



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 913/2013

CARGO SA c/ CAP Y/O ARM Y/O PROP BQ STADT BREMEN s/FALTANTE Y/O
AVERIA DE CARGA TRANSPORTE MARIT

En Buenos Aires, a los 6 días del mes de febrero de 2018, se reúnen en Acuerdo los señores jueces de la Sala II de esta Cámara para dictar sentencia en los autos del epígrafe. Conforme con el orden de sorteo efectuado, el doctor Ricardo Víctor Guarinoni dijo:

I.- Cargo S.A. inició demanda por daños y perjuicios por la suma de U\$S 315.500, con más sus intereses y las costas del juicio, contra el capitán y/o armador y/o propietario y/o fletador y/o agente del buque motor “Stadt Bremen” (IMO 9235608), cuyo representante en el puerto de Buenos Aires y emisor del conocimiento de embarque respectivo es el armador CMA CGM Argentina S.A.

Relató que su empresa contrató al transportista CMA CGM para el transporte de la embarcación yate motor identificado con el n° de serie Y0492H899, modelo Sea Ray Sundancer 54.5 ft. desde el puerto de Miami, Estados Unidos, al puerto de Buenos Aires, conforme el conocimiento de embarque n° NA 1790071, destacando que de acuerdo al documento de transporte emitido por la línea marítima, no se indicó ningún trasbordo en puertos intermedios, como así tampoco el cambio del buque en algún puerto de escala.

Continuó su relato diciendo que no obstante lo estipulado, de acuerdo con información brindada por la línea marítima, el yate motor Sea Ray Sundancer 54.5 ft. consignado a su firma fue primeramente embarcado en el buque “Stadt Bremen”, en el puerto de Miami, y descargado en el puerto de escala Kingston, en Jamaica, para su trasbordo al buque motor “Stadt Wismar”, y que una vez a bordo de esta segunda embarcación se transportó el yate motor desde Kingston, Jamaica, hacia el puerto de Santos, en Brasil, agregando que con fecha 29 de abril de 2011 y mientras el buque motor “Stadt Wismar” se encontraba atracado en el puerto de Santos, el yate motor Sea Ray Sundancer 54.5 ft. fue descargado en territorio aduanero de Brasil.

Hizo hincapié en que es obligación de los transportistas marítimos que atraviesan puertos brasileños declarar aquellas mercaderías que se encuentran en tránsito y/o que fueran objeto de un trasbordo, información ésta que debe integrarse en el sistema aduanero de Brasil llamado SISCOMEX CARGA (Sistema Eletrónico da Receita Federal – RFB), requisito que no fue cumplido, pues conforme surge del Acta n° 0817800/16966/11 de fecha 4 de mayo de 2011 labrada por el Ministerio da Fazenda, Secretaría da Receita Federal do Brasil, el yate motor consignado a su empresa no fue documentado y/o declarado por la línea marítima, encontrándose en infracción en todo momento y constituyendo tentativa de contrabando, de conformidad con la ley local de aplicación en dicho país.

Prosiguió expresando que ante la gravedad de dicha falta la autoridad aduanera en Brasil procedió a la interdicción del yate motor de su firma, iniciando las investigaciones de rigor que culminaron con la pérdida definitiva de dicha embarcación, la cual quedó bajo control de la autoridad aduanera en Brasil para su remate y disposición.

Señaló que con fecha 9 de mayo de 2011 CMA CGM realizó una presentación ante la Justicia Federal de Brasil –“*Mandado de Seguranca com pedido liminar inaudita altera parte*”- equivalente a una acción judicial prevista por la Constitución de Brasil y mediante la cual realizaron la defensa del caso con argumento en el derecho afectado por un acto ilegal de una autoridad, acción que fue rechazada en las diferentes instancias de dicho país.

Aseveró que ante la falta de entrega del yate por parte de CMA CGM su empresa intimó al transportista marítimo mediante carta documento de fecha 14 de junio de 2011, haciéndolo responsable de lo sucedido con el yate y requiriendo, a la vez, información y documentación adicional como actas o documentos emitidos por las autoridades de Brasil, los que nunca fueron entregados por CMA CGM.

