

En Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, a los 22 días del mes de junio de mil novecientos setenta y nueve, reunidos en Acuerdo los señores Jueces de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal y Contencioso Administrativo, Sala 2 Civil y Comercial, para conocer en autos: "DEUTZ ARGENTINA S.A.I.C. Y F. C/ EMPRESA ESTATAL LINEAS MARITIMAS ARG. S/ COBRO DE PESOS", respecto de la sentencia de fs. 193/99 y aclaratoria de fs. 206/07 vta., el Tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver:

¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada?

Practicado el sorteo resultó que la votación debía ser efectuada en el siguiente orden: Señores Jueces de Cámara doctores EDUARDO VOCOS CONESA, GUILLERMO R. QUINTANA TERAN y OSCAR FREIRE ROMERO.

A la cuestión planteada el señor Juez de Cámara doctor EDUARDO VOCOS CONESA dijo:

I - La firma "Deutz Argentina, S. A." adquirió en la República Federal Alemana a "A. Monforts Maschinenfabrik" un "torno automático monohusillo, marca, Monforts, Modelo DA 400, núm. de serie 96-2/11208 y su gabinete de mando completo" (facturas de fs. 16/17), el que fue acondicionado en dos cajones y cuyo transporte hasta el puerto de Buenos Aires se encomendó al buque Río Cuarto, de propiedad de E.L.M.A. S. A. (conocimiento N° 235, emitido en Hamburgo el 8.10.74 -fs. 131-). Al término del viaje, concluido el 2.11.74, el bulto núm. 2 -que contenía el gabinete de mando, con un peso de 380 kgs. bruto- no fue descargado (confr. fs. 9, 10, 30, 31, 35 y 37). Luego, después de algunas tratativas, el aludido cajón núm. 2 fue traído al país en un posterior viaje del mismo buque, verificándose su entrega a la consignataria el 24 de octubre de 1975 (conocimiento C. M. 1, expedido también en Hamburgo, el 26.9.75).

II - En función de tales hechos -que no son objeto de discusión por las partes-, "Deutz Argentina, S. A." promovió demanda contra el transportista marítimo por cobro de \$ 4.000.000, intereses, costas, depreciación monetaria y lucro cesante -rubro éste cuyo monto surgiría de la prueba-, afirmando que la privación del gabinete le originó una serie de daños, consistentes en el mayor costo que le significó la obtención de piezas - a cuya fabricación se destina el torno automático- al tener que ser encargadas a terceros en lugar de producirse directamente en fábrica, el que se elevó, en el lapso de 1 año, a \$ 3.322.502. Señaló, además, que el retardo en la entrega le produjo otras erogaciones extras (mayores gastos derivados de la caducidad de la licencia arancelaria, almacenaje en plazoleta, estadía y movimiento de mercadería, peones, despacho, etc.), cuyo monto completaba la cantidad que demandó (confr. Escrito de fs. 43/52).

III - En el responde de fs. 66/68, ELMA solicitó el rechazo de la acción entablada, poniendo de relieve: a) Que si bien es cierto que en el primer viaje hubo un faltante, éste no fue comunicado al buque de inmediato, lo que hubiera permitido su inmediata entrega o, por lo menos, en un tiempo más breve al que se dio en los hechos; b) que la accionante -el 17/9/76- prestó conformidad con el recibo del bulto, sin reserva; y c) que los daños denunciados no podían reclamarse del buque por ser "indirectos", consecuencias mediáticas de la demora, y que, en todo caso, debían reconocer como límite el máximo establecido en la Convención de Bruselas de 1924 y en el art. 278 de la ley 20.094.

IV - El a quo, en el fallo de fs. 193/99 y en el complementario de fs. 206/207, decidió: 1º) Que el Río Cuarto incurrió en retardo en la entrega, lo que comprometía la responsabilidad de su armador o propietario; 2º) que entre ese incumplimiento y el daño invocado -sin el tablero de comando el torno automático no podía funcionar- existía relación causal, comportando aquél una "consecuencia directa e inmediata de la falta de cumplimiento en tiempo oportuno del transporte celebrado... perfectamente indemnizable (doctrina, art. 520, Cód. Civil)", sin que obstaran a su reparación ni la falta de "aviso", ni la circunstancia de que la actora no formulara reserva al prestar conformidad para el reembarque de la máquina o al recibirla; 3º) que, por ello, con exclusión de los rubros "despacho a plaza" y "transporte a fábrica", el daño emergente debía indemnizarse mediante el pago de la suma actualizada de \$ 23.700.000, correspondiendo, en cambio, rechazar el pretendido "lucro cesante" por no contar con apoyo en las pruebas de la causa; 4º) que las reclamaciones extrajudiciales hechas por la consignataria carecieron de virtualidad moratoria, de modo que los intereses -a la tasa anual del 8 %- se liquidarían a partir de la notificación de la demanda, debiendo el buque soportar las costas del proceso; y 5º) que, por tratarse de perjuicios provenientes del retraso en la entrega, eran inaplicables las normas que limitan la responsabilidad del transportador (art. 4º, apart. 5º, Convención y art. 278, ley de la navegación), correspondiendo resolver el problema por aplicación de los principios generales que rigen el incumplimiento contractual.

