

Número	Sede	Importancia	Tipo
202/2011	Tribunal Apelaciones Civil 6°T°	MEDIA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
10/08/2011	2-46808/2009	PROCESO CIVIL ORDINARIO	
Materias			
DERECHO PROCESAL			
DERECHO COMERCIAL			
DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dra. Elena MARTINEZ ROSSO		Ministro Trib.Apela.	
Dr. Felipe Javier HOUNIE SANCHEZ		Ministro Trib.Apela.	
Dra. Selva Anabella KLETT FERNANDEZ		Ministro Trib.Apela.	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dra. Selva Anabella KLETT FERNANDEZ		Ministro Trib.Apela.	
Descriptorios			
Resumen			
<p>A consecuencia de tres contratos de transporte internacional celebrado por ISUSA con Marítima del Plata SA y Nobleza Armadora SA, se produjo faltante de las mercaderías en el destino. En virtud de que todas las operaciones estuvieron aseguradas por el BSE, una vez constatados los faltantes éste abonó a ISUSA determinadas sumas en dólares y reclama el pago del total de lo pagado por dichos seguros.</p> <p>De acuerdo al art. 1342 CC solo podrá el transportador eximirse de responsabilidad por causa extraña no imputable, circunstancia esta que, en el caso, no fue acreditada por la demandada.</p> <p>Se aplican al caso, los arts. 167 a 170 C de Com y concordantes por virtud de la remisión del art. 1855 CC. La responsabilidad de los transportistas se rige por el art. 163 del C de Com, y específicamente para el transporte marítimo el art. 1087 del C de Com, y el 1078.</p> <p>En el caso, el valor probatorio del "conocimiento de embarque" es determinante, ya que hace plena fe de que el armador recibió lo que allí se expresa. art. 1210 C de Com</p> <p>La Sala coincide con la a-quo en cuanto a que la cláusula de exoneración, según la cual no le consta al transportista lo que contiene, es nula por ser de imposición unilateral, dejando al arbitrio de uno solo de los contratantes el cumplimiento del contrato.</p> <p>Se confirma la apelada</p>			

**Texto de la Sentencia**

SENTENCIA N° 202/2011.

TRIBUNAL DE APELACIONES EN LO CIVIL DE SEXTO TURNO

MINISTRA REDACTORA: DRA. SELVA KLETT

MINISTROS FIRMANTES: DRES. S. KLETT, F. HOUNIE, E. MARTÍNEZ

Montevideo, 10 de agosto de 2011.

VISTOS:

Para sentencia definitiva de segunda instancia, estos autos caratulados "Banco de Seguros del Estado c/ Marítima del Plata S.A. y otros. Daños y Perjuicios", IUE 2-46808/2009, venidos a conocimiento de este Tribunal por virtud del recurso de apelación interpuesto por los demandados contra la sentencia N° 63 de 3 de noviembre del 2010, dictada por la Sra. Jueza Letrada de Primera Instancia en lo Civil de 19° Turno.

## RESULTANDO:

1) Por el referido pronunciamiento, se acogió la demanda y, en su mérito, se condenó a la demandada a abonar al Banco de Seguros del Estado, por vía de subrogación, la cantidad total de U\$S 20.195,24, de los cuales U\$S 3.216 corresponden al primer caso, U\$S 9.166.30 al segundo y U\$S 8.532,83 al tercero, más los intereses corrientes conforme con lo dispuesto en el art. 225 del C.Com., sin especial condenación en el grado.

2) El recurso de apelación fue deducido en tiempo y forma por la demandada, la cual se agravió respecto de la sentencia, porque:

a) Valoró erróneamente los hechos y los medios de prueba. La sentencia realizó una incompleta valoración de la prueba, ya que entendió plenamente acreditada la responsabilidad de esta parte por el faltante de la mercadería, sin examinar lo que surge de la demás documentación. Su parte transportó una mercadería, sin reconocer el volumen de esta, ni poder controlar el peso o la calidad.

b) Realizó una interpretación parcial de la cláusula de exoneración de responsabilidad acordada en el conocimiento de embarque. La Sede no consideró que si esta cláusula es unilateral y no tiene validez a pesar de ser firmada por las partes, también carecería del valor respecto al volumen transportado.

c) El monto de la condena no es correcto, por cuanto las toneladas transportadas no son las declaradas por el cargador y está probado que durante el viaje no se perdió mercadería por acción u omisión del transportista.