Insistió en que la responsabilidad de CMA CGM S.A. como transportista marítimo es clara, pues de la documentación acompañada surge que el transportista conocía las reglas que debía cumplir y las consecuencias de no hacerlo, por lo que se refirió a la culpa grave, en el sentido de que el armador CMA CGM no empleó el debido cuidado al realizar la labor a su cargo.

Consideró inadmisibile que el armador no haya declarado el yate motor de su empresa aduciendo que pasó inadvertido a su control, dadas las dimensiones de la embarcación, lo que concluyó en la confiscación de la nave.

Remarcó que en virtud de los hechos relatados, la gravedad de la falta y el consecuente perjuicio sufrido por su firma, a todo lo cual agregó la falta de garantía de cobertura del seguro de P&I que ampara al armador extranjero, solicitó la traba de un embargo sobre la cuenta bancaria utilizada por la Agencia CMA CGM Argentina S.A. por la suma reclamada en la presente causa, con más el monto que se presupueste en concepto de intereses y las costas del juicio.

II.- A fs. 133 el señor Juez de primera instancia decretó embargo preventivo sobre los fondos depositados por cuenta y orden de CMA CGM Argentina S.A. en la cuenta especial en dólares del HSBC Bank Argentina, previa caución real que debería prestar la firma peticionaria.

III.- A fs. 150/52 se presentó CMA CGM Argentina S.A. interponiendo revocatoria con apelación en subsidio respecto de dicha resolución, argumentando que no se trata de una cuenta bancaria de propiedad de los transportistas demandados, pues CMA CMG Argentina S.A. es una sociedad diferente a la naviera y transportista francesa CMA CGM S.A.

Aseveró que si CMA CMG Argentina S.A. no emitió el conocimiento de embarque sólo la confusión de las sociedades pudo justificar el embargo trabado sobre sus cuentas, a menos que la actora entienda que las agencias son responsables en forma solidaria por las obligaciones de sus principales.

IV.- A fs. 153/55 vta. CMA CMG Argentina S.A. acusó la caducidad de la instancia, señalando, en primer término, que su parte tomó conocimiento de la existencia de este juicio el 10 de diciembre de 2013 al ser informado del embargo sobre su cuenta bancaria y sosteniendo luego que de la compulsión de estas actuaciones surge que la actora inició su demanda en el mes de marzo de 2013 y que desde la providencia de fecha 21 de marzo de 2013 hasta el 17 de diciembre de 2013 (fecha en que presentó este escrito de acuse de caducidad) transcurrió en exceso el plazo de caducidad de seis meses previsto en el artículo 310, ap. 1, del Código Procesal, sin existir en ese lapso ninguna petición idónea de la actora para impulsar el procedimiento.



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 913/2013

V.- A fs. 164/68 vta. la parte actora contestó el traslado que se le corriera respecto del recurso de revocatoria con apelación en subsidio y a fs. 171 y vta. la accionada acompañó seguro de caución en sustitución de la medida cautelar decretada en estos autos.

A fs. 181 y vta. la parte actora contestó el traslado sobre la sustitución de la medida cautelar, solicitando se ordene librar oficio a la Superintendencia de Seguros de la Nación a fin de que corrobore si conforme a la normativa y reglamentación vigentes la compañía Liberty Seguros S.A. se encuentra en condiciones de emitir una póliza de caución de estas características y, finalmente, a fs. 209 el señor Juez “a quo” tuvo por sustituida la medida decretada con el seguro de caución ofrecido, disponiendo el levantamiento del embargo preventivo sobre los fondos depositados por cuenta y orden de CMA CGM Argentina S.A. en la cuenta especial en dólares del HSBC Bank Argentina S.A.

VI.- A fs. 212/16 vta. la accionante contestó el traslado del acuse de caducidad de instancia, y a fs. 220 y vta. el señor Juez de la anterior instancia rechazó la solicitud de caducidad de la instancia deducida por la parte demandada.

VII.- A fs. 243/250 vta. CMA CGM Argentina S.A. contestó la demanda, negando todos y cada uno de los hechos invocados por la actora que no fueren expresamente reconocidos por su parte.

