

Contrato De Transporte De Mercaderias Por Via Maritima

JURISPRUDENCIA

Contrato de transporte de mercaderías por vía marítima Se

confirma la sentencia hizo lugar a la demanda entablada por la aseguradora y condenó a los demandados a pagar a la actora una suma de dólares estadounidenses, porque las averías en el cargamento transportado se produjeron durante el transporte marítimo.

En Buenos Aires, a los 11 días del mes de octubre del año dos mil dieciocho, hallándose reunidos en acuerdo los Señores Vocales de la Sala III de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal a fin de pronunciarse en los autos ?Zurich Argentina Compañía de Seguros SA c/ Cap y/o Arm y/o Prop Bq Cec Fantasy y otro s/ Faltante y/o Avería de carga Transporte Marít?, y de acuerdo al orden de sorteo la doctora Graciela Medina dijo: I. Mediante el pronunciamiento dictado a fs. 1191/1198, la magistrada de primera instancia hizo lugar a la demanda entablada por la empresa Zurich Argentina Compañía de Seguros SA y condenó en forma solidaria al Capitán y/o propietario y/o Armador del BQ. CEC FANTASY y al Fletador o transportista contractual -BBC Chartering- a pagar a la actora la suma de U\$S 207.014,88, con más las sumas erogadas en concepto de honorarios y tasa de justicia en el reconocimiento pericial n° 427/09 con más los intereses y las costas del litigio. II. Para así decidir, comenzó aclarando que conforme surge de las constancias obrantes en la causa, ambas demandadas se encuentran representadas en autos por la Agencia Marítima Robinson S.A.C.FeI., la cual también compareció en el reconocimiento pericial (ver fs. 428, 429 y fs. 285/287 de la causa n°427/2009). Sentado ello, también tuvo por demostrado que al amparo de los conocimientos de embarque N° ANRBUE 003, 004 y 005, emitidos en Amberes el 17.11.2008 por el fletador BBC Chartering, fue embarcado en el puerto de dicha ciudad un cargamento consistente en 259 bobinas de acero zincado y galvanizado, consignado a la firma Ferrosider SA, con destino final a la ciudad de Buenos Aires; que el contenido de la carga es el que se determina en las facturas comerciales de fs. 88/126, las cuales en razón de las operaciones que instrumentan merecen fe y corroboran lo que surge de los conocimientos de embarque. Así, tuvo por demostrada la recepción a bordo de la clase y cantidad de mercaderías que los conocimientos de embarque describen. Señaló que se está en presencia de un contrato de transporte de mercaderías por vía marítima en el que son sus partes Ferrosider S.A. en su carácter de consignataria, BBC Chartering, como fletador y transportista contractual emisor de los conocimientos de embarque y el transportista efectivo Bq. CEC Fantasy. Respecto de los daños que se reclaman en el sub lite puso de resalto que del reconocimiento pericial efectuado y en lo que atañe a la carga transportada, del acta de inspección conjunta celebrada al arribo a destino, se desprende que ?hasta donde la estiba permite, alguna de las bobinas allí almacenadas se observaron con zunchos en estado de corrosión avanzada y otros de ellos cortados. Se detectaron cartoneras con oxidación, cartones protectores con roturas, manchas y algunos de los sobres plásticos contenedores de las etiquetas identificatorias con líquido en su interior, por lo que se procede a extraer muestras del líquido para su análisis? (conf. causa n° 427/2009). Consideró importante destacar que dicho proceso de revisión fue llevado a cabo por el perito ingeniero en Dock Sud, dentro del almacén fiscal de Loginter S.A., en presencia del Capitán Lesmi, consultor técnico designado por la actora y de representantes de dicho depósito, de la consignataria Ferrosider S.A., del estudio de los liquidadores de averías y de la Agencia Marítima Robinson S.A. (conf. acta de fecha 19.01.2009, obrante 196/197 del reconocimiento pericial), habiendo sido citada la Agencia Marítima Robinson SACFeI. Estimó oportuno señalar que en el acta de revisión posterior, labrada en la planta industrial de la consignataria Ferrosider S.A. también estuvieron presentes representantes de todas las partes vinculadas con el contrato de transporte y seguro y se inspeccionaron las 72 bobinas de chapa de acero zincado y galvanizado que fueron verificadas con observaciones en la inspección anterior. En aquel momento, se constató que ?la totalidad de las observaciones se verificaron del lado externo de las bobinas, consistiendo en oxidaciones, con excepción de las n° 749735/0, 749008/2 y 749005/0 que presentaron deformación mecánica externa?. En virtud de ello, estimó que la consignataria cumplió con las verificaciones previstas en la ley de Navegación plasmadas en los procedimientos de los arts. 250 y siguientes. Respecto de la responsabilidad que la accionante le imputa a los demandados, señaló que el buque recibió la carga en condiciones (conf. conocimientos de embarque ya citados) habida cuenta que las observaciones consignadas al momento de la carga no se relacionan con los daños verificados en el reconocimiento pericial, y la entregó con las averías descriptas sin haber demostrado cabalmente que las mismas pudieron producirse por el deficiente embalaje invocado. En consecuencia, indicó que correspondía concluir que los daños ocurrieron cuando el cargamento estaba bajo su custodia, por lo que resultaba razonable presumir, ante la falta de pruebas en contrario que debieron aportar aquéllos, que el perjuicio acreditado en autos se produjo durante el transporte marítimo, configurándose así la responsabilidad del transportador en razón del incumplimiento de las obligaciones que la ley pone a su cargo (conf. art. 2 y art. 3 apart. 2do., de la Convención de Bruselas de 1924, aplicable en este caso habida cuenta que el país emisor del conocimiento citado adhirió a sus términos, al igual

