Sistema de Jurisprudencia Nacional

Nro: 18/2001

Oficina: Suprema Corte de Justicia

Importancia	Fecha	Procedimiento	Ficha	Tipo
ALTA	28-02-2001	RECURSO DE CASACIÓN	Sin datos	DEFINITIVA

Materias

DERECHO COMERCIAL

DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

Firmantes

Nombre	Cargo
Dr. Milton Hugo CAIROLI MARTINEZ	Presidente de la Suprema Corte de Justicia
Dr. Raul Jose ALONSO DE MARCO	Ministro de la Suprema Corte de Justicia
Dr. Juan Mario MARIÑO CHIARLONE	Ministro de la Suprema Corte de Justicia
Dr. Gervasio Enrique GUILLOT MARTINEZ	Ministro de la Suprema Corte de Justicia
Dr. Roberto José PARGA LISTA	Ministro de la Suprema Corte de Justicia
Dra. Martha Beatriz CHAO FERNANDEZ	Secretaria Letrada de la Suprema Corte de Justicia

Redactores

Nombre	Cargo
Dr. Raul Jose ALONSO DE MARCO	Ministro de la Suprema Corte de Justicia

Discordes

Abstract

Descriptores

PRINCIPIO DE AUTONOMIA DE LA VOLUNTAD - Transporte marítimo - Limitaciones - DAÑOS Y PERJUICIOS - Contrato de transporte - Mercaderías - Pérdida - TRANSPORTE MARITIMO - Mercaderías - Modalidades - CONVENCION DE BRUSELAS - Responsabilidad - Cláusulas exonerativas - Nulidad - CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO - Regulación - Convención de Bruselas - Aplicación - CASACION - Desestimación - CONOCIMIENTO DE EMBARQUE - Transportista - Responsabilidad - Prueba - Alcance - TRANSPORTISTA - Obligaciones - Responsabilidades

Sentencias Similares

Resumen

Sin Datos

Montevideo, veintiocho de febrero de dos mil uno. VISTOS: Para sentencia estos autos caratulados: |RADIX S.R.L. Y OTRO C/ MONTEMAR S.A. - Cobro de pesos y Daños y Perjuicios - CASACION|, Ficha 187/98. RESULTANDO: I) Que por sentencia No. 163, de fecha 15 de diciembre de 1997, el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4o. Turno, por unanimidad, confirma la sentencia apelada salvo en cuanto a la condena a la demandada al pago de U$S 73.424 como indemnización de daños y perjuicios, que se revoca, disponiendo la liquidación correspondiente por el procedimiento del art. 378 del C.G.P.; sin sanciones procesales (fs. 440 - 447 vto.). La sentencia de primera instancia - No. 13/97 del Juzgado Letrado en lo Civil de 7o. Turno - había amparado la demanda y, en su mérito, condenado a la demandada a pagar la cantidad de U$S 73.424, con más sus intereses desde la fecha de la demanda; sin especial condenación (fs. 347 - 350). II) Que la parte demandada interpone recurso de casación en el fondo contra la decisión del Tribunal. Expresa inicialmente que la Convención de Bruselas de 1924 para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos - no ratificada por Uruguay aunque sí por la mayoría de los países - no consagra instituciones de orden público ni pretende limitar la autonomía de la voluntad, como equivocadamente considera el Tribunal. En el caso - por expresa voluntad de las partes (cargador/transportista) - rige el derecho inglés. En el mismo - según informe obrante a fs. 245 - se aplica el principio de que aunque el conocimiento no haya sido firmado no se afecta su calidad de plena prueba y se admite la elección del derecho aplicable. Alega que la Sala infringe la Convención y - lo que es más grave en la especie - lo pactado en el conocimiento de embarque, al entender que este último sirve para acreditar |juris tantum| que las mercaderías fueron recibidas tal como aparecen descriptas en el mismo. Aduce al efecto que en el anverso y reverso de los conocimientos de autos figura la expresión |FCL/FCL| - que significa que el transportador y/o sus empleados reciben

el contenedor en el puerto de carga ya lleno/cargado con mercadería -. La modalidad |FCL/FCL| es igual a la denominada Casa/Casa (House to House), cuyo alcance fue estudiado por la jurisprudencia que cita y comparte.