Recordó que la demanda fue iniciada contra el capitán y/o armador y/o fletador y/o agente del buque “Stadt Bremen” y que la actora precisó que su representante en el puerto de Buenos Aires y emisor del conocimiento de embarque respectivo es el armador CMA CGM Argentina S.A., extremo éste último que niega con base en una traducción pública acompañada por la accionante en la que consta que CMA CGM Argentina S.A. no emitió ni firmó el conocimiento de embarque NA1790071, sino que lo hizo CMA CGM (América) LLC, agentes de la naviera en el puerto de carga.

Aseveró asimismo que su empresa tampoco se comprometió en forma personal con el transporte de la mercadería documentada en ese conocimiento de embarque, y si bien no negó que su firma es la representante en el país de la naviera transportista CMA CGM S.A. y, por ende, representa a los demandados capitán y/o armador y/o fletador del buque “Stadt Bremen”, recalcó que la acción contra CMA CGM Argentina S.A. como agente o emisor del conocimiento de embarque es improcedente, pues la transportista CMA CGM S.A. y su empresa son dos sociedades distintas.

Expresó que su parte siempre reconoció que el yate fue descargado en el puerto de Santos por las autoridades aduaneras de ese puerto alegando la comisión de una infracción, pero alegó que no existe todavía ninguna resolución que haya decidido la pérdida definitiva de la embarcación o su remate y disposición, agregando que una vez que concluya el procedimiento ante las autoridades brasileñas y se deje sin efecto la interdicción, el yate será reembarcado y transportado a nuestro puerto, el que podrá ser recibido por sus legítimos propietarios.

Respecto del monto reclamado afirmó que no resulta claro en el escrito de inicio cómo llega la actora a calcular el importe de U\$S 315.000, pues según la documentación que se acompaña, en un informe técnico el valor del yate sin el gomón es de U\$S 275.000 y en la factura de venta se denuncia U\$S 310.000.

Resaltó que más allá del valor real del buque invoca la aplicación del límite de responsabilidad por bulto transportado, conforme la Convención de Bruselas de 1924 en materia de conocimientos, a la que adhirió nuestro país.

Detalló que el conocimiento de embarque traducido por la actora documenta el transporte de tres bultos: el yate motor propiamente dicho, el soporte o la cama donde está apoyado (“*cradle*”) y un gomón (“*dinghy*”), remarcando que su parte invoca el límite de responsabilidad tanto para el caso de que el yate arribe con demoras a nuestro puerto de Buenos Aires, como ante la eventualidad de que el procedimiento aduanero concluya con una sanción de comiso del yate.

Recordó que la actora afirma que según el artículo 278 de la Ley de la Navegación el transportista no podrá acogerse a la limitación si el daño resultó de un acto o de una omisión de aquél, realizado con la intención de provocarlo o bien temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo, argumento que, según su entender, carece de fundamento.

Expresó que ello es así por cuanto si bien aún no concluyó el procedimiento administrativo ante la aduana de Santos, lo cierto es que la actora no acreditó que el transportador, o quien tenía a su cargo declarar el yate en el registro SICOMEX ante la aduana de Brasil, actuó con conciencia de que su omisión provocaría la interdicción o comiso del yate, señalando que la realidad es que se omitió informar del yate en tránsito ante las autoridades aduaneras, más ello fue consecuencia exclusiva de un error del personal encargado de registrar la carga en tránsito.

Insistió en que la actora, en su esfuerzo por demostrar que se trató de una conducta grave o temeraria del transportista, asevera que el conocimiento de embarque no preveía trasbordos a otros buques, teoría que confronta aseverando que ninguna norma establece que los trasbordos deben denunciarse en el conocimiento de embarque ni tampoco en los puertos de escala, ya que la Ley de la Navegación prevé en forma exclusiva que dicho documento debe incluir los puertos de carga y descarga, por lo que de ninguna manera está obligado el transportista a efectuar estas denuncias.

Concluyó esta cuestión diciendo que el trasbordo es algo normal en el *shipping* moderno y que el servicio que los cargadores contrataron para transportar el yate a Buenos Aires no llega directamente a nuestro puerto sino que se conecta en Kingston (Jamaica) con otro servicio que sí llega a nuestro puerto.

