

Número	Sede	Importancia	Tipo
1.859/2010	Suprema Corte de Justicia	ALTA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
17/11/2010	34-53/2001	RECURSO DE CASACIÓN	
Materias			
DERECHO COMERCIAL			
DERECHO PROCESAL			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dr. Jorge Omar CHEDIK GONZALEZ		PRESIDENTE S.C. de J.	
Dr. Leslie Alberto VAN ROMPAEY SERVILLO		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Daniel Ibérico GUTIERREZ PROTO		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Jorge RUIBAL PINO		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Jorge Tomas LARRIEUX RODRIGUEZ		MINISTRO S.C. de J.	
Dr. Fernando Raúl TOVAGLIARE ROMERO		Secretario Letrado	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dr. Daniel Iberico GUTIERREZ PROTO		MINISTRO S.C. de J.	
Abstract			
Camino			Descriptor Abstract
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA->OBLIGACION DE CUSTODIA			
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->DERECHOS DEL CARGADOR Y DEL PASAJERO			
DERECHO PROCESAL->PRUEBA->VALORACION DE LA PRUEBA->SISTEMAS DE VALORACION DE LA PRUEBA->SANA CRITICA			
DERECHO CIVIL->OBLIGACIONES->CLASIFICACION DE OBLIGACIONES->OBLIGACIONES DE RESULTADO			
Descriptor			
Resumen			
<p>El medio impugnativo en estudio, fue desestimado por unanimidad.</p> <p>Se coincide con la sentencia de segundo grado en cuanto a que se debe exonerar de responsabilidad a la empresa de cargas, que no tuvo en custodia el contenedor que fue objeto de hurto. A lo anterior se debe agregar que el transportista, antes de la entrega efectiva de la mercadería sigue gravado con una obligación de resultado.</p>			

Texto de la Sentencia

Montevideo, diecisiete de noviembre de dos mil diez

VISTOS:

Para sentencia estos autos caratulados: "ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS URUGUAY S.A. C/ MITSUI OSK LINES LTDA. Y OTROS. DAÑOS Y PERJUICIOS. CASACION"; FICHA 34-53/2001.

RESULTANDO:

I.- La sentencia de primera instancia No. 64, dictada el 27 de agosto de 2007 por el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de Octavo Turno, obrante a fs. 1526 a 1558, falló: "Acogiendo la demanda interpuesta por Royal & Sun Alliance Seguros Uruguay S.A. contra Mitsui Osk Lines y Cargas y Servicios S.A. y en su mérito condenando a estas demandadas a pagar al actor en forma solidaria, la suma reclamada, más los intereses corrientes desde la demanda. Rechazando la demanda de Royal & Sun Alliance Seguros Uruguay S.A. interpuesta en forma subsidiaria contra Transur Ltda. Acogiendo la demanda de Mitsui Osk Lines contra Cargas y Servicios S.A. y en su mérito condenándola a devolver la suma de la condena. Rechazando la demanda de Mitsui Osk Lines contra la Administración Nacional de Puertos. Rechazando las demandas de Cargas y Servicios S.A. contra Servipo S.R.L. y Transur Ltda. Costas a cargo de Cargas y Servicios S.A. Costos en el orden causado...".

La sentencia de segunda instancia No. 148, dictada el 9 de noviembre de 2009 por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de Quinto Turno, obrante de fs. 1785 a 1790, falló: "Confírmase la sentencia apelada en autos salvo en cuanto condena a la codemandada Cargas y Servicios que se absuelve en tal carácter y en su condición de citada en garantía. Sin especial condena en costas ni costos".

II.- A fs. 1798 y ss. la co-demandada Mitsui Osk Lines Ltda. interpone recurso de casación por entender que se ha incurrido en infracción del art. 275 de la Ley de Navegación o su equivalente art. 4 de las Reglas de La Haya, arts. 140 y 141 del C.G.P., y errónea aplicación de la Ley No. 16.246, arts. 10, 11 y 12 y varias disposiciones reglamentarias, expresando, en síntesis:

Con la Convención de Bruselas se aprobó un Protocolo sobre la prueba de los casos de exoneración y puede hacerse uso de la reserva que el mismo consagra, estableciéndose que el transportador sólo tiene que probar el caso de exoneración, pero el beneficiario del conocimiento puede acreditar que el evento o el daño consecuencia del supuesto de exoneración acreditado, son derivados de "un acto culposo de carácter comercial" del transportador o de sus dependientes y no de carácter náutico (inc. a) del art. 275).