V - La sentencia, consentida por la actora, motivó los recursos de la demandada (fs. 204 y 209) y su expresión de agravios de fs. 218/233, replicada a fs. 235/241.

Las quejas, en escueta síntesis, son: 1) Imputabilidad de la demora en la entrega a la conducta de la accionante, tanto por no formular reclamo en tiempo oportuno -lo que

hubiera permitido el cumplimiento en término del contrato- cuanto por consentir la reexpedición del bulto, ya que de lo contrario se configuraba una hipótesis de pérdida total; 2) carácter no resarcible de los daños denunciados, desde que no son consecuencia directa e inmediata del incumplimiento sino el resultado de su conexión con hechos distintos (arts. 520 y 901, Cód. Civil), es decir, se trataría de los denominados daños “extrínsecos”; 3) aun cuando se resolviera lo contrario en el punto anterior, no se habrían probado los perjuicios que alegó la actora, siendo insuficientes las pruebas que meritó el a quo (peritaje contable, testimonio único de un dependiente de “Deutz Argentina” y “ficta confessio”); y 4) para el supuesto de aceptarse la existencia de algún daño indemnizable; vigencia del límite de responsabilidad que rige en el caso de pérdida total (art. IV, inc. 5°, Convención de Bruselas de 1924 ó art. 278, ley de la navegación), puesto que, en recta interpretación del ordenamiento relativamente autónomo del derecho de la navegación no resulta aceptable que la pérdida total reconozca un límite de” responsabilidad y que no lo tenga, en cambio, la entrega demorada; conclusión opuesta aceptó el a quo y ello vicia de absurdo a su sentencia.

VI - No cabe discutir que el retardo en la entrega de la cosa más allá del lapso en que razonablemente debió efectuarse el viaje, configura, salvo en hipótesis de excepción y en presencia de estipulaciones particulares, un modo de incumplimiento material del contrato de transporte marítimo, que, como principio, es susceptible de comprometer la responsabilidad del buque, sea que se enfoque el tema desde el ángulo específico del contrato de que se trata o ya fuere que se esté a los principios generales del derecho común, desde que todo deudor -como lo establece el art. 508 del Cód. Civil- es responsable por los daños e intereses que su morosidad causare al acreedor en el cumplimiento de la obligación (conf. Malvagni, A., “Contratos de transporte por agua”, núm. 315, p. 526). Así lo admite, por lo demás, la propia demandada en el capítulo III de su expresión de agravios (apartado 1, fs. 221 y vta.).

Empero, de acuerdo con nociones básicas del derecho de las obligaciones, para que tenga lugar la responsabilidad del deudor es necesario no sólo el incumplimiento material -vuelto jurídicamente relevante por la mora- y su imputabilidad a aquél, sino también que de dicho incumplimiento se derive un daño resarcible y que entre uno y otro medie relación de causalidad, entendida esta última, en su caracterización jurídica y no en el mero sentido material.

Y es sabido que en el ámbito de la responsabilidad contractual, probado el incumplimiento, la culpa del deudor se presume, cupiéndole a él -para excusarse de responsabilidad- acreditar la concurrencia de alguna causal eximente.

En el caso, el representante del transportista ha alegado que los perjuicios cuya reparación se le reclama han obedecido a la conducta de la acreedora; por un lado, porque no efectuó un reclamo o aviso inmediato del faltante. que hubiera permitido la entrega en término del cajón, núm. 2; y por otro, porque la razón de la demora fue básicamente la conformidad o consentimiento de la consignataria para que ese bulto fuera reexpedido desde Hamburgo (lugar al que había sido reconducido por el Río Cuarto).

A) Con relación a la primera causal de exculpación, basta para desestimarla con señalar que el transportador no demostró --como le incumbía (art. 377 Cód. Procesal)- haber adoptado todas las precauciones propias de la obligación que asumió por el contrato, pareciendo que no resulta un exceso poner a su cargo la revisación de las bodegas a fin de comprobar si han sido desembarcados todos los bultos consignados al puerto final de destino. Mas, al margen de ello. los testigos J. A. Salgado y J. C. Iorio han declarado que -en el marco de un puerto especialmente congestionado por razones circunstanciales- el cajón fue objeto de empeñosa búsqueda y que de su falta se dio aviso al barco antes de su zarpada (conf. fs. 85, a la 2^a ampliación, y particularmente fs. 88 vta./89, a la 2^a y 4^a -el despachante proporciona una versión detallada y verosímil de los hechos-), sin que de tal conducta se derivara la consecuencia que alegó la demandada. Por otra parte. de ser exacto que el buque Río Cuarto permaneció tres meses en el puerto (extremo aseverado por J. C. Iorio, que no ha sido puesto en tela de juicio por la recurrente), el primer reclamo escrito no revela -teniendo presente la situación portuaria aludida- una tardanza irrazonable (el navío ingresa al principios de noviembre de 1974, habría partido a igual altura del mes de febrero de 1975. y la nota dirigida a ELMA denunciando la falta del bulto está fechada el 17 de este mes -conf. fs. 35, reconocida a fs. 89, a la primera, y acuse de recibo de fs. 31, admitido como auténtico en el responde); lo dicho se corrobora atendiendo a que la solicitud de rebaja fue formulada por la propietaria del buque el 12 de febrero de 1975 (confr. fs. 29).