VIII.- El señor Juez de primera instancia, en su pronunciamiento de fs. 433/437, condenó a CMA CGM Sociedad Anónima a pagar a Cargo Sociedad Anónima la suma de U\$S 275.000, con más los intereses a partir de la fecha de la constitución en mora, esto es, a partir del vencimiento del plazo fijado en la intimación cursada a CMA CGM Argentina S.A., a la tasa que perciba el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones de descuento de documentos con esa divisa, a treinta días, y en caso de no existir, determinó que se aplicará la tasa del 6% anual. Las costas las impuso a la demandada, en su calidad de vencida.

IX.- La referida sentencia suscitó el recurso de la parte demandada (fs. 441 y vta.), la que expresó sus agravios a fs. 449/60 vta., cuyo traslado fuera contestado a fs. 462/71 vta. Median, además, los recursos de fs. 441 y vta., 442 y vta. y 443 y vta. respecto de la regulación de honorarios, los que serán tratados por la Sala al final de este Acuerdo.

X.- Los agravios pueden resumirse en los siguientes: a) Pese a que el señor Juez “*a quo*” subraya la relevancia del conocimiento de embarque como título circulatorio y representativo de las mercaderías y que habilita a requerir su entrega en destino,



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 913/2013

extrañamente ignora que la actora nunca aportó el conocimiento original y b) la sentencia de primera instancia rechaza la limitación de responsabilidad por bulto transportado prevista en la Convención de Bruselas de 1924 y en el artículo 278 de la Ley de la Navegación.

XI.- Aclaro, ante todo, que no obstante haber analizado todas las pruebas de la causa y reflexionado sobre los diversos planteamientos de las partes, sólo volcaré en este voto aquellos fundamentos que considero “conducentes” para la correcta composición del diferendo. Me atengo, así, a la Jurisprudencia de la Corte Suprema que ha juzgado correcta tal metodología (confr. Fallos: 265:301; 278:271; 287:230; 294:466, entre muchos otros) y que es criterio recibido, en orden a la selección y valoración de la prueba, por el artículo 386, segunda parte, del Código Procesal).

XII.- El primer agravio de la demandada, que se vincula con la supuesta omisión por parte de la actora de agregar el conocimiento de embarque original a las presentes actuaciones, constituye reflexión tardía de la recurrente en tanto la cuestión no integró la *litis* y tal circunstancia, desde que no fue sometida a la consideración del “*a quo*” en forma oportuna, impide su decisión por la Alzada.

Por otra parte, y a mayor abundamiento, diré que la recurrente alude a la copia del conocimiento de embarque que agrega la actora a esta causa en numerosos pasajes de su escrito de contestación de la demanda sin objetar el hecho de que se trate de tal, lo cual hubiera sido impropio habida cuenta de los términos que surgen de la presentación efectuada por la accionante a fs. 132 y vta. en respuesta a la intimación del Magistrado a fs. 120 y del dictado de la medida cautelar a fs. 133 que le sigue en consecuencia.

Por ello, corresponde desestimar esta queja, por improcedente.

XIII.- Respecto del segundo y último agravio vertido por la recurrente recordaré que el período de responsabilidad del porteador según el Convenio de Bruselas se aplica “desde la carga de las mercaderías a bordo del buque hasta su descarga del buque.” Ese período se refiere a veces como de “gancho a gancho”.

Subrayo que el Convenio de Bruselas concede a las partes la facultad de extender su aplicación a períodos “anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas”. En la práctica, no es raro que un conocimiento de embarque haga uso de esa facultad, disponiendo, por ejemplo, la aplicación del Convenio de Bruselas desde el recibo hasta la entrega final de las mercancías (tal como sucede con los conocimientos de embarque “de almacén a almacén”) o durante el período de la custodia real del porteador. Tales cláusulas extienden el alcance de las defensas y exoneraciones del Convenio de Bruselas y la limitación de la responsabilidad del porteador durante todo el período durante el cual el porteador sea responsable de las mercancías en virtud de la ley o del contrato.

Por otra parte, me resulta imperioso señalar que las relaciones entre porteador y el cargador son de tipo contractual, por lo que la responsabilidad se basa habitualmente en el incumplimiento de las obligaciones contractuales de cualquiera de las dos partes.

El Convenio de Bruselas dispone que “antes y al principio del viaje”, el transportador deberá cuidar debidamente de poner el buque en “estado de navegabilidad”,

de dotar el buque de tripulación, equiparlo y abastecerlo debidamente; y de “preparar y poner en buen estado” las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías para su recibo, transporte y conservación. El transportador debe además proceder “debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas.”

