

Número	Sede	Importancia	Tipo
22/2018	Tribunal Apelaciones Civil 3ºTº	ALTA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
26/02/2018	2-41477/2008	PROCESO CIVIL ORDINARIO	
Materias			
DERECHO COMERCIAL			
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dra. Mary Cristina ALONSO FLUMINI		Ministro Trib.Apela.	
Dra. Loreley OPERTTI GALLO		Ministro Trib.Apela.	
Dra. Claudia Giselle KELLAND TORRES		Ministro Trib.Apela.	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dra. Loreley OPERTTI GALLO		Ministro Trib.Apela.	
Abstract			
Camino			Descriptor Abstract
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE			
DERECHO CIVIL->OBLIGACIONES->CLASIFICACION DE OBLIGACIONES->OBLIGACIONES INDIVISIBLES			
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO->CONTRATACION INTERNACIONAL->CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE			de mercaderias
Descriptor			
Resumen			

**Resumen**

Se revoca parcialmente sentencia definitiva, únicamente respecto al monto condenado.

Acción ejercida por subrogación por la aseguradora en caso de avería en transporte internacional de mercaderías, contra los transportistas efectivos y los freight forwarders.

El tribunal participa de la tesis que considera a los operadores contractuales como legitimados pasivos en los contratos de transporte, en tanto comparte lo expresado por Jorge Radovich (Radovich, Jorge. El freight forwarder. Caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercaderías, en Revista de Transporte y Seguro N° 3, pag. 131), quien afirma: "Entiendo que no puede existir duda sobre la responsabilidad contractual como acarreador del freight forwarder que emite y suscribe un conocimiento por aplicación de los principios generales de los contratos y especialmente por la definición legal del transportador que brinda el art. 26 de la ley de Navegación... se entiende por transportador la persona que contrata con el cargador el transporte de mercadería, sea propietario armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque".

"El forwarder ha comprometido el hecho de un tercero, que en el caso es el efectivo porteador por agua, por lo que resultaría aplicable -ante la ausencia de específicas normas navegatorias- lo preceptuado por los arts. 1163 del Código Civil y 163 y 171 del C. Comercio".

La norma citada es equivalente al art. 1257 del Código Civil uruguayo, conforme al cual, quien se obliga por un tercero de quien no es el representante, responde de los daños y perjuicios ante el acreedor del contrato.

[Marcar Palabras](#)[Marcar Frase](#)**Texto de la Sentencia**

SENTENCIA N° SEF-0007-000022/2018 DFA-0007-000053/2018

TRIBUNAL DE APELACIONES EN LO CIVIL DE TERCER TURNO

MINISTRA REDACTORA: DRA. LORELEY OPERTTI.

MINISTRAS FIRMANTES: DRA. ALONSO, DRA. KELLAND, DRA. OPERTTI.

Montevideo, 26 de febrero de 2018.

VISTOS:

Para sentencia definitiva de segunda instancia, estos autos caratulados: "Royal & Sun Alliance Seguros Uruguay S.A. c/ Marzcargo F.S.L. y otros. Daños y perjuicios"; IUE 2-41477/2008, venidos a conocimiento de este tribunal, en mérito al recurso de apelación interpuesto por la parte actora, CSAV S.A., CMA CGM y ZIM Ltda., contra la sentencia N° 16/2016, dictada el 28 de abril de 2016, por la Sra. Jueza Letrada de Primera Instancia en lo Civil de 2° turno, Dra. Cecilia Schroeder.

RESULTANDO:

1 – Que por la sentencia impugnada, se ampara parcialmente la demanda, condenando a los demandados en forma solidaria e indivisible a indemnizar a la actora U\$S 43.298,64, con intereses desde la demanda. Desestima las acciones de regreso impetradas por las demandadas, sin especial condenación procesal.

2 – A fs. 1008, comparece la actora e interpone recurso de apelación formulando agravios y a fs. 1014, 1027 y 1030 hacen lo propio, CSAV S.A., CMA CGM y ZIM Ltda., respectivamente.

Sustanciadas las recursivas, el juzgado a quo, franquea la alzada y recibidos los autos por este Tribunal, se pasa a estudio de las Sras. Ministras.