Se ha aplicado erróneamente el art. 275 de la Ley de Navegación ya que prevé lo contrario a lo expresado en la sentencia. A Mitsui Osk Lines le bastaba con probar la causa de exoneración de su responsabilidad y esa prueba no sólo fue cumplida sino que no era necesario probarlo ya que era un hecho no controvertido por ninguna de las partes, como lo reconoce la propia sentencia. Si la mercadería fue hurtada en el territorio nacional, es claro que fue antes de ser embarcada a bordo del buque, momento en el que Mitsui Osk Lines tomó la custodia del contenedor. En ese momento, la mercadería no se encontraba dentro del contenedor. Por ello se invocó como causal de exoneración la prevista en el art. 275 literal i). De esta forma, quien debía probar (a lo contrario de lo sostenido en la sentencia) que el daño se produjo por culpa del transportador o de sus dependientes era la reclamante (beneficiario del conocimiento de embarque).

Sin perjuicio de ello, y fundamentalmente en virtud de lo dispuesto por el art. 139 del C.G.P., Mitsui Osk Lines hizo prueba al respecto, la que fue valorada de forma errónea por el Tribunal por cuanto violenta toda lógica sostener que el robo se produjo mientras la mercadería se encontraba en territorio nacional y condenar únicamente a la empresa que nunca tuvo en custodia el contenedor, exonerando a las dos empresas que sí lo tuvieron. Si bien Mitsui Osk Lines manifestó su convencimiento de que el robo fue antes de ingresar al Puerto de Montevideo, éste no puede ser considerado como una admisión de un hecho desde el momento que siempre sostuvo que una u otra de las causas de exoneración dependerían de la prueba aportada en autos.

Se ha valorado erróneamente la prueba aportada en autos sobre la responsabilidad de Cargas y Servicios S.A. La sentencia toma en consideración únicamente algunos de los elementos probatorios dejando de lado, sin justificación alguna, toda la prueba que surge de autos y de la que surge que el robo se produjo por la negligencia y exclusiva responsabilidad de dicha empresa. Cargas y Servicios S.A. admite que tuvo la custodia del contenedor desde el ingreso al puerto de Montevideo el 13 de abril a las 19 y 30 hs. hasta su carga a bordo del buque a las 9.00 hrs. del día 15 de abril. O sea que el contenedor estuvo 36 horas bajo la custodia de Cargas y Servicios. No da explicación alguna sobre la causa por la cual el contenedor no ingresó a la Terminal de Contenedores de la A.N.P., sino que además debía ser ingresado a una zona exclusiva de cargas peligrosas y no lo fue. El contenedor permaneció en zona de transferencia que no se encuentra cercada y con un sistema de custodia totalmente inadecuado e ineficiente tal como se probó por las declaraciones obrantes en autos.

Se aplicó erróneamente los arts. 43, 70 y 72 del Decreto No. 183/1994, el art. 35 inc. 1 del Decreto No. 455/994 y los arts. 10, 11 y 12 de la Ley de Puertos. En los propios decretos reglamentarios de la Ley de Puertos se reconoce en forma expresa la responsabilidad de la Administración por los actos realizados por los operadores portuarios. En función de lo cual cabe concluir que la A.N.P. tiene responsabilidad subsidiaria en el reclamo de autos por el incumplimiento de Cargas y Servicios S.A. por el siniestro ocurrido en el contenedor mientras se encontraba bajo su custodia y deberá responder por esta empresa, también en forma subsidiaria. Pero también tiene responsabilidad directa ya que el Puerto de Montevideo se encuentra bajo su jurisdicción y contralor, no pudiendo salir ninguna mercadería sin su autorización.