Añade que constituye una infracción de normas jurídicas sostener que existe una presunción de responsabilidad culposa en el porteador, ya que, razonablemente, el transportador no puede ser responsable de hechos que no están bajo su control (Convención de Bruselas, art. 3 nal. 3 lit. c). Sostiene que el Tribunal aplica erróneamente el derecho al no admitir que era una carga del embarcador o propietario haber contratado un flete especial y haber comunicado que las mercaderías necesitaban una estiba también especial. Invoca específicamente la cláusula 20 del conocimiento (sobre estiba especial) y aduce que dicha cláusula preimpresa es obligatoria (mencionando la sentencia No. 724/96 de la Corte en apoyo de tal alegación, entre otros argumentos). Reputa igualmente contrario a derecho (Convención de Bruselas, art. 1.217 C. Comercio) y a la opinión de la doctrina más recibida la posición del Tribunal de poner a cargo del transportador la prueba para liberarse de responsabilidad, invirtiendo el |onus probandi| legalmente establecido. Discrepa con la recurrida en tanto le niega la posibilidad de ampararse en la cláusula de reserva |said to contain| (|dice contener|), afirmando así un criterio contrario al de la doctrina y jurisprudencia nacional e internacional (incluida la sentencia No. 724/96 cit.) que cita extensamente. Añade que se trata de un tema jurídico, por lo que es improcedente la observación de la Sala de que fue planteado por primera vez al apelar. Controvierte la decisión de la Sala en cuanto establece el límite de la responsabilidad del transportador teniendo en cuenta como unidad de carga los bultos contenidos en el contenedor (no enumerados ni individualizados por medio alguno) y no el propio contenedor, citando abundantemente en apoyo del agravio jurisprudencia y doctrina internacionales. Niega además que la contestación haya sido ambigua sobre los montos reclamados.

Finalmente observa que la recurrida afirma equivocadamente que la Convención de Nueva York de 1958 resolvió el tema de la Ley aplicable, cuando ella regula exclusivamente el arbitraje (fs. 451 - 460). III) Que la parte actora - al evacuar el respectivo traslado - solicita se desestime el recurso (fs. 463 - 486 vto.); y el Sr. Fiscal de Corte, al conferírsele la correspondiente vista, sólo se expide sobre algunos agravios aunque concluye aconsejando que se rechace el recurso (fs. 503 - 504 vto.). CONSIDERANDO: Que la Corporación - por unanimidad - habrá de desestimar el presente recurso. Inicialmente debe afirmarse que la Ley aplicable al caso es la Convención de Bruselas de 25 de agosto 1924, tal como sostuvo la actora desde la demanda (v. fs. 173 y vto.) y luego aceptó la accionada, quien expresó al apelar que dicho convenio internacional es |aplicable a la especie porque tanto Argentina (donde se celebró el contrato) como Holanda (donde debía cumplirse) la ratificaron| (f. 381). Dicha solución es ciertamente ajustada a los principios rectores del Derecho Internacional Privado, atento a que la relación jurídica de autos refiere a un contrato de transporte entre Argentina y Holanda, países que han ratificado la mencionada norma supranacional. El planteamiento que la recurrente efectúa en el grado sobre este tema no es de recibo, por confuso y contradictorio. La parte - a la vez que invoca la violación de normas de la Convención de Bruselas - pretende, en efecto, simultáneamente, la aplicación de la Ley inglesa (en razón de lo establecido genéricamente en una cláusula preimpresa obrante al dorso de los conocimientos) y aún menciona normas de derecho holandés (v. relación de normas que se aducen infringidas a fs. 451 vto.). Ahora bien. La recurrente se agravia porque el Tribunal |ad quem| expresa que la Convención |constituye un sistema de responsabilidad legal y de orden público| (f. 451 vto.). Sin embargo, es compartible la opinión de la Sala en cuanto a que la |...Convención prevé la aplicación obligatoria del régimen legal dispuesto en su normativa al fijar los derechos y obligaciones de las partes,

