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos. En este caso, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de transporte de equipaje o mercancías, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último; ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega.

ARTICULO 152. – —

En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente.

ARTICULO 153. – —

Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

ARTICULO 154. – —

La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para

conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituir una avería común y ser soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas. Finalmente, la responsabilidad del transportista en los vuelos internacionales está regulada por las convenciones internacionales al respecto: Convenio de Varsovia 1929 y Convenio de Montreal 1999.

Protección del usuario y aplicación de las normas de consumo en los diferentes ámbitos.

El contrato de consumo constituye el nuevo paradigma negocial, con un protagonismo preponderante en las relaciones jurídicas.

Como el contrato de consumo es un tipo general concebido para responder a la situación de particular debilidad del consumidor o usuario en sus relaciones con el proveedor de bienes o servicios, que tiene a asegurarle una equilibrada composición de intereses en esos vínculos, es de aplicación a esta materia, siempre que sea compatible.

La Ley de Defensa del Consumidor, en línea con el mandato constitucional de protección del art. 42, fija normas imperativas de tutela a partir del reconocimiento de la vulnerabilidad de los consumidores, que en materia contractual se revela en el modo de arribar al acuerdo en el contrato de consumo de bienes y servicios, propio de la estructura de los contratos por adhesión.

La relación de consumo es el "vínculo jurídico entre el proveedor y el consumidor o usuario" (arts. 3º, LDC, y 1092, CCCN).

La definición legal del contrato de consumo está dada por el art. 1093 del CCCN: "Contrato de consumo es el celebrado entre un consumidor o usuario final con una persona humana o jurídica que

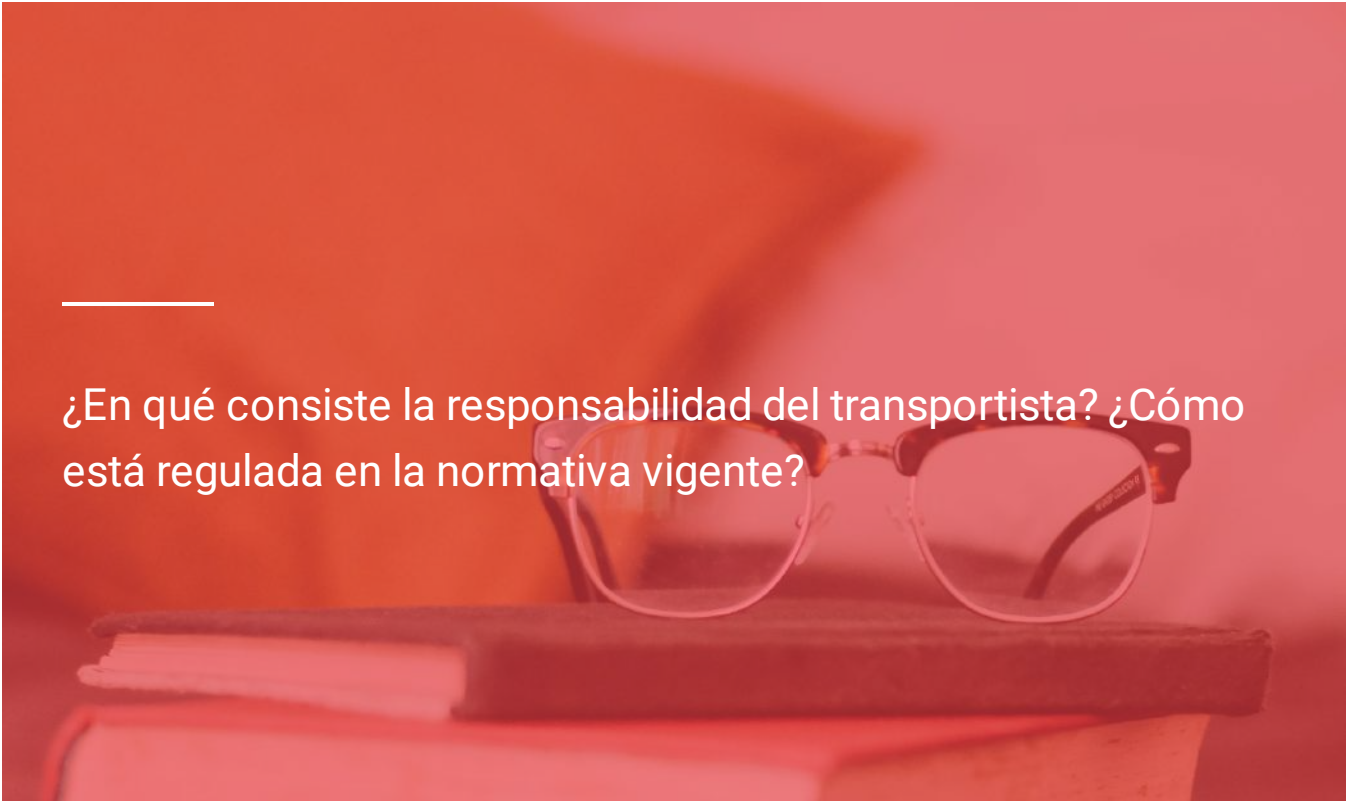
actúe profesional u ocasionalmente o con una empresa productora de bienes o prestadora de servicios, pública o privada, que tenga por objeto la adquisición, uso o goce de los bienes o servicios por parte de los consumidores o usuarios, para su uso privado, familiar o social".

La noción de consumidor está definida en la primera parte del art. 1º de la N° 24240 y el art. 1092 del CCCN "persona humana o jurídica que adquiere (...), en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social".

El proveedor es definido como "persona física o jurídica de naturaleza pública o privada, que desarrolla de manera profesional, aún ocasionalmente, actividades de producción, montaje, creación, construcción, transformación, importación, concesión de marca, distribución y comercialización de bienes y servicios, destinados a consumidores o usuarios" (art. 2º, párr. 1º, LDC).

El art. 63 de la Ley de Defensa del Consumidor, específicamente establece que "Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley (Artículo derogado por art. 32 de la [Ley N° 26.361](#) B.O. 7/4/2008, este último artículo fue observado por art. 1º [Decreto N° 565/2008](#) B.O. 7/4/2008)".

Cierre de unidad



¿En qué consiste la responsabilidad del transportista? ¿Cómo está regulada en la normativa vigente?

El art. 1708 del nuevo Código Civil y Comercial destaca claramente que las funciones de la responsabilidad civil son la prevención (arts. 1710 y ss) y la reparación (arts. 1716 y ss).

