

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

SUMILLA.- “La sentencia de vista contiene una motivación deficiente respecto a la aplicación de las normas para la determinación del monto a pagar; pues si bien es cierto que ambas partes han invocado la aplicación del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque, también denominada Reglas de la Haya; sin embargo, no puede pasar desapercibido que de fojas ciento ochenta y tres a ciento noventa y cinco, obra copia simple de la traducción de las cláusulas que aparecen en el reverso del Conocimiento de Embarque número INOC1070002938, en cuya Cláusula Sexta referida a la responsabilidad del transportista, se regula no solo los límites de su responsabilidad (puntos 1, 2 y 3 de dicha cláusula), sino la determinación de las normas aplicables de acuerdo al lugar de origen y destino del transporte (índices a, b y c del punto 2 de dicha cláusula), así como el monto de compensación aplicable (parte final de dicha cláusula, concordante con la Cláusula Décimo Séptima), documento que no ha sido analizado por la Sala Superior, para determinar la norma aplicable al caso de autos y de acuerdo a ello el monto que corresponde pagar en caso de daño de la mercadería transportada”.

Lima, once de enero
de dos mil diecisiete.-

LA SALA CIVIL TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA: Vista la causa número dos mil ochocientos veintisiete – dos mil quince, en Audiencia Pública llevada a cabo en la fecha; y, producida la votación con arreglo a ley, emite la siguiente sentencia: -----

1. MATERIA DEL RECURSO DE CASACIÓN: -----

Se trata del recurso de casación interpuesto por la empresa Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros a fojas dos mil doscientos veintiocho, contra la sentencia de vista de fojas dos mil ciento sesenta y cinco, de fecha veinte de noviembre de dos mil catorce, emitida por la Sala Civil Permanente de la Corte Superior de Justicia del Callao, que resuelve en relación a la sentencia apelada de fojas mil novecientos noventa y nueve, de fecha veinticuatro de setiembre de dos mil trece, emitida por el Tercer Juzgado Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao: **I)** Integrar la sentencia apelada de fojas mil novecientos noventa y nueve, en el extremo de declarar infundada la demanda contra Unitrans Sociedad Anónima Cerrada; **II)** Confirmar en parte

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

la sentencia apelada que declara fundada en parte la demanda contra los demás codemandados representados por su Agente Marítimo Unimar Sociedad Anónima; y **III)** Revoca el extremo que fija el pago reclamado en trescientos diecisiete mil cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$317,004.40), reformándolo ordenaron el pago de una suma equivalente a cien libras esterlinas oro (£100.00), que deberán ser pagadas por las demandas en forma solidaria, que se liquidará en ejecución de sentencia. -

2. CAUSALES DEL RECURSO DE CASACIÓN: -----

Por resolución de fecha quince de marzo de dos mil dieciséis, corriente a fojas setenta y siete del cuaderno de casación, este Supremo Tribunal ha declarado procedente el recurso de su propósito, por las siguientes causales: -----

2.1. La inaplicación del segundo párrafo del artículo 5 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque – Reglas de la Haya de mil novecientos noventa y cuatro: Argumenta la recurrente que esta norma señala con claridad que las normas del Convenio no son aplicables cuando el transporte de mercaderías por mar se ejecuta bajo un contrato de fletamento. Sin embargo, el Colegiado Superior ha aplicado las normas del Convenio a cuatro de los codemandados que participaron en forma activa en el presente transporte de mercaderías por mar bajo un contrato de fletamento y no al amparo de un contrato de transporte de mercaderías por mar, evidenciado por un conocimiento de embarque. Dicho error de derecho ha generado que dichos demandados se beneficien en forma ilegal del límite de responsabilidad regulado por la Convención, lo cual trae un enorme perjuicio económico a la recurrente. -----

2.2. La aplicación indebida del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque – Reglas

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

de la Haya de 1924: Argumenta la recurrente que el Colegiado Superior no ha tomado en consideración que el presente convenio no se aplica a los cargamentos o mercaderías, que según el contrato de transporte (conocimiento de embarque), sea declarado como puesto en la cubierta de la nave, y que de hecho, sea así transportado. El Colegiado Superior debió verificar las condiciones o cláusulas del contrato de transporte por mar y determinar a partir de la revisión de dichas condiciones, si correspondía aplicar las Reglas de la Haya o las reglas de responsabilidad del transportista marítimo contenido en el Código de Comercio. Así, fluye de los conocimientos de embarque que el transporte de la mercadería se ejecutó o pactó sobre la cubierta (ON DECK) con lo cual el presente convenio era inaplicable. -----

