

CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL  
SALA II

**CAUSA N. 231 - EL CABILDO, CÍA. DE SEGUROS C. CAPITÁN Y/O ARMADORES Y/O  
PROPIETARIO DEL BUQUE LUCKY IMPORTER Y/U OTRO**

Buenos Aires, 14 de mayo de 1982.

¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada?

El doctor *Freire Romero* dijo:

I. Por los daños que experimentó una partida de fardos de algodón peruano variedad Pima, tipo SAPA, transportada por el buque Lucky Importer en el viaje concluido el 16/11/77, amparada por el conocimiento de embarque núm. 2 de Paita y consignada a la firma "Hilos Cadena, S. A.", la compañía de seguros "El Cabildo" abonó a la destinataria damnificada la suma de \$87.941.515 (recibo de fs. 30 del 13/1/78) y, subrogándose en sus derechos por el mérito del referido pago (art. 80, ley 17.418), promovió demanda contra la transportista por reintegro de la cantidad de \$63.522.585 (resultante de adicionar a la indemnización pagada los gastos incurridos en la venta del rezago y deducir de la cifra así obtenida el monto de lo recuperado con dicha venta), con más intereses, costas y depreciación monetaria.

Al progreso de la demanda se opuso el agente marítimo del buque, en los términos del art. 193 de la ley de la navegación, aduciendo que la inundación de la bodega núm. 1 -donde se hallaban los fardos averiados- obedeció al error de un marinero en el cumplimiento de una orden del capitán -pasar el agua de un tanque a otro-; error que consistió en abrir equivocadamente el grifo que va de tanque a bodega, conforme se documentó en la respectiva protesta de mar. Sostuvo, en consecuencia, que el apuntado error no comprometía la responsabilidad del naviero, a tenor de lo dispuesto en el art. 4º, inc. 2º, apart. a), de la Convención de Bruselas de 1924, pues constituía "una falta en el manejo técnico del buque".

A fs. 63 la actora reconoció la validez extrínseca de la protesta formalizada, mas con la aclaración de que ello no implicaba "el reconocimiento de los hechos o datos mencionados en la misma".

II. El juez de primera instancia, en el pronunciamiento de fs. 159/163, consideró que la operación que ocasionó la avería de la carga interesaba al navío como tal y no a las mercaderías o a las instalaciones o aparatos destinados a su conservación, de acuerdo con la finalidad que cabe asignar a la maniobra de achique del rasel de proa. Por consiguiente, aceptando que el error del tripulante encuadraba en la eximente de responsabilidad prevista en el art. 4º, inc. 2º, apart. a), de la Convención de Bruselas de 1924 -ley 15.787, decidió el a quo rechazar la demanda, añadiendo que la solución no variaba por el hecho de que el marinero hubiera incurrido en "culpa grave" (aspecto que trató a mayor abundamiento, ya que estimó primeramente que la cuestión no había sido planteada en tiempo procesalmente oportuno).

III. La sentencia fue apelada por "El Cabildo, Compañía Argentina de Seguros Generales S.A.", cuyos agravios de fs. 181/185 fueron replicados por la contraparte a fs. 187/188.

Sostiene la recurrente, ante todo, que en ningún momento reconoció como cierto que el daño fue provocado por una errónea maniobra de la tripulación en el manejo de las válvulas -como asentó el magistrado- y que no autoriza a sostener lo contrario el hecho de haber utilizado, formando parte de la argumentación, la palabra "convengamos", a la que no sería razonable asignar un alcance desentendido del contexto en el que fue empleada.

Seguidamente, expresa que no está demostrado en autos -mediante testigos- que efectivamente la presunta maniobra errónea haya existido. Y continúa luego analizando el tema relacionado con la diferenciación entre "culpas náuticas" y "culpas comerciales", para afirmar, en definitiva, que el buque debe ser responsabilizado por los daños que causó el cargamento, poniendo de relieve que una obligación primordial del transportista es la de proceder en forma conveniente y apropiada a la custodia y cuidado de las mercancías (art. 271, ley de la navegación).

IV. El tenor de los puntos XXII, XXIII, XXIV y XXV del alegato presentado por la actora -y no tan solo

el uso de la expresión "convengamos", asentada al comienzo del primero de aquéllos- permite sostener, tal como lo hizo el a quo, que dicha parte admitió que la avería de los fardos de algodón fue ocasionada por una errónea maniobra del personal del buque en el manejo de las válvulas; error ése que provocó el pasaje de agua en lastre a la tubería de achique de la bodega núm. 1 y, en definitiva, a la bodega misma.

Más, aun cuando se prescindiera de meritarse los términos del aludido alegato, cuadra reconocer que se han aportado a los autos elementos de juicio suficientes para formar convicción sobre el tema. Destaco, en ese sentido, que en el Libro de la Navegación se hizo constar la defectuosa manipulación (confr. fotocopia autenticada de la singladura del 31/10/77) y que oportunamente, por ante un notario del puerto de Talcahuano, Chile, fue concretada la denuncia de mar (documento de fs. 56 y manifestación de fs. 63), como también que el capitán del "Lucky Importer" ratificó en el "sub lite" la existencia del hecho que originó la mojadura de los fardos (v. declaración de E. E. del V. Ortiz, a fs. 135, a la 2ª). A lo que cabe agregar que el liquidador de averías designado por la actora expresó, en el informe del 27/12/77, que había recogido datos en el vapor que confirmaban la veracidad de la narración documentada en la protesta marítima.