que sólo podrán modificar, voluntariamente, en beneficio del titular de la carga| (f. 442 vto.). El art. 2 del referido instrumento internacional dispone que |... el transportador, en lo concerniente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercaderías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones y se beneficiará de los derechos que se estipulan a continuación|. Por su parte, el art. 3 nal. 8 establece que |todas las cláusulas, convenciones o acuerdos en un contrato de transporte que eximan al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño ocasionados a mercaderías por causas de negligencia, culpa o falta de cumplimiento a los deberes u obligaciones establecidas en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en una forma que no sea la prescrita por esta Convención, serán írritos, nulos y sin efecto|. Concordantemente el art. 4 inc. 5 preceptúa que: |Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este parágrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada|. De modo que aún cuando en la materia rija en principio la regla de la autonomía de la voluntad, existen ciertas disposiciones que regulan un sistema de responsabilidad legal que debe ser respetado y cuya inobservancia la Convención sanciona expresamente con nulidad de las cláusulas que se le opongan. A la recurrente le agravia también el criterio del |ad quem| en cuanto a que el conocimiento de embarque acredita - salvo prueba en contrario - que las mercaderías fueron recibidas como aparecen descriptas en el mismo. Entiende que con ello se viola la Convención de Bruselas y lo pactado en el conocimiento de embarque (derogando la cláusula de reserva |S.T.C.|), y añade que - al ser un transporte de tipo FCL/FCL - el porteador ignoraba el contenido del transporte, no existiendo medios razonables para que el Capitán verificara las declaraciones del cargador. En opinión de la Corte no le asiste razón. El art. 3 nal. 4 de la Convención establece, en efecto, que el |conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercaderías tales como están descriptas en el mismo de conformidad con el parágrafo 3, a), b) y c)|. En la especie, según releva la Sala, en los conocimientos de embarque glosados a fs. 2 y 18 se dice que se transporta |Zapallos. 1 contenedor parte superior abierta 40'' con 1.170 cajones. Limpio a bordo| (cf. traducciones obrantes a fs. 3 y 19). Dado que se contrató un transporte |FCL/FCL| (que significa |que el transportador y/o sus empleados reciben el contenedor en el puerto de carga ya llenado/cargado con mercadería|, cf. traducciones cits. de fs. 4 vto. y 20 vto.), si el porteador o el capitán del buque tenían fundadas razones de sospecha en cuanto a la mercadería recibida o no disponían de medios razonables para verificarlo - situación que claramente no condice con las características de un contenedor del tipo |top open|, según definición aportada en autos por el Centro de Navegación (v. fs. 316) - pudieron haber hecho uso de la facultad prevista en el inciso final del art. 3 nal. 3 de la Convención aplicable. Esto es, estaban facultados para no mencionar en el conocimiento los datos y condiciones de la carga. La claúsula de reserva STC debe consecuentemente ser reputada nula, conforme al art. 3.8 de la Convención antes transcripta, que incluye la nulidad de las cláusulas exonerativas de la responsabilidad emergente del incumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 3. Por otra parte cabe compartir la opinión de la Sala cuando - invocando doctrina especializada - expresa que |... la validez de las cláusulas de reserva depende de su expresa y circunstanciada inserción en los conocimientos después que se verifiquen aquellas particularidades que les dan valor fundante (dudas e imposibilidad de control). Lo contrario, si estuvieran impresas anticipadamente, las tornaría ineficaces por resultar simples cláusulas genéricas y de estilo que sólo pretenden configurar la irresponsabilidad del transportador (Simone, ob. cit., pág. 366)|. Coincidentemente se pronunció el redactor - en una

especie no regida por la Convención de Bruselas - en discordia a la sentencia No. 724/96 de la Corporación - glosada a fs. 352 - 359 y referida por el Tribunal (fs. 444 y vto.) -, al expresar que |... debe establecerse una negociación específica y expresa sobre el tema que no se ha alegado siquiera existiere en el caso. Y la constancia STC (said to contain) y la cláusula impresa de desconocimiento del contenido de la carga obrantes en el conocimiento de fs. 1 no demuestran la existencia de tal negociación ni del acuerdo consiguiente, aún cuando luzcan en el anverso del documento|. |Tal circunstancia - contrariaremente a lo que cree el Tribunal - no es decisiva para la afirmación de la existencia del consentimiento del cargador ni lo ha sido para la valiosa jurisprudencia nacional y extranjera que cita la recurrente. La ubicación de la constancia en uno u otro lado del documento no incide en las consideraciones que la Sra. Juez |a quo| correctamente efectuara acerca de la inadmisible solución que comporta dejar de lado el régimen de responsabilidad del transportador marítimo (haciendo muchas veces ilusoria dicha responsabilidad) en mérito a una sigla de tres letras (aún mecanografiadas), a un sello o a un texto impreso colocados en un documento expedido por el armador y que sólo luce su firma|. En suma, debe accionar la presunción relativa emergente del contenido estipulado en los conocimientos; otra solución importaría dejar de lado en perjuicio del cargador el sistema de responsabilidad legal aplicable, como correctamente entiende el Sr. Fiscal de Corte a fs. 504. También se agravia la recurrente de que la sentencia impugnada no haya tenido en cuenta la cláusula 20 del conocimiento, conforme a la cual aduce era carga del embarcador haber contratado un flete especial y haber comunicado que las mercaderías necesitaban una estiba asimismo especial. El agravio es infundado, en opinión de la Corte, a la luz del art. 3 nal. 2 de la Convención de Bruselas, que dispone que el transportador |procederá debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas|. En tal sentido cabe compartir el juicio del Tribunal, cuando - luego de señalar que conforme a los conocimientos se trataba del transporte de productos vivos y de destacar el carácter de empresa especializada de la transportista - expresa que |... la ventilación de la carga, y prioritariamente, la ubicación del container en lugar de la bodega que habilite la operación de recogimiento de la lona que lo cubría, queda incluida dentro de lo que es la diligencia media del transportista en el cuidado de la mercadería perecedera que le fue confiada, sin que signifique los |cuidados especiales| cuya denuncia, en interpretación de la Convención de Bruselas, se impone al cargador. En ese sentido, parece necesario destacar que no es lo mismo |ventilar| una carga, que someterla a específicas temperaturas para mantener su estado, lo que sí puede entenderse como |cuidados especiales|| (fs. 444 vto. - 445). Según afirma López Saavedra (citado por la actora): |El transportador no es sólo un técnico en hacer navegar el buque, sino también en transportar la mercadería, lo que supone conocimientos básicos sobre embalaje y protección de la misma| (Responsabilidad del transportista por agua según la Convención de Bruselas de 1924, pág. 64). Comparte pues la Corte el fundamento básico de la solución condenatoria adoptada por el Tribunal, es decir, la imputación efectuada a la transportista en cuanto a que la descomposición de la mercadería transportada (configurante del incumplimiento de la obligación de resultado asumida) se debió a su omisión de proceder a la debida ventilación de la carga. Y por lo tanto no es de recibo toda alegación de que dicha tarea (naturalmente resultante de la naturaleza de los bienes transportados) constituya un cuidado especial indebidamente cargado al transportador, incluida la invocación de las previsiones de la cláusula 20 de los conocimientos (aun sin hacer caudal de su calidad de preimpresa y no firmada por el cargador). Asimismo la recurrente se agravia infundadamente sobre la cuantía de la condena, aduciendo que, en todo caso, la responsabilidad de su parte debió atender al número de contenedores y no al número de