que la República Argentina según ley 15.787). En lo atinente a este punto y luego de efectuar una serie de consideraciones, estimó que la presente acción debe prosperar en forma solidaria contra el transportista de hecho que ejecutó materialmente el contrato (el propietario y/o armador del Bq. ?CEC FANTASY?) y contra el fletador y transportador contractual emisor de los respectivos conocimientos (BBC CHARTERING). Seguidamente se volcó al análisis de la extensión económica del resarcimiento y estimó que debía estarse a las conclusiones a las que arribó el experto designado de oficio en autos, destacando que las mismas no fueron controvertidas por los restantes elementos de prueba incorporados la causa. Así, estimó que el valor en plaza de la mercadería averiada equivale al importe pagado por la actora a la consignataria, esto es la suma reclamada en autos de U\$S 207.014,88. El fallo fue apelado por los fletadores del BQ. CEC FANTASY (ver escrito de fs. 1201y auto de concesión de fs. 1202) y por la codemandada, el Capitán y/o Armadores y/o Propietarios del Buque CEC FANTASY (ver presentación de fs. 1205 y auto de fs. 1206), quienes expresaron agravios a fs. 1214/1228 y a fs. 1230/1241. A fs. 1244 a fs. 1275 vta., se encuentran agregadas las respectivas contestaciones de traslado. Hay, también recursos contra la regulación de honorarios (ver fs. 1199, 1201, 1203, 1205 y 1207), los que serán tratados al final del acuerdo, según las conclusiones a las que el Tribunal arribe (arg. art. 279 del Código Procesal). III. La demandada Capitán y/o Armador y/o Propietarios del BQ CEC FANTASY se agravia en los siguientes términos, a saber: 1) por considerar arbitraria, parcial y contradictoria la apreciación de la prueba producida; 2) por la mal pretendida participación de todas las partes en el reconocimiento pericial; 3) porque la jueza adhirió a las conclusiones a la que se arribaron en los informes del reconocimiento pericial, soslayando la restante prueba; 4) la magistrada se apoyó a ciegas en el informe pericial por ser éste de carácter técnico y escapar a su conocimiento; 5) porque sostuvo que los daños se produjeron cuando el cargamento estaba custodiado por su parte, concluyendo que se produjeron durante el transporte por mar; 6) porque estableció la responsabilidad solidaria de las demandadas y 7) porque la sentenciante afirmó que no está demostrado que las averías pudieron producirse por el deficiente embalaje. La codemandada fletadores del BQ CEC FANTASY se agravia por: 1) considerar que no hay pruebas que acrediten que las bobinas fueron afectadas por óxido; 2) considerar insuficiente la prueba referida a la extensión económica del daño; 3) haberse establecido la condena en dólares y 4) porque se estableció la responsabilidad solidaria de las demandadas. IV. Con carácter previo a la consideración de los agravios reseñados, me permito recordar que conforme reiterada doctrina de la Corte Suprema, no he de seguir todas las argumentaciones presentadas, sino solo las conducentes para resolver el conflicto (Fallos 258:304, 262:222, 272:225, 278:271 y 291:390, entre otros más), sin perjuicio de señalar que mi reflexión no se ha limitado sólo a