

Número	Sede	Importancia	Tipo
67/2013	Juzgado Ldo.Civil 13° T°	MEDIA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
11/11/2013	2-41798/2010	PROCESO CIVIL ORDINARIO	
Materias			
DERECHO CIVIL			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dra. Graciela Ines PEREYRA SANDER		Juez Ldo.Capital	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dra. Graciela Ines PEREYRA SANDER		Juez Ldo.Capital	
Abstract			
Camino		Descriptorios Abstract	
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->TRANSPORTE MARITIMO DE COSAS->TRANSPORTE EN CONTENEDORES			
DERECHO CIVIL->DAÑOS Y PERJUICIOS		incumplimiento de contrato	
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO		aplicacion de convenio internacional. CADUCIDAD	
Descriptorios			
Resumen			
<p>Se declara la caducidad de la acción sin especial condenación.</p> <p>Daños y perjuicios como consecuencia de incumplimiento de contrato de transporte marítimo. Al arribar al puerto de destino (España), el contenedor no pudo ingresar al territorio, debido a que la autoridad sanitaria española detectó que al contenedor le faltaba el precinto de sanidad de origen (uruguay). Se declara la caducidad de la acción por ser aplicable el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas de Conocimiento de Embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924... y la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre Unificación de Reglas para los conocimientos de Embarque en los Buques Mercantes, según respuesta dada en exhorto librado por la Sede, por la Secretaría General Técnica de Ministerio de Justicia de España.</p>			

Texto de la Sentencia

//TENCIA DEFINITIVA N° 67/2013

Montevideo, 11 de noviembre de 2013.

VISTOS

Para sentencia definitiva de primera instancia estos autos caratulados "ESTABLECIMIENTO COLONIA S.A. C/ MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY URUGUAY.S.A. DAÑOS Y PERJUICIOS". IUE 2-41798/2010.

RESULTANDO

I) Que el día 13 de setiembre de 2010 comparece Héctor B. Viana en representación de Establecimiento Colonia S.A. según testimonio de primera copia de poder que adjunta y dice que viene a promover demanda de daños y perjuicios como consecuencia de incumplimiento de contrato de transporte contra Mediterranean Shipping Company Uruguay S.A. (en adelante MCU). Expresa en síntesis que como surge del conocimiento de embarque N° MSCU1199308, MSC se obligó a transportar el contenedor MSCU N° 3628933 desde Montevideo a Las Palmas de Gran Canaria, España. Al arribar a Las Palmas de Gran Canaria, el contenedor no pudo ingresar al territorio de destino, debido a que la autoridad sanitaria española detectó que en el mismo faltaba el precinto de sanidad de origen (esto es, el precinto de sanidad uruguayo) y por esta razón y de acuerdo a la ley vigente española, la mercadería existente en el contenedor fue rechazada. Tal situación generó para Establecimiento Colonia

S.A. (en adelante ECSA), pérdidas por un valor de U\$S 129.537,30, más sus intereses e ilíquidos. Dice que la obligación asumida por la demandada es de resultado y que al haberse incumplido, deberá ésta indemnizar a su representada por los daños ocasionados. En cuanto a la competencia, entiende aplicable al caso el art. 2401 del Apéndice del C. Civil. MSC tiene domicilio en Uruguay y actuó a través del mismo en el contrato que celebrara con ECSA. Por tanto, dicho domicilio debe tenerse por válido a los efectos de su emplazamiento y de la determinación de la jurisdicción. Cita además, los arts. 41 y 43 del C. de Comercio, art. 27 de la LOT (15.750) y art. 98 de la ley de Sociedades Comerciales (16.060). En cuanto al derecho aplicable, de acuerdo al art. 2399 del C. Civil y el art. 34 lit. b) del Tratado de Montevideo de 1889, será de aplicación la ley del lugar de entrega de la mercadería objeto del contrato de transporte, en el caso de estudio: España. Con el fin de colaborar con la Sede en la aplicación del derecho extranjero, entiende que corresponde se aplique la Convención Interamericana sobre Prueba e Información acerca del Derecho Extranjero, adoptada en Montevideo, Uruguay con fecha 5/8/79 y que fuera ratificada por Uruguay y España (en adelante "la Convención"). En cuanto a la responsabilidad de la demandada, dice que el contenedor fue debidamente sellado y precintado por el MGAP con el N° 0027900, luego de ser inspeccionado por veterinarios funcionarios de la misma, como acredita con el certificado que agrega (anexo IV), estando la mercadería en legal forma para su exportación. El contenedor fue despachado el 24 de agosto de 2008 en Montevideo, arribando a Las Palmas en el buque Nuria con fecha 19 de setiembre de 2008. Al arribar al puerto de Las Palmas no pudo ingresar al territorio de destino, debido a que la autoridad sanitaria española advirtió que en el mismo faltaba el precinto de sanidad de origen puesto en Montevideo por el MGAP y, por esta razón, la mercadería existente en el contenedor fue rechazada para su ingreso. Como consecuencia del rechazo, la mercadería quedó varada en el puerto de Las Palmas cumpliendo su fecha de vencimiento y perdiendo aptitud para el consumo humano, lo que implicó que debiera ser destruida. El transportista incumplió con una de sus principales obligaciones, esto es, transportar y entregar la mercadería en las condiciones pactadas en el lugar de destino. Por si existiere alguna duda, aclara respecto del incumplimiento de MSC de su obligación de resultado, que la operación de descarga del contenedor transportado no da cumplimiento a la obligación de MSC de transportar y entregar la mercadería. La descarga no es sinónimo de entrega. Ofrece prueba, funda el derecho y solicita que en definitiva, se condene al demandado a pagarle U\$S 129.537,30 (dólares estadounidenses ciento veintinueve mil quinientos treinta y siete con 30/100), más intereses e ilíquidos (fs. 51-58).

