

Número	Sede	Importancia	Tipo
154/2020	Tribunal Apelaciones Civil 6°T°	MEDIA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
02/09/2020	2-46551/2017	OTROS	
Materias			
DERECHO COMERCIAL			
DERECHO PROCESAL			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dra. Marta GOMEZ HAEDO ALONSO		Ministro Trib.Apela.	
Dra. Martha Elizabeth ALVES DE SIMAS GRIMON		Ministro Trib.Apela.	
Dra. Monica Mariella BORTOLI PORRO		Ministro Trib.Apela.	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dra. Marta GOMEZ HAEDO ALONSO		Ministro Trib.Apela.	
Abstract			
Camino		Descriptorios Abstract	
DERECHO COMERCIAL->CONTRATO DE TRANSPORTE->TRANSPORTE MARITIMO DE COSAS			
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO->CALIFICACION - INTERPRETACION			
Descriptorios			
Resumen			
Tratado de Derecho de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940.-			



#### Texto de la Sentencia

SEF N° 154/2020

Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6° Turno

Ministra redactora: Dra. Marta Gómez Haedo Alonso

Ministras firmantes: Dra. Marta Gómez Haedo Alonso, Martha Alves de Simas,

Mónica Bórtoli Porro

Montevideo, 2 de setiembre de 2020

VISTOS:

Para sentencia definitiva de segunda instancia estos autos caratulados "SEGUROS SURA URUGUAY S.A. C/ CLAUS-PETER OFFEN REEDEREI Y OTROS. DEMANDA POR INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE." IUE: 2-46551/2017, venidos a conocimiento de este Tribunal en virtud del recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia definitiva de primera instancia N° 88/2019 del 14/11/2019 y la fundamentación del recurso de apelación interpuesto contra la resolución N° 2088/2018 del 15/8/2018 dictadas por la Sra. Juez Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 18° Turno, Dra. Estela Jubette Pesce.

RESULTANDO:

I) La sentencia de primera instancia N° 88/2019 del 14/11/2019, a cuya relación de antecedentes se remite la Sala, desestima la falta de legitimación activa y pasiva de la demandada, con costas. Ampara parcialmente la demanda y en su mérito, condena a la demandada al pago de la suma de U\$S 70.273,28, más los intereses corrientes, sin especiales condenas (fs. 569 y sgtes.).

II) A fs. 583 y sgtes. comparece la demandada fundando el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia interlocutoria N° 2088/2018 del 15/8/2018 e interponiendo recurso de apelación contra la sentencia definitiva de primera instancia, invocando como agravios:

a) En lo que hace a la resolución N° 2088/2018 del 15/8/2018, dicho fallo le agravia por cuanto desestimó la excepción previa de caducidad y/o prescripción interpuesta y difirió la resolución de una excepción de falta de legitimación pasiva y activa para el momento del dictado de la sentencia definitiva, cuando nunca fue interpuesta como tal por parte de la recurrente, lo que implicó finalmente una condena en costas cuando se desestimó dicha excepción.

b) La impugnada, equivocadamente, consideró sin más que se trataba de un plazo de prescripción, cuando se está ante un plazo de caducidad, con todo lo que ello implica. Debí estarse a lo que emerge del art. 6 de las [Reglas de la Haya](#).

La presente demanda fue promovida fuera del plazo legal de un año a partir de la fecha en que se configuró la entrega de la mercadería.

Tomando en cuenta cualquiera de las fechas (referidas y aportadas por la propia actora en la demanda) resultantes de autos (ya fuere la descarga del contenedor, el despacho de embarque o la inspección del embarque en el depósito de la consignataria), la conclusión que cabe es la misma: la demanda fue presentada fuera de plazo legal de un año establecido en la norma citada y, por consiguiente, la posibilidad de accionar válidamente contra la recurrente ha caducado.

Como surge de autos, la demanda fue presentada el 14/2/2018, fuera del plazo previsto legalmente.

c) Aún en el caso de que se considere que el plazo dispuesto en la normativa es de prescripción, agravia que la impugnada indique y disponga que dicho lapso fue interrumpido en forma válida por la actora con la intimación de pago practicada en autos.