B) La Gerencia Comercial de la División Reclamos de ELMA, ante la carta del 17/7/75, arriba mencionada, demoró la respuesta algo más de 2 meses, expresando a la requirente que se habían iniciado averiguaciones para ubicar el paradero de la citada mercadería", prometiendo volver sobre el asunto (nota de fs. 31, reconocida a fs. 66

vta.). Ante la reiteración escrita del reclamo, esta vez del 18/7/75 -o sea, cuando había transcurrido un plazo razonable para ubicar al cajón-, nuevamente indicada Gerencia Comercial retrasó la contestación un mes y medio, reproduciendo los términos de su primera carta (ver fs. 30, también reconocida a fs. 66 vta.). Y once días después, ELMA, informó haber hallado el bulto, solicitando a la consignataria su conformidad para su envío a Buenos Aires (notas del 12.9.75, fs. 9), obteniendo la respuesta favorable del 17 del mismo mes y año (fs. 37).

La precedente reseña permite observar que la actitud de "Deutz Argentina, S. A.", fue adecuada a las circunstancias y, si se quiere, en cierto modo, comprensiva de las dificultades que podía enfrentar la empresa de transportes para ubicar el cajón faltante. Frente a la manifestación de que ya en abril se había iniciado la búsqueda (fs. 31), aguardar un cierto lapso aparecía como una medida prudente y eficaz (puesto que comenzar toda la tramitación para la compra de un nuevo gabinete de comando, previo cobro del seguro, gestiones administrativas y nuevo transporte lucía como un remedio que habría de insumir un tiempo no demasiado breve). Ya efectuada la primera espera, la consignataria -en un término que tampoco puede considerarse negligente- volvió a insistir y toleró otro lapso acaso excesivo, por ser el segundo, para recibir el informe pertinente. A escasos días se le notificó el hallazgo del equipo, resultando ahora absolutamente lógico que diera su consentimiento para su inmediata remisión, en vez de formular una negativa que, a ese entonces, se presentaría como caprichosa y que se traduciría obviamente, en una mayor postergación para hacerse de la maquinaria.

Pienso, en resumen, que la demora en la entrega no reconoce como causa el consentimiento de reenvío del bulto, sino la promesa reiterada de ELMA de que se estaba gestionando su ubicación. En todo caso, aquel consentimiento constituyó una conducta apropiada a las circunstancias, inducida por la actitud que asumió la empresa transportista. A ésta y no a la actora, corresponde -en mi opinión- imputar el atraso que dio origen a las presentes actuaciones, de manera que no advierto razón que la libere de la presunción de culpa derivada del hecho mismo del incumplimiento contractual.

VII - Antes de continuar con el análisis de los restantes agravios, frente a algunos conceptos que ha expuesto la actora al replicar las quejas de su contraria, relacionados con la procedencia de indemnizar el lucro cesante o ganancia frustrada o vinculados con el carácter "integral" de la reparación, y más todavía, cuando traduce jurisprudencia de la Corte Suprema acerca de qué es "indemnizar" (concepto según el

"leading case" de Fallos: 268:112 -se trata de una causa por expropiación-, estimo conveniente efectuar algunas precisiones.

En materia de incumplimiento del contrato de transporte de cosas por agua prescindiendo por el momento de los casos en que rige el límite del art. 278 de la ley de la navegación o el que establece el art. IV, apart. 5º, de la convención de Bruselas de 1924 (ley 15.787) -o de los supuestos de dolo- suele decirse, con cierta impropiedad, que la reparación debe ser "integral" (lo es, a condición de que se entienda que esa "integralidad" es tal en la medida de la ley o en su alcance puramente semántico, desambientado jurídicamente).

Con ello quiere significarse que el buque debe responder por el daño causado, el que, por lo común, coincide con la suma de una serie de rubros: costo, gastos de certificación consular, flete, seguro, derechos de nacionalización de las mercaderías, impuestos sobre el flete, otras contribuciones fiscales que gravan determinados productos, impuesto a las ventas, gastos de despacho y portuarios, y un porcentaje razonable por la ganancia frustrada (conf. entre otras causas: 3970 del 19/8/75; 4403 del 618/76; 4569 del 9/11/76; 5170 del 3/5/77; 1631 del 13/5/77, consid. X; 5287 del 12/8/77). Mas no es esa suma lo que el buque debe, sino el valor en plaza de la mercadería faltante a la fecha de la descarga, conforme con el contrato, o al día y lugar en que ellas debieron descargarse (art. 277, ley 20.094; conf. Malvagni, A., op. cit., núm. 309, p. 518; Montiel, L. B., "Curso de derecho de la navegación", núm. 129, p. 292; esta sala, causas: 5672 del 19/9/77 y 5515 del 4/10/77, entre otras).