Ambas se estructuran sobre la premisa de la protección de la persona humana. Ello es acorde con los mandatos que surgen de la Constitución Nacional y de los tratados de derechos humanos con jerarquía constitucional.

La responsabilidad navegatoria se estructura sobre bases del derecho común, pero por sobre todo, y atendiendo a la especialidad de la actividad, a normas especiales, que son reconocidos y regulados por los países marítimos a nivel internacional.

La responsabilidad aeronáutica es la obligación de indemnizar los daños ocasionados por la actividad aeronáutica, ya sea sobre las personas transportadas, sobre mercaderías, sobre equipajes.

El CA regula la responsabilidad para los transportes internos, de la siguiente manera:

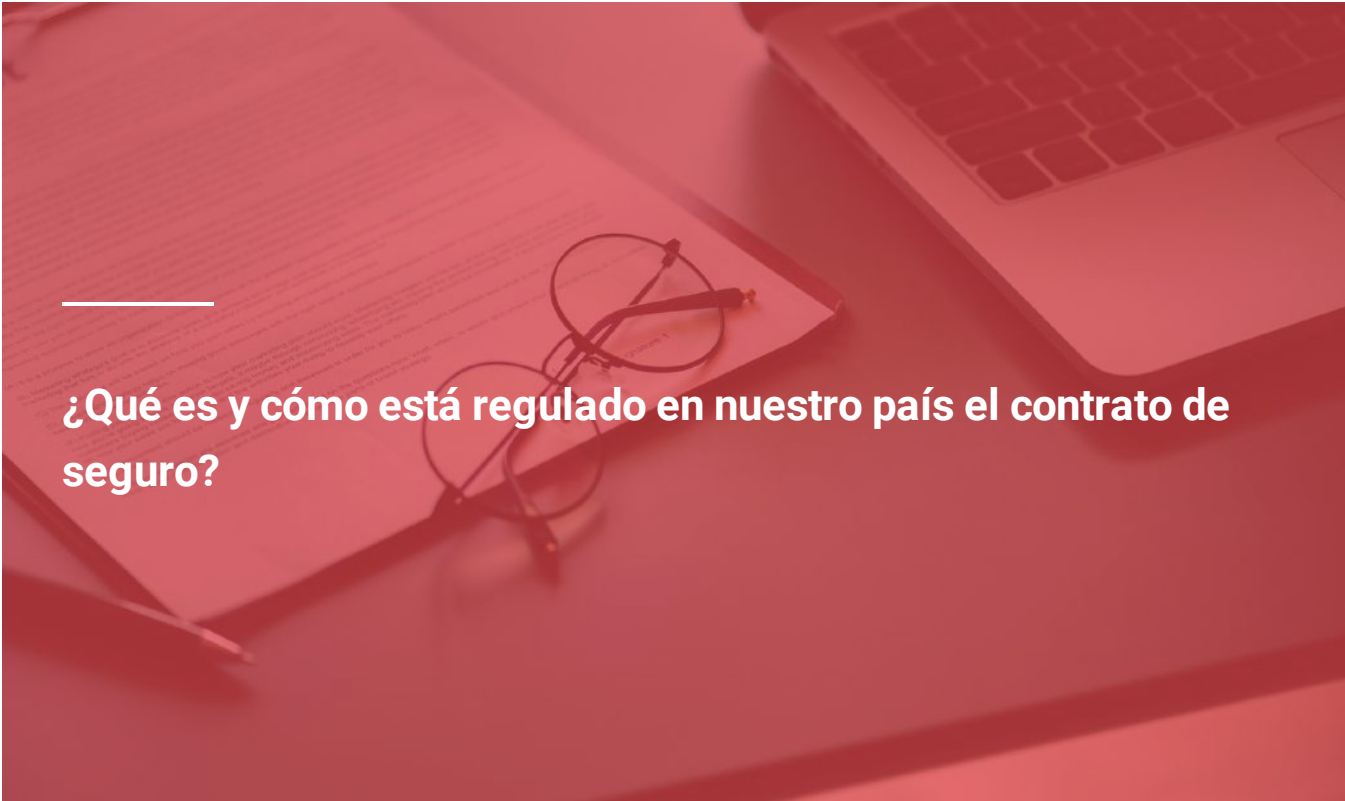
- 1. DAÑOS A LOS PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCÍAS TRANSPORTADAS (arts. 139 a 154)**
- 2. DAÑOS CAUSADOS A LOS TERCEROS EN LA SUPERFICIE (arts. 155 a 162)**
- 3. DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO (Arts. 163 y 164)**
- 4. DAÑOS CAUSADOS POR ABORDAJE (Arts. 166 a 174).**

Bibliografía

De referencia

- Ministerio de Justicia y derechos Humanos (2014) Código Civil y Comercial de la Nación. Ley 26.994. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235975/texact.htm>.
- Ministerio de Justicia y derechos Humanos (2017) Ley 27419. Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la integración fluvial regional. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=305213>.
- Ministerio de Justicia y derechos Humanos (1981) Código Aeronáutico. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=109854>.
- Ministerio de Justicia y derechos Humanos (1993) Ley N° 24.240. Ley de defensa del consumidor. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/638/texact.htm>.
- Ministerio de Justicia y derechos Humanos (2008) Defensa del consumidor. Ley n° 24.240 – Modificación. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=139252>.
- Ministerio de Justicia y derechos Humanos (2008) Defensa del consumidor. Ley N° 26.361 - Su observación y promulgación. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=139253>.

Introducción a la unidad



¿Qué es y cómo está regulado en nuestro país el contrato de seguro?

Objetivos de la unidad

- Que el alumno conozca y estudie la normativa vigente acerca del contrato de seguro.

Contenidos de la unidad

1

El Contrato de Seguro.

2

Derechos y Obligaciones que tienen las partes, una vez aceptada la Póliza.

3

El Contrato de Seguro en la Ley de la Navegación y en el Código Aeronáutico.

La palabra seguro proviene del latín *Securus*, que significa libre y exento de todo peligro, daño o riesgo.

El Seguro es el contrato que se establece con una empresa aseguradora. Es un contrato mediante el cual, el Asegurador, a cambio de una prestación económica llamada "prima" se hace cargo de los daños que puedan sucederle a unos objetos predeterminados por el Asegurado, en caso de que acontezca alguno de los siniestros descriptos en la póliza.

Está regulado por la Ley N° 17.418 del 30 de agosto de 1967.