La recurrente, al momento en que recibió la intimación de pago promovida como diligencia preparatoria, según el art. 1026 numeral 3 del C. Comercio, no tenía la calidad de deudor respecto de la parte actora, no era deudora ni mucho menos.

No se estaba ante una suma líquida y exigible respecto de la cual fuera viable intimarle el pago ni mucho menos y no puede dársele el mismo tratamiento de como si se tratara de un vale u otro documento del que surgiera la obligación de pagar una cantidad líquida y exigible. Por ende, la intimación de pago nunca pudo tener la eficacia de interrumpir el plazo de prescripción de un año, conforme la normativa aplicable. En todo caso, habría que estar a efectos de interrumpir la prescripción ante el emplazamiento judicial previsto en el numeral 1 del art. 1026 del C. Comercio.

d) Se difirió la resolución de una excepción de falta de legitimación activa y pasiva para el dictado de la sentencia definitiva, cuando dicha excepción nunca fue interpuesta como tal. Dicha excepción se alegó como defensa de fondo, como claramente emerge de autos.

La única excepción previa que se interpuso fue la de prescripción y/o caducidad.

e) En cuanto a la sentencia definitiva dictada alegó como primer agravio que existieron graves errores conceptuales en la atacada, en cuanto a lo que fue la operativa de transporte marítimo objeto de estas actuaciones, lo que hizo efectuar afirmaciones y un razonamiento que resultan de franco rechazo y directamente equivocados.

Existió una errónea valoración de la prueba y además, la impugnada no mencionó ni analizó medios de prueba aportados por el recurrente al proceso que debieron tenerse en cuenta para una correcta dilucidación de las actuaciones.

Se ignoró por la atacada que los registros de temperatura del contenedor fueron agregados por la apelante al contestar la demanda, como prueba documental, documentos que no fueron impugnados por su contraria en la etapa procesal correspondiente, por lo que devinieron auténticos.

f) Quedó acreditado en autos que no existió incumplimiento contractual alguno por parte de M.S.C., teniendo en cuenta además la normativa aplicable al caso, por tratarse de una operativa de exportación desde Uruguay, con destino Kuwait.

g) M.S.C. cumplió con sus obligaciones como transportista marítimo efectivo en los términos de lo dispuesto en las [Reglas de la Haya](#) en sus artículos 3 y 4.

h) M.S.C. actuó con la diligencia razonable exigida, lo que implica de por sí su ausencia de responsabilidad. No se está ante una pérdida o daño derivado del mal estado del buque para navegar y cargar mercaderías. Pese a no tener la carga de la prueba al respecto, quedó plenamente acreditado que el daño al embarque de carne no se produjo por la razón alegada en la sentencia (pérdida de frío o abuso de temperatura por un lapso de 20 horas durante el transporte marítimo).

En efecto, el suministro de frío del contenedor funcionó correctamente durante la travesía marítima. Es más, quedó probado que la causa de la avería fue un daño preexistente de la mercadería, pese a lo que dijo la atacada al respecto.

M.S.C. actuó con la debida o razonable diligencia (art. 4.1 de las Reglas de la Haya) y no se configuró responsabilidad contractual como transportista marítimo efectivo.

Está acreditado que el contenedor mantuvo la temperatura de seteo pactada en el conocimiento de embarque (-18°C) y del análisis efectuado de los registros de temperatura del contenedor (temperaturas de suministro y de retorno) emerge acreditado el correcto funcionamiento de éste. Los apagones que sufrió durante el transporte marítimo nunca pudieron ser la causa de la avería. Ello fue explicado por el Perito Marino Gustavo Zimmer, tanto en su informe como en su declaración como testigo, lo que fue absolutamente ignorado por el fallo en apelación. La a quo se limitó, sin análisis alguno, a dar por buenas las explicaciones del perito marítimo de la actora Daniel Paz. La causa de la avería fue un daño preexistente que presentaba la mercadería y finalmente se perdió la trazabilidad del embarque, dado que cuando se abrió el contenedor en destino estaba solo el consignatario, que lo vació, y recién se inspeccionó la carga dos días después, luego de haber sido manipulada por el mismo consignatario, tal como emerge de todos los informes agregados en autos.