Ese conjunto de antecedentes, unido a la circunstancia de que no hay el menor indicio de que la avería obedeciese a una razón distinta, tienen fuerza persuasoria (art. 163, inc. 5º, 2º párr. Cód. Procesal).

V. Aceptado, entonces, que el error en el deslastre del tanque rasel de proa dio lugar al ingreso de agua a la bodega núm. 1, corresponde analizar si esa conducta se vincula o no con el manejo técnico del buque, esto es, si configura una "falta náutica" o una "falta comercial", tema que ha dado lugar a una abundante producción jurídica para definir los conceptos y que muestra, en los hechos, contornos ciertamente imprecisos (confr. Montiel, L. B., "Faltas náuticas y comerciales", Rev. Esto Marítimos, p. 17, núm. 2; Malvagni, A., "Contratos de transporte por agua", ps. 629/632, núm. 380, notas 87 y 88, Buenos Aires, 1956; Brunetti, A., "Derecho Marítimo Privado Italiano", versión española R. Gay de Montellá, Barcelona, 1950, t. III, ps. 301/302, núm. 492; Fariña, F., "Derecho Comercial Marítimo", t. II, ps. 425/426, 2ª ed., Barcelona, 1956; López Saavedra, D. M., "Responsabilidad del transportista por agua -según la Convención de Bruselas de 1924-", ps. 50/55, Buenos Aires, 1971; Mezzera Alvarez, R., "Curso de Derecho Marítimo", ps. 364/365, 2ª ed., Montevideo, 1954; Fernández, R. L., "Código de Comercio de la República Argentina. Comentado", t. VI, ps. 390/392, núm. 314, Buenos Aires, 1961; Ray, J. D., "Faltas náuticas y comerciales", en Enciclopedia jurídica. Omeba, t. XI, p. 967, etcétera).

La operación de achique del rasel se relaciona, sustancialmente, con el manejo técnico de la nave, desde que su finalidad puede ser el traspaso del agua a los tanques de consumo o una distribución de ella para adecuar los calados del buque a los requerimientos del viaje (confr. peritación naval de fs. 126/127). En el caso, según expresó el capitán Ortiz, la maniobra -habitual en los buques (fs. 135, a la 4ª, y 135 vta., a la 3ª)- tuvo por objeto específico dejar al navío "en condiciones de calado para recibir la partida de mineral de hierro a granel" (fs. 135, a la 4ª), de manera que es razonable concluir que el error del tripulante en la manipulación de las válvulas configuró una típica "falta náutica", como fundadamente lo resolvió el juez de 1ª instancia.

VI. Creo, empero, que esa conclusión no basta para decidir el rechazo de la demanda, desde que cabe analizar todavía lo atinente a la relación de causalidad entre aquella falta y la totalidad de los daños que experimentó la carga amparada por el conocimiento, núm. 2. Dicho en otros términos, corresponde aun examinar si a la apuntada falta en el manejo del buque no se añadió otra, de carácter comercial, con nexo causal adecuado con las averías.

En mi opinión, es claro que a la producción de los daños han concurrido, por un lado, la equivocación tratada anteriormente, y, por otro, una manifiesta negligencia del transportista en el cuidado del cargamento.

Prescindiendo de valorar la gravedad de la conducta obrada por el tripulante al no controlar la apertura y cierre de las válvulas respectivas (ver peritación naval, fs. 127, punto "d"), es lo cierto que el daño sufrido por los fardos de algodón pudo haber sido significativamente disminuido si aquella maniobra hubiera sido continuada -como lo exigía una elemental medida de prudencia, vinculada ésta con la custodia de las mercancías- por la verificación del destino que tuvo el agua proveniente del deslastre. Y está probado en autos que no sólo no se adoptó este recaudo con intermediación a la referida maniobra sino que la bodega núm. 1 fue controlada cuando ya habían pasado 24 horas (la faena de achique del rasel se concretó en la madrugada del 30 de octubre, en tanto que la revisión de la bodega tuvo lugar en la del día siguiente -confr. fotocopia del diario de la navegación, a fs. 136, y texto de la protesta de mar a fs. 56-); lapso

injustificable y que naturalmente agravó en forma sensible el daño causado al dejar expuesto el algodón tanto tiempo al pernicioso efecto del contacto con agua. De donde se sigue que ese mayor daño reconoce causa no en la inicial maniobra desafortunada del dependiente sino en la desidia posterior, en el incumplimiento de la obligación del transportista de proceder debida y cuidadosamente a la custodia de los bienes que le han sido confiados (art. 3º, inc. 2º, Convención de Bruselas de 1924).