El contrato de seguro marítimo es aquel en el cual una de las partes (asegurador) se obliga mediante el pago de una prima a indemnizar a la otra parte (asegurado), de los daños y perjuicios que pueda llegar a sufrir por un acontecimiento futuro e incierto que afecte algún interés como consecuencia de algún riesgo marítimo.

Sus caracteres son: consensual, bilateral, aleatorio, y oneroso. Además, a diferencia de lo que sucede con el seguro aeronáutico, es facultativo.

Los seguros marítimos se rigen por las disposiciones de la ley de seguros en todo lo que no resulten modificadas por la LN. La LN regula lo relativo a este seguro en los arts. 408 a 470.

Seguros Aeronáuticos son aquellos que cubren los riesgos que provienen de la actividad aeronáutica. Configuran una especie dentro del género de los seguros generales.

Nuestro CA se refiere a los seguros en el título X arts. 191 a 195 regulando solamente ciertos aspectos y modalidades.

Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)

Tema 1: El Contrato de Seguro



Ley General de Seguros. Formación del Contrato. Partes intervinientes. Clasificación. Interés Asegurable. Objeto. Póliza. Plazo. Prima. Retención. Caducidad. Agravación del Riesgo. Denuncia del Siniestro. Prescripción. Reaseguro. El Contrato de Seguro en la Ley de la Navegación y en el Código Aeronáutico: Caracteres generales y particulares.

La palabra seguro proviene del latín *Securus*, que significa libre y exento de todo peligro, daño o riesgo.

El Seguro es el contrato que se establece con una empresa aseguradora. Es un contrato mediante el cual, el Asegurador, a cambio de una prestación económica llamada “prima” se hace cargo de los daños que puedan sucederle a unos objetos predeterminados por el Asegurado, en caso de que acontezca alguno de los siniestros descriptos en la póliza.

Está regulado por la [Ley N° 17.418 del 30 de agosto de 1967.](#)

Desde un punto de vista general, puede entenderse como una actividad que presta el servicio de transformación de riesgos de diversa naturaleza a que están sometidos los patrimonios, en un gasto periódico presupuestable, que puede ser soportado fácilmente por cada unidad patrimonial.

En dicho contrato, denominado Póliza, la empresa se compromete a que si la persona que compró el seguro sufre algún daño en su persona (enfermedades o accidentes e incluso la muerte), o en algunos de sus bienes (automóvil, empresa, taller o casa) por cualquier motivo (robo, incendio, terremoto), dicha persona (o quien ella haya designado como beneficiario) recibirá la cantidad de dinero acordada en la póliza. A este dinero se le conoce como “Indemnización”.

En resumen, es el contrato por el cual una persona física o jurídica, se obliga a resarcir pérdidas o daños que ocurran en las cosas que corren un riesgo en mar o tierra. El Contrato de Seguro es el documento en virtud del cual el asegurador se obliga frente al asegurado, mediante la percepción de una prima, a pagar una indemnización, dentro de los límites pactados, si se produce el evento previsto (siniestro).

El objeto del Seguro es reducir la exposición al riesgo de experimentar grandes pérdidas y garantizar la protección contra siniestros importantes y problemáticos, a cambio de pagos fijos.

Las empresas aseguradoras no únicamente pagan con dinero el daño que el asegurado o alguna de sus pertenencias haya sufrido, sino que, según el tipo de aseguradora y de contrato, pueden llegar a reparar ese daño. Por ejemplo, si se trata de una enfermedad, la persona será hospitalizada en la clínica con la cual la compañía de seguros tenga un convenio de servicios, o acudir a la de su preferencia y recibir posteriormente de la aseguradora el reembolso de los gastos.

Si tuvo un accidente automovilístico, su automotor será reparado en los talleres con los que la compañía aseguradora tenga convenios.

De la misma forma, la póliza establece la cantidad de dinero que el asegurado deberá pagar a la empresa cada mes o en el tiempo que ambos hayan acordado (Prima).

La póliza deberá constar por escrito, especificando los derechos y obligaciones de las partes, ya que en caso de controversia, será el único medio probatorio.

Asimismo deberá contener:

- Nombre y domicilio de las partes contratantes (asegurado y empresa aseguradora).
- Descripción detallada del bien o, en el caso de los seguros de vida, si existen enfermedades, su tipo, años de padecimiento, etc.
- Monto de la prima a pagar, ya sea anual o mensualmente.
- Deducibles, si es el caso. Es la cantidad que el asegurado tiene que pagar de su bolsillo para cubrir parte de los gastos del siniestro antes que el seguro comience a pagar por el restante.
- Vigencia del seguro.
- Suma asegurada.
- Beneficios y endosos: Son las modificaciones o elementos adicionales que, de común acuerdo con la empresa, el asegurado realiza.

- Beneficiarios: Elemento común sobre todo en los seguros de vida por el cual el asegurado designa a las personas que recibirán la indemnización.
- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de la protección.

Ley de seguros

TÍTULO I. DEL CONTRATO DE SEGURO

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

SECCIÓN I

Concepto y celebración

DEFINICIÓN	OBJETO	INEXISTENCIA DE RIESGO	NATURALEZA	P
<p>Artículo 1. Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga, mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto.</p>				



DEFINICIÓN	OBJETO	INEXISTENCIA DE RIESGO	NATURALEZA	P
------------	--------	------------------------	------------	---

Art. 2. El contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

DEFINICIÓN	OBJETO	INEXISTENCIA DE RIESGO	NATURALEZA	P
------------	--------	------------------------	------------	---

Art. 3. El contrato de seguro es nulo si al tiempo de su celebración el siniestro se hubiera producido o desaparecido la posibilidad de que se produjera.

Si se acuerda que comprende un período anterior a su celebración, el contrato es nulo solo si al tiempo de su conclusión el asegurador conocía la imposibilidad de que ocurriese el siniestro o el tomador conocía que se había producido.

DEFINICIÓN	OBJETO	INEXISTENCIA DE RIESGO	NATURALEZA	P
------------	--------	------------------------	------------	---

Art. 4. El contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos del asegurador y asegurado, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aun antes de emitirse la póliza.

DEFINICIÓN	OBJETO	INEXISTENCIA DE RIESGO	NATURALEZA	P
------------	--------	------------------------	------------	---

La propuesta del contrato de seguro, cualquiera sea su forma, no obliga al asegurado ni al asegurador. La propuesta puede supeditarse al previo conocimiento de las condiciones generales.

DEFINICIÓN	OBJETO	INEXISTENCIA DE RIESGO	NATURALEZA	P
------------	--------	------------------------	------------	---

La propuesta de prórroga del contrato se considera aceptada por el asegurador si no la rechaza dentro de los quince días de su recepción. Esta disposición no se aplica a los seguros de personas.