CONSIDERANDO:

1 – El Tribunal, de conformidad con el número de voluntades requerido legalmente (art. 61 inc. 2° LOT) y en decisión anticipada (art. 200 del C.G.P.), confirmará parcialmente la decisión impugnada, por las razones que se pasan a exponer.

2 – El caso:

A fs. 229 y sigtes. el Royal Sun Alliance, se subroga en los derechos y acciones del consignatario de la mercadería transportada desde Barcelona a Montevideo, vía Santos.

Alega que el 20 de julio de 2006, Merzcargo recibió tres contenedores en Barcelona, comprometiéndose a transportarlos al puerto de Montevideo, según conocimiento de embarque N° 2200211. Ese mismo día los contenedores fueron recibidos también en Barcelona por ZIM LTD., según conocimiento de embarque N° ZIMUBCN 158706, quien se obligó a transportarlos a Montevideo, a bordo del **buque** CMA CGM que ofició de transportista efectivo de dos contenedores hasta Montevideo y del tercero hasta Santos.

En el puerto de Santos uno de los contenedores (N° ZCSU 232222/2) fue descargado para inspección puesto que había arribado sin su sello. El resto siguió viaje hasta Montevideo. Dicho contenedor fue recibido en Santos por ZIM LTD., sin observaciones y se obligó a transportarlo a Montevideo a bordo de un **buque** de Cía. Sudamericana de Vapores, que ofició como transportista efectivo hacia Montevideo.

Los contenedores fueron recibidos por los porteadores sin observación y llegados al puerto de Santos se comprobó un faltante parcial de mercadería en el N° ZCSU 232222/2, consistente en tres cajas. Se volvió a precintar y se procedió a su transporte a Montevideo, donde arribó el 01/10/06, constatándose un faltante total de mercaderías, sustituidas por bolsas de arena. En consecuencia se pretende indemnización contra los dos agentes y ambos transportistas efectivos, propietarios de los buques en que se cargó dicho contenedor.

Evalúa el daño emergente en función del valor CIF, sumándose los gastos de importación no recuperables a los que debe adicionarse el lucro cesante por un total de U\$S 63.420.45, equivalente a la suma indemnizada al consignatario.

Afirma que existe responsabilidad del operador multimodal (Merzcargo FSL, ZIM LTDA.) y la misma se funda en la aplicación de los principios generales, en la ratificación del tercero y en el art. 1257 del Código Civil. Se trata de responsabilidad contractual, subjetiva, ilimitada y por incumplimiento de una obligación de resultado.

Alega que la responsabilidad de los porteadores efectivos (CMA, CGM, CSVA), es de tipo contractual. El negocio se perfecciona con la recepción de la carga para su transporte. Pasan a integrar el contrato, aunque sus nombres no surjan del mismo.

Las responsabilidades imputadas son indivisibles por cuanto el objeto de la obligación no admite división, siendo de aplicación el art. 266 del Código de Comercio y los arts. 1375 y 1376 del Código Civil. Son a su vez responsabilidades solidarias, extensible al caso de autos por analogía de la regulación del DIPr nacional para contratos de transportes aéreos (Conv. Varsovia 1929), terrestres y multimodales por servicios sucesivos (TMDCoMTI 1940). Ello por cuanto el DIPr es una disciplina autónoma y requiere su interpretación e integración por analogía interna antes que

recurrir a las disposiciones del Código Civil. Es por ello que se debe recurrir al TMDComTI 1940 que establece la responsabilidad solidaria de cada porteador.

CSVA, asume las siguientes actitudes: opone excepción, contesta la demanda y solicita citación en garantía.

Expresa que se trata de dos contratos de transporte distintos, el primero entre Merzcargo, ZIM LTD y CMA CGM por transporte Barcelona – Montevideo, el segundo entre ZIM y Cía. Libra de Navegação por transporte de un contenedor desde Santos a Montevideo, a bordo del Libra NY, en el cual CSVA no tuvo participación, limitándose a fletar el **buque** a Cía. Libra de Navegação.

Entiende que el planteo de la solidaridad fue sustentado en doctrinas italianas y argentinas que no son de recibo en nuestro país por contradecirse con los arts. 263 y 264 del C. de Comercio, que se decantan en sentido contrario a la presunción de solidaridad, tampoco puede entenderse la solidaridad interpretando rectamente el art 186 C. Com.

