

Número	Sede	Importancia	Tipo
561/2017	Suprema Corte de Justicia	ALTA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
08/05/2017	2-17644/2009	RECURSO DE CASACIÓN	
Materias			
DERECHO PROCESAL			
DERECHO COMERCIAL			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dra. Elena MARTINEZ ROSSO		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Jorge Omar CHEDIAK GONZALEZ		PRESIDENTE S.C. de J.	
Dr. Felipe Javier HOUNIE SANCHEZ		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Eduardo Julio TURELL ARAQUISTAIN		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Gustavo Orlando NICASTRO SEOANE		Secretario Letrado	
Dr. Ricardo Cesar PEREZ MANRIQUE		MINISTRO S.C. de J.	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dr. Jorge Omar CHEDIAK GONZALEZ		PRESIDENTE S.C. de J.	
Abstract			
Camino			Descriptor Abstract
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->TRANSPORTE MARITIMO DE COSAS->RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA MARITIMO->CAUSAS DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA MARITIMO			
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->TRANSPORTE MARITIMO DE COSAS->RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA MARITIMO->EXONERACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA MARITIMO->CAUSAS DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD TRANSPORTISTA MARITIMO			
DERECHO PROCESAL->PRUEBA->CARGA DE LA PRUEBA->CARGA DE LA PRUEBA EN LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL->OBLIGACIONES DEL RESULTADO			
DERECHO PROCESAL->PRUEBA->VALORACION DE LA PRUEBA->SISTEMAS DE VALORACION DE LA PRUEBA->SANA CRITICA			
DERECHO PROCESAL->MEDIOS DE IMPUGNACION DE LAS RESOLUCIONES JUDICIALES->RECURSO DE CASACION->CAUSAL DE CASACION->INFRACCION DE LA NORMA DE DERECHO EN LA FORMA->REGLA LEGAL DE VALORACION DE LA PRUEBA->MATERIAL FACTICO INMODIFICABLE			
DERECHO PROCESAL->PRUEBA->MEDIOS DE PRUEBA->PRUEBA PERICIAL			
Descriptor			

**Resumen**

La Corporación desestima los recursos de casación impetrados.

El Banco de Seguros del Estado promovió demanda indemnizatoria de daños y perjuicios, en calidad de sustituto procesal de su asegurado Frigorífico Canelones S.A, en ejercicio de acción subrogatoria derivada de un contrato de seguros, contra Evergreen Marine (UK) Ltd. y Vessel Atlántica S.A La unanimidad de los integrantes de este Cuerpo consideran que las dos últimas empresas deben responder por responsabilidad contractual en forma solidaria e indivisible. Coinciden en que la solución al caso consiste en la aplicación de la Convención de Bruselas de 1924 y sus Protocolos modificativos, por haber sido incorporados al derecho interno ruso. Asimismo la pretensión de regreso se rige por la misma normativa.

Se considera que la valoración probatoria es acorde con las reglas de la sana crítica.

Con respecto al agravio relativo al límite de la responsabilidad, no resulta aplicable al caso.

Marcar Palabras

Marcar Frase

**Texto de la Sentencia**

Montevideo, ocho de mayo de dos mil diecisiete

**VISTOS:**

Para sentencia definitiva estos autos caratulados: “**BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO C/ EVERGREEN MARINE (UK) LTD Y OTROS - DAÑOS Y PERJUICIOS - CASACION**”, IUE: **2-17644/2009**, venidos a conocimiento de la Suprema Corte de Justicia en virtud de los recursos de casación interpuestos por las co-demandadas EVERGREEN MARINE (UK) LTD y VESSEL ATLANTICA S.A., contra la sentencia definitiva de segunda instancia DFA-0007-000574/2016 SEF-0003-000119/2016, dictada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1er. Turno el día 7 de setiembre de 2016.

**RESULTANDO:**

I) A fs. 85 y ss. compareció el Banco de Seguros del Estado (B.S.E.) promoviendo demanda por daños y perjuicios derivados del incumplimiento de contrato de transporte marítimo de mercaderías, contra Evergreen Marine (UK) Ltd. y Vessel Atlántica S.A. (propietaria de la Barcaza "Denise"), oportunidad en la cual reclamó el pago de la suma de U\$S92.659,86. Ello en su calidad de sustituto procesal de su asegurado Frigorífico Canelones S.A. y, en ejercicio de la acción subrogatoria emanada del respectivo contrato de seguros.

Evergreen Marine (UK) Ltd. se comprometió a transportar a San Petersburgo el contenedor No. EMCU5250015, con 955 cajas de carne congelada, el cual, sería embarcado en Buenos Aires en el Buque "MSC Geneva" para su traslado al puerto de destino. Para ello subcontrató a la "Barcaza DENISE V. 054" de la línea de la co-demandada y citada en garantía Vessel Atlántica S.A.