Características del Contrato de Seguro

☐

Es un contrato aleatorio, ya que las partes ignoran en el momento de su conclusión si se verificará el siniestro.

☐

Es un contrato oneroso, ya que la prestación del asegurador que se concreta en su obligación de pagar una cantidad si se verifica el siniestro, se corresponde con la del contratante, relativa al pago de la prima.

☐

Es un contrato de duración.

☐

Es un contrato consensual del que deriva la obligación del asegurador de entregar un documento probatorio al tomador del seguro.

☐

Es un contrato de adhesión, ya que el asegurador predispone las condiciones generales.

Plazos más importantes que se contemplan en el Contrato de Seguro

1- **De Aceptación:** Período con el que cuenta el asegurador, una vez que el asegurado le propone la cobertura del riesgo, para decidir entre rehusarlo o aceptarlo; en la mayoría de los seguros no se establece (por regla general dentro de los 15 días siguientes al de la recepción de la oferta).

2- **Carencia de Cobertura:** Término que transcurre entre el momento en que se formaliza una póliza y una fecha posterior predeterminada, durante el cual no surten efecto las coberturas previstas en la póliza. Dicha condición se maneja solo en algunos tipos de seguro y debe ser previamente convenida entre las partes. Tratándose de seguro de vida este plazo no puede exceder de 30 días a partir del examen médico, si este fuere necesario y sino a partir de la oferta.

3- **De Gracia:** Es aquel durante el cual, aunque no esté pagada la prima, surte efecto la póliza en caso de siniestro. Consiste en los treinta días siguientes al vencimiento de la prima o de sus pagos parciales, en

caso de haberse convenido estos. Este es un plazo que se establece en la ley y que no admite convenio en contrario.

Partes que intervienen en el Contrato de Seguro

1. La Aseguradora: Es la persona que presta el servicio de aseguramiento, y que asume la obligación del pago de la indemnización cuando se produzca el evento asegurado.
2. El Asegurado: Es el titular del interés asegurado, y que está expuesta al riesgo.
3. El Contratante: Es el cliente de la aseguradora, la persona que suscribe la póliza y que paga por el servicio (pago de la prima).
4. El Beneficiario: La persona que recibirá el pago por parte de la compañía de seguros, es el titular de los derechos indemnizatorios.

Puede darse el caso de que dos o más de las últimas figuras, se encuentren en una sola persona.

Tema 2: Derechos y Obligaciones que tienen las partes, una vez aceptada la Póliza



La Aseguradora: —

- Entregar al contratante un ejemplar de la póliza en la que conste que las condiciones que en ella se estipulan han sido aceptadas por la aseguradora.

- Explicar al contratante, al beneficiario o al asegurado el alcance de la cobertura contratada y las condiciones en las que surtirá efectos, detallando las limitaciones a que esté sujeta.
- Cubrir el importe de la indemnización en caso de que ocurra el siniestro, es decir, una vez verificada la procedencia de la reclamación hecha por el beneficiario del seguro, deberá pagarle el monto que corresponda.
- Verificar la procedencia de la reclamación por cualquier medio que considere conveniente, como pueden ser investigaciones, peritajes, análisis, y en general cualquier medio que ayude a la compañía a conocer las condiciones en las que ocurrió el siniestro.

El Asegurado: —

- Contar con la garantía de que su persona o sus bienes están protegidos por los riesgos contemplados en la póliza, es decir, tener la seguridad de que en caso de ocurrir el siniestro, estos serán protegidos o cubiertos por la aseguradora al amparo de la póliza.
- En caso de asegurar un bien, el asegurado tiene la obligación de tratarlos con el cuidado y las precauciones necesarias para evitar que ocurra cualquier tipo de siniestro, y en caso de que ocurra evitar realizar aquellas conductas que pudieran agravarlo.

El Contratante: —

- Conocer las condiciones de la póliza y las coberturas.
- Deberá, una vez verificada la póliza, cubrir el importe de la misma.

El Beneficiario: —

- Comprobar a la aseguradora su calidad de beneficiario y proporcionarle toda la documentación que esta requiera para que se verifiquen las condiciones en que ocurrió el siniestro.

- Una vez verificada la procedencia de la reclamación, tiene derecho a recibir el importe de la indemnización por parte de la aseguradora.

Cláusulas y Condiciones comunes en los Contratos de Seguros

1- Limitaciones a las Coberturas: Sujetas a preexistencia o alguna otra condición que se establezca en el contrato de seguro. Este sería el caso de las enfermedades preexistentes por las cuales la aseguradora no cubrirá el monto de la indemnización en caso de ocurrir el siniestro, o bien por falsedad o inexactas declaraciones hechas por el asegurado al momento de contratar un seguro.

2- Vigencia de la Póliza: Tiempo durante cuál la aseguradora asumirá el riesgo de que ocurra el siniestro, tiempo que será designado por las partes de común acuerdo en el caso de que el seguro contratado sea de vida, el o los beneficiarios.

3- Las relativas a los Medios de Impugnación: Se refiere básicamente a los medios e instancias jurisdiccionales o no jurisdiccionales a los que el contratante, el asegurado o el beneficiario tendrán derecho a acudir para reclamar alguna obligación que se considere no cumplida por parte de la aseguradora.

Características del Seguro

- El seguro es un servicio.
- La actividad aseguradora tiene un marcado acento financiero y económico.
- Ofrece: Asistencia técnica, especialmente en los riesgos de naturaleza industrial. Asistencia médica, clínica, quirúrgica o de rehabilitación.
- Servicio de asistencia judicial, defensa procesal, prestación de fianzas, etc.

Finalidad

La finalidad de los seguros es prevenir contingencias. Un seguro se puede definir como un sistema que permite prever las consecuencias económicas de los hechos futuros e inciertos, cuya eventual realización teme la empresa o persona asegurada y, además, busca anular sus efectos.

En otras palabras, el objeto del seguro es reducir su exposición al riesgo de experimentar grandes pérdidas y garantizar la protección contra siniestros importantes y problemáticos, a cambio de pagos fijos.

Finalmente, se puede decir que los seguros constituyen un sistema de transferencia de riesgos.



El Contrato de Seguro

Consiste en una póliza que especifica los términos estipulados entre las partes, por la cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado una determinada cantidad en función de la prima desembolsada. El

contrato de seguro tiene por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

El contratante o tomador del seguro, que puede coincidir o no con el asegurado, por su parte, se obliga a efectuar el pago de esa prima, a cambio de la cobertura otorgada por el asegurador, la cual le evita afrontar un perjuicio económico mayor, en caso de que el siniestro se produzca.

El contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos de asegurador y tomador, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aun antes de emitirse la póliza o documento que refleja datos y condiciones del contrato de seguro. Al realizar un contrato de seguro, se intenta obtener una protección económica de bienes o personas que pudieran en un futuro sufrir daños.

Elementos del contrato de seguros

EL ASEGURADOR:

EL ASEGURADO:

LA PÓLIZA:

PLAZO:

Las aseguradoras deben ser autorizadas para funcionar por la Superintendencia de Seguros de la Nación. Esta institución las fiscaliza, establece las condiciones de las pólizas y monto de las primas, determina las inversiones y reservas que deben efectuar y controla su administración y situación económica y financiera.

EL ASEGURADOR:

EL ASEGURADO:

LA PÓLIZA:

PLAZO:

La ley distingue las personas del tomador del seguro, del asegurado y del beneficiario.

- El tomador del seguro es la persona que celebra el contrato.
- El asegurado es el titular del interés asegurable.
- El beneficiario es el que percibirá la indemnización.

El tomador se diferencia del asegurado cuando estipula el seguro por cuenta de un tercero o por cuenta "de quien corresponda". Por su parte, el asegurado y beneficiario generalmente coinciden. Se separan por ejemplo en los seguros de vida, cuando se asegura la propia vida en beneficio de otra persona.

EL ASEGURADOR:

EL ASEGURADO:

LA PÓLIZA:

PLAZO:

Es el instrumento escrito en el cual constan las condiciones del contrato. Aunque no es indispensable para que exista el contrato, la práctica aseguradora la ha impuesto sin excepciones. Puede emitirse a la orden o al portador, salvo en los seguros de personas, en que debe ser nominativa.

El texto es, en general, uniforme para los distintos tipos de seguros. Las cláusulas adicionales y especiales y las modificaciones al contenido de la póliza se denominan endosos y se redactan en hoja separada, que se adhiere a aquella.

EL ASEGURADOR:

EL ASEGURADO:

LA PÓLIZA:

PLAZO:

Si el plazo del contrato no está determinado en el contrato, se presume que es de un año, salvo que por la naturaleza del riesgo la prima se calcule por un tiempo distinto.

Las obligaciones del asegurador comienzan a las doce horas del día establecido y terminan a las doce horas del último día de plazo. A pesar del plazo pactado, cualquiera de las partes puede rescindir el contrato antes de su vencimiento, con reintegro al tomador de la prima proporcional por el plazo no corrido.

SECCIÓN III

Póliza

Prueba del contrato

Art. 11. El contrato de seguro solo puede probarse por escrito; sin embargo, todos los demás medios de prueba, inclusive cualquier medio digital, serán admitidos, si hay principio de prueba por escrito. (Primer párrafo sustituido por art. 113 de la Ley N° 27.444 B.O. 18/6/2018)

Póliza

El asegurador entregará al tomador una póliza debidamente firmada, con redacción clara y fácilmente legible. La póliza deberá contener los nombres y domicilios de las partes; el interés la persona asegurada; los riesgos asumidos; el momento desde el cual estos se asumen y el plazo; la prima o cotización; la suma asegurada; y las condiciones generales del contrato. Podrán incluirse en la póliza condiciones particulares. Cuando el seguro se contratase simultáneamente con varios aseguradores podrá emitirse una sola póliza.

Diferencias entre propuesta y póliza

Art. 12. Cuando el texto de la póliza difiera del contenido de la propuesta, la diferencia se considerará aprobada por el tomador si no reclama dentro de un mes de haber recibido la póliza. Esta aceptación se presume solo cuando el asegurador advierte al tomador sobre este derecho por cláusula inserta en forma destacada en el anverso de la póliza. La impugnación no afecta la eficacia del contrato en lo restante, sin perjuicio del derecho del tomador de rescindir el contrato a ese momento.

Póliza a la orden y al portador. Régimen

Art. 13. La transferencia de las pólizas a la orden o al portador importa transmitir los derechos contra el asegurador; sin embargo, pueden oponerse al tenedor las mismas defensas que podrían hacerse valer contra el asegurado referentes al contrato de seguro, salvo la falta de pago de la prima si su deuda no resulta de la póliza.

Liberación del asegurado

El asegurador se libera si cumple sus prestaciones respecto del endosatario o del portador de la póliza.

Robo, pérdida o destrucción de la póliza

En caso de robo, pérdida o destrucción de la póliza a la orden o al portador puede acordarse su reemplazo por prestación de garantía suficiente.

Seguros de personas

En los seguros de personas la póliza debe ser nominativa.

Duplicaciones de declaraciones y póliza

Art. 14. El asegurado tiene derecho, mediante el pago de los gastos correspondientes, a que se le entregue copia de las declaraciones que formuló para la celebración del contrato y copia no negociable de la póliza.

Retención: Concepto. Art. 5

Art. 5. Toda declaración falsa o toda retención de circunstancias conocidas por el asegurado, aún hechas de buena fe, que a juicio de peritos hubiese impedido el contrato o modificado sus condiciones si el asegurador hubiese sido cerciorado del verdadero estado del riesgo, hace nulo el contrato.

Plazo para Impugnar

El asegurador debe impugnar el contrato dentro de los tres meses de haber conocido la retención o falsedad.

Falta de dolo

Art. 6. Cuando la reticencia no dolosa es alegada en el plazo del artículo 5°, el asegurador, a su exclusivo juicio, puede anular el contrato restituyendo la prima percibida con deducción de los gastos, o reajustarla con la conformidad del asegurado al verdadero estado del riesgo. En los seguros de vida el reajuste puede ser impuesto al asegurador cuando la nulidad fuere perjudicial para el asegurado, si el contrato fuere reajutable a juicio de peritos y se hubiera celebrado de acuerdo a la práctica comercial del asegurador. Si el contrato incluye varias personas o intereses, se aplica el artículo 45.

Reajuste del seguro de vida después del siniestro

Art. 7. En los seguros de vida cuando el asegurado fuese de buena fe y la reticencia se alegase en el plazo del artículo 5°, después de ocurrido el siniestro, la prestación debida se reducir si el contrato fuese reajutable conforme al artículo 6.

Dolo o mala fe

Art. 8. Si la reticencia fuese dolosa o de mala fe, el asegurador tiene derecho a las primas de los períodos transcurridos y del período en cuyo transcurso invoque la reticencia o falsa declaración.