Afirma que no son de recibo las consideraciones respecto a la indivisibilidad de la obligación.

El contenedor fue descargado en Montevideo con los precintos originales que se le pusieron en Santos y con los cuales ZIM LTD lo habría recibido, según conocimiento de embarque N° ZIMUBCN 158706. En base a ello y a la posición en que se cargó el contenedor en el **buque** Libra NY, resulta evidente que la mercadería fue hurtada antes de cerrarlo y cargarlo, siendo ZIM LTD el único responsable.

Solicita la citación en garantía por acción de regreso contra ZIM LTD, por cuanto los bienes fueron hurtados durante su custodia, adicionando que el contenedor fue recibido por esta parte con reservas STC, propuestas por la propia ZIM LTD y que no pueden ahora desconocerse.

A fs. 339 y sgtes., comparece ZIM LTD, contesta la demanda y cita en garantía a CMA CGM y CSAV y contra la terminal portuaria de Santos IPA RODRIMAR.

Afirma que la relación del consignatario de la mercadería fue únicamente con Merzcargo, transportista que no opera buques, quien recibió la mercadería en condiciones LCL/LCL, por lo que las vio, controló y consolidó.

Esta parte fue contratada por Merzcargo en un contrato de transporte distinto con condiciones distintas, fueron recibidos contenedores llenos y precintados, por un transporte desde playa de contenedores de Barcelona a playa de contenedores de Montevideo, con cláusula de cargado, arrumado y contado por el cargador (Merzcargo).

A su vez, ZIM contrató el arrendamiento de slots en el **buque** propiedad de CMA CGM para su transporte desde Barcelona, por lo que es dicha codemandada la que tenía la custodia de los contenedores. En Santos, durante la escala, uno de los contenedores fue rapiñado y se dispuso su descarga para inspección de la que se constató que no había faltante alguno.

El contenedor estuvo depositado en la terminal Rodrimar durante un mes y luego se contrató su transporte con la codemandada CSAV. El faltante total fue constatado con la apertura cuatro días después de la descarga en Montevideo.

De dicha cronología surge que la mercadería pudo ser hurtada durante el depósito en la terminal IPA RODRIMAR de Santos, durante el transporte hacia Montevideo o durante los tres días que estuvo en el puerto de Montevideo antes de la inspección o en caso de falsedad de las actas de la Receita Federal, la sustracción pudo acaecer durante la custodia de CMA CGM. No obstante en ningún caso, el hurto ocurrió mientras ZIM LTD detentaba la custodia del contenedor.

La acción de regreso contra los transportistas efectivos CMA CGM y CSAV, así como contra la terminal portuaria de Santos IPA RODRIMAR, la fundamenta en que detentaban la custodia del contenedor en los momentos en que fue posible el hurto.

La remisión de las partes a la **Convención** de Bruselas y sus protocolos de 1968 y 1979 implica una limitación de la responsabilidad que no puede ser superior a 666,67 unidades de cuenta (o Derechos Especiales de Giro) por bulto. En base al faltante de 22 bultos y al valor de la unidad de cuenta, la indemnización no puede superar los US\$ 21.900,60.

Controvierte la indivisibilidad de las obligaciones y la teoría de la solidaridad de la responsabilidad por no estar consagrada en nuestro país. De todas formas tampoco resulta aplicable al caso puesto que la mercadería se perdió antes de asumir la custodia esta parte.

CMA CGM, contesta la demanda y cita en garantía.

Alega que llegado el **buque** CMA CGM RODIN a Santos, el capitán advirtió la falta de precinto del **buque**. Realizada la inspección se constataron las buenas condiciones del contenedor y que solo faltaban tres cajas, por lo que la Aduana de Santos concluyó que no hubo faltante de mercadería, precintándose el contenedor. Luego fue embarcado en un **buque** de CSAV con rumbo a Montevideo. Llegado a dicho puerto (en buenas condiciones y con los precintos puestos en Santos), se detectó el faltante total de mercadería.

La responsabilidad es de ZIM LTD por cuanto es el armador que emitió el conocimiento de embarque, fletando espacio en la bodega del **buque** de esta parte. Responde por la estiba y estadía del contenedor. En razón de ello se lo cita en garantía por acción de regreso.