2.3. Infracción normativa de carácter procesal de los incisos 3 y 5 del artículo 139 de la Constitución Política del Perú: A fin de evaluar si en el caso de autos se ha vulnerado el Debido Proceso y el Derecho a la Motivación de las Resoluciones Judiciales. -----

3. ANTECEDENTES: -----

Previamente a la absolución de las denuncias formuladas por la empresa recurrente, conviene hacer las siguientes precisiones respecto de lo acontecido en el proceso:

3.1. Con fecha veinte de diciembre de dos mil seis, a fojas sesenta y dos, Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros interpone **demand**a solicitando que las demandadas cumplan con pagarle la suma de cuatrocientos dieciséis mil novecientos treinta y cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$ 416,934.40) más intereses legales devengados y por devengarse, así como los gastos, costos y costas del proceso, monto que corresponde a la pérdida total del motor

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

marino marca General Electric y el flete proporcional pagado por el transporte de dicho motor a bordo de la Motonave Madeleine de bandera Antigua & Barbuda desde el puerto de Everglades – Estados Unidos de América hasta el Puerto del Callao - Perú. Argumenta su petitorio en lo siguiente: **I)** Su asegurada Pesquera Diamante Sociedad Anónima adquiere de la empresa Marinsa Miami Corporation, un motor marino nuevo a un costo de cuatrocientos mil dólares americanos (US\$400,000.00), que era parte de una adquisición de un conjunto de dos motores, herramientas y repuestos diversos, a un costo de setecientos cuarenta y cinco mil novecientos veintiún dólares americanos (US\$745,921.00); **II)** Por concepto de flete se pagó la suma de treinta y dos mil cuatrocientos setenta y ocho dólares americanos con cuarenta centavos (US\$32,478.40), flete que proporcionalmente al motor descrito le corresponde el monto de dieciséis mil novecientos treinta y cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$16,934.40); en consecuencia, el costo y flete puerto de destino convenido del motor nuevo es de cuatrocientos dieciséis mil novecientos treinta y cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$416,934.40); **III)** El cargamento es recepcionado en perfecto estado por Interocean Lines Inc., siendo así que Marinsa Miami Corporation designa a Natural Freight Ltd. para que, como agente internacional de carga y agente de Interocean Lines Inc., proceda a encargarse del traslado de los motores y demás, por lo que como embarcador y transportista, entrega la mercancía a bordo de la Motonave Madeleine (su agente marítimo era Unimar Sociedad Anónima), teniendo como consignatario en dicho conocimiento de embarque a Unitrans Sociedad Anónima Cerrada, representante en el Perú de Natural Freight Ltd.; **IV)** Posterior al arribo de la M/N Madeleine al puerto del Callao, se descarga la mercancía, presentando el motor daños visibles, evidentes e irreparables, anotados en la Nota de Tarja como embalaje roto, lo que se anota detalla en la papeleta de inventario del seis de febrero de dos mil seis y en el acta de apertura de contenedores, donde

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

se detalla que la parte frontal del motor se encontraba descubierta; **V)** Tomando conocimiento de los daños, nuestro asegurado procedió a reclamar a los responsables mediante cartas notariales dirigida a Navesur Sociedad Anónima, como representante comercial de Interocean Lines Inc., Unitrans Sociedad Anónima Cerrada, como representante en el país de Natural Freight Ltd., agentes internacionales de carga y encargados del traslado, y Unimar Sociedad Anónima como agente marítimo de la Motonave Madeline; asimismo, los señores Traslatlantic Ajustadores de Seguros Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada, en nuestra representación también procedieron a reclamar la responsabilidad a los mencionados señores; y **VI)** Es así como nuestra parte procedió a indemnizar a su asegurado Pesquera Diamante Sociedad Anónima por los daños descritos mediante el Recibo de Liquidación de Siniestro y Obligación, por lo que nuestra parte asume todas las acciones y derechos de nuestro asegurado contra todos los responsables del daño, operando la figura de la subrogación regulada en el artículo 793 del Código de Comercio. -----