Siniestro en el plazo para impugnar

Art. 9. En todos los casos, si el siniestro ocurre durante el plazo para impugnar, el asegurador no adeuda prestación alguna, salvo el valor de rescate que corresponda en los seguros de vida.

Celebración por presentación

Art. 10. Cuando el contrato se celebre con un representante del asegurado, para juzgar la reticencia se tomarán en cuenta el conocimiento y la conducta del representado y del representante, salvo cuando este actúe en la celebración del contrato simultáneamente en representación del asegurado y del asegurador.

Celebración por cuenta ajena

En el seguro por cuenta ajena se aplicarán los mismos principios respecto del tercero asegurado y del tomador.

Modalidades del contrato de seguro

La Ley de Seguros se refiere únicamente a dos modalidades: los seguros contra daños y los seguros de personas.

SEGUROS DE DAÑOS

SEGUROS DE PERSONAS

Bajo la denominación de seguros de daños, la Ley de Seguros regula nueve modalidades de seguros: incendios, robo, transportes terrestres, lucro cesante, caución, crédito, responsabilidad civil, defensa jurídica y reaseguro.

Todos ellos son seguros de indemnización objetiva en los que el importe de la indemnización se determina después del siniestro en función del daño patrimonial realmente sufrido por el asegurado.

En los tres primeros (seguros de cosas en sentido estricto), el interés asegurado recae directamente sobre cosas concretas y determinadas; en los otros (seguros de patrimonio), el interés que se asegura afecta al patrimonio general del asegurado en lugar de a bienes concretos y determinados.

Pero además de estos tipos concretos de seguros de daños que se regulan en la Ley, existen otras modalidades reguladas en normas especiales, que también entran en esa categoría genérica, como los seguros agrícolas, los seguros de automóviles o el seguro de responsabilidad por riesgo nuclear.

SEGUROS DE DAÑOS

SEGUROS DE PERSONAS

Los seguros de personas tienen como finalidad la cobertura de riesgos relativos a la persona humana. Algunas veces el riesgo consiste en la posibilidad de un evento que afecte a la existencia misma del asegurado (seguro de vida), mientras que otras consiste en la posibilidad de que el asegurado sufra lesiones corporales debidas a causa violenta y externa (seguro de accidentes) o un quebranto de su salud (seguro de enfermedad).

Con carácter general para todos estos seguros, la Ley de Seguros (incluida en el material de extensión de esta unidad) establece dos concretas prescripciones: la primera es que el contrato puede celebrarse con referencia a riesgos relativos a persona o a un grupo de ellas, que deberá estar definido por alguna característica común extraña al propósito de asegurarse (art. 81); la segunda, que el asegurador, aun después de pagada la indemnización, podrá subrogarse en los derechos que en su caso correspondan al asegurado contra un tercero como consecuencia del siniestro, a excepción a lo relativo a los gastos de asistencia sanitaria.

Caducidad —

Denuncias y declaraciones

Cumplimiento

Art. 15. Las denuncias y declaraciones impuestas por esta ley o por el contrato se consideran cumplidas si se expiden dentro del término fijado. Las partes incurren en mora por el mero vencimiento del plazo.

Conocimiento del asegurador

El asegurador no puede invocar las consecuencias desventajosas de la omisión o del retardo de una declaración, denuncia o notificación, si a la época en que debió realizarse tenía conocimiento de las circunstancias a las que ellas se refieren.

SECCIÓN VI

Plazo

Período de seguro

Art. 17. Se presume que el período de seguro es de un año salvo que por la naturaleza del riesgo la prima se calcule por tiempo distinto.

Comienzo y fin de la cobertura

Art. 18. La responsabilidad del asegurador comienza a las doce horas del día en el que se inicia la cobertura y termina a las doce horas del último día del plazo establecido, salvo pacto en contrario.

Cláusula de rescisión

No obstante el plazo estipulado, y con excepción de los seguros de vida, podrá convenirse que cualquiera de las partes tendrá derecho a rescindir el contrato sin expresar causa. Si el asegurador ejerce la facultad de rescindir, deber dar un preaviso no menor de quince días y reembolsará la prima proporcional por el plazo no corrido. Si el asegurado opta por la rescisión, el asegurador tendrá derecho a la prima devengada por el tiempo transcurrido, según las tarifas de corto plazo.

Prórroga tácita

Art. 19. La prórroga tácita prevista en el contrato, solo es eficaz por el término máximo de un período de seguro, salvo en los seguros flotantes.

Por plazo indeterminado

Cuando el contrato se celebre por tiempo indeterminado, cualquiera de las partes puede rescindirlo de acuerdo al artículo 18. Es lícita la renuncia de este derecho de rescisión por un plazo determinado, que no exceda de cinco años. Las disposiciones de este párrafo no se aplican al seguro de vida.

Liquidación o cesión de cartera: Rescisión

Art. 20. La liquidación voluntaria de la empresa aseguradora y la cesión de cartera aprobada por la autoridad de contralor, no autorizan la rescisión del contrato.

Agravación del Riesgo

Agravación del riesgo

Agravación del riesgo. Concepto y rescisión

Art. 37. Toda agravación del riesgo asumido que, si hubiese existido al tiempo de la celebración, a juicio de peritos hubiera impedido el contrato o modificado sus condiciones, es causa especial de rescisión del mismo.

Denuncia

Art. 38. El tomador debe denunciar al asegurador las agravaciones causadas por un hecho suyo, antes de que se produzcan; y las debidas a un hecho ajeno, inmediatamente después de conocerlas.

Efectos: Provocado por el tomador

Art. 39. Cuando la agravación se deba a un hecho del tomador, la cobertura queda suspendida. El asegurador, en el término de siete días, deberá notificar su decisión de rescindir.

Efectos: Por hecho ajeno al tomador

Art. 40. Cuando la agravación resulte de un hecho ajeno al tomador o si este debió permitirlo o provocarlo por razones ajenas a su voluntad, el asegurador deberá notificarle su decisión de rescindir dentro del término de un mes y con un preaviso de siete días. Se aplicará el artículo 39 si el riesgo no se hubiera asumido según las prácticas comerciales del asegurador.

Efectos en caso de siniestro

Si el tomador omite denunciar la agravación, el asegurador no está obligado a su prestación si el siniestro se produce durante la subsistencia de la agravación del riesgo, excepto que:

- a. El tomador incurra en la omisión o demora sin culpa o negligencia;
- b. El asegurador conozca la agravación al tiempo en que debía hacerse la denuncia.