Solicita se case la sentencia impugnada y se condene a Cargas y Servicios S.A. y a la Administración Nacional de Puertos a pagar a Mitsui Osk Lines la suma reclamada.

III.- Los representantes de Cargas y Servicios S.A., fs. 1831/1836 vto., de la Administración Nacional de Puertos, fs. 1838/1841 vto. y Transur Ltda., fs. 1844/1851, evacuaron el traslado del recurso de casación.

CONSIDERANDO:

I.- La Suprema Corte de Justicia, por unanimidad, aunque por distintos fundamentos, desestimará el recurso de casación interpuesto

II.- El Dr. Van Rompaey expresa en su voto: "La sentencia de segundo grado, que exonera de responsabilidad a Cargas y Servicios S.A., se fundó en que los elementos de convicción obrantes en autos no permiten inferir que el hurto se produjo una vez que Cargas y Servicios S.A. tuvo en custodia el contenedor.

“Opinó la sentencia recurrida, además, que la propia parte actora tiene el convencimiento, expresado en el decurso de la litis, que el hurto se produjo en el trayecto Colonia-Montevideo, admisión que dejaría huérfana de sustento la pretensión deducida contra Cargas y Servicios S.A.

“La premencionada plata-forma fáctica -que determina inexorablemente la denegación de la actuación de la pretensión movilizada contra Cargas y Servicios S.A., en la medida que el transportista no observó útilmente el onus probandi que sobre él gravitaba— permanece incólume en el reexamen casatorio.

“Ello por cuanto los fundamentos de hecho del fallo de segundo grado, o mejor, la valoración de los medios probatorios aportados en sustento de la pretensión formulada contra Cargas y Servicios S.A., no puede ser calificada como absurda o arbitraria, ni resulta contraria a las reglas de la sana crítica.

“Si bien no existe contro-versia en punto a que el hurto se verificó en territorio uruguayo, la incertidumbre respecto de quién tendría la obligación de custodia de la carga al momento del hurto, implica la consecuencia gravosa para el transportista de que su responsabilidad objetiva no puede reputarse enervada por el acaecimiento de causa extraña”.

El Dr. Larrieux expresa: “Respecto del agravio en cuestión –responsabilidad de Cargas y Servicios S.A.– la Sala consignó lo siguiente:

“...los elementos de convicción que fundarían la responsabilidad de la codemandada recurrente, carecen de entidad suficiente para decidir que el hurto se produjo una vez que Cargas y Servicios S.A., tuvo en custodia el contenedor.

“Si bien de acuerdo al D.U.A. el contenedor debió ir a Playa de Contenedores y se depositó en Zona de Transferencia próximo al lugar de atraque del buque que llegó al día siguiente.

“Tampoco se probó que el contenedor careciera de vigilancia al punto que la empresa ha sido convocada a juicio por la recurrente.

“La sofisticada maniobra (que requería de otro camión, rampa, grúa, personal, etc.) que implicó el hurto es improbable que pueda realizarse sin ser advertida dentro del recinto portuario y la tesis de que el contenedor fue sacado del recinto con la complicidad de funcionarios públicos venales, si bien no se descarta porque ha ocurrido, es más difícil aún de llevarse a cabo.

“Finalmente la hoy actora afirma en su escrito de apelación enfáticamente que tiene el convencimiento que el hurto se produjo en el trayecto Colonia Montevideo, admisión que dejaría huérfana de sustento la pretensión contra Cargas y Servicios S.A., determinando su absolución como demandada principal y como citada en garantía” (fs. 1789-1789 vto.).

“En consecuencia, partiendo de los hechos relevados por la Sala, entiendo que el fallo es ajustado a las reglas de la sana crítica, siendo improcedente, toda revisión que directa o indirectamente, conduzca a la alteración de la plataforma fáctica considerada en la decisión impugnada.

“Además, si bien no hay controversia en cuanto a que el hurto se produjo en territorio uruguayo, la incertidumbre de quién tenía la carga la momento de siniestro, determina la consecuencia gravosa para el transportista, en virtud de 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 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...”(Sentencia T.A.C. 4to. Turno No. 132/2003)”.