Ocurre que, generalmente (no siempre), el valor en plaza está precisamente dado por aquella suma de rubros, constitutivos de su costo y del margen de utilidad habitual (digo que no siempre, porque en muchos casos todos esos ítem vienen abultados por hallarse en relación proporcional con el costo de origen y éste aparece calculado con relación a fechas muy posteriores a la descarga en destino -v. gr. en todos los supuestos de pago diferido generalmente a 90, 180 y más días desde la fecha de facturación o desde el embarque-). Aquella coincidencia del valor en plaza con el resultado de adicionar los indicados rubros es lo que ha motivado que, en esta materia, se emplee la expresión "reparación integral" o "indemnización completa". Pero, reitero, en el sentido de la ley de la navegación por reparación "integral" debe entenderse el pago del valor en plaza de la mercadería faltante (art. 2770, calculado según el precio de la bolsa o, en su defecto, según el precio corriente en el mercado; ya falta de uno y otro, de acuerdo con el valor normal de mercancías de la misma naturaleza y calidad).

El principio de la indemnización integral, en derecho marítimo y en materia del contrato de transporte de cosas, reconoce aquel tope legal. De allí que sea preferible abandonar el uso de aquellas palabras, que adolecen de cierta imprecisión y provocan confusiones para los que no están familiarizados con esta disciplina autónoma del derecho, y sostener -según el criterio que comparto con el doctor Freire Romero- que se está en presencia de un régimen de evaluación legal del daño, o, si se prefiere, en presencia de un modo de delimitar con precisión el alcance que -en términos generales- establece el art. 520 del Cód. Civil" (conf. causa núm. 5933, "La Buenos Aires, Cía. Arg. de seguros generales c. Buque Río Belén", sentencia del 18 de noviembre de 1977).

En el mismo orden de ideas, A. Orgaz señala que la reparación integral del daño constituye el principio o la regla general en materia de responsabilidad, mas aclarando "Pero solamente regla general, y no absoluta, porque en ciertas situaciones excepcionales la misma ley restringe expresamente la obligación de resarcir y la reduce a límites más estrechos, sea rechazando una parte del daño emergente, sea excluyendo el lucro cesante, sea tarifando de antemano el monto de la indemnización" (conf. "El daño resarcible", núm. 41, p. 158, 2^a ed., Buenos Aires, 1960). Y como ejemplo de estas situaciones de responsabilidad limitada y no plena. enumera Orgaz - entre otras- la derivada del transporte de cosas (arts. 173 y sigts., Cód. de Comercio) - op. cit., p. 160-.

He de agregar, por último, que la doctrina establecida en la causa 5933 ha sido reiterada en múltiples ocasiones (conf. entre otros, exptes. núms. 6860 "Royo e Hijos, S. R. L. c. Buque C. A. P. San Agustín", del 25/4/78; 6779 "Océano Cía. Arg. de seguros y otros c. Buque Ocean Transport", consid. V, del 25/4/78 7079 "La Equitativa del Plata, S. A. de seguros c. Buque C. A. P. Palmas", del 16/6/78; 7214 "Chaco Argentino c. Buque Artemon del 5/9/78; 7199 "Petroquímica Sudamericana, S. A. y Aconcagua Sudamericana, S. A. c. Buque Stolt Desiree", del 16/2/79 y 7755 "A. Feriol c. Buque Memling" del 11/5/79).

VIII - Hecha esa precisión, me ocuparé de los gastos cuya prueba discute la demandada (v. consid. V, sub. 3).

Cinco fueron los rubros demandados: a) Estadía extra, \$ 28.146,18; b) gastos puerto Hamburgo, \$ 72.910; c) derechos aduaneros, \$ 481.870; d) honorarios gestión administrativa, \$ 94.571,82, y e) mayor costo de fabricación durante 1 año \$ 3.322.502 (total: \$ 4.000.000).

El a quo rechazó los gastos de "despacho a plaza" y "transporte a fábrica", porque su existencia era independiente de la demora y el punto quedó firme (arts. 265 y 266, Cód. de rito; acoto, por abundar, que no integraron la litis). Tampoco formó parte de la relación procesal el importe del seguro que menciona el perito Marin (fs. 116 vta.), y en cuanto a los invocados "honorarios gestión, administrativa" no hay prueba que respalte su existencia, lo que impone el rechazo de ambos.