II) Que por auto N° 2758/2010 (fs. 59) se confirió traslado de la demanda, el que fue evacuado a fs. 213-235. Comparece Gregorio M. Cerdeña en representación de MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY URUGUAY S.A., según testimonio notarial del poder para pleitos que adjunta. Expresa en síntesis, que como lo demostrará, MSC ha cumplido cabalmente con las obligaciones asumidas en el contrato de transporte marítimo internacional celebrado con ECSA. Y, además, que los daños por los cuales la actora pretende hacer responsable a MSC, se generaron por consecuencia de su propio accionar o, en su caso del consignatario, esto es, específicamente por la situación que se dio debido a que el contenedor propiedad de MSC, objeto del contrato de transporte, estuvo dos meses y medio, prácticamente en una situación de abandono en la Terminal Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria. Agrega que el contenedor arribó a Las Palmas de Gran Canaria en el Buque MSC NURIA el 19 de setiembre de 2008. Ese mismo día el operador portuario, Operaciones Portuarias Canarias S.A. (OPCSA), descargó el contenedor el que quedó depositado en la Terminal Portuaria por prácticamente tres meses, esto es, desde el 19 de setiembre de 2008 hasta el 28 de noviembre de 2008. El contenedor descargó en las mismas condiciones que fue cargado en el Puerto de Montevideo, al momento de la descarga, contaba con el precinto de sanidad del Ministerio de Ganadería. La falta del precinto de sanidad y que había una diferencia en el precinto de la naviera no surgió el 19 de setiembre de 2008 sino el 28 de noviembre de 2008, o sea cuando un nuevo consignatario reclamó la mercadería. No hay agregado al expediente ningún documento oficial que acredite dicho extremo, esto es, que el 19 de setiembre de 2008 cuando el contenedor llegó a puerto, faltaba el precinto de sanidad de origen y que en ese mismo momento, tenía solamente el precinto identificado como MSC 328262. De la lista convalidada de descarga que agrega, el contenedor descargó en Las Palmas de Gran Canaria con el precinto N° 4623790 y por ende, con el N° 0027900 de sanidad del MGAP. Esa entrega es válida y marca el cese de la responsabilidad de MSC conforme a la ley española y a lo pactado en el conocimiento de embarque. Entiende que es aplicable la ley española: Convenio Internacional para la Unificación de las Reglas de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocido también como Reglas de la Haya, que fue ratificado por el Estado Español el 2/6/1930; ley de Transportes Marítimos de 22/12/1949 que establece las Reglas para los Conocimientos de Embarques en Buques Mercantes, que introdujo en la legislación española las normas del convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya); en cuanto éstas no se han visto modificadas por los Protocolos de 1968 y 1979; y el Código de Comercio Español. De éstas surge que la posibilidad de accionar válidamente contra MSC ha caducado, dado que la demanda no fue interpuesta dentro del año siguiente a la entrega de la mercadería o