- 3.2.** Admitida a trámite la demanda por resolución de fojas setenta y cuatro, Interocean Lines Inc. **contesta** la demanda mediante escrito de fojas doscientos siete, bajo los siguientes fundamentos: **I)** La demandante ni su asegurada son parte ni intervienen en modo alguno en el referido conocimiento de embarque, y por consiguiente tampoco son parte ni intervienen en el Contrato de Transporte Marítimo; **II)** Es irrefutable que la aseguradora demandante carece de título o legitimación causal para comprender a Interocean Lines Inc. en la demanda sobre incumplimiento contractual, habida cuenta que a la empresa recurrente no le alcanza responsabilidad contractual ante la demandante, la que debe ser dirigida contra la empresa que ella contrató; **III)** Las normas legales establecen que la responsabilidad en caso de daño o pérdida de los efectos embarcados recae sobre el capitán del buque transportador ante el naviero y frente a terceros responde civilmente el propietario del buque y

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

el naviero o armador del mismo. Por lo que Interocean Lines Inc. no es armadora o naviera ni propietaria ni operadora de la M/N Madeleine; y **VI)** Solo Bronco Container Lines tiene la condición de transportista contractual. -----

3.3. Por su parte, el codemandado Unimar Sociedad Anónima, mediante escrito de fojas doscientos noventa y uno, absuelve el traslado de la demanda alegando lo siguiente: **I)** El demandante no es el titular de los derechos que se derivan del Contrato de Transporte celebrado por el transportista marítimo; **II)** La relación jurídica derivada del Contrato de Transporte Marítimo debió ser entablada entre el titular del derecho (Unitrans Sociedad Anónima Cerrada) y la obligada con el mismo, en virtud del Contrato de Transporte Marítimo; y **III)** Los alegados daños al motor marino se produjeron cuando este se encontraba en custodia de la empresa de estiba Florida Transportation Services en el puerto de embarque, por lo que sus representantes no son responsables de los daños del motor marino. -----

3.4. A su vez, el codemandado Trinity Shipping Lines Sociedad Anónima, mediante escrito de fojas seiscientos cuarenta y uno, **contesta** la demanda en los siguientes términos: **I)** La demandante, la asegurada, el embarcador y demás empresas encargadas de la carga antes de que sea colocada en cubierta y/o descargada de la misma, sabían que tenían total y absoluto deber de cuidado sobre los motores, pues el riesgo sería el traslado únicamente al buque y a las empresas relacionadas a éste una vez la carga estuviera sobre la cubierta en perfecto estado; **II)** De acuerdo al reporte de daños a la carga extendido por el Primer Oficial de la motonave Madeline de fecha veintidós de enero de dos mil seis en el Puerto Everglades – Estados Unidos de América, los responsables de la motonave fueron lo suficientemente diligentes, ya que según el primer oficial durante las maniobras de estiba en el puerto de carga, la caja de madera DR-34892 se salió de las eslingas cayendo sobre los contenedores ubicados en la bodega 01 del buque, y como consecuencia

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

de ello se dañó de manera visible en la base del turbocompresor, entonces no es muy claro el afirmar que la carga fue dañada durante la travesía marítima; y **III)** De los medios probatorios no se desprende ninguno que contenga el Ajuste de Averías emitido por la empresa Trasatlantic Ajustadores de Seguros Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada a favor de la demandante, así como tampoco el detalle de la valorización. -----