Respecto de la "estadía extra", la peritación acredita que insumió \$ 50.372; monto que excede al reclamado pero que cuadra aceptar en virtud de que en la demanda se dejó a salvo lo que más resultara de la prueba (la suma indicada en el escrito inicial responde a la factura de fs. 12, que se vincula con el cajón n° 1°). Los gastos en el puerto de Hamburgo están igualmente demostrados (fs. 10, reconoc. A fs. 88 y peritaje contable, fs. 117, "J") y su monto -\$ 72.910- no ha sido discutido por la demandada al alegar, pese a referirse a ellos, de modo que hasta ese importe son admisibles. En punto a los derechos de aduana que debieron abonarse por hallarse ya vencida la licencia arancelaria núm. 7129/74 (ver fs. 157/58), el perito destaca que se elevaron a \$ 481.870 y que su liquidación data del 5/5/76 (fs. 116 vta. In fine y 117, confr. Boleta de fs. 11).

Con referencia al mayor costo de fabricación de los soportes y cubo de rueda, de la pericial contable surge que el rubro importó \$ 1.285.604,04 (suma de los parciales de fs. 115 y vta. valores de noviembre de 1975) y como el dictamen ilustra sus datos con detalles suficientes y no medió pedido alguno de explicación al experto, ni impugnaciones de las partes, cabe estar a sus conclusiones (art. 476, ley adjetiva).

En resumen, tengo por probados: 1°) Estadía extras, \$ 50.372, del 14/5/76; 2°) gastos de Hamburgo, \$ 72.910, de diciembre de 1975; 3°) derechos de importación, \$ 481.870, del 5/5/76, y 4°) mayor costo de fabricación, \$ 1.285.604, noviembre de 1975).

IX - Corresponde tratar, a esta altura, la queja de ELMA enderezada a sostener que no puede ser responsabilizada por esos daños, toda vez que no guardan relación de causalidad adecuada con el incumplimiento y constituyen daños "extrínsecos".

Aunque ocioso, recordaré que no cuadra equiparar el nexo de causalidad material (causa eficiente en tanto del obrar resulta un daño) con la relación de causalidad jurídica. El primero puede volverse jurídicamente relevante -para usar la terminología de J. J. Llambías- en la medida en que sea captado por alguno de los tipos de causalidad que la ley toma en cuenta en orden a la responsabilidad (conf. autor citado "Tratado de Derecho Civil. Obligaciones", t. I, núm. 290, p. 345, y, en especial, su nota 18).

En autos, se trata de hacer efectiva la responsabilidad del transportista marítimo por la inejecución culposa del contrato de transporte (ni se invocó ni se probó la existencia de dolo; y del texto de la demanda surge bien claro que se imputó negligencia y que la acción se fundó en el art. 520, Cód. Civil, entre otros).

Pues bien; es sabido que en materia de responsabilidad contractual culposa el resarcimiento se limita a aquellos daños "que fueron consecuencia inmediata y necesaria dé la falta de cumplimiento de la obligación" (art. 520, Cód. Civil), entendiéndose por consecuencia inmediata de un hecho la que acostumbra suceder "según el curso natural y ordinario de las cosas" (art. 901, Cód. Civil) y por consecuencia necesaria de la inejecución aquélla que reconozca en ésta su causa adecuada, sin que aparezca como el resultado de un factor eventual (conf. Llambías, J. J., op. cit., t. I, núms. 297 y 298, ps. 352/354).

Quedan, pues, al margen de la responsabilidad del buque -en el caso- aquellos daños que son el fruto de la conexión del incumplimiento con un hecho distinto, esto es, con circunstancias propias o personales del sujeto damnificado (v. de esta sala, entre otras causas núms. 5275 "Maroneo, Ricardo A. c. Entel s/cobro" y 4409 "Sandler, Jaime c. Banco de la Nación Argentina s/cobro", sentencias del 11 de noviembre de 1977 y del 21 de abril de 1978, respectivamente).

En función de lo expuesto, estimo claro que el mayor costo de la fabricación de las piezas mecánicas a que se destinaría, en la organización empresarial de la actora, el

torno automático importado -mayor costo proveniente de su encargo a terceros, quienes facturarían un precio superior el costo horas-hombres-, constituye una típica secuencia mediata, desde que el denunciado daño resulta de la demora en la entrega pero en su conexión con un acontecimiento distinto o con varios si se quiere (conf. art. 901, 2º párr., Cód. Civil). Se trata, así, de un perjuicio o daño "propio" y no común vale decir, del que es sufrido exclusivamente por una determinada persona en circunstancias que le atañen a ella, quedando por ende marginados de la responsabilidad por el incumplimiento contractual culposo (conf. Busso, E., "Código Civil Anotado", t. III, núm. 10, p. 404; Llambías, J. J., op. cit., núm. 236, p. 264).

Admito, por cierto, que el retraso en la entrega del tablero de codemandado del torno automático obró como causa desencadenante de aquél mayor costo -en tanto la actora debió apelar a procedimientos sustitutivos-, más ello no configura una "consecuencia inmediata", límite puesto por la ley al tipo de causalidad propia de la responsabilidad contractual proveniente del incumplimiento culposo del deudor.