El día 20 de junio 2008 la Barcaza DENISE V. 054 arribó al puerto de Buenos Aires. En esa oportunidad la Terminal Portuaria observó su ingreso por presentar agua de río en la barcaza y en el piso del contenedor, y por estar deformado el panel lateral izquierdo, en su parte superior.

Una vez abierto el contenedor en presencia de todos los interesados y de los peritos liquidadores, se constató la existencia de cajas deformadas, presencia de barro dentro del contenedor y de hielo en el interior de las cajas. El M.G.A.P. dispuso que la carne transportada no era apta para consumo humano, por lo cual, se consideró como pérdida total el cargamento.

II) Evergreen Marine (UK) Ltd. contestó la demanda aduciendo como causal de exoneración que, atento a lo dispuesto por el art. 4o. numeral 2 (literales c y d) de la Convención de Bruselas de 1924 y su Protocolo de 1968, no es responsable por la tormenta, fuertes vientos y oleajes ocurridos durante el trayecto. Asimismo, solicitó la citación en garantía de la codemandada Vessel Atlántica S.A. (fs. 118 y ss.).

III) A fs. 161 y ss. Vessel Atlántica S.A. evacuó el traslado argumentando que actuó con diligencia razonable y debida (diligencia de un buen armador o buen hombre de negocios) para poner el buque y su equipamiento en buenas condiciones y estado de navegabilidad. Manifestó que los daños se produjeron a causa de una tormenta grado 7 en la escala de Beaufort, en pleno trayecto, y que, como consecuencia del oleaje, entró agua de río a las bodegas de la Barcaza Denise V. 054.

IV) Por Sentencia Definitiva de Primera Instancia No. 63/2015, dictada el día 14 de diciembre de 2015, por el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13er. Turno, se falló: *"Desestímase la demanda sin especial condenación"* (fs. 689-699).

V) Por Sentencia Definitiva DFA-0007-000574/2016 SEF-0003-000119/2016, de fecha día 3 de agosto de 2016, el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1er. Turno, falló: *"Revócase la sentencia apelada, y en su lugar se hace lugar a la demanda y en su mérito condenando en forma solidaria a las codemandadas EVERGREEN MARINE (UK) LTD y VESSEL ATLANTICA S.A. a abonar a la parte actora BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO la suma de U\$S92.659,86, más intereses corrientes desde la demanda. Y haciendo lugar a la pretensión de reembolso por el monto condenado y de haber sido abonado por la citante a la parte actora, sin especial condenación procesal..."* (fs. 753-756).

VI) Contra dicha sentencia, la co-demandada Evergreen Marine (UK) LTD. interpuso el recurso de casación en estudio (fs. 760 y ss.).

En tal sentido, expresó, en apretada síntesis, los siguientes agravios:

a) La recurrida aplicó erróneamente el art. 4o. de la Convención de Bruselas de 1924, especialmente sus numerales 1 y 2 (dentro de este último los literales c y d).

Incorre en error al intentar analizar si la tormenta fue de una intensidad determinada o no, si la demandada cumplió con el resultado o no, si debió prever o no, e incluso, si lo pudo o no evitar.

En efecto, la responsabilidad del transportista prevista en la mencionada Convención es de medios (no de resultado) ya que establece en su artículo 4o. que: *"...ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad, a no ser que sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner al buque en estado de navegabilidad o al dotarlo de tripulación, equipo o abastecimiento convenientes, o al preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías..."*.

De la misma forma, el párrafo 2) señala: *"Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño resultantes o provenientes de: a) acciones, negligencia u omisión del capitán, marino práctico o empleados del transportador en la navegación o en el manejo técnico del buque" y, "q) cualquier otra causa que no provenga de un acto de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador"*.

En el caso del literal c) *"riesgos, peligros o accidentes del mar o de otras aguas navegables"*, exonera de responsabilidad al transportista de los daños provocados por los mencionados riesgos, sin exigir nada más, únicamente que el transportista haya actuado con la debida diligencia.

b) No es correcto sostener que estamos ante un hecho previsible y que lo prudente era no zarpar; las previsiones meteorológicas al momento de zapar el remolcador y la barcaza, en principio, no indicaban ningún impedimento para la navegación. De lo contrario, se hubiera cerrado el puerto y los buques no hubieran salido.

c) Ha quedado probada la causal de exoneración de fuerza mayor previstas en el art. 4 Literal C de la multicitada Convención y su Protocolo del año 1968.

d) La Sala valoró incorrectamente la prueba incorporada en autos, especialmente aquella documental proveniente de organizaciones oficiales, respecto a las condiciones de navegabilidad y sobre las condiciones meteorológicas obrantes en autos.