Efectos de la rescisión

Art. 41. La rescisión del contrato da derecho al asegurador:

- a) Si la agravación del riesgo le fue comunicada oportunamente, a percibir la prima proporcional al tiempo transcurrido;
- b) Si no le fue comunicada oportunamente, a percibir la prima por el período de seguro en curso.

Extinción del derecho a rescindir

Art. 42. El derecho a rescindir se extingue si no se ejerce en los plazos previstos, o si la agravación ha desaparecido.

Agravación excusada

Art. 43. Las disposiciones sobre agravación del riesgo no se aplican en los supuestos en que se provoque para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias o por un deber de humanidad generalmente aceptado.

Agravación entre la propuesta y la aceptación

Art. 44. Las disposiciones de esta sección son también aplicables a la agravación producida entre la presentación y la aceptación de la propuesta de seguro que no fuere conocida por el asegurador al tiempo de su aceptación.

Pluralidad de intereses o personas

Art. 45. Cuando el contrato comprende pluralidad de intereses o de personas y la agravación solo afecta parte de ellos, el asegurador puede rescindir todo el contrato si no lo hubiese celebrado en las mismas condiciones respecto de los intereses o personas no afectados. Si el asegurador ejercita su derecho de rescindir el contrato respecto de una parte de los intereses, el tomador puede rescindirlo en lo restante con aplicación del artículo 41, en cuanto a la prima. La misma regla es aplicable cuando el asegurador se libera por esta causa.

Denuncia del Siniestro

SECCIÓN XI

Denuncia del siniestro

Denuncia

Art. 46. El tomador, o derechohabiente en su caso, comunicará al asegurador el acaecimiento del siniestro dentro de los tres días de conocerlo. El asegurador no podrá alegar el retardo o la omisión si interviene en el mismo plazo en las operaciones de salvamento o de comprobación del siniestro o del daño.

Informaciones

Además, el asegurado está obligado a suministrar al asegurador, a su pedido, la información necesaria para verificar el siniestro o la extensión de la prestación a su cargo y a permitirle las indagaciones necesarias a tal fin.

Documentos. Exigencias prohibidas

El asegurador puede requerir prueba instrumental en cuanto sea razonable que la suministre el asegurado. No es válido convenir la limitación de los medios de prueba, ni supeditar la prestación del asegurador a un reconocimiento, transacción o sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones legales sobre cuestiones prejudiciales.

Facultad del asegurador

El asegurador puede examinar las actuaciones administrativas o judiciales motivadas o relacionadas con la investigación del siniestro, o constituirse en parte civil en la causa criminal.

Mora. Sanción

Art. 47. El asegurado pierde el derecho a ser indemnizado, en el supuesto de incumplimiento de la carga prevista en el párrafo 1º del artículo 46, salvo que acredite caso fortuito, fuerza mayor o imposibilidad de hecho sin culpa o negligencia.

Incumplimiento malicioso del artículo 46, párrafo 2º

Art. 48. El asegurado pierde el derecho a ser indemnizado si deja de cumplir maliciosamente las cargas previstas en el párrafo 2º del artículo 46, o exagera fraudulentamente los daños o emplea pruebas falsas para acreditar los daños.

Prescripción —

SECCIÓN XVI

Prescripción

Término

Art. 58. Las acciones fundadas en el contrato de seguro prescriben en el plazo de un año, computado desde que la correspondiente obligación es exigible.

Prima pagadera en cuotas

Cuando la prima debe pagarse en cuotas, la prescripción para su cobro se computa a partir del vencimiento de la última cuota. En el caso del último párrafo del artículo 30, se computa desde que el asegurador intima el pago.

Interrupción

Los actos del procedimiento establecido por la ley o el contrato para la liquidación del daño interrumpe la prescripción para el cobro de la prima y de la indemnización.

Beneficiario

En el seguro de vida, el plazo de prescripción para el beneficiario se computa desde que conoce la existencia del beneficio, pero en ningún caso excederá de tres años desde el siniestro.

Abreviación

Art. 59. El plazo de la prescripción no puede ser abreviado. Tampoco es válido fijar plazo para interponer acción judicial.

Reaseguro

TÍTULO II REASEGURO

Concepto

Art. 159. El asegurador puede, a su vez asegurar los riesgos asumidos, pero es el único obligado con respecto al tomador del seguro.

Seguro de reaseguro

Los contratos de retrocesión u otros por los cuales el reasegurador asegura, a su turno los riesgos asumidos, se rigen por las disposiciones de este Título.

Acción de los asegurados. Privilegio de los asegurados

Art. 160. El asegurado carece de acción contra el reasegurador. En caso de liquidación voluntaria o forzosa del asegurador, el conjunto de los asegurados gozará de privilegio especial sobre el saldo acreedor que arroje la cuenta del asegurador con el reasegurador.

Compensación de las deudas

Art. 161. En caso de liquidación voluntaria o forzosa del asegurador o del reasegurador, se compensarán de pleno derecho las deudas y los créditos recíprocos que existan, relativos a los contratos de reaseguro.

Crédito a computarse

La compensación se hará efectiva teniendo en cuenta para el cálculo del crédito o débito la fecha de rescisión del seguro y reaseguro, la obligación de reembolsar la prima en proporción al tiempo no corrido y la de devolver el depósito de garantía constituido en manos del asegurador.

Régimen legal

Art. 162. El contrato de reaseguro se rige por las disposiciones de este Título y las convenidas por las partes.

Para más información puedes visitar la página de la Superintendencia de Seguros de la Nación haciendo clic en el enlace.

ACCEDER A LA WEB

Tema 3: El Contrato de Seguro en la Ley de la Navegación y en el Código Aeronáutico



Seguros en la ley de la navegacion

El contrato de seguro marítimo es aquel en el cual una de las partes (asegurador) se obliga mediante el pago de una prima a indemnizar a la otra parte (asegurado), de los daños y perjuicios que pueda llegar a sufrir por un acontecimiento futuro e incierto que afecte algún interés como consecuencia de algún riesgo marítimo.

Sus caracteres son: consensual, bilateral, aleatorio, y oneroso. Además, a diferencia de lo que sucede con el seguro aeronáutico, es facultativo.

Los seguros marítimos se rigen por las disposiciones de la ley de seguros en todo lo que no resulten modificadas por la LN. La LN regula lo relativo a este seguro en los arts. 408 a 470.