El problema no reside, tan solo, en averiguar si de la demora resultó un daño. Se requiere, además, que es éste último reconozca un nexo de causalidad jurídica cuyo tipo -en función de la naturaleza del hecho y del reproche que merezca la conducta del autor- lo incluya en la extensión del resarcimiento.

Adviértase que la tesis contraria, que se adecua al principio del art. 520 del Cód. Civil, podría llevar a consecuencias no admisibles, como lo demuestra un simple ejemplo: la pérdida o retraso de una pequeña cana conteniendo unos pocos tornillos especiales, necesarios para poner en funcionamiento una importante máquina; parece evidente que el transportador no puede ser responsabilizado, en tal caso, por los perjuicios derivados de la improductividad de aquélla.

X - En cuanto a los tres rubros restantes (estadías extras, gastos en el puerto de Hamburgo y derechos de importación), juzgo que sí satisfacen las exigencias del citado art. 520. Respecto del primero y del segundo de ellos, no puede dudarse que son una consecuencia natural de la demora, o, acaso, con mayor precisión, de la entrega temporalmente fraccionada de los bultos. La circunstancia de que dicha entrega se concretara en oportunidades diversas ocasionó, de suyo, una doble estadía, con su correspondiente duplicación de gastos de almacenaje y otros servicios. Al propio tiempo, la indebida permanencia del cajón núm. 2 en Hamburgo significó una

erogación directamente vinculada con el culposo incumplimiento del buque, de modo que ambos rubros son una consecuencia inmediata y necesaria de la inejecución del contrato en sus términos normales.

La solución se enturbia con referencia a los "derechos de importación" que hubo de abonarse por la nacionalización del bulto núm. 2, por causa de que el reclamo fue inadecuadamente fundado por la actora. Más, a poco que se profundice en el tema, la respuesta justa adquiere perfiles nítidos.

En efecto; en el primer despacho a plaza (núm. 115.992, documentación obrante a fs. 139/146) se tomó como base imponible la suma de \$ 1.076.421,63 y sobre ella se abonaron los siguientes gravámenes fiscales: a) Derecho sobre flete, dec. 4792/73, \$ 3.600,73; b) derechos aduaneros propiamente dichos, al 5 % por poseer licencia arancelaria, \$ 53.821,08; c) tasa de estadística, \$ 16.146,32; d) otros tributos -ley 20.086-, \$ 43.056,87; y e) impuesto a las ventas -12 %-, \$ 129.170,60. La suma de estos parciales da \$ 245.795,60, los que fueron abonados en agosto de 1975, y esa cantidad - como resulta de la documentación del despacho mencionada "ut supra"- comprendía los dos bultos, es decir, tanto el que se entregó en el primer viaje como el que no se entregó en ese momento. De haberse cumplido el contrato de transporte en forma apropiada, nada más hubiera tenido que abonar la actora para obtener la nacionalización del torno completo.

Empero, a raíz de la segunda entrega efectuada por el Río Cuarto, la firma "Deutz Argentina, S. A." se vio obligada a pagar nuevamente los gravámenes, elevándose esta vez a \$ 481.870; desembolso que fue indispensable y cuya causa inmediata y necesaria estuvo constituida por el modo de ejecución anormal del contrato.

Este daño no se configura, como lo entendió la actora, por la pérdida o vencimiento de la licencia arancelaria núm. 7129/74 (extremo al que dedicó en particular la prueba; ver fs. 14, 132, 135 y 157/158). Que contara con ese beneficio para la importación originaria -le fue otorgado el 29/10/74 por un lapso de 180 días- resulta indiferente, desde que con dicha licencia o sin ella abonó en su oportunidad lo que debía pagar para obtener el despacho legítimo de los bultos a plaza.

Y si ya había solventado por la maquinaria completa las exigencias fiscales, su daño viene a estar constituido por el nuevo pago que debió hacer por el mismo concepto. Es este nuevo desembolso el que guarda nexo causal adecuado con el incumplimiento del buque, sin que tenga influencia alguna el hecho de que la importadora contara, en su oportunidad, con un privilegio fiscal.

Admito, entonces, por lo pronto, que ELMA debe indemnizar a "Deutz Argentina, S. A." las siguientes sumas: \$ 50.372, \$ 72.910 y \$ 481.870, indexadas -en ese orden- desde mayo de 1976, diciembre de 1975 y mayo de 1976.

Aplicando a dichas cantidades las pautas de actualización que observa la sala (que han sido explicitadas en las causas 5086 del 1/4/77, 6779 del 25/4/78 y 7162 del 21/11/78, cuya fundamentación doy por reproducida), teniendo en cuenta el variable ritmo que experimentó el proceso inflacionario hasta el presente -la repotenciación global que practicó el juez y la modificación que propicio obligan a revisar los cálculos, justificándose que aquélla se haga llegar hasta la presente sentencia (conf. doctrina causa 7621 del 9/3/79)-, como también que los intereses se liquidarán a tasa "pura", juzgo que deben establecerse en \$ 705.350, \$ 2.706.390 y \$ 6.747.530, respectivamente.