a la fecha en que éstas debieron ser entregadas, conforme a lo dispuesto en el art. 22 de la ley de 22 de diciembre de 1949. Dice la norma citada que la acción de responsabilidad se debe ejercitar dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas. Si tomamos como fecha el 19 de setiembre, fecha de arribo del Buque, el plazo venció largamente puesto que debería haber presentado la demanda antes del 19 de setiembre de 2009. Lo mismo si tomamos como fecha de cómputo el 28 de noviembre de 2008 que fue cuando el nuevo consignatario comenzó el despacho del contenedor y surgió la diferencia de precinto, pues la demanda debió ser presentada antes del 28 de noviembre de 2009; y a igual conclusión se arriba si se toma en cuenta el 19 de febrero de 2009, cuando se hizo la inspección del contenedor, puesto que la demanda debió presentarse antes del 19 de febrero de 2010. La jurisprudencia española, unánimemente señala que al tratarse de un plazo de caducidad, no le son aplicables los medios de interrupción de la prescripción. Por lo tanto, si no se ejercita el derecho dentro del plazo previsto, se pierde indefectiblemente la oportunidad para hacerlo. Opone la excepción de caducidad como defensa de fondo, debiendo rechazarse la demanda sin más trámite por haberse configurado la caducidad de la acción. Igualmente dice, existe ausencia de responsabilidad de MSC conforme lo establece la ley citada, pues su art. 1º que regula el ámbito de aplicación de la referida ley, está en perfecta concordancia con el conocimiento de embarque. No hay dos interpretaciones: la responsabilidad de MSC está limitada en el tiempo desde y durante la carga hasta el momento de la descarga del Buque, no siendo responsable por pérdidas o daños a las mercaderías durante el período anterior al embarque y al período luego de la descarga. Los daños se produjeron en un momento posterior a la descarga del contenedor que fue el 19 de setiembre de 2008; tal como surge del informe de SGS agregado por la actora y del informe de la Veterinaria María Dolores Marrero. La mercadería que salió de Montevideo el 24 de agosto de 2008 y fue descargada en Las Palmas de Gran Canaria el 19 de setiembre de 2008, tenía fecha de vencimiento en enero de 2009. Ofrece prueba, funda el derecho y solicita que en definitiva se desestime la demanda en todos sus términos, con las máximas sanciones procesales.

III) Que por auto N° 1758/2010 (fs. 239), se convocó a las partes a audiencia preliminar. En ésta, no siendo posible arribar a una conciliación entre las partes, ratificaron éstas sus escritos, se fijó el objeto del proceso y de la prueba y se ordenó el diligenciamiento de los medios probatorios ofrecidos. Diligenciados, por auto N° 2822/2013 (fs. 390), se convocó a audiencia para formular alegatos en la que, oídos los mismos, previo intercambio de copias del resumen presentado, se convocó a audiencia para el dictado de sentencia. Encontrándose en tiempo hábil para hacerlo y atento a la complejidad de las actuaciones, se prorrogó su dictado para el día de hoy.

CONSIDERANDO

1º) Que el objeto del proceso quedó fijado en "Determinar si procede amparar o no la demanda por daños y perjuicios causados por incumplimiento de contrato de transporte marítimo celebrado entre las partes el 24 de agosto de 2008 en la ciudad de Montevideo (Conocimiento de embarque N° MSCUU 1199308), teniendo presente la defensa opuesta por el demandado". (fs. 242).

2º) Que primeramente se dirá que amen de corresponder a derecho, no solo no hubo controversia, sino que las partes expresamente coincidieron en cuanto a la competencia de la Sede, así como también en cuanto a la ley aplicable, en tanto entendieron serlo la ley española, atento a lo dispuesto por el art. 2399 del C. Civil, que dispone: "Los actos jurídicos se rigen, en cuanto a su existencia, naturaleza, validez y efectos, por la ley del lugar de su cumplimiento, de conformidad, por otra parte, con las reglas de interpretación contenidas en los artículos 34 a 38 inclusive del Tratado de Derecho Civil de 1889".

3º) Que en base a lo dicho, se tendrá muy especialmente presente que la actora en la demanda aclaró, que si bien no es carga de las partes aportar la prueba del derecho extranjero, en aras de colaborar en la aplicación de éste, entendió que correspondía la aplicación de la Convención Interamericana sobre Prueba e Información acerca del Derecho Extranjero de 05/08/79, ratificada por Uruguay y España.

Expresó que en mérito a que el artículo segundo de la misma, dispone que las autoridades de cada Estado Parte proporcionarán a las autoridades de los demás que lo solicitaren, los informes sobre textos, vigencia y alcance del derecho, solicitó el libramiento de un exhorto a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia de España, "a efectos de que remita copias certificadas de los textos legales aplicables al caso, con indicación de su vigencia y precedentes judiciales" (fs. 53 vta. y 57 vta.).

La demandada por su parte, al contestar la demanda compartió las afirmaciones de la actora, adhirió a la prueba solicitada por ésta y además impetró que se agregara al contenido del exhorto, otra información entre ellas, la "Normativa española aplicable a un caso de transporte marítimo internacional de mercancías mediante conocimiento de embarque" (fs. 216 y sgts. y 233 vta. y 234).