i) El fundamento sobre los trasbordos para establecer que existió un incumplimiento del contrato de transporte marítimo resulta de franco rechazo, no implica un incumplimiento contractual y está expresamente estipulado en el conocimiento de embarque emitido por M.S.C.

j) También agravia que la decisora de primer grado afirme que el contenedor no funcionó correctamente durante la travesía marítima o, lo que es lo mismo, que no mantuvo la temperatura de seteo acordada en el BL de -18 °C.

Se consideró únicamente para fundamentar la conclusión a la que arribó en la atacada el informe de Daniel Paz, perito de la parte actora, y su declaración.

Debieron analizarse las declaraciones de Juan José Esmoris (fojas 468), Luigi Canzanese (fojas 462) y Gustavo Zimmer (fojas 507).

La demanda se basó en informes de surveyors, realizado uno en su destino (Lloyd's Agency, fojas 122 y siges.) y otro en Uruguay a cargo de Daniel Paz (fojas 176 y sigtes.) que resultan poco serios. Nunca tuvieron a la vista a efectos de su emisión y conclusiones los registros de temperatura del contenedor, como ellos mismos dejan en evidencia, estando de ciertas formas condicionadas sus conclusiones al análisis de dichos informes. A fs. 136, el informe de Lloyd's refirió al tema: "...abuso de temperatura en el contenedor refrigerado mientras se encontraba en tránsito...".

De una lectura correcta del informe agregado como prueba en la demanda, se desprende que las conclusiones del mismo estaban condicionadas al análisis de los registros de temperatura que nunca se tuvieron a la vista para la emisión del referido informe.

Se recomendó en forma expresa por parte de los peritos actuantes el análisis de dicha información.

No se ponderó tampoco el informe de Gustavo Zimmer ni lo declarado por éste en su calidad de testigo, debiendo concluirse que no se cumplieron los requisitos legales para responsabilizar a MSC en su calidad de transportista marítimo efectivo.

Tampoco se analizó debidamente el análisis ampliatorio efectuado por el Sr. Arsalan Haroon (fs. 270), perito que actuó en Kuwait, en donde se consideraron registros de temperatura del contenedor y en que se desprenden conclusiones contundentes, contrarias a las efectuadas por los peritos intervinientes a solicitud de la actora y por la sentencia impugnada.

k) No se consideró en forma correcta la operativa en Kuwait, en donde se perdió la trazabilidad de la carga y se estuvo a lo actuado por el consignatario.

Este punto no es menor y deja en evidencia otro extremo ignorado en la sentencia y es que al momento de la apertura del contenedor en destino solamente estuvo el consignatario.

Nadie vio el estado de la mercadería alegado hasta el momento de la inspección de la misma, que se dio unos días después de la recepción y apertura del contenedor por parte del consignatario.

Se perdió la trazabilidad de la carga, no estando probado en forma que el estado de la carga era el alegado por la actora al momento de la apertura del contenedor.

l) Es agravante que la impugnada afirme un buen estado de la carne previo al transporte marítimo y que no se configuró la eximente de responsabilidad alegada.

Nunca se dijo ni se alegó, como se estableció en la atacada, que la carne estaba descongelada antes de entrar al contenedor y que esa era la causa de la avería.

Lo que se alegó como causa de la avería de la carga, fue que la mercadería ya estaba dañada al momento del llenado del contenedor por haber sufrido un proceso de descongelamiento y congelamiento previo al embarque.

Así emerge de lo manifestado por el Sr. Arsalan Haroon (a fojas 273 vto.) y el Sr. Gustavo Zimmer (fojas 275 y 507).