XI - Antes de analizar la aplicabilidad, al supuesto de demora en la entrega, del límite de responsabilidad que prevén la ley de la navegación (arts. 278 y 279) y la Convención de Bruselas de 1924 (art. IV, apart. 5º) -acoto que este ordenamiento internacional rige en autos, toda vez que Alemania ratificó su texto (ver informe de fs. 180)-, considero útil asentar que el retraso en la entrega de un bien puede dar lugar a la indemnización de un daño -consecuencia directa e inmediata de la inejecución temporal, en los términos del art. 520 del Cód. Civil- constituido por el interés del capital invertido en dicho bien durante todo el tiempo del atraso. Buenas razones existen para justificar esta solución, más habré de omitirlas en el caso, habida cuenta que ni siquiera por implicancia aparece formulado un reclamo en ese sentido (conf. demanda de fs. 43/52 y responde a los agravios de fs. 235/241). Tal omisión de la accionante impide incluir en la condena cantidad alguna que responda a ese concepto, desde que ello implicaría violar las directivas de los arts. 34, inc. 4º, y 163, inc. 6º del Cód. Procesal y, de ese modo, incurrir en el desconocimiento de la garantía de la defensa en juicio que consagra el art. 18 de la Constitución Nacional. A lo que cabe agregar que es jurisprudencia reiterada de la Corte Suprema que la potestad de los jueces que resume el prologo latino "iura curia novit" no los autoriza a introducir de oficio una cuestión no planteada (Fallos: 270:22; 274:60 y muchos otros) y, asimismo, que en materia civil

el fallo de los tribunales debe limitarse a lo que ha sido objeto de concreto litigio entre las partes (Fallos: 274: 296; 284: 115; entre otros).

XII - La Convención de Bruselas de 1924 establece -salvo hipótesis de valor declarado o convenio especial, y supuestos de dolo del transportista- que el transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercaderías o concernientes a ellas por una suma que exceda de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda (art. 4º, apart. 5º), debiendo entenderse que se trata de unidades monetarias en valor oro (art. 9º).

Pienso que cuando el precepto menciona pérdida del bulto o daño causado a la mercadería no hace referencia propiamente dicha al elemento material, en si, desde que el daño, en su enfoque jurídico, es un detrimiento patrimonial que experimenta una persona física o ideal y no una cosa. De allí, entonces, que una recta interpretación cohiba delimitar el ámbito de la norma en función del mero alcance literal de esas expresiones. Es principio antiguo de hermenéutica que, por encima de lo que las leyes parecen decir literalmente, es propio de la interpretación indagar lo que ellas dicen jurídicamente. Y si bien en esa búsqueda del sentido profundo de la norma no cabe prescindir de las palabras de la ley, tampoco es adecuado atenerse rigurosamente a ellas, cuando así lo requiere una interpretación razonable y sistemática (Corte Suprema, Fallos: 283:239 y muchos otros).

Creo que no puede discutirse, a esta altura de la ciencia jurídica, que el derecho de la navegación constituye una disciplina que goza de autonomía, la que viene impuesta por las particularidades de las relaciones a que da origen y por las peculiaridades de sus soluciones normativas. Se trata, ciertamente, de una relativa autonomía, de una adecuación de los principios generales del derecho a una realidad singular, lo que no es sino una manifestación de la prudencia en tanto procura dar respuestas adecuadas a la concreta materia y a los no menos concretos intereses que están vinculados a la actividad navegadoria.

Ello no ha de entenderse como el desconocimiento de la unidad sustancial del orden jurídico, cuyos fundamentos últimos son la savia que vivifica y confiere sustento a los diversos preceptos particulares que se dirigen ordenar la convivencia en su infinita riqueza de matices.

Dicha autonomía, por otra parte, no es ya una mera afirmación de especialistas. El art. 1º de la ley 20.094 expresamente dispone: "Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común".

Partiendo de ese orden de prelación que adopta la norma que acabo de transcribir, que se ajusta al particularismo de la materia, cuadra buscar la solución del problema dentro de este específico ámbito jurídico. Y aquí se impone tener presente que los vacíos o silencios de esta regulación legal deben colmarse mediante la analogía, dirigida primeramente a inducir otras normas particulares -integrantes del derecho de la navegación- el principio que les sirve de base a fin de solucionar, en un proceso de regreso a lo individual, situaciones que consienten -y mas todavía, exigen- el auxilio de dicho principio.

Volviendo la mirada a la legislación positiva, cuadra admitir -con L. B. Montiel- que en el derecho marítimo el régimen de responsabilidad del transportador y del buque presenta, como característica distintiva, el principio de la limitación (art. 19, 175 y concs. 278, 239, 290, 331 y 337, ley 20.094), consagrado también en diversos ordenamientos internacionales (v. gr., Convención de Bruselas de 1924).