VII) A fs. 766 y ss., la co-demandada Vessel Atlántica S.A., también interpuso recurso de casación, manifestando, en síntesis, lo siguiente:

a) La recurrida aplicó erróneamente la Convención de Bruselas de 1924, el Protocolo para la Modificación de la Convención de 1979, las Reglas de la Haya-Visby, los arts. 1.251, 1.253, 1.297, 1.299, 1.300, 1.343 inc. 2o., 1.291 y 1.549 del Código Civil. Asimismo, infringió las reglas de

valoración de la prueba contenidas en los artículos 139, 140 y 141 del C.G.P., así como, los artículos 163, 167, 167 y 169 del Código de Comercio.

b) La Sala realizó una errónea interpretación de la pericia practicada en autos, la cual, si bien no fue impugnada, fue cuestionada y se presentó contraprueba.

En efecto, la recurrida se fundó en el informe pericial, el cual, concluyó que la barcaza fue construida para navegación en aguas interiores y fluviales, conclusión errónea, en tanto, se realizó con un plano de Lucha contra Incendios y Dispositivos Salvavidas del año 2005, sin tener los certificados de navegabilidad vigentes. Los Certificados de Navegabilidad fueron expedidos en debida forma por la autoridad competente.

c) El Tribunal infringió lo dispuesto en los artículos 168 y 169 del Código de Comercio, pues, arribó a una convicción que incurre en error al juzgar la conducta de la recurrente como imprudente.

El puerto de Montevideo estuvo abierto el día 19 de junio de 2008 y sólo fue cerrado para embarcaciones pequeñas, equivocándose el Tribunal al establecer que la conducta prudente hubiese sido no zarpar.

d) Actuó con diligencia razonable y debida para poner el buque y su equipamiento en buenas condiciones y buen estado de navegabilidad.

e) No existe responsabilidad de clase alguna por las eventuales pérdidas o daños provenientes o resultantes de acciones, negligencia u omisión del Capitán, marino práctico o empleado del transportador en la navegación o en el manejo técnico del buque. Tampoco, por los accidentes de mar o de casos de fuerza mayor y/o "actos de Dios" y/o peligros o accidentes del mar conforme a lo establecido en el número 2 literales a, c y d del artículo 4 de la Convención de Bruselas de 1924.

f) El Tribunal entiende que no puede invocar límites de responsabilidad pues no contrató con la asegurada del Banco de Seguros del Estado, sino que, lo hizo con la codemandada.

Su eventual responsabilidad, se limitó a una sola unidad transportada, o sea, 666,67 Derechos Especiales de Giro (conforme lo establece el art. II. del Protocolo de Bruselas del 21 de diciembre de 1.979, en su literal a).

g) En definitiva, solicitó se haga lugar al recurso impetrado, y en su mérito, se anule la sentencia de segunda instancia.

VIII) Sustanciados los recursos (fs. 773), la parte actora evacuó el traslado conferido, abogando por su rechazo (fs. 783-800 vto.).

IX) Franqueada la casación (fs. 803), los autos fueron recibidos en este Cuerpo el 21 de noviembre de 2016 (fs. 812).

X) Por Auto No. 1912 de fecha 1 de diciembre de 2016 (fs. 813 vto.), se dispuso el pasaje de los autos a estudio para sentencia, al término del cual se acordó el presente pronunciamiento en forma legal y oportuna.

**CONSIDERANDO:**

I) La Suprema Corte de Justicia por unanimidad de sus integrantes naturales, desestimará los respectivos recursos de casación interpuestos por las co-demandadas Evergreen Marine (UK) Ltd. y Vessel Atlántica S.A., y en su mérito, confirmará la sentencia de segundo grado, sin especial condena procesal.

II) El caso de autos: El Banco de Seguros del Estado (B.S.E.) promovió demanda indemnizatoria de daños y perjuicios, en calidad de sustituto procesal de su asegurado Frigorífico Canelones S.A., en ejercicio de acción subrogatoria derivada de un contrato de seguros, contra Evergreen Marine (UK) Ltd. y Vessel Atlántica S.A.

A su vez, Evergreen Marine (UK) Ltd. dedujo, para el caso de que existiera condena en su contra, pretensión de regreso respecto a la co-demandada Vessel Atlántica S.A.