El informe de Aduana de Santos releva que no hubo faltante de mercadería, lo que evidencia el correcto cumplimiento por esta parte, respecto al contenedor de autos hasta que terminó su custodia con la descarga en el puerto brasileño.

Controvierte los planteos de solidaridad e indivisibilidad.

A fs. 459 y sgtes, comparece ZIM LTD a contestar la citación en garantía promovida por CSAV.

Expresa que CSAV y Cia. Libra de Navegação son una unidad económica por cuanto la primera adquirió la participación mayoritaria de la segunda.

La citación es improcedente por cuanto fue CSAV quien efectivamente realizó el transporte, teniendo la gestión náutica y comercial del **buque** Libra NY, reconociendo a su vez que ZIM no operaba el **buque**, sino que fletó espacio en bodega. Por el contrario la relación de garantía es a la inversa, desde el transportista efectivo CSAV/LIBRA en favor de ZIM LTD.

ZIM LTD contesta la citación en garantía promovida por CMA CGM, por los mismos fundamentos que la contestación de la citación por parte del otro armador (CSAV).

A fs. 506 y sgtes comparece Cia. Libra de Navegação, contestando la citación en garantía y oponiendo excepciones.

El codemandado Merzcargo FSL no contesta la demanda, siendo declarado en rebeldía en audiencia preliminar del 23/06/2014 (fs. 754 vto.).

La sentencia se pronuncia en los términos ut supra referidos.

3 - Contra dicho dispositivo, la parte actora deduce recurso de apelación, formulando agravios en los términos explicitados en escrito obrante a fs. 1008 y sigtes., expresando en lo medular que: a) El monto del daño emergente debe realizarse en base al valor CIF, más su diferencia con el precio de venta en plaza, el cual sirve de tope máximo, de conformidad con los arts. 171 y 1512 C. Com. En autos se reclamó el valor CIF más dicha diferencia, lo cual no fue específicamente controvertido, operando a su respecto la regla de admisión y que resulta inferior al valor de plaza probado.

A fs. 1014, interpone recurso de apelación CSAV S.A., en los siguientes términos: a) Existe ajenidad de esta parte respecto al contrato celebrado por Mercoline, por cuenta de la comisionista RUALDOR S.A. CSAV/LIBRA no habría intervenido en la operativa de no ser por el incidente de piratería ocurrido durante la escala en Santos. El contrato original coordinaba servicios de Merzcargo, ZIM y CMA CGM, por lo que no es correcto que esta parte no pueda alegar su desconocimiento, tanto es así que al momento de cargar el tercer contenedor en el **buque** LIBRA NY, los otros dos ya habían sido entregados en Montevideo. En razón de ello, de admitirse la responsabilidad solidaria e indivisible (la cual no tiene sustento jurídico en Uruguay), la misma solo debe imputarse a dichos codemandados, que fueron parte de dicho acuerdo de servicios conjuntos a favor de RUALDOR.

Esta parte no se obliga a un contrato de transportes sino al arrendamiento de un slot en su bodega, por lo cual no emite conocimiento de embarque, como sí lo hace ZIM, en razón de ello RUALDOR (y la actora por subrogación) tienen acción contra MERZCARGO, quien se obligó a transportar los tres contenedores desde Barcelona a Montevideo, ello por cuanto no hay responsabilidad solidaria. De admitirse, debe exonerarse

a esta parte, condenándose a ZIM, Merzcargo y CMA CGM; b) Sobre las citaciones en garantía, sostiene que del contrato surge claramente que cada parte asume responsabilidad en el transporte ocurrido bajo el conocimiento de embarque emitido por cada una de ellas; c) Surge probado que la mercadería fue robada con anterioridad a la carga del contenedor en el buque LIBRA NEW YORK, lo que se evidencia del informe que releva que al momento de la inspección, el contenedor no presentaba indicios de avería. De las expresiones del propio perito de la actora surge que la sustracción de la mercadería es irrealizable en un buque que se encuentra navegando; d) Por lo tanto, el hurto acaeció durante el depósito del contenedor en la terminal de Santos, contratada por ZIM Ltd. El desestimiento de dicha codemandada de la acción de regreso contra IPA RODRIMAR no lo exime de responder por el incumplimiento de dicha terminal, por cuanto fue ella quien la contrató y dispuso su depósito por más de un mes. En virtud de ello, en caso de mantenerse la sentencia deberá acogerse la citación en garantía contra ZIM Ltd.