- 3.5.** Por Resolución número cincuenta y seis, de fecha veinticinco de marzo de dos mil nueve, obrante a fojas mil ochenta y cuatro, se declara **saneado** el proceso al existir una relación jurídica procesal válida; y a fojas mil ciento ocho se fijan los puntos controvertidos, llevándose a cabo la Audiencia de Pruebas a fojas mil ciento cuarenta y nueve. -----
-
- 3.6.** Por sentencia de primera instancia de fojas mil doscientos setenta y seis, se declara fundada la demanda e infundada la misma en cuanto se dirige contra Unitrans Sociedad Anónima Cerrada y ordena a los demandados cumplan con el pago solidario de la suma puesta a cobro; sin embargo, por sentencia de vista de fojas mil seiscientos cincuenta y uno, la Sala Superior ordena que el Juez de primera instancia se pronuncie sobre la situación jurídica de Bronco Container Lines y declara nula la sentencia apelada de fojas mil doscientos setenta y seis, a fin de que el Juez debe verificar *prima facie* los convenios internacionales suscritos por el Perú, debiendo aplicar en primer orden la ley especial y luego las normas de derecho común. -----
- 3.7.** Devueltos los autos al juzgado de origen, el *A quo* por resolución de fojas mil setecientos sesenta y uno, declara la **rebeldía** del demandado Bronco Container Lines, al no haber absuelto el traslado de la demanda dentro del plazo establecido, y procede a dictar nueva sentencia, la misma que corre a fojas mil ochocientos dieciocho, declarando fundada en parte la demanda y, ordenando que las demandadas representadas en el Perú

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

por su agente marítimo Unimar Sociedad Anónima, paguen la suma ascendente a cien libras esterlinas oro (£100.00). Dicha sentencia al ser apelada, fue declarada nula por sentencia de vista de fojas mil novecientos ochenta, esta vez porque el Juez de primera instancia omitió pronunciarse sobre la codemandada Unitrans Sociedad Anónima Cerrada. -----

- 3.8.** Por **Sentencia de primera instancia**, de fecha veinticuatro de setiembre de dos mil trece, obrante a fojas mil novecientos noventa y nueve, el *A quo* declara **fundada** en parte la demanda de Obligación de Dar Suma de Dinero, ordenando que los demandados Bangor Castle Shipping Co. Ltd., Reederei Alnwick Harmstorf, Reederei Alnwick Harmstorf & Co. GMBH & Co. KG., Bronco Container Lines, Interocean Lines Inc. y Trinity Shipping Lines Sociedad Anónima, representadas por su agente marítimo Unimar Sociedad Anónima, paguen en forma solidaria a la demandante la suma de trescientos diecisiete mil cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$317,004.40), más intereses legales, devengados y por devengarse, los que se liquidarían en ejecución de sentencia, sin costas ni costos. Los argumentos en los que sustenta esta decisión son los siguientes: **I)** No resulta siquiera un hecho controvertido que los daños producidos al motor marino que era materia de transporte, se produjeron al momento de producirse la estiba de la carga a bordo de la nave en el puerto de embarque, lo cual representa precisamente el inicio del periodo de responsabilidad del transportista marítimo, conforme con el artículo 632 del Código de Comercio; así, la parte demandada no ha demostrado la existencia de un pacto distinto según el cual la responsabilidad del transportista se hubiese iniciado en un momento posterior al del daño producido en la carga; **II)** El hecho que la parte demandada no ha probado en forma alguna que haya sido el embarcador o el consignatario de la carga el que contrató las labores de carga y estiba, hace presumir que ésta se realizó por cuenta de los transportistas, más aun si se considera que la sola emisión del Conocimiento de Embarque supone la

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

conformidad del transportista respecto del buen estado de los productos que recibe, salvo reserva expresa y precisa de cualquier observación que haya verificado al momento de recibir la carga, reservas u observaciones que no se han formulado en el caso de autos, conforme se aprecia de la traducción del Conocimiento de Embarque de fojas veintisiete y siguientes; por lo tanto, si no existen observaciones expresas e inequívocas respecto del estado de la carga, cabe concluir que fueron recibidas en buen estado por el transportista, sea porque así lo verificó directamente o porque declinó de su derecho de hacerlo, con lo cual aceptó como cierto lo declarado por el embarcador; **III)** Debe presumirse que el transportista recibió la carga en perfecto estado en el puerto de embarque y al haberse verificado que el daño del motor marino materia de transporte ya había ocurrido al momento de la descarga, se concluye que el daño se produjo dentro del periodo de responsabilidad de los transportistas marítimos Bangor Castle Shipping Co. Ltd., Reederei Alnwick Harmstorf, Reederei Alnwick Harmstorf & Co. GMBH & Co. KG, Bronco Container Lines e Interocean Lines Inc, representadas por Unimar Sociedad Anónima, lo cual compromete la responsabilidad tanto del armador como el de los propietarios de la nave; por lo que en aplicación a lo dispuesto en los artículos 1175, 1176 y 1180 del Código Civil, cada uno de los deudores queda obligado por el todo en la indemnización por daños y perjuicios que plantee el acreedor; **IV)** Unitrans Sociedad Anónima Cerrada actúa como consignataria pero no actúa como transportista por tal motivo debe excluirse de todo tipo de responsabilidad; **V)** En cuanto al monto del daño producido, el cual en el caso de autos, evidentemente representa el valor del motor dañado, menos lo que se haya podido obtener como producto de su venta, de modo que siendo el costo del motor conforme con la factura comercial que obra en autos de cuatrocientos mil dólares americanos (US\$400,000.00), más el flete proporcional que equivale a dieciséis mil novecientos treinta y cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$16,934.40), de ello debe