ellas, sino que he ponderado cada uno de los argumentos planteados por las partes y los expuestos por el a quo en su decisorio. V. Comienzo adelantando que una lectura atenta de la causa y de las expresiones de agravios me ha llevado a la convicción firme de que en el caso de marras corresponde confirmar el fallo apelado por los motivos que a continuación expondré. Del considerando III), se desprende con claridad que los agravios de las partes giran en torno a las siguientes cuestiones: 1) a si ambas tuvieron participación en el reconocimiento pericial; 2) si el daño a la mercadería se produjo durante el transporte por mar; 3) a la valoración de la prueba efectuada por la magistrada; 4) a la responsabilidad solidaria de las demandadas y 5) a la condena en dólares estadounidenses. En función de ello es que los trataré en el orden indicado. 1) Sobre este punto conviene recordar que en el considerando II) de la sentencia apelada (ver fs. 1193/1194), la Sra. Jueza explicó con suficiente detalle esta cuestión. En efecto, señaló que a fs. 429 la actora indicó que una de las contestaciones de demanda correspondía a los fletadores y transportistas BBC Chartering y la otra al Capitán y/o Propietarios Registrales y/o Administradores del Buque, lo cual fue así expresamente expuesto en las mencionadas presentaciones. Agregó que, contrariamente a lo indicado a fs. 406, la presentación del Dr. Fernández Llorente fue efectuada por la Agencia Marítima Robinson S.A.C.FeI. y no por la Agencia Marítima Robinson S.A., conforme surge del poder acompañado (ver fs. 404/405), de modo que ambas se encuentran representadas en autos por la Agencia Marítima Robinson S.A.C.FeI, la cual también compareció al reconocimiento pericial (fs. 285/288 de dicho proceso). Las alegaciones formuladas por la apelante sobre este punto, resultan escasas e insuficientes para rebatir lo argumentado por la sentenciante por cuanto se limita a sostener que su parte no participó del reconocimiento pericial así como tampoco de la mediación previa mas omite referirse de manera concreta a las circunstancias referidas por la magistrada. De tal manera, teniendo en cuenta la inconsistencia del agravio y que la apelante no logra consignar cuál es el gravamen concreto que acusa, considero que corresponde rechazar el mismo. 2) Conviene recordar que la jueza tuvo por demostrado que al amparo de los conocimientos de embarque N° ANRBUE 003, 004 y 005, emitidos en Amberes el 17.11.2008 por el fletador BBC Chartering, fue embarcado en el puerto de dicha ciudad un cargamento consistente en 259 bobinas de acero zincado y galvanizado, consignados a la firma Ferrosider SA, con destino final a la ciudad de Buenos Aires; que el contenido de la carga es el que se determina en las facturas comerciales de fs. 88/126, las cuales en razón de las operaciones que instrumentan merecen fe y corroboran lo que surge de los conocimientos de embarque. Así, tuvo por demostrada la recepción a bordo de la clase y cantidad de mercaderías que los conocimientos de embarque describen. También señaló que el buque recibió la carga en condiciones (conf. conocimientos de embarque ya citados) habida cuenta que las observaciones