Producido un siniestro y comprobados los daños, el asegurador debe cumplir con su obligación de pagar la indemnización al asegurado. Frente a ello, el asegurado tiene a su opción dos vías:

- Acción de avería: es la que surge de cualquier contrato de seguro. Se rige por la ley de seguros.
- Acción de abandono: es una acción típica del derecho marítimo. Está regulada por la LN. Consiste en que el asegurado transfiera al asegurador el derecho de propiedad sobre la cosa asegurada y adquiera por ello el derecho al pago de la indemnización convenida. Casos en los que procede:

Art. 457 - —

El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

- a) Naufragio;
- b) Pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación;
- c) Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentre y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado;
- d) Falta de noticias;
- e) Embargo o detención por orden de gobierno propio o extranjero;
- f) Apresamiento;
- g) Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.

Art. 460 - —

El asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto de los efectos y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

- a) Falta de noticias del buque en que eran transportados;
- b) Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza;
- c) Deterioro material que absorba las tres cuartas (3/4) partes de su valor;
- d) Imposibilidad de que los efectos asegurados lleguen a destino;
- e) Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino.

Interés asegurable

Art. 410. - Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier riesgo de la navegación, con exclusión de los que provienen del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurado.

Son especialmente intereses asegurables los vinculados a:

- a) Buque o artefacto naval;
- b) Provisiones y todo lo que hubiere costado la preparación del buque para el viaje o para su continuación;
- c) Efectos, expresión que comprende tanto la carga como cualquier otra cosa que sea materia del transporte;
- d) Flete o precio del pasaje;
- e) Lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino;
- f) Avería común;

g) Salario del capitán y de la tripulación;

h) Riesgo asumido por el asegurado.

Por extensión, son intereses asegurables los vinculados al buque en construcción.

Daños a cargo de asegurador

Art. 412. - Son a cargo de asegurador los daños y pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato y, a falta de ello, por los daños y pérdidas que provengan de tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión, incendio, piratería, saqueo, cambio forzado de ruta, de viaje o de buque y, en general, de todos los accidentes y riesgos de mar.

No son a su cargo, salvo convención expresa en contrario, los daños causados por hechos de guerra civil o internacional.

Seguros por viaje

Art. 416. - En los seguros por viaje la variación voluntaria en el orden de las escalas, en el rumbo o en el viaje, que no tenga por causa la necesidad de la conservación del buque o de la carga o de la salvación de vidas humanas, o no sea impuesta por caso fortuito o fuerza mayor, anula el seguro para todo el resto del viaje. No se considera variación de rumbo o de viaje una desviación de escasa importancia.



SEGUROS AERONAUTICOS

Son aquellos que cubren los riesgos que provienen de la actividad aeronáutica. Configuran una especie dentro del género de los seguros generales.

En el ámbito de los seguros aeronáuticos quedan comprendidos los siguientes:

- Seguro de la aeronave en sí misma.
- Seguro de los tripulantes y pasajeros.
- Seguro de equipaje y carga.
- Seguros de responsabilidad por daños a terceros en la superficie, etc.

Nuestro CA se refiere a los seguros en el título X arts. 191 a 195 regulando solamente ciertos aspectos y modalidades:

TITULO X: SEGUROS

ARTÍCULO 191. – El explotador está obligado a asegurar a su personal, habitual u ocasionalmente con función a bordo, contra los accidentes susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, conforme a las leyes a que se refiere el artículo 87.

ARTÍCULO 192. – El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del título VII. El seguro podrá ser substituido por un depósito, en efectivo o en títulos nacionales, o por una garantía bancaria.

Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros por accidentes al personal contratado en la República o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves, o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

ARTÍCULO 193. – No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie, en los límites fijados en este Código. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenciones internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos. El seguro podrá ser substituido por otra garantía si la ley de la nacionalidad de la aeronave as lo autoriza.

ARTÍCULO 194. – En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de constituir las seguridades previstas en forma de depósito en efectivo o de garantía bancaria, se considerará que la garantía es suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe por todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los dos tercios del valor de cada aeronave si estas son dos, o a la mitad, si se trata de tres o más.

ARTÍCULO 195. – No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidente que se concierten en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicios de transporte aéreo regular. Toda


cláusula que así lo establezca es nula.

En el ámbito internacional rige el Convenio de Montreal de 1999 que en su art. 50 dispone la obligatoriedad de los seguros aeronáuticos.

CARACTERES PROPIOS DE LOS SEGUROS AERONÁUTICOS:

- OBLIGATORIEDAD: surge del art. 191 del CA y del art. 50 del Convenio de Montreal de 1999.
 - MAGNITUD DE DAÑOS: por la actividad específica implicada, los seguros aeronáuticos tienden a cubrir daños de gran magnitud económica.
 - RIESGO AERONÁUTICO: Es el objeto específico de este contrato. Es cualquier acontecimiento dañoso proveniente de una aeronave o de la aeronavegación.
-

Cierre de unidad



¿Qué es y cómo está regulado en nuestro país el contrato de seguro?

La palabra seguro proviene del latín Securus, que significa libre y exento de todo peligro, daño o riesgo.

El Seguro es el contrato que se establece con una empresa aseguradora. Es un contrato mediante el cual, el Asegurador, a

cambio de una prestación económica llamada “prima” se hace cargo de los daños que puedan sucederle a unos objetos predeterminados por el Asegurado, en caso de que acontezca alguno de los siniestros descriptos en la póliza.

Está regulado por la Ley N° 17.418 del 30 de agosto de 1967.

Legislación sobre contratos de seguro

A continuación, les compartimos archivos que les serán de utilidad. En primer lugar, la Ley de seguros, en segundo lugar un texto sobre el contrato de seguro y el deber de informar. Y para finalizar un texto breve que aborda los seguros aeronáuticos.



ME U XIII Ley 17418 del 30_8_67.pdf

222.1 KB



El-nuevo-Código-Civil-y-Comercial-de-la-Nación.-El-contrato-se-Seguro-y-el-deber-de-informar.pdf

140.1 KB





ME U XIII Los seguros aeronáuticos Folchi.docx

60.4 KB



Bibliografía

De referencia

- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1967) Ley N° 17.418. Ley de seguros. Recuperado en octubre de 2021 de:
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/39520/texact.htm>.
- Ministerio de Economía (2021) Superintendencia de Seguros de la Nación. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.argentina.gob.ar/superintendencia-de-seguros>

Descarga del contenido

¿Quieres imprimir el contenido del módulo?

Para descargar el contenido del módulo, e imprimirlo, haz clic en el archivo que se encuentra a continuación.