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

deducirse lo obtenido por la demandante como producto de la venta del motor siniestrado, que equivale a la suma de noventa y nueve mil novecientos treinta dólares americanos (US\$99,930.00), lo cual determina una pérdida total para la demandante como consecuencia de los daños producidos en el motor materia de transporte de trescientos diecisiete mil cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$317,004.40); y **VI)** Aceptar como válido el incumplimiento parcial de una obligación por parte del transportista o que éste pudiese perder, apoderarse o hasta dañar el ascendente en valor al uno por ciento (1%) del cargamento transportado en sus naves, sin que de ello surja ninguna obligación de asumir el valor económico de lo entregado en este caso dañado y por ende disminuido en valor real, ni de indemnizar por ello, constituiría un despropósito jurídico, ya que constituiría amparar un abuso de derecho o un enriquecimiento sin causa o un enriquecimiento ilícito inclusive, no resultando amparable lo pretendido por la parte demandada de que se aplique al caso en concreto, la pretensión de que tratándose de un solo bulto o unidad, resulta de aplicación por ser menor, el límite de responsabilidad del transportista marítimo que establece la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque “Reglas de La Haya” o Convención de Bruselas. -----

- 3.9.** Elevada la sentencia en apelación, el *Ad quem*, por **Sentencia de Vista** de fecha veinte de noviembre de dos mil catorce, obrante a fojas dos mil ciento sesenta y cinco, resuelve: **1. Integrar** la sentencia apelada en el extremo de declarar Infundada la demanda contra Unitrans Sociedad Anónima Cerrada; **2. Confirmar en parte** la sentencia apelada que declara fundada en parte la demanda contra los demás codemandados; y, **3. Revocar** el extremo que fija el pago reclamado en trescientos diecisiete mil cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$317,004.40); y reformándolo, ordenar el pago de una suma equivalente a cien libras esterlinas oro (£100.00) que deberán ser pagadas por las demandadas en

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

forma solidaria, que se liquidará en ejecución de sentencia. Fundamenta su decisión en lo siguiente: **I)** La conclusión arribada por el Juez sobre la existencia de daño y sobre el inicio del período de responsabilidad del transportador marítimo se encuentra respaldada con el Acta de Inspección de Mercadería de fojas treinta y nueve, la papeleta de inventario de fojas treinta y seis, que describe la condición de la mercadería como rota y fracturada con daños, el Acta de Apertura de Contenedores de fojas treinta y siete, la copia simple del Protesto Informativo número 003-2006 de fojas cincuenta y uno, entre otros documentos de los que se aprecia que efectivamente el motor marino objeto de transporte marítimo sufrió daños, que ha merecido la Liquidación de Siniestro según el documento de fojas cincuenta y tres; **II)** Teniendo en cuenta estos hechos así como el Informe de Daño a la Carga efectuada por el Primer Oficial de la M/N Madeleine de fojas doscientos treinta y cuatro, se desprende que el evento dañoso se produjo mientras se realizaba la operación de carga en circunstancias de que la caja de madera que contenía el mencionado motor, se salió de las eslingas, volcándose y cayendo la misma sobre los contenedores planos de la bodega número 1, por lo que resulta razonable concluir que la carga pasó la línea de borde del buque encontrándose bajo control del transportista, resultando aplicable el artículo 632 del Código de Comercio, conforme se ha concluido en la sentencia apelada y en la Casación número 77-2003-Callao, de fecha dieciséis de julio de dos mil catorce; **III)** La apelante Unimar Sociedad Anónima, en su recurso de apelación cuestiona el hecho de haberse considerado a sus representadas como responsables por los daños y alega que el daño se produjo cuando la carga estaba siendo manipulada por la empresa de estiba “Florida Transportation Service”, quien tenía la custodia de la carga, produciéndose los daños por la actividad del personal de la nada empresa de estiba, extremo que no puede prosperar, pues no se ha acreditado en autos que dicha empresa tenía la custodia de la carga, debiendo tenerse en cuenta el artículo 632 del Código de Comercio. Asimismo, de acuerdo