consignadas al momento de la carga no se relacionan con los daños verificados en el reconocimiento pericial, y la entregó con las averías descritas sin haber demostrado cabalmente que las mismas pudieron producirse por el deficiente embalaje invocado. Por todo ello, concluyó que los daños ocurrieron cuando el cargamento estaba bajo su custodia, por lo que resultaba razonable presumir, ante la falta de pruebas en contrario que debieron aportar aquéllos, que el perjuicio acreditado en autos se produjo durante el transporte marítimo, configurándose así la responsabilidad del transportador en razón del incumplimiento de las obligaciones que la ley pone a su cargo (conf. art. 2 y art. 3 apart. 2do., de la Convención de Bruselas de 1924, aplicable en este caso habida cuenta que el país emisor del conocimiento citado adhirió a sus términos, al igual que la República Argentina según ley 15.787). Al respecto, cabe destacar que el conocimiento de embarque es el documento que instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua y que cumple, además, un conjunto importante de funciones. La función probatoria del conocimiento del mismo es amplia pues no se limita a acreditar la existencia del contrato y sus condiciones. Ello así porque la emisión de un conocimiento de embarque acredita también la recepción de la mercadería por parte del transportista y constituye un recibo de la carga. Pero su función probatoria es más amplia aún, pues no sólo acredita que las mercaderías fueron recibidas por el transportista sino que la emisión de dicho documento apareja la presunción legal de que las mercaderías fueron, además, recibidas en el estado y la condición en el que se las describe en el conocimiento y con el peso, número, cantidad, volumen, marcas, etc., allí indicados. Ello, surge de los arts. 298, inc. g), y 299, de la Ley de Navegación, del art. 3º, ap. 4º, de la Convención de Bruselas de 1924, y del art. 16 de las Reglas de Hamburgo (Diego E. Chami, Manual de Derecho de la Navegación, Ed. AbeledoPerrot, pág. 671 y ss.). Indica el autor mencionado que tiene el transportista -en principio- dos medios a su alcance cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos consignados en el conocimiento no corresponden a la mercadería o cuando no tenga medios normales para verificarlos. Uno de los medios consiste en observar el conocimiento y el otro en insertar una cláusula de reserva. La observación es la constancia escrita en el documento que precisa que un dato determinado de aquél, relativo a la descripción de la mercadería originariamente mencionada en el documento, no corresponde al verdadero peso, número, cantidad, estado, condición, etc., de aquélla. Así, estaríamos frente a una observación si en el conocimiento se indicara que de la diez cajas cargadas, dos se encontraban deterioradas, o que de los cuarenta bultos mencionados, en realidad se cargaron menos. La cláusula de reserva en cambio, es aquella por la cual se pretende enervar un dato incluido en el conocimiento, respecto de cuya exactitud existen dudas. Así pues, la observación se inserta cuando se conoce la inexactitud de un dato del conocimiento. Por el contrario, la cláusula de reserva se inserta cuando se tienen dudas respecto de ese dato o faltan medios normales para determinarlo. Sentado ello, es evidente que magra ayuda le brindan a la apelante las aseveraciones mediante las cuales pretende deslindarse de la responsabilidad que se le imputa y en las que arguye que los daños podrían haberse producido antes de la carga de la mercadería y bajo la custodia del transportista contractual, pues lo cierto -y nada aportó que indique con certeza lo contrario- es que al momento de la carga formuló observaciones que ninguna relación tenían con los daños que se discuten aquí. A mayor abundamiento, y como veremos en el siguiente punto, la lectura del informe pericial lleva a igual conclusión. Por ello, propongo al Acuerdo rechazar el presente agravio. 3) Ambas apelantes se agravian porque a la magistrada le bastó invocar el carácter técnico del informe pericial y afirmar que el contenido del mismo escapaba a su conocimiento para apoyarse sin miramientos en sus conclusiones, omitiendo así analizar otras pruebas. En primer término considero importante señalar que -tal como ha sido indicado en el último párrafo del considerando III) de la sentencia apelada- la consignataria ha cumplido con las verificaciones previstas en el artículo 520 y sigs. de la Ley de Navegación y ninguna de las apelantes ha probado -siquiera mínimamente- lo contrario. De la lectura del peritaje hecho en el reconocimiento pericial surge de manera palmaria la existencia de averías en el cargamento de marras así como también su extensión. Mediante sus críticas, quienes apelan aseveran que en el informe pericial no quedó demostrado categóricamente que las averías no fueron la consecuencia de un deficiente embalaje, que no se probó de manera fehaciente la existencia de óxido en las bobinas y que el experto tuvo que solicitar la colaboración del INTI a fin de analizar muestras de líquido. Lo cierto es que las demandadas alegan todas estas cuestiones pero no han producido ni una sola prueba que demuestre -de manera fehaciente- que las conclusiones expuestas en el reconocimiento pericial son equivocadas o que carecen de sustento científico. Huelga decir que resulta insuficiente criticar y oponerse a un argumento sin demostrar de manera efectiva, con datos concretos y de igual tenor, que el mismo es desacertado, falso o equívoco. Es cierto que invocar el carácter técnico del informe pericial y aseverar -en escasos renglones- que el mismo escapa a su conocimiento, no es la mejor manera de expresar que debe estarse a las conclusiones que allí se arriban. No obstante ello, no puede esperarse que en esta instancia se dé por tierra con lo que se desprende -sin hesitación- de dicha prueba. En varias ocasiones he destacado la labor de los expertos y la importancia que la misma adquiere cuando los magistrados debemos sumergirnos en materias, ciencias o artes que nos son ignotas o exceden el terreno de lo jurídico. Al respecto, he dicho que el juez no puede desvincularse arbitrariamente de la opinión del experto, debiendo en todos los supuestos fundar su discrepancia en elementos de juicio que permitan desvirtuar el informe, concluyendo fehacientemente en el error o el inadecuado uso que el experto hubiera