El Dr. Ruibal Pino “comparte la solución y fundamentos expresados por el Tribunal de Apelaciones de 5to. Turno, en cuanto a que no correspondía atribuir responsabilidad por los acontecimientos a la empresa Cargas y Servicios S.A. en la medida que de los elementos de convicción en la causa, no permiten concluir que el hurto se produjo una vez que Cargas y Servicios S.A., tuvo en custodia el contenedor.

“En consecuencia teniendo en cuenta que el artículo 168 del C. Comercio prevé que los daños ocurridos durante el transporte deben ser sufridos por el cargador si los mismos provienen de “vicio propio, de fuerza mayor o caso fortuito”, no corresponde amparar el recurso incoado.

“Como lo indicó la Corte en Sentencia No. 163/07: “La obligación contraída por la demandada transportista era de resultado, así lo ha admitido la doctrina y jurisprudencia. En el contrato de transporte lo que pasa a primer plano no es la actividad o comportamiento del deudor, sino un resultado preciso, rígidamente individualizado. Lo que promete el deudor (el contenido de su obligación), no es, pues, otra cosa que ese resultado determinado de una manera más o menos precisa.

“En las obligaciones de resultado al acreedor le basta probar el incumplimiento (la no obtención del resultado).

“El porteador es deudor de una obligación determinada o de resultado, es decir, promete un resultado concreto: llevar sana y salva la carga al lugar de destino y, para ello, debe adoptar todas las providencias necesarias y adecuadas para cumplir con el resultado prometido, y responderá por los daños e intereses debidos a la falta de cumplimiento de sus obligaciones, hasta tanto no pruebe una causal que lo libere de responsabilidad. La carga de la prueba del cumplimiento de contrato de transporte pesa sobre él” (Amadeo Soler Aleu (en “Transporte Terrestre-Mercaderías y Personas. Su régimen jurídico”, pág. 60).

“Por los fundamentos ex-puestos y como en el subexamine no fue enervada la carga que pesaba sobre el transportista, procede desestimar el recurso de casación interpuesto, sin especial condenación”.

El Dr. Chediak fundamenta su posición en los siguientes términos: “En el caso, la mercadería hurtada fue transportada desde Colonia a Montevideo por Transur Ltda.

“Los productos se cargaron en la Zona Franca de Colonia en un contenedor proporcionado por Mitsui Osk Lines Ltda.

“A su vez, esta empresa contrató al operador portuario Cargas y Servicios S.A. para que transportara la mercadería de Montevideo a Buenos Aires.

“La codemandada Mitsui Osk Lines Ltda. reconoció que tuvo los productos bajo su custodia en el puerto de Montevideo, desde las 19 y 30 hs. del 13 de abril de 2000 hasta las 9 hs. del 15 de abril de 2000, momento en que fueron cargados en el buque para ser transportados a Buenos Aires por Cargas y Servicios S.A.

“La codemandada Mitsui Osk Lines Ltda. no se desembarazó de su carga de probar que el hurto se produjo mientras que el contenedor estuvo bajo su custodia, por lo cual no corresponde responsabilizar a Cargas y Servicios S.A.

“Como expresó la Sala, para exonerarse de responsabilidad, Mitsui Osk Lines debió haber probado efectivamente que la sustracción se llevó a cabo o bien antes de que se le entregaran las mercaderías, esto es, antes de las 20 y 30 hs. del 13 de abril de 2000, o cuando ya no las tenía bajo su custodia, lo cual no hizo.

“No puede considerarse absurda la valoración de la prueba que condujo al Tribunal a entender que el hurto no se efectuó en el trayecto de Colonia a Montevideo ni luego de que Cargas y Servicios tuvo a la mercadería bajo su cuidado.

“En definitiva, no se aprecia ilogicidad, arbitrariedad o absurdo en la valoración que realizó el Tribunal de la prueba incorporada a la causa, por lo que la casación pretendida no puede prosperar”.