A fs. 1027 y sgtes., comparece CMA CGM fundando los siguientes agravios: a) Le agravia el rechazo de la citación en garantía. Los repartos de responsabilidad acordados no tienen relevancia en el caso y se remite a los fundamentos expuestos en la contestación de la demanda; b) Surge acreditado el cumplimiento de esta parte del transporte de los tres contenedores hasta Santos, con constancia por documento público de que no había faltante de mercadería. El hurto ocurrió cuando el contenedor ya no estaba bajo su custodia; c) No se comparte el planteo respecto a la solidaridad e indivisibilidad, el cual está fundado en la indivisibilidad del objeto y de la obligación, entendiéndose que no admite cumplimiento parcial. La obligación de transportar es esencialmente divisible y por lo tanto la solidaridad debe estar pactada por acuerdo expreso, lo que no ocurre en autos.

A fs. 1030 y sgtes. ZIM Ltd. interpone recurso de apelación fundando los siguientes agravios: a) La imputación de responsabilidad solidaria no obedece a un razonamiento lógico, sino que se comienza por entender que se trató de una estipulación para otro, llegando luego a la conclusión de la acción directa del importador contra todos los intervinientes en el contrato de transporte (que no es multimodal). Para ello recurre a la tesis de la solidaridad e indivisibilidad que es de rechazo por nuestra jurisprudencia y que carece de sustento normativo en Uruguay, ya que el TDCTIM de 1940 no establece responsabilidad sino ampliación subjetiva de la litis, permitiendo demandar al primer o al último transportista, ninguna de dichas posiciones ocupadas por esta parte. En razón de ello la responsabilidad debió imputarse a Merzcargo FSL; b) El argumento para desestimar la limitación de responsabilidad es contradictorio. Entiende que hay relación contractual para imputar la responsabilidad, mas no para limitarla en los términos pactados. La indivisibilidad y solidaridad se basan en una relación contractual única (pese a que esta parte entiende que únicamente contrató con Merzcargo FSL). Si la a quo sostiene dicha postura no puede soslayar que las pautas de dicha contratación eran conocidas y aceptadas por las partes. Se trata de cláusulas de responsabilidad razonables y aceptadas, tanto por la importadora RUALDOR como por su comisionista Mercoline, lo que surge de las firmas al dorso de los conocimientos de embarque. Se trata en autos de una limitación de responsabilidad por un monto razonable que no desnaturaliza las obligaciones de las partes; c) El monto del daño condenado resulta arbitrario en tanto fue controvertido y no probado; d) Se debió acoger la citación en garantía por cuanto quedó acreditado que esta parte no fue la transportista efectiva, no siendo necesario un expreso acuerdo de distribución de responsabilidad, sino una relación de garantía, la cual resulta del acuerdo de servicios coordinados por el cual se les encomienda el transporte efectivo del contenedor a CMA CGM y a CSAV, armadores de los buques. A su vez, es la compañía de navegación la que designa el operador portuario, esto es, la terminal de carga en Santos donde se presume que la mercadería fue hurtada. Esta parte nunca detentó la guarda material del contenedor.

4 – Se analizarán en primer término, los agravios de los demandados. Surge probado en autos que:

Rualdor Int. (asegurado de ROYAL & Sun Alliance Seguros Uruguay S.A., quien actúa por subrogación, de acuerdo a lo dispuesto por el art. 669 del Código de Comercio) compró la mercadería -perfumes- en Barcelona -España-, poco más de 11.000 kgs., a la empresa Air Vail International

S.A. Perfumes. Para que la mercadería llegara a Montevideo, Rualdor, contrató los servicios de Mercoline S.A., quien se encargaría de todo lo que implicaba el "transporte". Mercoline, quien actuó a nombre propio pero para un tercero (Rualdor) contrató a Merzcargo que es un "forwarder".

Esta empresa es la que consolida la mercadería en los tres contenedores y la que contrató a ZIM para la realización del transporte marítimo, quien a su vez utilizó el buque RODIN propiedad de la empresa CMA-CGM.