3) Emerge de estas actuaciones que el recurso fue debidamente sustanciado y que el actor evacuó el traslado conferido.

4) Franqueada la alzada, llegados los autos al Tribunal el 28.03.11, luego del estudio correspondiente, se acordó sentencia en legal forma y se procedió al dictado de la presente decisión anticipada, por configurarse los requisitos del art. 200.1 CGP.

CONSIDERANDO:

I) El Tribunal, con la voluntad coincidente de los miembros necesarios (art. 61 inc. 1º LOT), habrá de confirmar la apelada, haciendo caudal de los conceptos vertidos en su sentencia N° 73/10.

II) El caso de autos

En el caso, discurre un proceso de daños y perjuicios, en el cual el Banco de Seguros del Estado, actuando en subrogación de ISUSA, reclamó contra Marítima del Plata S.A. y Nobleza Armadora S.A. Expresó que se trata de tres contratos de transporte internacional celebrado por ISUSA y las demandadas, en los cuales se produjo faltante de las mercaderías (fertilizantes a granel) en el destino. En virtud de que todas las operaciones estuvieron aseguradas por el Banco de Seguros del Estado, una vez constatados los faltantes, a través de distintos peritajes, este abonó a ISUSA las sumas de U\$S 3.216, U\$S 9.166,38 y U\$S 8.532,86.

Reclamó el pago de U\$S 20.915,24 más intereses, costas y costos.

### III) Sobre la valoración de los hechos y de las pruebas

En opinión de la Sala, la Sra. Jueza a quo analizó acertadamente los medios probatorios incorporados en el presente proceso, en su inescindible vinculación con los hechos de la causa.

Así, la sentenciante realizó una correcta valoración de la prueba, la que se explicitó con claridad en el muy fundado fallo impugnado, según lo impone el art. 197 CGP, de conformidad con el principio del debido proceso (art. 12 de la Carta Magna). El dispositivo apelado analizó, claramente, los medios probatorios, en forma individual y luego los consideró en su conjunto, de consuno con las previsiones del art. 140 CGP, es decir, aplicando las reglas de la sana crítica.

No es un hecho controvertido que entre la subrogada y las demandadas existieron tres contratos de transporte internacional marítimo que tuvo por objeto la mercadería habida por ISUSA en virtud del contrato de compraventa internacional.

Tal circunstancia determina la aplicación de los arts. 167 a 170 del C. de Com. y concordantes, por virtud de la remisión del art. 1855 CC, sistema normativo este que consagra una obligación de resultado respecto del transportista.

Entonces, en mérito a la aplicación del art. 1342 CC, solo podrá el transportador eximirse de responsabilidad por causa extraña no imputable, circunstancia esta que, en el caso, no fue acreditada por la demandada.

La responsabilidad de los transportistas se rige por el art. 163 del C. de Com., que dice: “todos los que se encargan de conducir mercaderías mediante una comisión, porte o flete, deben efectuar la entrega fielmente en el tiempo y en el lugar convenido: emplear toda la diligencia y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren, haciendo a tal fin por cuenta de quien perteneciere las gastos necesarios; y son responsables a las partes por las pérdidas o daños que les resultaren por malversación u omisión suya o de sus factores, dependientes u otros agentes cualesquier”.

Y en lo que tiene que ver, específicamente, con el transporte marítimo el art. 1087 del C.Com. establece con meridiana claridad: “El capitán es considerado verdadero depositario de la carga y de cualesquier efectos que recibiese a bordo, y como tal, está obligado a su guarda, buen arrumaje y conservación, y su pronta entrega a la vista de los conocimientos. La responsabilidad del capitán respecto de la carga empieza desde que la recibe, hasta el acto de la entrega en el lugar que se hubiere convenido, o en el que fuere de uso en el puerto de la descarga...”.