Según resulta de autos, la empresa Evergreen Marine (UK) Ltd. se comprometió con Frigorífico Canelones S.A. a transportar un contenedor con 955 cajas de carne congelada a San Petersburgo, Rusia, según conocimiento de embarque No. EMCU5250015. Para realizar la travesía desde Montevideo a Buenos Aires, Evergreen Marine (UK) Ltd. se valió de los servicios de la empresa Vessel Atlántico S.A. que empleó la barcaza Denise V. 054 para realizar el transporte en el tramo comprometido.

Durante el trayecto Monte-video-Buenos Aires se produjo una tormenta y al arribo del contenedor al puerto de la capital Argentina, se constató que había ingresado agua que dañó la mercadería.

La sentencia de primera instancia dictada por el Juzgado letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13er. Turno desestimó la demanda, en tanto, tuvo por acreditada la ausencia de culpa de las demandadas.

La sentencia de segunda instancia, dictada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1er. Turno, revocó la recurrida y condenó a ambas demandadas a favor de la actora. Asimismo, se hizo lugar a la pretensión de regreso de Evergreen Marine (UK) Ltd. contra Vessel Atlántica S.A.

III) Con carácter liminar la Corporación debe señalar que, de lo anteriormente expuesto resulta que se asiste a un proceso acumulativo en el que inicialmente el Banco de Seguros del Estado entabló pretensiones contra las dos empresas codemandadas. Asimismo, la demandada Evergreen Marine (UK) Ltd. dedujo pretensión de regreso contra la codemandada Vessel Atlántica S.A.

La Sala Civil de 1er. Turno consideró que las pretensiones instauradas por el Banco de Seguros del Estado contra Evergreen Marine (UK) Ltd. y Vessel Atlántica S.A. tenían distinta fuente (contractual y extracontractual, respectivamente).

La unanimidad de los integrantes de este Cuerpo no comparten tal entendido, en cuanto, consideran que ambas empresas deben responder por responsabilidad contractual en forma solidaria e indivisible. En tal sentido, adhieren a la posición que resulta tributaria de una extendida línea doctrinaria y jurisprudencial (Aguirre Ramírez, F y Fresnedo de Aguirre, C. *"Transporte Multimodal"*, F.C.U., 2a. Ed. Montevideo, octubre de 2005; Aguirre Ramírez, F., *"Operadores multimodales y transporte sucesivo"*, Judicatura No. 34, págs. 303-316; Sentencias de la Suprema Corte de Justicia Nos. 1.051/2010 y 1.030/2011; Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6to. Turno No. 73/2010, entre otras).

Ahora bien; sin perjuicio de lo expresado sobre la naturaleza de la responsabilidad, los Sres. Ministros coinciden con la solución de las instancias de mérito respecto a la determinación del derecho aplicable para la relación contractual: el Derecho de la Federación de Rusia. Por ello, la norma regulatoria del caso internacional será la Convención de Bruselas de 1924 y sus Protocolos modificativos, por haber sido incorporados al derecho interno ruso.

Por su parte, la pretensión de regreso se rige por las mismas normas.

IV) Agravio relativo a la errónea aplicación del art. 4o. de la Convención de Bruselas de 1924.

Las empresas co-demandadas sostienen que la Sala aplicó erróneamente el art. 4 de la Convención de Bruselas de 1924 (y sus Protocolos modificativos), en tanto, consideran que la obligación de transporte asumida es de medios y no de resultado. Partiendo de lo anterior, alegan haber actuado en forma diligente (sin culpa) y sostienen que, por tanto, no incurrieron en responsabilidad.

No les asiste razón.

La Corporación coincide con la postura adoptada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1er. Turno en cuanto a que la obligación asumida por la transportista debe ser calificada como obligación de resultado, ya que es lo que resulta de las normas aplicables como lo sostiene la doctrina especializada (Aguirre Ramírez, F. y Fresnedo de Aguirre, C. *Transporte marítimo*, Volumen III, F.C.U., 1a. Ed. Montevideo, octubre de 2002).

Como ha expresado la Suprema Corte de Justicia en Sentencia No. 1051/2010: *"En hipótesis de transporte internacional como la que nos ocupa, pueden reclamarse los daños y perjuicios generados tanto por el responsable directo como por el responsable indirecto."*

*En el caso en estudio, tanto Companhia Libra de Navegação, en su carácter de agente de carga (responsable directo), como C.S.A.V. Companhia Sudamericana de Vapores y C.G.M. Compagnie Generale Maritime, en su calidad de transportistas efectivas de las mercaderías, son responsables por el incumplimiento del contrato de transporte internacional celebrado.*

*Se trata de una responsabilidad solidaria e indivisible de los diversos operadores que forman parte del contrato de transporte, de manera que el transportista efectivo no sólo responde como subcontratista ante el agente de carga, sino también frente al propio consignatario de la carga, como parte de un transporte que aceptó integrar y que no puede negar (cf. Aguirre Ramírez, Fernando, 'Operadores multimodales y transporte sucesivo' en Revista judica-tura, No. 34, págs. 303 a 316).*