En las condiciones que he descripto, ponderando la incidencia causal de cada una de las conductas mencionadas, me inclino por asignar prudencialmente el 40% de los daños a la "falta náutica" y el 60% restante a la "falta comercial" -art. 165, última parte, Cód. Procesal-. Por lo tanto, si mi criterio es compartido por mis estimados colegas de sala, el buque "Lucky Importer" deberá ser condenado a indemnizar a la compañía de seguros actora el 60 % de los daños.

VII. Relativamente a estos últimos, comenzaré por puntualizar que la demandada aceptó expresamente el alcance económico de las averías (véase punto 5º, a fs. 58), discutiendo solamente los honorarios y gastos pasados por el liquidador (cap. VII, punto "a", FS. 61 vta.).

Al respecto, advierto que la jurisprudencia del tribunal que cita el transportador -contraria a la admisión de tales honorarios como rubro recuperable (confr., entre otras, causa 5560 del 5/5/78, consid. VI y sus citas), contempla la hipótesis de intervención del liquidador en la tarea que específicamente le compete como tal, mas no la situación que se plantea en el "sub indice", en la que se trata de la retribución por los trabajos adicionales de venta del rezago; labor ésta que es independiente de la calidad de liquidador y cuya utilidad para las partes es indudable.

El total de los daños alcanza, por tanto, a la suma de \$63.522.585, que resulta de adicionar el monto pagado por el seguro y los gastos que insumió la venta de los fardos averiados y de descontar, de ese importe, lo obtenido en la subasta de ellos (\$87.941.515 + \$51.170 + \$1.287.900 - \$25.758.000); el 60% a cargo del buque \$39.113.551.

Esa cantidad, tal como se solicitó en la demanda, debe ser actualizada para contrarrestar los efectos del proceso inflacionario, siendo pertinente el ajuste desde que cada uno de los pagos fue hecho efectivo (enero de 1978; confr. fs. 30, 38 "in fine" y 40). Recuerdo que es doctrina constante del tribunal que, salvo supuestos de excepción ajenos a la especie, las compañías aseguradoras que demandan subrogadas en los derechos del damnificado directo tienen derecho a la revalorización a partir del día en que abonaron el resarcimiento (causa: 4667 del 3/9/76; 5120 del 28/4/77; 6203 del 28/2/78; 6426 del 18/4/78; 5171 del 28/4/78 y muchas otras).

Y considerando la entidad del capital a repotenciar (\$38.113.551), la fecha computable a ese fin (enero de 1970), el ritmo variable que observó desde entonces hasta hoy el fenómeno de la inflación -tema que es reflejado relativamente por los índices que elabora el Instituto Nacional de Estadística y Censos, que utilizo como valiosas guías de orientación, bien que sin aplicarlos en forma automática (doctr. de las causas: 5086 del 1/4/77, 6779 del 25/4/78 y 7162 del 21/11/78, cuya fundamentación doy por reproducida en mérito a la brevedad)- como también que la condena llevará intereses "puros", juzgo equitativo que la indemnización sea establecida en (\$967.605.000).

VIII. Sobre la suma recién indicada se liquidarán intereses a la tasa anual del 8% desde la notificación de la demanda hasta hoy y de aquí en más, salvo ajustes ulteriores, al tipo vencido que perciba -en la fecha- el Banco de la Nación Argentina en sus descuentos a 30 días (art. 277, Cód. Procesal).

IX. Con excepción de los honorarios correspondientes a los peritos en costos y contador, G. O. B. y C. M. E. G., que serán a cargo de la actora en su totalidad por tratarse de pruebas superfluas -advírtase que los extremos que con dichas peritaciones se quiso acreditar no habían sido objeto de cuestionamiento por parte de la demandada, es decir, no constituían puntos litigiosos-, las costas del juicio serán soportadas en un 60% por el buque y en el 40 % por la aseguradora (art. 71, Cód. citado).

Voto, pues, por que sea revocado el fallo de fs. 159/163 admitiendo parcialmente la demanda y condenando, en consecuencia, a los responsables del buque "Lucky Importer" a pagar a la actora, dentro del plazo de 10 días, la cantidad de \$967.605.000, con intereses según lo expuesto en el punto VIII en las costas de acuerdo con lo dicho en el IX. En cuanto a los accesorios de alzada, propicio que sean distribuidos en la misma porción y cargo que los de 1ª instancia.

Los doctores Vocos Conesa, Quintana Terán por razones análogas a las aducidas por el doctor Romero votaron en el mismo sentido.

Por lo que resulta del acuerdo que antecede, revocase la sentencia de fs 159/163 admitiendo parcialmente la demanda y condenando a los responsables del buque "Lucky Importer" a pagar a la actora, dentro del plazo de 10 días, la suma \$ 96.605.000, con intereses y costas según lo expuesto en los consids. VIII y IX del voto, respectivamente. Impónese las costas de alzada en igual proporción y cargo que las de 1ª instancia (art. 271, citado Código).

Oscar Freire Romero  
Eduardo J. Vocos Conesa  
Guillermo Quintana Terán