Los contenedores TTNU 479727/2 y CLHU 402225/2, fueron transportados por el buque RODIN desde Barcelona hasta Montevideo. El otro contenedor –ZCSU 232222/2-, fue transportado por el mismo buque RODIN, pero cuando los tres contenedores llegaron a Santos, el capitán del barco advirtió que el último señalado se encontraba sin su sello y por lo tanto ante su observación fue descargado para ser inspeccionado en Santos. Allí constataron faltante de mercadería (faltaban tres cajas del pallet 36).

Los otros dos contenedores siguieron rumbo a Montevideo, en el buque RODIN. Al tercero se lo precintó y siguió viaje a Montevideo, en el buque Libra New York, propiedad de las empresas CSVA y Companhia Libra de Navegacao, arribando el 1° de octubre. Cuando se lo descargó se constató faltante total de la mercadería, encontrándose en lugar de la misma, bolsas con arena y parte del embalaje en su interior.

La empresa aseguradora pagó al importador la suma U\$S 63.420,45.

Se comparte con la atacada que no surge de autos, elementos suficientes que permitan determinar, con fehaciencia suficiente, dónde se produjo el hurto de la mercadería.

5 – Respecto de la responsabilidad, cuestionada por los demandados en general.

Se rechazarán los agravios.

El tribunal participa de la tesis que considera a los operadores contractuales como legitimados pasivos en los contratos de transporte, en tanto comparte lo expresado por Jorge Radovich (Radovich, Jorge. El freight forwarder. Caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercaderías, en Revista de Transporte y Seguro N° 3, pag. 131), quien afirma: "Entiendo que no puede existir duda sobre la responsabilidad contractual como acarreador del freight forwarder que emite y suscribe un conocimiento por aplicación de los principios generales de los contratos y especialmente por la definición legal del transportador que brinda el art. 26 de la ley de Navegación... se entiende por transportador la persona que contrata con el cargador el transporte de mercadería, sea propietario armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque".

"El forwarder ha comprometido el hecho de un tercero, que en el caso es el efectivo porteador por agua, por lo que resultaría aplicable -ante la ausencia de específicas normas navegatorias- lo preceptuado por los arts. 1163 del Código Civil y 163 y 171 del C. Comercio".

La norma citada es equivalente al art. 1257 del Código Civil uruguayo, conforme al cual, quien se obliga por un tercero de quien no es el representante, responde de los daños y perjuicios ante el acreedor del contrato.

Esto es de toda claridad cuando el operador ha emitido el conocimiento de embarque que lo responsabiliza a nombre propio.

Acerca de la responsabilidad del operador, se comparte lo expresado por la Sala de 5º Turno en Sentencia N° 114 del 30/5/2001: "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 operador contractual que se obliga a trasladar o a hacer trasladar la mercadería y si no es titular de los medios de transporte, encomienda la ejecución del contrato a los porteadores efectivos, en el sentido de que serán estos los que ejecutarán la obligación contraída por el operador." (sentencia TAC 3º 6/2008).

6 – Respecto de la responsabilidad indivisible, cuestionada por los demandados, también la Sala se ha expedido, expresando que: "La naturaleza jurídica del contrato de transporte, unimodal o multimodal, es de 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 de transporte multimodal asume el compromiso final respecto a que la carga llegue a su destino final, se obliga pues a ejecutar o a hacer ejecutar el desplazamiento total de las mercancías".

El Tribunal entonces comparte el fundamento de la atacada en punto a la responsabilidad de los transportistas efectivos, la que es indivisible y solidaria con la del operador de transporte multimodal (arts. 266, 270 del Código de Comercio y por analogía art. 30.3 de la [Convención de Varsovia de 1929](#))".

En definitiva, se participa de la corriente doctrinaria y jurisprudencial según la cual la responsabilidad de todos los sujetos involucrados en el contrato de transporte es indivisible y solidaria, en atención a la indivisibilidad del objeto de la obligación (TAC 3º, sentencia citada).

