

Número	Sede	Importancia	Tipo
56/2013	Juzgado Ldo.Civil 13° T°	MEDIA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
30/09/2013	2-52170/2010	PROCESO CIVIL ORDINARIO	
Materias			
DERECHO CIVIL			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dra. Graciela Ines PEREYRA SANDER		Juez Ldo.Capital	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dra. Graciela Ines PEREYRA SANDER		Juez Ldo.Capital	
Abstract			
Camino	Descriptorios Abstract		
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA->OBLIGACION DE TRASLADO			
DERECHO CIVIL->DAÑOS Y PERJUICIOS	por incumplimiento de transportista		
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO	aplicacion de Convenio Internacional para la Unificacion de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque		
Descriptorios			
Resumen			
<p>Se desestima la demanda.</p> <p>La decisora, comparte con la demandada que de acuerdo a la documentación glosada a autos, las partes pactaron un contrato de transporte marítimo internacional y no un contrato de transporte multimodal. Es aplicable al caso el "Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convención de Bruselas de 1924), por haber sido ratificado por Méjico.</p> <p>Se demanda por cobro de pesos e indemnización de daños y perjuicios por incumplimiento del transportista, quien asumió la obligación de transportar una carga de aceite de girasol desde Uruguay hasta México. Al llegar el contenedor al puerto de destino y mientras permanecía en depósito fiscal, se derramó la casi totalidad del aceite contenido dentro del contenedor. Demanda la compañía de seguros, quien pagó al importador y lo subrogó en todos sus derechos y acciones contra el transportador.</p>			

Texto de la Sentencia

// TENCIA N°56

Montevideo, 30 de setiembre de 2013.

VISTOS

Para sentencia definitiva de primera instancia estos autos caratulados "BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO C/ MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. DAÑOS Y PERJUICIOS". IUE 2-52170/2010.

RESULTANDO

l) Que el día 5 de noviembre de 2011 (fs. 77-82) comparece Leandro Vidal Bértola por BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO según personería que acredita y dice que viene a demandar por cobro de pesos e indemnización de daños y perjuicios a MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

En síntesis expresa que el transportista asumió la obligación de transportar la carga de 20.5 toneladas de aceite de girasol desde Montevideo y entregarla al consignatario en la ciudad de Jalisco. Al llegar el contenedor a puerto de Altamira (MEXICO) y mientras permanecía en depósito fiscal se derramó la casi totalidad del aceite contenido dentro del contenedor. La compañía de seguros pagó al importador y lo subrogó en todos sus derechos y acciones contra el transportador. Señala que según el conocimiento de embarque N° MSCUU1257643 de 3/10/2009, la empresa demandada recibió en Montevideo y se comprometió a transportar a Jalisco (México) un contenedor N° MSCU 3423281 conteniendo 20.5 toneladas de aceite de girasol con un peso bruto de 20.510 Kg. y un precio CIF total de U\$S 32.722,70. El contenedor fue puesto a bordo del buque "CSAV RAUTEN". La mercadería fue recibida de conformidad y sin observaciones por el transportista y debió ser entregada en destino (MÉXICO) a la empresa consignataria SESAJAL S.A de C.V (Jalisco). El transporte correspondía a una compraventa internacional de mercadería entre COMPAÑÍA OLEAGINOSA URUGUAY S.A. de Montevideo y SASAJAL S.A de C.V. de Jalisco (México) de 20,5 toneladas de aceite de girasol refinado, con un peso bruto de 20,510 Kilos y con un valor CIF total de U\$S 32.722,70. El buque "CSAV RAUTEN" llegó a Puerto Altamira el día 7/11/2009. El contenedor fue descargado y depositado en un recinto fiscal aduanero del Puerto de Altamira. El día 11/11/2009 es decir cuatro días posterior a su descarga y mientras el contenedor era transportado desde el depósito fiscal hacia la Terminal de A.T.M (Altamira Terminal Multimodal) para su posterior desaduanamiento y entrega al consignatario, se derramó en el suelo de la playa de contenedores del puerto de Altamira, la casi totalidad de las 20.5 toneladas de aceite de girasol. Al parecer el flexitanque interno del contenedor se averió durante la maniobra de descarga y/o transporte interno dentro del puerto, lo que provocó el derrame de su contenido. Se hicieron presentes los peritos liquidadores del LLOYD´ S AGENCY quienes investigaron e informaron acerca del faltante. El titular de la mercadería COMPAÑÍA OLEAGINOSA DEL URUGUAY S.A., estaba vinculada con la actora por un contrato de seguros. La Compañía aseguradora abonó a la misma la indemnización correspondiente igual a U\$S 33.181,83 según recibo de pago y subrogación que adjunta. La accionante subrogó, por lo tanto, al asegurado en sus acciones y derechos contra el conductor de la carga (art. 669 C. Com.). No habiendo tratado internacional que vincule a los países de partida (Uruguay) y destino de la carga (México), se aplican las normas de Derecho Internacional Privado del Apéndice del C. Civil (arts. 2401 y 2403). La ley aplicable de conformidad con el art. 2399 del C.C. es la del lugar del cumplimiento. México ha ratificado las Reglas de la Haya –Visby (Convención de Bruselas de 1924 y el Protocolo de 1968). Es decir que, la Convención de Bruselas 1924 con la enmienda del Protocolo de 1968, son derecho positivo vigente en México y aplicable al fondo del asunto. Ésta establece la regla de la responsabilidad del transportador por las pérdidas que sufra la carga, el régimen es de orden público y no puede disminuirse ni limitarse por las cláusulas de los conocimientos de embarque. Conforme a los hechos del caso de autos, el daño a la carga se produjo dentro del período de responsabilidad del transportista tal cual lo establece la Convención de Bruselas de 1952. Dice que la principal variación introducida por el Protocolo de 1968 (Reglas de la Haya Visby) respecto a la Convención de 1924 es la medida de cuenta del límite de responsabilidad legal. Las reglas de La Haya Visby modificaron la Convención pasando la limitación a Francos Oro. Formula la liquidación que entiende ser la correcta arribando a un total de U\$S 33.181,83. Ofrece prueba, y solicita que en definitiva, se condene a la demandada a pagar la suma mencionada, más intereses corrientes desde la fecha de la demanda hasta su efectivo pago, costas y costos.