A contrario de lo indicado en la impugnada, se configuró la hipótesis de responsabilidad alegada al contestar la demanda (art.4.2 numeral (n), (m) (i) y la eximente del art. 4.2 numeral (q) de las reglas de La Haya.

Se está ante un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercadería (art. 4.2 (m))

Se está ante la hipótesis de responsabilidad por embalaje defectuoso o mal arrumaje.

También puede verificarse lo consignado en el art. 4.2 (i) acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante.

Por lo que fue la operativa logística, en este caso, surge del BL de MSC, que ésta efectuó el transporte marítimo en condiciones FCL/FCL y STC, con lo que ello implica en cuanto a que MSC no tuvo participación alguna en la consolidación o relleno del contenedor.

II) Le agravia también la condena en costas dispuesta en la sentencia respecto de las excepciones previas de falta de legitimación activa y pasiva, por cuanto no está configurada la hipótesis legal que habilitaría dicha medida.

III) A fojas 610 y sgtes., comparece la actora, abogando por la confirmatoria de las atacadas.

IV) Sustanciado el recurso de apelación, se franqueó la alzada con las formalidades de estilo (fs. 630). Recibidos los autos por el Tribunal (fs. 633 vto.), se pasaron a estudio de las Sras. Ministras por su orden. Finalizado éste, se acordó decisión anticipada, de conformidad con lo dispuesto en el art. 200.1 del C.G.P.

#### CONSIDERANDO:

I) La Sala, con el número de voluntades requerido por la Ley (art. 61 de la L.O.T.), habrá de confirmar la sentencia definitiva de primera instancia recurrida, excepto en cuanto a la condena en costas referida a la desestimatoria de las excepciones de falta de legitimación activa y pasiva, la que se revocará, por las consideraciones que se expresarán.

II) El "thema decidendum" en el grado queda delimitado por lo que constituyen los agravios articulados por el impugnante, por lo que el contenido de éstos delimitará el presente pronunciamiento.

III) El caso de autos:

A) En el caso, la parte actora solicitó diligencia preparatoria a los efectos de interrumpir la prescripción para y posteriormente promover demanda de incumplimiento de contrato de transporte (fs. 6 y sgtes.).

B) La parte intimada contestó la medida practicada, rechazando la misma por entender que no se ajusta a derecho y alegando su ineficacia para interrumpir la prescripción (fs. 24 y sgtes.).

C) A fs. 199 y sgtes., se presentó la actora promoviendo demanda de daños y perjuicios por incumplimiento de contrato de transporte marítimo contra Mediterranean Shipping Company (transportador contractual y armador del buque MSC Laura); Claus- Peter Offen Reederei (armadores y/o charteadores del buque M.S.C. Alicante); CPO Alicante Offen Reederei (propietario registral del buque "M.S.C. Alicante").

Según contrato de transporte marítimo documentado mediante conocimiento de embarque B/L N° MSCUUM117380 suscrito en Montevideo el 1/12/2016, Mediterranean Shipping Company S.A. recibió en buen estado y sin observaciones en el buque MSC Alicante una partida de 1.197 cajas conteniendo 27.776 kilos de carne ovina congelada, transportadas en el contenedor refrigerado de 40 pies N°MEDU9072262-3 con un peso bruto de 28.937 kg. y se comprometió a transportar el mismo al puerto Shuwaikh (Kuwait). La temperatura especificada era de - 18°C.

La mercadería fue producida por Bamidal S.A. (el frigorífico que figura como cargador) pero había sido previamente vendida a Sudambeef Trading S.A.

La partida de carne congelada estaba consignada a Kuwait Food Company de Kuwait. El contenedor fue puesto a bordo del buque "MSC Alicante" para su traslado a puerto de destino.

MSC emitió el conocimiento de embarque, es parte del contrato de transporte y la principal responsable de cualquier incumplimiento.

Además de MSC (responsable contractual y emisor del conocimiento de embarque), el armador y propietario del buque son responsables de cualquier daño a la mercadería conforme a lo dispuesto en los arts. 1048 y 1049 del C. de Comercio.