*Como se señalara en Sent. No. 114/01 del T.A.C. 5to. la responsabilidad del demandado por los actos y omisiones de la empresa que subcontrató deriva del art. 1.555 del C.C., y en tal sentido: 'La Sala comparte la caracterización de los operadores multimodales o freight forwarders como empresarios de transporte, al ajustarse a las prácticas del comercio internacional, asumiendo la responsabilidad objetiva del transporte contractual, cuyo ámbito operativo no se limita al transporte multimodal. El operador es un porteador contractual que se obliga a trasladar o hacer trasladar la mercadería, y si no es titular de medios de transporte, encomienda el contrato a los transportadores efectivos, en el sentido de que serán éstos los que ejecutarán la obligación contraída por el operador'.*

*'Para el autor mexicano Enriquez Rosas (Transporte Internacional de Mercaderías; Ed. Porrúa 1999 pág. 603), un elemento de naturaleza jurídica del contrato de transporte, unimodal o multimodal, es del arrendamiento de obras y no de servicios, pues estamos frente a una obligación principal de resultado asumida por el operador. En este sentido debe considerarse que el operador del transporte multimodal asume el compromiso principal de que la carga llegue a su destino final; se obliga pues a ejecutar o hacer ejecutar el desplazamiento total de las mercancías'.*

*Contrariamente a lo que entendió la Sala, si los efectos detallados en el conocimiento de embarque no fueron entregados al destinatario, en lo que concierne a la responsabilidad de las transportadoras, resulta irrelevante determinar cómo y cuándo se produjo la pérdida de la mercadería. Ello, porque por tratarse de una obligación de resultado, no interesa la conducta asumida por el deudor, quien solamente puede eximirse invocando y probando la verificación de una causa extraña no imputable (arts. 168, 1.048, 1.078 y 1.087 del C. De Comercio), lo que no sucedió en la especie".*

V) Agravio relativo a la valoración de la prueba (Arts. 140 y 141 del C.G.P.).

Las recurrentes Evergreen Marine (UK) Ltd. y Vessel Atlántica S.A., entienden que la Sala no valoró adecuadamente la prueba, en cuanto, no consideró acreditada la existencia de vientos de gran intensidad, a los que calificaron como causa extraña.

Las co-demandadas no cumplieron con la carga de acreditar la existencia de un supuesto de causa extraña no imputable, única forma en la que podría obtener la exoneración de responsabilidad.

En aplicación de las reglas de distribución de la carga de la prueba, el Tribunal concluyó que las demandadas no acreditaron los supuestos fundantes de la fuerza mayor alegada. Asimismo, consideró que resulta dudoso que un viento de 45km/h pueda revestir tal naturaleza. La Sala va aún más lejos y analiza elementos probatorios que dan cuenta de la existencia de culpa de la co-demandada Vessel Atlántica S.A.

Arriba a tal razonamiento en base a una correcta valoración probatoria.

Con relación a la valoración de la prueba realizada por el tribunal ad quem, los Sres. Ministros Dres. Hounie, Martínez, Turell y Chediak reiteran la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia en el sentido de que la revaloración del material fáctico tenido en cuenta por los tribunales de mérito se encuentra vedada en la etapa de casación, salvo en hipótesis de absurdo evidente, arbitrariedad o ilogicidad en la ponderación realizada por dichos órganos.

Sobre el particular, este Colegiado ha sostenido en forma reiterada que a pesar de que el art. 270 del C.G.P. prevé la infracción a las reglas legales de admisibilidad o de valoración de la prueba como causal de casación, el ámbito de la norma queda circunscripto a la denominada prueba legal o tasada y, en el caso de apreciación librada a las reglas de la sana crítica, cuando se incurre en absurdo evidente por lo grosero o infundado del razonamiento y la denuncia de tal error surge, explícita, del memorial de agravios o se infiere de la forma en que ellos han sido estructurados.

En esta línea de razonamiento, la Corporación ha expresado que tanto la revisión de la plataforma fáctica como la revaloración de la prueba no constituyen motivo casable, por cuanto el ingreso a ese material convertiría a esta etapa de casación o de revisión meramente jurídica en una tercera instancia no querida por el legislador (cf. Sentencias Nos. 58/1993, 716/1996, 338/2002, 323/2003, 202/2005, 706/2008, 74/2009, 163/2009 –en R.U.D.P. 1-2/2010, c. 1122, págs. 596 y 597-, 685/2012, 243/2013, 534/2013, 16/2014, 306/2015 y 66/2016, 162/2016 por citar solamente algunas).