II) Que por auto N° 3492/2010 (fs. 84) se confirió traslado de la demanda, el que fue evacuado a fs. 163-190. Comparece Dr. Gregorio M. Cerdeña en representación de MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. según personería que acredita, evacuando el traslado. En apretada síntesis dice que como lo probará, su representada ha cumplido cabalmente en todos sus términos, con las obligaciones asumidas en el contrato de transporte marítimo internacional celebrado con el asegurado de la parte actora. Manifiesta que el lugar de entrega pactado contractualmente según el conocimiento de embarque y dado que se trata de un contrato de transporte marítimo Puerto a Puerto (además FCL/FCL y STC) no era Jalisco, Guadalajara México, sino el Puerto de Altamira, Estado de Tamaulipas, México y éste no es un dato menor. Se pactó un transporte marítimo y de ninguna manera ante un contrato de transporte multimodal, que es lo que parece inferirse de la demanda, dado el lugar que dice la actora que se debía entregar el contenedor transportado, haciendo clara referencia al domicilio de SESAJAL S.A. de C.V. Guadalajara, Estado de Jalisco. Comparte la afirmación de la actora en cuanto a la ley aplicable, sin embargo, se verá que la normativa no se limita en este caso en particular, a las Convenciones de la Haya Visby (con sus protocolos posteriores), sino que hay otra normativa sobre transporte vigente que debe ser especialmente tenida en cuenta. La normativa que se debe considerar en el caso de autos es: 1) Convenio Internacional para la Unificación de las Reglas de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocido también como Reglas de La Haya. El mismo tuvo dos modificaciones: la primera, por el Acuerdo de 23/12/1968 (Reglas de Visby) y la segunda, por el acuerdo de 21/02/1979 (Protocolo SDR); y 2) Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Agrega que advierte la doctrina, que la normativa uniforme de las RHW (Reglas de la Haya Visby), regulan únicamente los supuestos e infracción de la obligación de custodia de las mercancías que pesa sobre el porteador; esto es, los casos de daños, pérdidas o averías de las mercancías durante el transporte marítimo, esto es, desde la carga hasta la descarga. Aclara además, que el período de responsabilidad del transportador o porteador según las RHW va desde el momento de la carga de la mercancía a bordo del buque, hasta el momento de la descarga del mismo en el puerto de destino. Por eso no comparte lo afirmado por el actor cuando afirma que la responsabilidad del transportador conforme a la Convención de Bruselas de 1924 comienza una vez recibida la carga a bordo del buque y cesa cuando se entrega la misma al consignatario de la mercadería. A diferencia de las RHW las Reglas de Hamburgo, que no fueron ratificadas por México en su art. 4º a texto expreso expanden el período de responsabilidad al porteador marítimo, a toda la etapa durante la cual las mercancías se encuentran bajo la custodia material del porteador o naviero, como en el puerto de carga, durante el transporte por agua y en el puerto de descarga. Los daños que se reclaman en autos no se produjeron durante el transporte marítimo conforme a las RHW, esto es en el período que va desde la carga hasta la descarga del buque y de acuerdo al alcance dado por la normativa citada, sino en una posterior a la descarga del contenedor. Estamos ante un transporte marítimo "Puerto a Puerto" y además el 11 de noviembre a las 12.01 ya se había expedido el correspondiente EIR que acredita que se entregó a los transportistas terrestres designados por el consignatario, el contenedor de referencia, en perfecto estado, a través del agente aduanal del consignatario la empresa A.A LUIS HOYO GARCÍA. Ello surge del documento que adjunta y del que se adjuntó a la demanda. La demanda debería haberse promovido contra las empresas de carga y/o transporte, que intervinieron en la operativa, de acuerdo a lo dio, luego de que se descargara el contenedor del buque de MSC y fuera entregado a la empresa de transporte terrestre GS TRANSPORTERS, a solicitud del consignatario por intermedio de su agente aduanal, de acuerdo al documento de intercambio de contenedores (EIR) que agrega. Entiende que MSC carece de legitimación pasiva dado que la demanda, al amparo del derecho mexicano y, específicamente de esta normativa debió promoverse en todo caso contra la empresa de transporte interviniente en la operativa. Se pactó las cláusulas "FCL/FCL" y "STC" en el conocimiento de embarque, MSC no consolidó el contenedor y no fue el proveedor del flexitanque para el transporte del aceite. Estábamos ante un contrato marítimo pactado Puerto a Puerto como surge del conocimiento de embarque, por tanto, no puede haber dudas de que MSC cumplía con la obligación asumida desembarcando el contenedor objeto del contrato de transporte, en el puerto de Altamira, México, en las mismas condiciones en las que fue cargado en Montevideo, como efectivamente sucedió en el caso de autos. Cita doctrina y jurisprudencia conforme a su posición. Ofrece prueba, funda el derecho y solicita que se desestime la demanda en todos sus términos.