Es así que librado el exhorto N° 991/2012 de 6 de noviembre de 2012 a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia de España y recibida en esta Sede, la respuesta dada por la Subdirección General de Cooperación Jurídica Internacional del Ministerio de Justicia Español el día 13 de agosto de 2013 (fs. 385 vta.), puede comprobarse que la normativa española aplicable a un caso de transporte marítimo internacional de mercancías mediante conocimiento de embarque, son: - el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924; - el instrumento de ratificación de 16 de noviembre de 1981, del protocolo de 21 de diciembre de 1979, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924; - el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo; - la Propuesta de correcciones al texto original Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo; y la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes (fs. 347 a 385).

Cabe señalar al respecto que el art. 22 de esta última, establece textualmente: "El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga a derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente, en el puerto de descarga, de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción. En todo caso el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas..." (subrayado propio) (fs. 383 vta.).

4º) Que analizando la Excepción de Caducidad opuesta por la demandada, puede afirmarse que, efectivamente al momento de presentación de la demanda, esto es al 13 de setiembre de 2010 (ver nota de cargo de fs. 58 vta.) el plazo para deducir la acción instaurada en autos había caducado.

En efecto, como se viera, la aplicación de la norma al caso que nos ocupa, es incuestionable no solo porque no fue objetada, sino porque fue admitida por la actora, al punto tal que solicitó ella misma su aplicación al alegar de bien probado (fs. 406 vta.), aunque refiriéndose al inciso tercero, que es el que prevé que “Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción”, pero guardando absoluto silencio en cuanto al plazo de caducidad que está previsto en el inciso siguiente y que fuera invocado por la demandada ya desde la contestación de la demanda.

En cuanto a que se trata de un plazo de caducidad y no de prescripción, la claridad de la norma eximiría todo comentario, sin perjuicio se tendrá presente que la propia doctrina y jurisprudencia española se han encargado de así interpretarlo. Aún cuando no se haya dado respuesta a lo solicitado por la Sede, esto es, que se indicara entre otros puntos, “el alcance doctrinario y jurisprudencial que se le otorga en derecho español, al artículo 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes” (lit. b del exhorto 991/2012 de fs. 344), ello surge de la documentación presentada por la demandada y agregada en audiencia preliminar sin ningún tipo de oposición por parte de la actora (ver fs. 212).

En tal sentido entonces, teniendo presente que la ley establece que el plazo de un año comienza a correr desde “la entrega de las mercancías” o “a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas”, habrían tres fechas posibles a tomar en cuenta para dar comienzo al cómputo del plazo de caducidad previsto en la norma y que serían: el 19 de setiembre de 2008 (fecha de arribo del buque al Puerto de Las Palmas de Gran Canaria –fs. 18 y 303), el 28 de noviembre de 2008 (fecha en que el nuevo consignatario comenzó el trámite de despacho del contenedor y surgió la diferencia de precinto –fs. 303 y 306-) y el 19 de febrero de 2009 (fecha de la inspección del contenedor –fs. 18 y 67-), pero cualquiera de ellas que se considere, al momento de presentación de la demanda (13 de setiembre de 2010) el plazo se encontraba vencido, pues debió haberse presentado dentro del año siguiente de cada uno de ellas respectivamente.

Como es sabido, si bien tanto la prescripción como la caducidad refieren a la extinción de un derecho por el transcurso del tiempo, la diferencia entre ambos radica en que mientras con la prescripción el derecho se extingue por el no ejercicio de éste en determinado tiempo, la caducidad ya nace limitado en el tiempo, por eso la caducidad no se interrumpe ni se suspende. Por tal razón, tratándose de un plazo de caducidad, se coincide con el demandado cuando dice que si no ejercita el derecho dentro del plazo previsto, se pierde indefectiblemente la oportunidad de hacerlo.

5º) Que la conclusión a la que se arriba, hace innecesario el análisis de la otra defensa de fondo expuesta por la demandada en forma subsidiaria, basada en que igualmente existiría ausencia de responsabilidad de MSC de acuerdo a la dispuesto por la misma ley de 22 de diciembre de 1949.

6º) Que la conducta procesal de las partes, no amerita sanciones especiales en el grado.

Por lo expuesto y lo dispuesto por las normas citadas, arts. 56, 198, 337 y sgts, del CGP,

F A L L O

DECLÁRASE LA CADUCIDAD DE LA ACCIÓN SIN ESPECIAL CONDENACIÓN.

H.P.U. FICTOS, 3 B.P.C. PARA CADA PARTE.

Cerrar

Imprimir Texto

Imprimir Hoja Insumo