La Sra. Ministra Dra. Martínez añade que es carga de la parte detallar en qué pruebas se funda la valoración que entiende adecuada y de qué forma el Tribunal se apartó de las pruebas y reglas de valoración aplicables. Esta interpretación se funda en la lectura conjunta de los arts. 270 y 273 inc. 2 del C.G.P. La última de las normas citadas exige: "La expresión de los motivos concretos constitutivos del fundamento de la casación, expuestos de manera clara y concisa".

El "motivo constitutivo de la casación" debe ser una exposición circunstanciada de la transgresión de las referidas reglas de la sana crítica fundada en una lectura de la prueba de autos que atienda las referidas reglas y demuestre que la valoración atacada es absurda o arbitraria.

A su vez, el Sr. Ministro Dr. Pérez Manrique considera que la valoración probatoria realizada por parte del tribunal de alzada no resulta excluida del control casatorio, en la medida en que, al haberse invocado como causal de casación la infracción o errónea aplicación del art. 140 del C.G.P., es posible ingresar al análisis de la hipotética infracción a las reglas legales de la sana crítica, sin que sea necesario, para que proceda la citada causal, acreditar la existencia de absurdo evidente o arbitrariedad manifiesta, encontrándose habilitada la Corporación para examinar la logicidad de la sentencia (opinión del referido Sr. Ministro expresada en las Sentencias Nos. 534/2013, 16/2014, 306/2015, 66/2016, 162/2016 de la Suprema Corte de Justicia, entre muchas otras).

Sin perjuicio de estas posiciones que se postulan en el seno de la Suprema Corte de Justicia con relación a la valoración de la prueba en sede de casación, todos los Sres. Ministros que suscriben el presente pronunciamiento coinciden en que, en el caso y por los fundamentos que se

detallarán, los agravios esgrimidos por la impugnante en relación a la valoración de la prueba (artículos 140 y 141 del C.G.P.) deben ser desestimados.

V.1) Para la Sra. Ministra Dra. Martínez la exposición de las impugnantes en sus respectivos escritos de casación no resulta ser más que la manifestación de su discordancia o su desacuerdo con la valoración realizada, la cual, en ningún sentido, puede calificarse como absurda o arbitraria.

Entiende la Sra. Ministra que no se señala ningún elemento probatorio que descalifique el razonamiento del Tribunal de modo tal que pueda merecer la nota de absurdo o arbitrario. Nada de esto resulta suficiente para permitir una revalorización del material probatorio obrante en autos.

V.2) Para los Sres. Ministros Dres. Hounie, Turell y el redactor, basta con leer la sentencia impugnada para advertir que la Sala efectuó una valoración probatoria acorde con las reglas de la sana crítica (la que se podrá compartir o no), o al menos, no violatoria de las mismas, y el razonamiento probatorio realizado no parece ilógico o equívoco, ni apartándose del canon legal de valoración establecido en los artículos 140 y 141 del C.G.P., que habilite su revisión en casación, pretendiendo el recurrente la revalorización del cúmulo probatorio.