El transporte correspondía a una compraventa internacional de mercaderías entre Sudambeef Trading S.A. de Uruguay y Kuwait Food Company de Kuwait con un valor según factura de U\$S 63.884,80. Pero existió una operación previa, ya que la partida de carne de cordero fue producida por el Frigorífico Banidal el cual vendió a Sudambeef y luego Sudambeef vendió a Kuwait.

Al llegar a destino, se comprobó que la unidad refrigeradora estaba averiada y ello produjo la pérdida total de la mercadería y su consiguiente rechazo (y destrucción) por la autoridad sanitaria kuwaití.

El 2/2/2016 la autoridad sanitaria kuwaití declaró no apta para el consumo humano la totalidad de la partida.

Finalmente toda la partida de carne podrida y no apta para el consumo humano fue destruida por la autoridad pública kuwaití.

Dado que Sura Seguros S.A. pagó la indemnización correspondiente (U\$S 70.273,28) y se subrogó a los derechos del asegurado, es el titular de la acción indemnizatoria de Sudambeef Trading SA.

Solicita se condene a la demandada al pago de dicha suma, intereses corrientes, costas y costos.

D) La parte demandada (MSC-Mediterranean Shipping Company), a fs. 330 y sigtes., contestó el accionamiento incoado, oponiendo excepción de caducidad y/o prescripción y controvertió la demanda, abogando por su desestimatoria.

E) Por sentencia interlocutoria de primera instancia N° 2088/2018 (fs. 389 y sgtes.) se resolvió desestimar la excepción de prescripción y diferir para el análisis de la sentencia definitiva la excepción de falta de legitimación activa y pasiva opuesta por el recurrente.

IV) Ley y Jurisdicción aplicable:

Nos encontramos ante una demanda de indemnización de daños y perjuicios emergentes de un contrato de transporte internacional marítimo de mercaderías entre Uruguay y Kuwait.

No existen tratados de derecho internacional privado ni tratados de derecho marítimo vigentes entre Uruguay y Kuwait.

Por tanto, conforme manifiesta la parte actora, corresponde aplicar las normas de Derecho Internacional Privado del Apéndice del Código Civil y de la Ley N° 19.246 (cuyo art. 7.1 remite al Tratado de Derecho de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940-TDNCI -arts. 25 a 27 - (los contratos de transporte de mercaderías y personas entre los puertos de diversos Estados se rigen por la ley de ejecución del contrato, entendiéndose por lugar de la ejecución el del puerto de descarga de las mercaderías o desembarco de personas).

El país de destino de las mercaderías es Kuwait, quien ratificó la Convención de Bruselas de 1924 sobre Conocimientos de Embarque ([Reglas de la Haya](#)).

Por tanto, el derecho aplicable es dicha Convención de Bruselas de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas sobre Conocimientos de Embarque en su texto original y sin las modificaciones de 1968 y 1979 (no ratificadas estas últimas por Kuwait).

En cuanto a la jurisdicción competente, conforme a lo dispuesto en el art. 27 del TDNCI (que repite la regla del art. 2401 del C. Civil), se optó por demandar ante los tribunales nacionales, donde los demandados tienen domicilio especial a los efectos del contrato de autos.

V) Agravios relativos a la sentencia interlocutoria N° 2088/2018 del 15/8/2018:

A) Surge de fs. 394 que el objeto del proceso quedó delimitado (y no fue impugnado) en "...determinar la procedencia o no de la pretensión de daños y perjuicios por el alegado incumplimiento contractual analizando la legitimación activa y pasiva cuestionada por la parte demandada, así como las defensas opuestas respecto del eximente de responsabilidad...".

En cuanto al primero de los agravios relacionados, esto es que la impugnada equivocadamente, consideró sin más que se trataba de un plazo de prescripción, cuando se está ante un plazo de caducidad, con todo lo que ello implica, (debió estarse a lo que emerge del art. 6 de las Reglas de la Haya); que la presente demanda fue promovida fuera del plazo legal de un año a partir de la fecha en que se configuró la entrega de la mercadería y que le agravia que la impugnada indique y disponga que dicho lapso fue interrumpido en forma válida por la actora con la intimación de pago practicada en autos; no resulta de recibo.