III) Que por auto N° 225/2011 (fs. 192) se convocó a audiencia preliminar la que se realizó según consta de fs. 195-196. En ésta, no siendo posible arribar a un acuerdo entre las partes, ratificaron éstas sus escritos, se fijó el objeto del proceso y de la prueba, se ordenó el diligenciamiento de los medios probatorios ofrecidos y se convocó a audiencia complementaria. Diligenciada la prueba, se convocó a audiencia para la formulación de alegatos en la que se convocó a audiencia para el dictado de la presente, que se prorrogó para el día de hoy.

CONSIDERANDO

1º) Que el objeto del proceso se fijó en "determinar la procedencia y mérito de la demanda de daños y perjuicios por incumplimiento de contrato de transporte marítimo internacional, por AVERÍA (derrame) de la carga de 20.5 toneladas de aceite de girasol refinado, que fue transportado

desde la ciudad de Montevideo a la ciudad de Jalisco, Guadalajara, México"; y el objeto de la prueba en "los hechos controvertidos. La existencia del incumplimiento contractual y responsabilidad por los daños ocasionados" (fs. 195-195 vta.).

2º) Que no existe controversia en cuanto a la jurisdicción ni en cuanto a la ley aplicable, por lo que ciñéndonos estrictamente a lo controvertido, la decisora luego de analizar la prueba diligenciada, comparte con la demandada que de acuerdo a la documentación glosada a autos, las partes pactaron un contrato de transporte marítimo internacional y no un contrato de transporte multimodal.

Es aplicable al caso el "Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convención de Bruselas de 1924), por haber sido ratificado por Méjico. Cabe tener presente entonces la aclaración que efectúa la misma en el art. 1º en cuanto al sentido de las palabras que emplea; en el lit. a) dice que: "Porteador" comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador"; en el lit b): que "el contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento..."; en el lit. c) "Transporte de mercancías", comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque" (subrayados propios).