cajas. En primer lugar corresponde advertir que asiste razón a la actora cuando observa que la accionada - al controvertir la liquidación de daños y perjuicios - no cumplió debidamente con los requisitos establecidos en el art. 130.2 C.G.P., el cual exige un pronunciamiento categórico, claro, explícito y preciso sobre el rubro y cifra en debate (v. contestación del recurso, fs. 484 y vto.). Tampoco es de recibo el agravio en cuanto al fondo, a la luz del art. 2 lit. c. del |Protocolo para la modificación de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos| (Bruselas, Ed. 1968), que dispone: |Cuando un |container|, un |pallet| o cualquier artefacto similar sea utilizado para acumular mercaderías, todo bulto o unidad enumerada en el conocimiento como incluido en este artefacto, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este parágrafo. Fuera del caso previsto el artefacto se considerará como bulto o unidad|. Y en autos - según fue examinado anteriormente - debe reputarse probado que la actora cargó contenedores con 1.170 cajas de zapallos, según fuera declarado en los conocimientos aceptados por la transportadora demandada. Ciertamente las cajas no estaban |enunciadas| - es decir, numeradas sucesivamente - pero - en tanto tal exigencia ha de reputarse carente de sentido en el caso - a juicio unánime de la Corte es correcta la solución del Tribunal en cuanto a que |la limitación legal por bulto o unidad debe computarse...sobre cada uno de los bultos si el cargador anotició o informó al transportador el número de bultos transportados, mencionándolo en la columna de bultos o descripción de la carga en el conocimiento, sin necesidad de numerarlos cronológicamente ni marcar dicho bultos. Es decir la limitación debe calcularse sobre los bultos contenidos en un container, si han sido declarados, y no sobre este envase| (págs. 445 vto. - 446). Cabe precisar en este punto que no resulta recepcionable el agravio relativo a la imputación de ambigüedad en la contestación de la demanda efectuada por la Sala. Dicho agravio no cuestiona la solución del Tribunal de remisión al proceso de liquidación de sentencia para determinar el |quantum debeatur|, sino que refiere a las sumas de indemnización que a criterio de la impugnante corresponden, reiterando en definitiva la argumentación precedentemente rebatida.

Corresponde indicar finalmente que el agravio referente a la Convención de Nueva York de 1958 - aunque estimable en algún aspecto - resulta básicamente irrelevante para la decisión sobre la procedencia de la condena impugnada a la luz de las consideraciones formuladas en el presente pronunciamiento. En virtud de lo expuesto y de lo dispuesto por los arts. 268 y ss., 279, 197 y concordantes del Código General del Proceso, y demás normas citadas, la Suprema Corte de Justicia, por unanimidad, FALLA: DESESTIMASE EL RECURSO DE CASACION CON COSTAS Y COSTOS. Y DEVUELVASE.