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

al Conocimiento de Embarque que representa el contrato de transporte a fojas veintitrés, éste contiene como tipo de movimiento el término FCL/FCL (Full Container Load) o House to House; **IV)** Por otro lado, a tenor de lo señalado en el artículo 3 numeral 4 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, también denominada Reglas de la Haya, incorporado a nuestro derecho interno mediante la Resolución Suprema número 687 de fecha dieciséis de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro, el período de responsabilidad de los transportistas, no se inicia recién cuando la carga se encontraba ubicada a bordo del buque, sino desde antes de la estiba misma de la caja que contenía el motor marino transportado; pues dicha parte procesal no ha acreditado de modo incontrovertible que el embarcador Natural Freighth Ltd. se haya hecho cargo de la estiba como se alega en el escrito de apelación, por lo que corresponde remitirse a lo pactado en el mencionado Conocimiento de Embarque, en el que no consta reserva alguna sobre los daños del motor, lo que significa que el transportista marítimo extiende su responsabilidad inclusive hasta antes de la estiba de la mercadería materia del contrato de transporte, máxime si conforme ha señalado la parte demandante, Natural Freighth Ltd. actuó como embarcador y agente del propio transportista Interocean Lines Inc, otorgante del Conocimiento de Embarque; razones por las que no corresponde estimar los agravios de Unimar Sociedad Anónima; **V)** Está acreditado con el documento de fojas cincuenta y tres, que la demandante ha quedado subrogada en los derechos, acciones y garantías contra los terceros responsables, directos o indirectos del siniestro acaecido regulado por el artículo 793 del Código de Comercio; **VI)** Se ha incurrido en error al pretender equiparar el caso de autos a uno vinculado al valor del uno por ciento (1%) de pérdida de mercadería, y al no haberse establecido el límite de responsabilidad establecido en el mencionado Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, el mismo que en su artículo 4 numeral 5,

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

fija como monto por las pérdidas o daños causados a la mercancía una suma que no exceda de cien libras esterlinas oro (£100) por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el Conocimiento de Embarque; ello es así, porque ambas partes han invocado la aplicación del mencionado Convenio. Además, debe tenerse en cuenta que tratándose de daños vinculados al cumplimiento defectuoso de la prestación a que se encontraban obligados por el Contrato de Transporte Marítimo, y estando vigente en el Perú el mencionado Convenio, este resulta ser una norma especial, cuya aplicación no corresponde ser soslayada, ya que la misma forma parte de nuestro derecho interno que regula la mencionada contratación, conforme se ha señalado en las Casación número 898-2012-Callao de fecha veintiséis de abril de dos mil trece, Casación número 2799-2008-Callao de fecha veinticuatro de marzo de dos mil nueve y Casación número 2563-2009 de fecha dieciséis de marzo de dos mil diez; **V)** Si bien es cierto en la sentencia apelada se ha estimado los daños en la suma de trescientos diecisiete mil cuatro dólares americanos con cuarenta centavos (US\$317,004.40), más intereses legales devengados y por devengarse; empero, tratándose el caso de autos de un solo bulto o unidad el objeto materia del contrato de transporte, en aplicación del mencionado Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, corresponde observar la limitación de responsabilidad fijada en el mismo, por lo que en ejecución de sentencia deberá determinarse la equivalencia exacta de dicho límite de responsabilidad de acuerdo con la cotización del oro y el peso que en dicho metal corresponda a cien libras esterlinas oro (£100). -----

4. FUNDAMENTOS DE ESTA SALA SUPREMA: -----

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

PRIMERO.- Que, según lo establecido por el artículo 384 del Código Procesal Civil, modificado por la Ley número 29364, el recurso extraordinario de casación tiene por fines esenciales la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso concreto así como la uniformidad de la jurisprudencia nacional por la Corte Suprema de Justicia de la República, por ende este Tribunal Supremo sin constituirse en una tercera instancia adicional en el proceso debe cumplir su deber pronunciándose acerca de los fundamentos del recurso por la causal declarada procedente. -----