El art. 2º por su parte, establece que: "Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan" (también el subrayado nos pertenece). Conforme a las normas transcriptas, el período de responsabilidad del transportador se extiende desde el momento en que carga la mercancía a bordo del buque, hasta que la descarga en el puerto de destino.

En el caso que nos ocupa, del conocimiento de embarque N° MSCUU 1257643 de 3de octubre de 2009 -sin duda ley entre las partes-, surge que la demandada MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. (MSC) recibió en el Puerto de Montevideo un contenedor N° MSCU 3423281 conteniendo 20.5 toneladas de aceite de girasol y se comprometió a transportarlo a México, siendo el puerto de descarga: el de Altamira (fs. 2, 95 y traducción completa de fs. 96 vta.).

Se pactó un transporte Puerto a Puerto y no un transporte combinado, esto es: Puerto a Puerto y Transporte Terrestre, pues el espacio correspondiente al mismo en el texto del documento se encuentra libre (fs. 2 y 95). En tal sentido establece el Conocimiento de Embarque en el Numeral 5 "RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR". 5.1.- "Embarque Puerto a Puerto. Si el transporte al amparo de este Conocimiento fuese Puerto a Puerto: a) el período de responsabilidad del Transportador, por pérdidas de o daños a las Mercancías, comenzarán solamente en el momento que las Mercancías sean embarcadas a bordo del Buque y finalizarán cuando las Mercancías hayan sido desembarcadas del Buque".

3º) Que la afirmación efectuada en la demanda de que el transportista asumió la obligación de transportar la mercadería "desde Montevideo y entregarla al consignatario en la ciudad de Jalisco" no tiene respaldo probatorio, pues como se viera, del propio conocimiento de embarque -si bien hace constar quién es el consignatario de la mercadería y su domicilio- surge que se pactó un transporte Puerto a Puerto, siendo el puerto de carga: MONTEVIDEO-URUGUAY y el Puerto de descarga: ALTAMIRA, MEJICO, habiéndose testado el lugar de entrega, el que debería haberse rellenado si se tratara de un transporte combinado. En una palabra, no surge la obligación de parte del demandado de entregarla al consignatario en el domicilio que indica; y al no ser un transporte combinado (transporte puerto a puerto y terrestre) esto es, también haberse obligado al tramo del transporte por tierra, debe entenderse que se dio cumplimiento al contrato, en el momento de la descarga en el Puerto de Altamira.

La actora afirma y prueba que el daño (derrame del aceite) se produjo después de haber sido descargado del barco en el Puerto de Altamira, estando aún en el recinto portuario. En la demanda dice: el buque "CSAV RAUTEN" llegó a Puerto de Altamira (MÉXICO) el día 07/11/2009. El contenedor fue descargado y depositado en un recinto fiscal aduanero del Puerto de Altamira. El 11/11/2009, es decir cuatro días posterior a su descarga, y mientras el contenedor era transportado desde el depósito fiscal hacia la Terminal de A.T.M. (Altamira Terminal Multimodal) para su posterior desaduanamiento y entrega al consignatario, se derramó en el suelo de la playa de contenedores..." (fs. 78).

De los Comentarios Adicionales del "INFORME PERICIAL ESTANDAR (MERCANCÍAS)" agregado con la demanda, surge que "El día 11 de Noviembre de 2009, el tractocamión que transportaba el contenedor en cuestión, llevando dentro un flexitanque con 20.50 toneladas de aceite refinado de semilla de girasol, se dirigía a cruzar la aduana con destino a Guadalajara. En camino, se percató de que el producto se estaba derramando del contenedor, por lo que de inmediato dio aviso al agente aduanal, quien le informó de lo sucedido al Consignatario, el Sr. Héctor Castro de SESAJAL, S.A. de C.V." (fs. 19).

Es más, del documento de fs. 174-175, surge que el contenedor ya había sido entregado a la empresa de transporte terrestre para su traslado a Jalisco Guadalajara. Así, de la "Boleta de Entrada/Salida y EIR (= Recibo de Intercambio de Equipo) RSC-030", consta que la misma se expidió a las 12.01 del día 11 de noviembre de 2009 entregándose el contenedor MSCUU 342328-1, al transportista terrestre: agencia de camiones GS TRANSPORTES a través del Agente Aduanal LUIS HOYO, S.A. DE C.V., agente apoderado de la consignataria SESEJAL SA DE CV como resulta del documento de fs. 34.