hecho de los conocimientos científicos de que su profesión o título habilitante necesariamente ha de suponerse dotado. Es que entiendo que si el órgano judicial ha considerado que para llegar a resolver el caso controvertido eran necesarios conocimientos técnicos científicos o artísticos determinados, no puede con posterioridad hacer caso omiso al dictamen pericial, salvo que en la sentencia haga una valoración adecuada de la prueba razonando la ineficacia de la misma, la insuficiencia del razonamiento o la falta de claridad en las conclusiones ofrecidas. (conf. esta Sala en la causa n°45.424/95 de fecha 01.09.2005; n° 9324/2001 del 16.7.2015; n° 8667/2009 del 10.3.2016; n° 1789/09 del 4.05.2018 y n°112/2006 del 1. 6.2018, entre otras). Sentado ello, teniendo en cuenta que el informe pericial resulta claro y preciso, que el mismo ha sido concluyente en lo atinente a la existencia y extensión de los daños alegados por la actora, que las apelantes no han expuesto ni argumentos ni elementos de peso que permitan inferir lo contrario y revertir lo decidido por el a quo, pues critican las conclusiones del experto pero no mencionan una sola prueba que permita rebatirlas de manera clara y contundente, es mi opinión que el presente agravio debe ser rechazado. Por todo ello, propongo al Acuerdo confirmar este aspecto del fallo apelado.