Señaló la Sala a fs. 753 vto.-754 vto.: *“La defensa que se esgrime es la causa extraña consistente en fuertes vientos que determinaron marejada, 7 de la Escala Beaufort. Surge de fs. 397 que cuando la barcaza que llevaba el contenedor, salió el día 19 de junio de 2008, el puerto estaba abierto pero también surge que había anuncio de vientos fuertes hasta 9/8, esto es, 47 nudos, lo cual no se dio. Cuando el viento era más fuerte la barcaza ya estaba en Bs. As., porque llegó el 20 a las 9 y 35. IUE: 2-17644/2009 Pág. 3 Debe destacarse que, según documentos de fs. 328 y de fs. 432, 7 de la Escala Beaufort equivale a 28-33 nudos y eso sí se dio pero no a la hora que señala la codemandada y citada en garantía Vessel Atlántica S.A. (esa fuerza de viento se dio a la hora 9 del día 20 de junio). La Pericia, que se hizo sin los certificados de Paraguay (bandera de la barcaza y del remolcador), concluye que –según el plano aportado- la barcaza fue construida para navegación en aguas interiores y fluviales (fs. 444 y fs. 445), que no es el caso de la ruta Montevideo - Buenos Aires y que por la línea de flotación a carga completa el oleaje pronosticado y verificado aseguraba el ingreso de agua en bodegas (fs. 444). Por eso, estima que si bien al momento en que zarpo, las condiciones meteorológicas eran adecuadas para embarcaciones normales y preparadas a son de mar, no lo eran para la barcaza (fs. 448). Asimismo, que el temporal no era un fenómeno inesperado por lo que se debió postergar la salida (fs. 448). A fs. 471 se dispuso ampliación de la pericia y que Vessel aportara documentación en su poder. Ahora bien, a fs. 567 está el informe de la Armada Paraguaya del que resulta que el remolcador y la barcaza estaban habilitados para navegar y prestar servicios de navegación fluvial internacional según certificaciones vigentes hasta el 30/7/2008 y se adjuntan copias. A fs. 636 se convoca a las partes y al perito a audiencia del art. 183 C.G.P., la que obra a fs. 650-651, en la cual el Sr. Perito insiste en que la barcaza solo podía navegar en ríos interiores, o sea navegación fluvial, según surge de fs. 431 (certificado Bureau Veritas), también señala que las certificaciones no coinciden con ese documento y que IUE: 2-17644/2009 Pág. 4 ese barco no podía salir a aguas internacionales. La Sra. Juez A Quo se inclina por la vigencia de las certificaciones y, por eso, concluye que hubo fuerza mayor, desestimando la demanda. Pero debe señalarse que la cuestión de las condiciones de navegabilidad de la barcaza fue introducida por el perito y no fueron alegadas como causa del siniestro por las partes demandada o citada en garantía (lo que es obvio porque ambas demandadas estarían gravadas con obligación de resultado por tratarse de contrato de transporte, por eso, no se tenía por qué hablar de culpa, que sería lo que habría al navegar por aguas ‘abiertas’ una barcaza no apta a tales efectos). Tampoco se mencionan en el informe de los liquidadores (fs. 37). Ahora bien, hay que centrar la cuestión en determinar si se probó que la carga llegó perjudicada por haber mediado causa extraña, prueba que era de cargo de las demandadas, pues es el deudor el que debe acreditar la causa extraña no imputable. En cuanto a ese punto es de recibo el agravio invocado por la parte actora, ya que esa prueba no se produjo y todavía, es muy dudoso que un viento de 45 km/h revista la calidad de eximente de responsabilidad. Así, para el servicio de Meteorología de la Armada, temporal es cuando el viento llega 8 de la escala Beaufort (fs. 315) o sea entre 62 y 75 km/h o 34 a 40 nudos (fs. 328) Por otra parte, aunque el puerto estuviera abierto, había aviso de vientos fuertes (fs. 315), por lo que la conducta prudente hubiera sido no zarpar. En definitiva, la barcaza salió de Montevideo con aviso de vientos IUE: 2-17644/2009 Pág. 5 fuertes*

*y aviso de temporal –fs. 315-. Cuando la barcaza sale del puerto de Montevideo, el 19 de junio de 2008, el puerto estaba abierto como ya fue señalado, y el temporal pronosticado tuvo lugar al día siguiente, el día 20 de junio, en horas de la tarde, momento para el cual la barcaza ya había llegado y atracado en Bs.As., a las 9 y 30 de la mañana, conforme la pericia a fs. 449. Entonces no es de recibo la eximente que se pretende”.*

De la transcripción realizada, extensa pero necesaria, emerge que la valoración realizada por el Tribunal, y sin perjuicio de las discordancias planteadas en los respectivos recursos, en forma alguna, puede calificarse como absurda o arbitraria.

V.3) Para el Sr. Ministro Dr. Pérez Manrique, al contrario de lo sostenido por las recurrentes, la Sala aplicó en forma correcta el art. 140 del C.G.P. y analizó la prueba rendida en autos conforme a las reglas de la sana crítica.

Para el Sr. Ministro, el Tribunal acertadamente concluyó que las recurrentes no cumplieron con acreditar la existencia de un supuesto de causa extraña no imputable, única forma en la que podían obtener la exoneración de su responsabilidad.

La defensa ejercitada por ambas demandadas se sustentó en la existencia de vientos de importancia que califican como “fuerza mayor”, lo cual resulta contradicho por la propia probanza producida. Como lo consigna la recurrida a fs. 754, la pericia concluye que según el plano aportado la barcaza fue construida para la navegación en aguas interiores y fluviales (fs. 444 y 445) que no es el caso de la ruta Montevideo - Buenos Aires y que por la línea de flota-ción a carga completa el oleaje pronosticado y verificado aseguraba el ingreso de agua en bodegas (fs. 444).

Por eso estima el “*ad quem*” que si bien al momento en que zarpó, las condiciones meteorológicas eran adecuadas para embarcaciones normales y preparadas a son de mar, no lo eran para la barcaza (fs. 448).