Bajo el régimen de responsabilidad establecido por el Convenio de Bruselas, el porteador es responsable por la pérdida o el daño de la carga que resulte de la violación de cualquiera de aquellas obligaciones. Esto sugiere un sistema de obligación de medios, y no una obligación de resultado –en ello discrepo con lo expuesto por el señor Juez “*a quo*”-. El porteador no garantiza al consignatario que la carga arribará intacta al puerto de destino. El porteador sólo se compromete a actuar con la debida diligencia para lograr tal resultado.

Asimismo, bajo el régimen de la Convención de Bruselas se entiende como regla general que si las mercancías fueron recibidas en buenas condiciones por el porteador – hecho que se presume de la ausencia de reservas u objeciones en el conocimiento de embarque– la entrega de dichas mercancías al consignatario con algún daño o en menor cantidad, o la no entrega –como acontece en la especie- crea la presunción de que el daño se produjo durante la custodia del porteador y sería atribuible a su culpa. Dicha presunción, o prueba “*prima facie*” en la terminología anglosajona es, como cualquier prueba, susceptible de ser refutada por medio de una prueba contraria, pero no por medio de meras suposiciones o especulaciones, como lo intenta la recurrente cuando afirma que el procedimiento administrativo en Brasil no ha concluido, por lo que no se puede hablar de la pérdida definitiva de la embarcación o su remate y disposición.

En casos como el que me ocupa es claro que tiene pleno valor como prueba definitiva de los hechos alegados la falta de entrega del yate motor Sea Ray Sundancer 54.5 ft. y juzgo que la demandada no ha obrado con la debida diligencia.

En efecto, entiendo en este punto –y en total concordancia con lo expresado al respecto por el señor Juez de la anterior instancia- que la empresa accionada no podía desconocer las graves consecuencias derivadas de la omisión de declarar la carga ante las autoridades aduaneras brasileñas, por lo que es justo que deba responder por el perjuicio ocasionado a la accionante en forma integral, pues su conducta ha sido temeraria e imprudente.

En consecuencia, esta queja también debe ser desestimada.

XIV.- Por los fundamentos expuestos voto porque se confirme la sentencia apelada en todas sus partes, con costas de ambas instancias a cargo de la demandada, que ha resultado vencida (art. 68 del Código Procesal).

Los doctores Alfredo Silverio Gusman y Eduardo Daniel Gottardi, por razones análogas a las expuestas por el doctor Ricardo Víctor Guarinoni, adhieren a su voto.

En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta Sala RESUELVE: confirmar la sentencia de fs. 433/437, con costas de ambas instancias a cargo de la demandada (art. 68 del Código Procesal).

Teniendo en cuenta la naturaleza del asunto, y la extensión, calidad e importancia de los trabajos realizados, así como las etapas cumplidas, elévase los honorarios de los letrados y apoderados de la parte actora, doctores Gastón Abel Stamati y Agustina Rodríguez Gaete a las sumas de pesos UN MILLÓN DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO (\$ 1.243.644) y de pesos SEISCIENTOS VEINTIÚN MIL OCHOCIENTOS VEINTIDOS (\$ 621.822), respectivamente. Y confirmase los de los profesionales intervinientes por la parte



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 913/2013

demandada, doctores Alejandro Fernández Llorente y Gabriel Marcelo Elizari, desde que sólo fueron apelados por altos (arts. 6, 9, 10, 37 y 38 de la Ley 21.839, modificada por la Ley 24.432).

Por las tareas de Alzada, meritando el resultado del recurso, regulase los honorarios de la doctora Agustina Rodríguez Gaete en la suma de pesos CUATROCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS SESENTA Y SEIS (\$ 466.366). Asimismo fijase en la suma de pesos TRESCIENTOS VEINTISEIS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS (\$ 326.456) los emolumentos del doctor Alejandro Fernández Llorente (art. 14 del arancel vigente).

Regístrese, notifíquese y devuélvase.-

RICARDO VÍCTOR GUARINONI
ALFREDO SILVERIO GUSMAN
EDUARDO DANIEL GOTTARDI