Relativamente al contrato de transporte de cosas por agua, la limitación de responsabilidad no se halla establecida como una solución excepcional, sino lo contrario. Ella aparece impuesta en la ley 20.094 y en la Convención como un principio general, cuyo apartamiento exige conductas particulares (declaración de la naturaleza y valor de los efectos embarcados y su inserción en el conocimiento, o pacto especial entre el cargador y el buque, o acto u omisión del transportador realizado con intención de provocar el daño o por causa de su temeridad -art. 278-). Y tan aparece como regla que tanto nuestra norma interna como el art. 4º, apart. 5º, del Convenio emplean la frase "el transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas...por una suma que exceda...".

Con lo expuesto quiero mostrar que si bien en otros campos del derecho las normas que restringen la responsabilidad o consagran privilegios son de interpretación restrictiva (lo que veda naturalmente su aplicación analógica), en el contrato de que se

trata, en cambio, las lagunas de la ley reclaman su satisfacción por el recurso a la analogía; medio que -en punto a la cuestión relacionada con la vigencia del límite establecido en el art. 4°, apart. 5°, al supuesto de retraso en el cumplimiento del transporte- aparece en perceptible armonía con el espíritu de que se nutre dicha norma y con la expresión gramatical que lo traduce.

A ello puede añadirse que tal solución guarda congruencia con lo dispuesto para un daño de significación mayor. Si la pérdida total, definitiva, de un bulto da lugar sólo a una responsabilidad limitada (100 libras esterlinas oro), parece de buen sentido que no puede ser mayor la responsabilidad de quien únicamente incurre en retraso y entrega el bulto al consignatario.

Para terminar, no sin desconocer que se trata de un ordenamiento que ha motivado resistencias por varias razones, señalo que en el Anexo III del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías, 1978 (Reglas de Hamburgo) trata en particular el tema del retraso en la entrega, limitando la responsabilidad a una suma equivalente a dos veces y media el flete (art. 6°, 1. b) (conf. sus críticas en López Saavedra, D. M., "Contrato de transporte por agua. Derecho y Política. A propósito de las Reglas de Hamburgo 1978", Buenos Aires, marzo de 1979).

XIII - Voto, en definitiva, porque se modifique la sentencia de fs. 193/199 y se reduzca el monto de la condena, a valores actuales, a la suma de \$ 10.159.270, extendiéndose hasta el presente la vigencia de la tasa de interés anual del 8 % y disponiendo que de aquí en más corra el tipo vencido que -en la fecha- percibe el Banco de la Nación Argentina en sus descuentos a 30 días (art. 277, Cód. Procesal). Propicio, además que la indemnización indicada reconozca como tope máximo del previsto en el art. 4°, apart. 5°, de la Convención de Bruselas de 1924 (ley 15.787). Teniendo en cuenta el progreso limitado de la demanda -que se desestima en el rubro principal- considero justo que las costas de 1^a instancia se impongan en el 80 % a la actora y en el 20 % restante a la demandada (art. 68, Cód. de rito). Y ponderando el éxito del recurso de ELMA, S. A., que consigue una reducción sustancial del monto de la condena y triunfa en el aspecto de la limitación de responsabilidad, propongo que las costas de alzada se distribuyan en igual orden y proporción.

Los señores Jueces de Cámara doctores GUILLERMO R. QUINTANA TERÁN y OSCAR FREIRE ROMERO, por razones análogas a las aducidas por el señor Juez de Cámara

doctor EDUARDO VOCOS CONESA, votaron en el mismo sentido. Con lo que terminó el acto. - EDUARDO VOCOS CONESA - GUILLERMO A. QUINTANA TERAN - OSCAR FREIRE ROMERO.

Es copia fiel del Acuerdo original que obra en las páginas nº a nº del libro Acuerdos de la Sala 2 Civil y Comercial de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal y Contencioso Administrativo.

Buenos Aires junio de 1979.

Y VISTOS:

Por lo que resulta del acuerdo precedente, modifícase la sentencia apelada de fs. 193/99 y aclaratoria de fs. 206/07 vta. En consecuencia, se reduce el monto de la condena, a valores actuales a la suma diez millones ciento cincuenta y nueve mil doscientos setenta pesos (\$ 10.159.270) siempre que ella no exceda el tope previsto en el art. 4º, apart. 5º, de la Convención de Bruselas de 1924. Con intereses a la tasa del 8 % anual hasta el presente, y de aquí en más, al tipo vencido que -en la fecha percibe el Banco de la Nación Argentina en sus descuentos a 30 días (art. 277, Cód. Procesal). Las costas de ambas instancias se imponen en el 80 % a cargo de la actora y en el 20 % restante en cabeza de la demandada.

Déjase sin efecto los honorarios regulados hasta tanto queda determinado, en definitiva, el monto por el que se admite la demanda.

Regístrese, notifíquese y devuélvase. - EDUARDO VOCOS CONESA.- GUILLERMO R. QUINTANA TERÁN.- OSCAR FREIRE ROMERO.