Y el art. 1078 del referido Código, a su vez, expresa: “Responde de los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador, incluyéndose los hurtos, o cualesquiera daños a bordo por individuos de la tripulación...”

Han expresado los demandados que su obligación “es poner a disposición la bodega y realizar el transporte” (fs. 203) y que no tienen una obligación de resultado sobre el total de la mercadería cargada según el conocimiento de embarque. Por otro lado, han invocado el hecho de que existió una diferencia desde el origen del cargamento, que quedó de manifiesto mediante la introducción de una cláusula en el conocimiento de embarque que expresa “se desconoce el peso, medida, calidad, cantidad, condición, contenido y valor” (fs. 203).

Por su parte, ha entendido la Sala, con anterioridad, que la responsabilidad del transportista no se limita sólo a la duración del viaje y mientras la carga se desplaza, sino que ella principia cuando el transportador la recibe y acepta, y concluye con su entrega en el lugar de destino, concretándola en manos del destinatario. Antes de la entrega efectiva de la mercadería, el transportista sigue gravado con una obligación de resultado, pudiendo exonerarse acreditando las excusas liberatorias previstas en la normativa específica aplicable, es decir, la causa extraña (art. 1342 CC; Cf. sentencias Nos. 67/01, LJU, c. 14.321 y 243/04 del TAC 3º; Nº 93/99 del TAC de 5º Turno; Nº 36/96 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 2º Turno; ver sentencia Nº 73/10 de la Sala, entre otras).

En el presente litigio, la propia demandada ha admitido la existencia de faltantes en la mercadería. Puesto que se trata de una obligación de resultado, no interesa la conducta del deudor, el que sólo puede eximirse alegando -y desde luego probando- causa extraña no imputable (arts. 168, 1048, 1078, 1087 del C. de Com.).

De todas formas, a juicio del Tribunal, el valor probatorio del “conocimiento de embarque” es determinante para la decisión de esta litis, por cuanto se adecua a las previsiones de los arts. 1205 num. 4º y 1210 C. de Com. En efecto, según la última de las normas citadas, el conocimiento de embarque redactado en la forma prescripta hace plena fe de que el armador recibió lo que allí se expresa. Es lo que establece el art. 1210 del C. Com. al preceptuar: “El conocimiento redactado en la forma prescripta en el art. 1205 hace fe entre todas las personas interesadas en el cargamento y en el flete, y entre estas y los aseguradores; quedando salva a éstos y a los dueños del buque la prueba en contrario”.

La Convención de Bruselas de 1924 maneja el mismo principio en su art. 3.4: “Dicho conocimiento constituirá una presunción salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercaderías...”. Y el Protocolo de 1968 ([Reglas de La Haya Visby](#)) adicionó que “sin embargo, no se admitirá prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe”. De tal regla, se desprende que la prueba en contrario resulta admisible en un litigio con el cargador, pero no en uno que discurre con un tercero de buena fe.

Por ello, no son de recibo las defensas de la accionada, basadas en la introducción de una cláusula exoneratoria y en el hecho de que no pudo controlar el peso de la carga.

Quien ha emitido un conocimiento de embarque “limpio” no puede luego pretender que no cargó lo que dijo haber cargado. Por la propia naturaleza del contrato de transporte y las obligaciones que dimanar de este, debería interesar al transportista tomar conocimiento cabal sobre las características de la mercadería a transportar y la circunstancia de no haberlo hecho no puede, desde luego, eximirlo de responder. Tal omisión implica un claro desconocimiento del art. 1210 del C. de Com.

En tal sentido, Vidal Amodeo entiende que las disposiciones de nuestro Código de Comercio ponen a cargo de los transportadores la obligación de controlar la carga cuando la toman en el puerto de origen y, si así no lo hacen, son de su cuenta y riesgo las consecuencias de su omisión. Fundamenta dicha posición, entre otros argumentos, indicando que esos controles son perfectamente posibles y que se adecuan a la práctica comercial marítima ("El conocimiento de embarque –el transporte de contenedores- la modalidad casa a casa", Revista Judicatura, N° 34, ps. 317-340).