SEGUNDO.- Que, antes de proceder a analizar el recurso de casación, corresponde dejar claramente establecido que el extremo de la sentencia impugnada que establece responsabilidad solidaria de las codemandadas Bangor Castle Shipping Co. Ltd., Reederei Alnwick Harmstorf, Reederei Alnwick Harmstorf & Co. GMBH & Co. KG, Bronco Container Lines e Interocean Lines Inc, representadas por Unimar Sociedad Anónima, en su calidad de transportistas marítimos, armadores y propietarios de la nave que transportó el motor siniestrado, no ha sido materia de impugnación; por lo que al haber quedado firme este aspecto, únicamente es objeto de análisis el extremo de la sentencia impugna que fija el pago reclamado. -----

TERCERO.- Que, ahora bien, en el caso de autos al haberse declarado procedentes las denuncias sustentadas en vicios *in procedendo* como vicios *in iudicando*, corresponde efectuar en primer término el análisis de la causal procesal, toda vez que de resultar fundada ésta, dada su incidencia en la tramitación del proceso y su efecto nulificante, carecería de sentido emitir pronunciamiento respecto de la causal material. -----

CUARTO.- Que, en cuando a la causal de **infracción normativa procesal**, el inciso 3 del artículo 139 de la Constitución Política del Perú, consagra el Derecho al Debido Proceso y a la Tutela Jurisdiccional Efectiva en su doble dimensión: como una garantía al justiciable ante su pedido de tutela y como un

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

deber del órgano jurisdiccional de impartir justicia dentro de los estándares mínimos que su naturaleza impone; así mientras que la *Tutela Jurisdiccional Efectiva*, supone tanto el derecho de acceso a los órganos de justicia (Derecho de Acción), como la eficacia de lo decidido en la sentencia (Derecho a la Ejecución de las Resoluciones Judiciales), el *Debido Proceso*, significa la observancia de los principios y reglas esenciales exigibles dentro del proceso, bajo sus dos expresiones: la de *carácter formal* o procedimental y otra de carácter *sustantivo* o material. La primera está concebido como un derecho continente que abarca diversas garantías y reglas que garantizan un estándar de participación justa o debida durante la secuela de todo tipo de procedimiento (sea este judicial, administrativo, corporativo, particular o de cualquier otra índole). En tanto que la segunda exige que los pronunciamientos o resoluciones con los que se pone término a todo tipo de proceso respondan a un referente mínimo de justicia o razonabilidad, determinado con sujeción a su respeto por los derechos y valores constitucionales. Es precisamente en esta segunda dimensión que el Debido Proceso comprende una serie de derechos que forman parte de su contenido esencial, entre ellos, el Derecho al Juez Natural, el Derecho al Procedimiento Preestablecido, el Derecho de Defensa, el Derecho a la Pluralidad de Instancias, el Derecho a la Motivación de las Resoluciones, el Derecho a los Medios de Prueba, el Derecho a un Proceso sin Dilaciones Indebidas, etc. Por lo que, la sola inobservancia de cualquiera de estas reglas o derechos, convierte el proceso en irregular. -----

QUINTO.- Que, por su parte, el inciso 5 del artículo 139 de la Constitución Política del Perú, consagra el Derecho a la Motivación de las Resoluciones Judiciales, como una garantía para que los Jueces, cualquiera sea la instancia a la que pertenezcan, expresen el proceso mental que los ha llevado a decidir la controversia, asegurando que el ejercicio de la potestad de Administrar Justicia se haga con sujeción a la Constitución y a la Ley, pero también con la finalidad de facilitar un adecuado ejercicio del Derecho de Defensa de los justiciables. Bajo este contexto, el contenido esencial del Derecho y Principio

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

de Motivación de las Resoluciones Judiciales se respeta siempre que exista fundamentación jurídica, congruencia entre lo pedido y lo resuelto y, por sí misma la resolución judicial expresa una suficiente justificación de la decisión adoptada, aun si esta es breve o concisa, o se presenta el supuesto de motivación por remisión. -----