7 – Los demandados al contestar la demanda, ejercieron acciones de regreso a las cuales, la distinguida magistrada a quo, no hizo lugar, por considerar que si bien CMA CGM al contestar la demanda señaló que firmaron un acuerdo de servicios conjuntos en el que regularon el régimen de responsabilidades de cada una de ellas entre sí en caso de incumplimiento frente a terceros, lo que es válido, no fue probado en legal forma, pues aportaron documentos sin traducir, es decir, que no cumplieron en forma debida con la causa contractual que justifica el derecho que cada una invocó.

La Sala comparte con la Sra. Jueza a quo, que los demandados, no acreditaron los términos del reparto de responsabilidad acordados, por lo que sus pretensiones carecen de fundamento suficiente para ser acogidas incumpliendo la carga de afirmación impuesta por el art. 117 del C.G.P.

No se cumplió en forma con el art. 72 del C.G.P., (vé. fs. 794 y sigtes.). Es cierto que tal omisión pudo haberse salvado al recibir las proposiciones iniciales, pero ello no sucedió y en consecuencia, opera el sistema de cargas procesales, siendo su cumplimiento en beneficio del propio interés de quien alega el hecho.

8 – Valor de la condena. Agravio de la actora.

La a quo condenó a pagar la suma de U\$S 43.298,64, más interés corriente desde la demanda, considerando que las cláusulas limitativas de responsabilidad, alegadas por ZIM al contestar no le son oponibles al actor quien actúa por derecho de subrogación de RUALDOR SA. Aplicó la teoría del acto propio, pues ZIM dijo al contestar que ningún vínculo contractual tiene con RUALDOR SA con quien no contrató, por lo que esa cláusula debe entenderse que rige entre ZIM y las codemandadas. Señaló la a quo que por el art. 171 del Código de Comercio lo que debe indemnizarse es el daño emergente, no el lucro cesante a diferencia de lo que ocurre en el régimen general de la responsabilidad contractual. El importe objeto de condena es el valor de la mercadería en el tiempo y lugar de la entrega, por eso condena a dicha cantidad.

Se recibirá el agravio.

La Sala entiende en primer término que no está discutido que la actora haya pagado a su asegurado, la suma que reclama.

En segundo lugar corresponde el pago del valor de la mercadería faltante en el lugar de adquisición, que es U\$S 43.298,64 (fs. 196-197), a lo que debe adicionarse lo que se pagó por flete U\$S 4.238 (fs. 35-36) y el precio proporcional del seguro (fs. 210-211) por U\$S 417, lo que arroja la suma liquidada por el actor.

Ahora bien, el actor reclama sobre ese valor CIF, el valor de venta de la mercadería en plaza que calculó en U\$S 15.466,05 por encima de aquel (ver fs. 220), lo que sería la ganancia esperada o parte de la ganancia esperada.

En la apelación se remite a la fs. 855 donde el consignatario de la carga RUALDOR da respuesta al oficio 648/2014 e informa el valor unitario de venta en plaza del producto que faltó, faltaron 5.544 unidades (fs. 191).

El total reclamado es entonces de 63.420,45 esto es lo que le pagó al asegurador a su asegurado.

A fs. 1009-1010 efectúa un cuadro comparativo para probar que lo que reclama en el juicio y en definitiva pagó a su cliente es inferior al precio de venta en plaza, que sería de U\$S 119.196, siempre hablando de la mercadería faltante que es de un 33% del total importado.

La Sala recibirá el agravio, en tanto el único argumento utilizado en primera instancia fue el art. 171 del Código de Comercio. No obstante, también son de aplicación de los arts. 222 y 223 del Código de Comercio, que contienen principios generales de la reparación integral, por lo que el lucro cesante claramente ha de ser reparado.

A ello se suma que el monto pagado por la Aseguradora, no ha sido eficazmente controvertido.

9 - No existe mérito para especiales sanciones procesales (art. 688 del Código Civil y 261 del C.G.P.).

Por tales fundamentos el Tribunal,

FALLA:

Confírmase la sentencia de primera instancia, salvo en cuanto al monto de la condena, en lo que se revoca, determinándose el monto de la misma en U\$S 63.420,45 (dólares estadounidenses sesenta y tres mil cuatrocientos veinte con cuarenta y cinco).

Sin especial condenación.

Honorarios fictos 4 BPC.

Notifíquese personalmente.

Oportunamente devuélvase.

Cerrar

Imprimir Texto

Imprimir Hoja Insumo