Es claro entonces que el daño se produjo después de haber sido recibido por la empresa de camiones GS. TRANSPORTES (funcionario: Benítez; Inspector: P. Coronado; conductor: Juan Garza) a través del apoderado de la consignataria (fs. 125 y 125 vta.) y cuando "se dirigía a cruzar la aduana con destino a Guadalajara" (fs. 18).

4º) Que es importante señalar que el contenedor fue llenado por la Compañía Oleaginosa Uruguay S.A. (COUSA) según consta del informe pericial (fs. 14) y la declaración del Sr. Alejandro María Young Díaz, empleado de COUSA –asegurada del actor- (fs. 203).

Del informe pericial consta que la causa es atribuida por el perito, aparentemente al rozamiento del protector porque dice: "a) el inspector local encontró que uno de los protectores de metal se había salido de su lugar. Aparentemente, porque se encontró el flexitanque manchado de óxido similar al de este protector en el lugar donde se rompió, el inspector consideró que el flexitanque había rozado el protector con el vaivén del camión al transitar hasta que se rompió" (fs. 16). A la interrogante de si se notó alguna falta en el momento "de la descarga o a la entrega al receptor", la respuesta fue: "No se notó ninguna falta a la descarga. Aparentemente el derrame ocurrió cuando el contenedor en que viajaba el flexitanque era llevado al área donde iba a librar aduana" (subrayado y destacado propio) (fs. 13).

Según el testigo Sr. Young, el flexitanque es un bolsón que se despliega dentro de un contenedor de 20 pies, tiene una válvula de carga por arriba, se le va bombeando aceite hasta cumplir un peso y luego se cierran la válvula y el contenedor; previo a su relleno se lo inspecciona en piso y paredes. Al ser preguntado por la demandada, respondió: "Braid es la empresa que suministra a Cousa los flexitanks. En este caso, hay personas en Cousa que se encargan de organizar o acondicionar los flexitanks dentro del contenedor. Esto se hace adentro de la planta de Cousa..." y más adelante: "Yo aseguro la mercadería hasta un puerto que es la condición que yo vendo, CIF... Cousa contrata a Almar S.A. para hacer el flete desde Montevideo hasta Altamira. Almar es un intermediario entre Cousa y Mediterranean Shipping Company" (fs. 203 a 204). O sea

entonces, que el transporte terrestre desde el Puerto de Altamira hasta el domicilio del consignatario quedaba fuera de la responsabilidad de la demandada.

La declaración del Sr. Young es muy importante, pues corrobora que la demandada no acondicionó el flexitanque dentro del contenedor, no fue quien se lo proporcionó a COUSA y en definitiva, se obligó a transportar el contenedor en iguales condiciones que las recibidas, desde el Puerto de Montevideo hasta el Puerto de Altamira (Puerto a Puerto. TCL/TCL y STC).

5º) Que amén de lo analizado, se entiende del caso señalar que el art. 4º de la Convención establece que "Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes... Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan: a) De actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque... n) De embalaje insuficiente... p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable; q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella corresponde demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los agentes o encargados del porteador...". De la cláusulas transcritas y de la declaración del testigo Sr. Young, se podría decir que el daño en el flexitanque pudo haberse producido por deficiencia en el embalaje (que estuvo a cargo de la asegurada de la actora) o de los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable, lo que eximiría a la demandada la responsabilidad que se le imputa.

6º) Que la correcta conducta procesal de las partes, no amerita sanciones especiales en el grado.

Por lo expuesto y lo dispuesto por las normas citadas, 56, 198 del CGP,

F A L L O

DESESTÍMASE LA DEMANDA EN TODOS SUS TÉRMINOS, SIN ESPECIAL CONDENACIÓN.

CONSENTIDA O EJECUTORIADA, EFECTÚENSE LOS DESGLOSES Y ENTREGAS PERTINENTES QUE SE SOLICITAREN Y PASEN AL ARCHIVO.

H.P.U. FICTOS \$ 30.000 PARA CADA PARTE.

DRA. GRACIELA I. PEREYRA SANDER

JUEZ LETRADO

Cerrar

Imprimir Texto

Imprimir Hoja Insumo