A juicio de la Sala asistimos a un plazo de prescripción, compartiéndose la postura de la parte actora. Y la prescripción fue interrumpida mediante intimación judicial practicada el 14/11/2017, conforme a lo dispuesto en el art. 1026 del C. de Comercio.

El art. 1026 del C. Comercio en ningún lugar establece una preeminencia o diferencia de alguno de sus incisos por sobre otro (como sí parece leerse de lo relacionado por el recurrente en cuanto refiere a que: "Por ende, la intimación de pago nunca pudo tener la eficacia de interrumpir el plazo de prescripción de un año, conforme la normativa aplicable. En todo caso, habría que estar a efectos de interrumpir la prescripción ante el emplazamiento judicial previsto en el numeral 1 del art. 1026 del C. Comercio...").

Véase que dicha norma refiere textualmente:

"La prescripción se interrumpe por cualquiera de las maneras siguientes:

1. Por el reconocimiento que el deudor hace del derecho de aquél contra quien prescribía.
2. Por medio de emplazamiento judicial notificado al prescribiente. El emplazamiento judicial interrumpe la prescripción, aunque sea decretado por Juez incompetente.

3. Por medio de intimación judicial, practicada personalmente al deudor, o por edictos al ausente cuyo domicilio se ignorase...”.

Ello claramente determina que la norma habilitaba al actor a solicitar tal medida (la identificada en el literal 3, como efectivamente se verificó en autos, la que fuera decretada por la Sede y contestada por la ahora recurrente), con las consecuencias que el ordenamiento contempla y que la apelante pretende (parcialmente, por cuanto indica que y en todo caso: “...habría que estar a efectos de interrumpir la prescripción ante el emplazamiento judicial previsto en el numeral 1 del art. 1026 del C. Comercio...”) desconocer. Concretamente, no se establecen razones plausibles de porqué se debería aplicar un inciso (el primero) y no los restantes, máxime cuando en el acápite de la norma se refiere a que cualquiera de las hipótesis consagradas en el artículo es susceptible de interrumpir la prescripción.

Se comparte que si el plazo de prescripción se rige por la ley que regula la relación de fondo, las formas procesales que debe aplicar el Tribunal para la validez o no de la interrupción del término de prescripción, se rige también por la ley uruguaya, que es la prevista en el art. 13 del C.G.P. (“Este Código regirá en todo el territorio nacional, sin perjuicio de lo dispuesto por las convenciones internacionales suscriptas y ratificadas por el Estado.”). Debe aplicarse entonces la *lex fori*, o sea el art. 1026 numeral 3 del C. de Comercio.

Las formas de interrupción establecidas en el art. 1026 del C. de Comercio (en la redacción dada por la Ley N° 17.292), son reglas procesales y se rigen por la *lex fori* (ley uruguaya) y la intimación judicial es una forma válida de interrumpir la prescripción.

B) En cuanto al agravio referido a la postergación de la falta de legitimación pasiva a la sentencia definitiva, la Sede entendió que se trataba de una defensa de fondo y así quedó establecido en el objeto del proceso, el que no fue impugnado por las partes. Por tanto no puede causarle agravio alguno.

Lo que sí es de recibo, a juicio del Tribunal, es que al tratarse de una defensa de fondo no rige en la especie lo dispuesto en el art. 57 del C.G.P. y las costas y costos se regularán conforme a lo dispuesto en los arts. 688 del C. Civil y 261 del C.G.P. Por tal motivo, se revocará la condena en costas, considerando que tal como lo establece la *a quo* en el Considerando VII), no corresponde imponer especiales condenas causídicas en la instancia.

VI) Se comparte totalmente el rechazo de la falta de legitimación activa y pasiva dispuesto en la impugnada; que Sudambeef (y por subrogación su asegurador-Sura-la hoy actora), tienen legitimación activa y que el transportador MSC tiene legitimación pasiva en estas actuaciones.