El redactor de este pronunciamiento entiende que corresponde desestimar el recurso de casación interpuesto, por las siguientes razones:

En la impugnación el representante de Mitsui Oks Lines expresa que en la sentencia de segunda instancia “...se ha incurrido en un gravísimo (error) al momento de valorar la prueba de autos ya que las mismas apreciadas en su conjunto, sin omitir ninguno de los elementos probatorios, teniendo en consideración que el robo no fue durante el trayecto Colonia-Montevideo y que, sin lugar a dudas fue en el territorio nacional; que esto indica que no fue mientras el contenedor se encontraba bajo la custodia del transportista; que el tiempo en que el contenedor se encontró bajo la custodia de Cargas y Servicios fue suficiente para realizar las maniobras necesarias para el robo; que esto no es imposible, no sólo porque el sistema de seguridad de Cargas y Servicios era insuficiente sino porque ya ocurrió en otras ocasiones; y, por último pero de gran importancia, la conducta de Cargas y Servicios que en forma injustificada no ingresó el contenedor a un lugar seguro dejándolo en un lugar en donde le constaba que ya se habían producido robos, indican que la conducta negligente de Cargas y Servicios fue suficiente para que el robo se produjera mientras el contenedor se encontraba bajo su custodia...” (fs. 1809) (...) “toda la prueba indica que el robo se produjo en zona portuaria y más precisamente, mientras el contenedor se encontraba bajo custodia del operador portuario Cargas y Servicios S.A.” (fs. 1810).

Lo afirmado en la recurrencia se contradice con lo manifestado por la impugnante a lo largo del proceso, donde se sostiene que de la prueba obrante en autos surge que el robo de la mercadería se produjo en el trayecto Colonia-Montevideo, por lo que la responsabilidad correspondía atribuirle al transportador (Transur S.A.).

En efecto:

a.- al contestar la demanda el representante de Mitsui Osk Lines sostiene que "...el robo se produjo en territorio uruguayo, más exactamente en el trayecto Colonia-Montevideo, mientras el contenedor se encontraba bajo la guarda y custodia de la empresa transportista Transur S.A...." (fs. 860 vto.-861).

b.- al alegar de bien probado, manifiesta que "...el único hecho cierto y probado es que el camión contratado por el asegurado salió de la Zona Franca de Colonia a las 12.00 y llegó al puerto de Montevideo a las 19.20 hs., demorándose 7 horas para un trayecto que, como máximo debió llevar 5 horas; tiempo más que suficiente para realizar el vaciado del contenedor y relleno con los bloques. En conclusión, al haberse producido el robo antes del ingreso al puerto de Montevideo cuando el contenedor se encontraba bajo la custodia de la empresa transportista contratada por el asegurado para realizar el transporte desde Colonia a Montevideo, corresponde rechazar la demanda contra Mitsui Osk Lines" (fs. 1486).

c.- al apelar la sentencia de primera instancia, Mitsui Osk Lines afirma que "la reclamante no sólo no ha probado que la carga se encontraba dentro del contenedor en el momento de la entrega sino que, ha quedado probado que la mercadería fue robada antes de su ingreso al recinto portuario" (fs. 1607) (...) En síntesis, los intentos de la parte reclamante para probar que la mercadería se encontraba dentro del contenedor a su ingreso al recinto portuario han fracasado.

"Existen elementos suficientes de convicción para sostener que el robo fue producido durante el trayecto Colonia-Montevideo.

"Este trayecto fue realizado por la empresa Transur, contratada por el cargador, por lo que deberá revocarse la sentencia impugnada y de-sestimar la demanda contra Mitsui Osk Lines" (fs. 1609).

En consecuencia, la conducta procesal contradictoria de la impugnante referida supra, es circunstancia suficiente para rechazar el recurso interpuesto, sin ingresar al análisis de mérito de los motivos de casación expuestos en la recurrencia.

Por tales fundamentos, la Suprema Corte de Justicia

FALLA:

DESESTIMASE EL RECURSO DE CASACION INTERPUESTO, SIN ESPECIAL CONDENACION PROCESAL.

OPORTUNAMENTE, DEVUELVA.

Cerrar

Imprimir Texto

Imprimir Hoja Insumo