Como ya se anticipó, constituye un hecho probado la diferencia de la mercadería de origen (fs. 5, 51 y 87) y la que efectivamente se descargó en su destino (fs. 14, 20, 21, 46, 66, 69, 96 y 107).

Por consecuencia, en virtud de la naturaleza del contrato de transporte, así como de la responsabilidad que le corresponde al transportista, no habiendo sido probada por la demandada causa extraña no imputable, es preciso concluir en la responsabilidad del transportista, en base a los hechos y a las pruebas allegadas, que, como se dijo, fueron prolijamente analizadas por la a quo. En otros términos, bajo estas premisas, basta con demostrar que las transportistas recibieron la mercadería y que al finalizar el transporte la entregaron con faltantes, para que deban responder civilmente.

Tales extremos, como se adelantó, han sido debidamente acreditados, y así fluye del fallo atacado, de manera, por demás explícita. El cúmulo probatorio, analizado en la forma prevista por la ley (arts. 140 y 141 CGP) en el grado anterior, determina la confirmatoria anunciada.

IV) Sobre la cláusula de exoneración Sobre este punto, también la Sala concuerda con la posición adoptada por la sentencia atacada.

Considera que la cláusula según la cual no le consta al transportista lo que contiene es nula por ser de imposición unilateral, dejando al arbitrio de uno solo de los contratantes el cumplimiento del contrato.



El fundamento central por el que la doctrina y la jurisprudencia le han restado valor, al punto de sostener la nulidad de ese tipo de cláusulas, se centra en la desnaturalización del contrato de transporte y en que no existe consentimiento ni conocimiento de la colocación de un sello impreso. Obviamente si el transportista no sabe que es lo que carga, no sabe que es lo que debe descargar.

En pocas palabras, se trataría de una validación de una exoneración de responsabilidad, creada unilateralmente, en detrimento de claras disposiciones de orden legal, que establecen una gran variedad de obligaciones que el Capitán asume respecto de la carga, de la que no se puede desinteresar en el puerto de partida, porque, en última instancia, significaría lisa y llanamente una exención total de responsabilidad (sentencia del TAC 6°, 108/91, citada en el trabajo doctrinario de Vidal Amodeo, ps. 324-328).

#### V) Acerca del monto de la condena

La Sala concuerda, finalmente, con la Sra. Jueza a quo, en que la parte demandada no hizo ningún esfuerzo para acreditar discordancias en las diferencias de mercaderías constatadas por los medios probatorios aportados por la actora. Pero, además, tampoco acreditó la existencia de factores ajenos, limitándose a afirmar su incidencia, soslayando la carga probatoria que le competía.

Del mismo modo, la liquidación de los daños debe considerarse ajustada porque, en puridad, el apelante no ha satisfecho sus cargas procesales, y se ha limitado a sostener que lo pretendido es excesivo o incorrecto, actitud que reitera en el escrito introductorio del recurso. Así, no ofreció ninguna contraprueba o prueba idónea y suficiente de signo contrario, limitándose genéricamente a intentar deslindar su responsabilidad en el proceso, desconociendo el deber de lealtad y buena fe, del que deriva el de colaboración en el proceso.

#### VI) Los gastos causídicos

La Sala no habrá de imponer sanciones de ninguna especie, habida cuenta de la conducta adoptada en el grado (artS. 261 y 56 CGP).

POR ESTOS FUNDAMENTOS,

EL TRIBUNAL,

FALLA:

Confírmase la recurrida, sin especial condenación en el grado.

Y oportunamente devuélvase a la Sede de origen.

Si//

//guen firmas:

Dra. Selva Klett

Ministra

Dr. Felipe Hounie

Ministro

Dra. Elena Martínez

Ministra

Dra. Elena Celi de Liard

Secretaria Letrada

Cerrar Imprimir Texto Imprimir Hoja Insumo