SEXTO.- Que, efectuadas las precisiones que anteceden, este Colegiado considera que en el presente caso la sentencia de vista contiene una motivación deficiente respecto a la aplicación de las normas para la determinación del monto a pagar; pues si bien es cierto que ambas partes han invocado la aplicación del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, también denominada “Reglas de la Haya”; sin embargo, no puede pasar desapercibido que de fojas ciento ochenta y tres a ciento noventa y cinco, obra copia simple de la traducción de las cláusulas que aparecen en el reverso del Conocimiento de Embarque número INOC1070002938, en cuyo Cláusula Sexta, referida a la responsabilidad del transportista, se regula no solo los límites de la responsabilidad (puntos 1, 2 y 3 de dicha cláusula), sino además, la determinación de las normas aplicables de acuerdo al lugar de origen y destino del transporte (índices a, b, y c, del punto 2 de dicha cláusula), y el monto de compensación aplicable (parte final de dicha cláusula, concordante con la Cláusula Décimo Séptima); documento que no ha sido analizado por la Sala Superior, para determinar la norma aplicable al caso de autos y de acuerdo a ello el monto que corresponde pagar en caso de daño de la mercadería transportada.

SÉTIMO.- Que, estando a lo señalado, corresponde a la Sala Superior efectuar dicho análisis a fin de determinar si en el caso en concreto resulta de aplicación las Reglas de la Haya del año mil novecientos sesenta y ocho, u otra ley de transporte de mercadería por mar, como por ejemplo la Carriage of Goods by Sea Act del año mil novecientos treinta y seis, a la que se hace alusión en el inciso a) del numeral 2 de la Cláusula Sexta del Conocimiento de Embarque número INOC1070002938. Además, la Sala Superior deberá tomar en cuenta

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO

las condiciones pactadas en los Conocimientos de Embarque, con el objeto de establecer si existe alguna exoneración para la aplicación de las normas mencionadas. Finalmente, la Sala Superior deberá establecer si entre todas las partes declaradas responsables, existe de por medio un contrato de fletamento o un contrato de transporte de mercaderías por mar, tal como alega la recurrente; todo ello con el único objeto de determinar la forma de cálculo del monto que corresponde pagar por el daño producido en el motor a bordo de la Motonave Madeleine, materia de la demanda, mas no los límites y alcances de la responsabilidad de las partes, en vista que este extremo ha quedado firme, al no haber sido impugnado por las empresas codemandadas declaradas responsables solidarias. -----

OCTAVO.- Que, por las razones anotadas, se ha configurado la causal de infracción normativa procesal, en vista que la Sala Superior ha vulnerado la exigencia de la Debida Motivación de las Resoluciones Judiciales, al haber omitido analizar los aspectos señalados precedentemente; careciendo de objeto emitir pronunciamiento por las causales de infracción normativa material denunciadas. --

5. DECISIÓN: -----

Estando a las consideraciones expuestas y de conformidad con los artículos 12 del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial y 396 inciso 1 del Código Procesal Civil, declararon: **FUNDADO** el recurso de casación interpuesto la empresa Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros a fojas dos mil doscientos veintiocho; por consiguiente, **CASARON** la resolución impugnada; en consecuencia, **NULA** la sentencia de vista de fojas dos mil ciento sesenta y cinco, de fecha veinte de noviembre de dos mil catorce, emitida por la Sala Civil Permanente de la Corte Superior de Justicia del Callao; **ORDENARON** que el *Ad quem* emita nueva sentencia en concordancia con las consideraciones expuestas en la presente resolución;

***CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA***

**CASACIÓN 2827-2015
CALLAO
OBLIGACIÓN DE DAR SUMA DE DINERO**

DISPUSIERON la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, bajo responsabilidad; en los seguidos por la empresa Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros contra Bangor Castle Shipping Co. Ltd. y otros, sobre Obligación de Dar Suma de Dinero; y *los devolvieron*. Integra esta Sala el Juez Supremo Señor Calderón Puertas por licencia del Juez Supremo Señor Mendoza Ramírez. Ponente Señora Cabello Matamala, Jueza Suprema.-

S.S.

ROMERO DÍAZ

CABELLO MATAMALA

MIRANDA MOLINA

CALDERÓN PUERTAS

DE LA BARRA BARRERA