4) En punto a la responsabilidad solidaria de las partes, considero que debe ser confirmada y así lo he entendido en otras ocasiones. En efecto, tengo para mí que la Ley de Navegación -contiene una laguna legal- no contempla expresamente la situación de un transporte contratado por una empresa y ejecutado por otra, por lo que -ya lo ha dicho esta Cámara- es pertinente encontrar la solución recurriendo a lo que dispongan leyes análogas (art. 1º, ley 20.094) y en tal sentido el artículo 153 del Código Aeronáutico establece que 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 le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. En tal sentido, esta Sala ya ha decidido que tanto el transportista contractual, como el de hecho son solidariamente responsables por el faltante o avería de la carga. Esta doctrina, es obvio, no impide que si uno de los transportistas demostrara la inexistencia de relación causal entre el daño y su conducta quede exento de responsabilidad, pero al no darse este supuesto deviene una consecuencia ineludible extender la responsabilidad de los daños tanto al transportista contractual como al de hecho (causa n° 51.263/95 del 3.3.05, y sus citas). En consecuencia, propongo a mis colegas confirmar la condena solidaria decidida en primera instancia.

5) Cabe recordar que ante planteos de la misma naturaleza en asuntos de transporte internacional, la Cámara del Fuero ha sostenido que la obligación del transportista de indemnizar los daños del cargamento que debía recibir el consignatario, es una deuda de valor y, como tal, se encuentra al margen del alcance del régimen de la "conversión a pesos" establecida por el artículo 11 de la ley 25.561, modificado por la ley 25.580, y el art. 1º del decreto 214/02 y decretos modificatorios y complementarios (conf. esta Sala en la causa n° 8872/02 del 23.10.2014). Lo dicho alcanza para rechazar el presente agravio, no obstante ello me permito destacar que al día de hoy no se encuentra prohibida en el mercado oficial la compra de dólares estadounidenses y basta con ingresar al sitio web de la AFIP para corroborar tal situación. Tampoco aportó la apelante ningún elemento concreto que permita tener por cierta imposibilidad alguna para pagar la condena en la moneda establecida en la sentencia apelada. Por lo demás es absurdo lo solicitado por la apelante en el tercer párrafo de fs. 1237 (que la condena sea fijada en la suma de pesos abonados por la aseguradora a la consignataria), pues es de público y notorio la importante depreciación que ha sufrido en este último año nuestra moneda y ello implicaría otorgar una indemnización parcial que no es en absoluto lo que se propuso la magistrada de la anterior instancia. En consecuencia, considero que corresponde rechazar el presente agravio.

VI. En consecuencia, propongo al Acuerdo confirmar el fallo apelado, imponiendo las costas de Alzada a las vencidas (conf. art. 68, primera parte, del Código Procesal). Así voto. El doctor Ricardo Gustavo Recondo, por análogos fundamentos adhiere al voto precedente. Con lo que terminó el acto de lo que doy fe. Buenos Aires, de octubre de 2018. Y VISTO: lo deliberado y las conclusiones a las que se arriba en el Acuerdo precedente, el Tribunal RESUELVE: confirmar el fallo apelado, imponiendo las costas de Alzada a las vencidas (conf. arts. 68, primer párrafo del Código Procesal). Corresponde ahora, tratar los recursos interpuestos contra la regulación de honorarios practicada por el a quo (ver fs. 1199, 1201, 1203, 1205 y 1207). Teniendo en cuenta el mérito, la eficacia y la extensión de los trabajos realizados, las etapas cumplidas, el modo en que ha sido resuelta la causa y que han sido apelados por altos y por bajos, se confirman los emolumentos fijados por la magistrada de la anterior instancia (conf. arts. 3, 6, 7, 9, 37 y 38 de la ley 21.839 modificada por la ley 24.432) Por los trabajos ante la Alzada, se establecen los honorarios de la Dra. Graciela Núñez, en la suma de pesos doscientos cincuenta y un mil (\$251.000) (146,35 UMAS), los de los Dres. Carlos R. Lesmi y Hugo C. Moreno, se fijan en las sumas de pesos ochenta mil para cada uno de ellos (\$80.000) (46,64 UMAS para cada uno) y los del Dr. Alejandro Fernández Llorente, en la suma de pesos ciento sesenta mil (\$160.000) (93,3 UMAS) (art. 30 de la ley 27.423). El doctor Guillermo Alberto Antelo no suscribe por hallarse en uso de licencia (art. 109 del RJN). Regístrese, notifíquese, publíquese y devuélvase.

Graciela Medina Ricardo Gustavo Recondo

034068E