A fs. 754 vto. la Sala afirmó que para el servicio de meteorología de la Armada, temporal es cuando el viento llega 8 de la escala Beaufort (fs. 315), o sea, entre 62 y 75 km/h, o, 34 a 40 nudos (fs. 328).

Por otra parte, aunque el puerto estuviera abierto, existía aviso de vientos fuertes (fs. 315), por lo cual, la conducta prudente hubiera sido no zarpar. No obstante ello, la barcaza salió de Montevideo con tales avisos el 19 de junio de 2008 y el temporal pronosticado tuvo lugar al día siguiente, el 20 de junio en horas de la tarde, momento para el cual la barcaza ya había llegado y atracado en Buenos Aires (a las 9.30 de la mañana), conforme la pericia de fs. 449.

Sobre la valoración de la prueba pericial el Sr. Ministro Dr. Pérez Manrique considera importante poner de relieve lo expresado por la Corte en Sentencia No. 40/2016: “... *que si el dictamen aparece fundado en principios técnicos inobjetable y no existe otra prueba que lo desvirtúe, la sana crítica aconseja, frente a la imposibilidad de oponer argumentos científicos de mayor valor, aceptar las conclusiones de aquél (Sentencias Nos. 352/2004 y 1.303/2011).*

*Devis Echandía enseñaba, en criterio que se comparte, que el rechazo por el Juez del dictamen pericial debe basarse en razones serias que debe explicar, en un análisis crítico tanto de sus fundamentos como de sus conclusiones y de las demás pruebas sobre los mismos hechos, que lo lleve al convencimiento de que, o bien aquéllos no aparecen suficientes, carecen de lógica o son contradictorios entre sí, o bien no existe la relación*

*lógica indispensable entre esos fundamentos y tales conclusiones o éstas contrarían normas generales de la experiencia, hechos notorios, otras pruebas más convincentes, o resultan absurdas, increíbles o dudosas por otros motivos (Teoría General de la Prueba Judicial, Tomo II, pág. 348).*

*En definitiva, las conclusiones del dictamen pericial asumen eficacia convictiva, rango de probabilidad o verosimilitud preponderante, apta para conformar la plena prueba en sede civil (cf. Sentencias Nos. 62/2009, 211/2010, 2.434/2010, 273/2013, 401/2013, 289/2014 y 174/2015 de la Corporación, entre muchas otras), convicción que, en el presente caso,... no resulta desvirtuada por prueba idónea de signo contrario”.*

En suma, el Sr. Ministro Dr. Pérez Manrique no advierte errónea aplicación de las normas de derecho, en tanto, considera que la Sala adoptó una decisión fundada, acorde al dictamen técnico y en función de la totalidad de la prueba obrante en autos.

VI) Agravio relativo al límite de la responsabilidad.

Se agravia la co-demandada Vessel Atlántica S.A., por cuanto, el Tribunal no acogió el límite de responsabilidad en base a la cláusula de exoneración de responsabilidad consignada en el conocimiento de embarque confeccionado por la codemandada Evergreen Marine (UK) Ltd. (fs. 246).

El cuestionamiento planteado no es de recibo.

El agravio de la parte consiste en pretender invocar el límite de responsabilidad que establece el literal a del art. II del Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, adoptado en Bruselas, el 21 de diciembre de 1979.

La referida disposición establece “*Salvo que la naturaleza y el valor de las mercaderías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsable de la pérdida o daño a la mercancía o con las relacionadas por un número superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto de unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado”.*

Claramente, la citada limitación no resulta aplicable al caso, ya que, la norma establece que rige en supuestos en los que la naturaleza y el valor de las mercaderías no hayan sido declaradas. Según consta en el conocimiento de embarque de fs. 246, y surge de los propios dichos de la parte recurrente, el cargador hizo la declaración respectiva. Por ello, la limitación no rige en el caso de autos.

VII) La correcta conducta procesal de las partes determina que las costas y los costos de la presente etapa se distribuyan en el orden causado (art. 688 del C. Civil y arts. 56.1 y 279 del C.G.P.).

Por los fundamentos expuestos y las normas citadas, la Suprema Corte de Justicia

**FALLA:**

DESESTIMANSE LOS RESPECTIVOS RECURSOS DE CASACION INTERPUESTOS POR LAS CO-DEMANDADAS EVERGREEN MARINE (UK) LTD. y VESSEL ATLANTICA S.A., Y EN SU MERITO, CONFIRMASE LA SENTENCIA DEFINITIVA IMPUGNADA, SIN ESPECIAL CONDENACION PROCESAL.

**NOTIFIQUESE A DOMICILIO Y, OPORTUNAMENTE, DEVUELVASE.**

[Cerrar](#)[Imprimir Texto](#)[Imprimir Hoja Insumo](#)