Nos encontramos ante una compraventa internacional entre Sudambeef Trading S.A. de Uruguay (el titular de la mercadería transportada-fs.40) y Kuwait Food Company de Kuwait (fs. 42). Sudambeef fue parte del contrato de transporte. A su vez, contrató una póliza de seguros con Sura Seguros S.A., ante quien reclamó y ésta pagó la indemnización correspondiente por la suma de U\$S 70.273,28 y se subrogó al asegurado, conforme a lo dispuesto en el art. 669 del C. de Comercio. Por ende, tiene legitimación activa para demandar el incumplimiento del contrato de transporte. La contraparte es la demandada MSC. Y las co-demandadas Claus-Peter Offen Reederel y CPO Alicante Offen Reederei, que no contestaron la demanda, por lo que se tienen por admitidos los hechos que se le imputan, son también eventualmente responsables los propietarios del buque MSC Alicante, conforme a los arts. 1048 y 1049 del C. de Comercio (siendo similar el régimen legal en las Reglas de la Haya y en nuestro derecho, en lo que refiere a la responsabilidad del transportador y del propietario).

VII ) En cuanto a los agravios de fondo referidos al incumplimiento del contrato de transporte, tampoco son de recibo.

El contrato que vincula a las partes es una compraventa internacional, en tanto ambos contratantes se domicilian en Estados diferentes y el cumplimiento de las obligaciones también se convino en Estados diversos.

Así, y ante situaciones de faltantes de mercaderías (o como se verifica en este caso, deterioro de las mismas) se ha sostenido por esta Sala siguiendo la posición sustentada por el letrado de la accionante en "Operadores multimodales y transporte sucesivo", Judicatura N° 34, págs. 303-316: "Se trata de una responsabilidad solidaria e indivisible la de los diversos operadores que forman parte del contrato de transporte, de modo que el transportista efectivo no solo responde como subcontratista ante el agente de carga, sino también ante el mismo consignatario de la carga, como parte de un transporte que aceptó integrar y que no puede negar... Por lo demás, si la mercadería detallada en el conocimiento no fue entregada al destinatario, en lo que concierne a la responsabilidad de las transportadoras, resulta irrelevante determinar cómo y cuando se produjo la sustracción de los efectos, objeto de este proceso. Puesto que, tratándose de una obligación de resultado, no interesa la conducta del deudor, el que sólo puede eximirse alegando -y desde luego probando- causa extraña no imputable (arts. 168, 1048, 1078, 1087 del C. de Com.)"

"La condena solidaria deriva, pues, de que el objeto del contrato es indivisible y la obligación principal, de cargo de los demandados, es la efectiva entrega de la mercadería consignada."

"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 la acepta, y concluye con su entrega en el 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, pudiendo exonerarse acreditando las excusas liberatorias previstas en la normativa específica aplicable, es decir, la causa extraña..." (Sentencia N° 73/2010 del 12/5/2010).

En el mismo sentido, se ha dicho por este Tribunal, en Sentencia que se identifica con el N° 71/2019, de 6/5/2019: "Esta Sala con sus anteriores integraciones y con la actual coincide con la posición que adhiere el a quo, así se ha señalado entre otras en SEF 0006-000148/2015 "A juicio de esta Sala, al igual que en nuestro ordenamiento jurídico, el sistema de responsabilidad consagrado en las Reglas de Hamburgo se basa en una obligación de resultado (transportar la mercadería sin causarle daños ni pérdida), recayendo sobre el transportador la carga de alegar y probar una causa de exoneración que tenga las características de irresistibilidad e imprevisibilidad. Ello es así, a pesar que la referida norma al establecer "a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias", parecería desplazar el objeto de la prueba hacia el análisis de la conducta del obligado como en las obligaciones de medio, a diferencia de las de resultado donde la finalidad de la prueba se orienta a determinar la causa eficiente del evento. Ahora bien, por los propios términos de la norma citada, se desprende que no podrá exonerarse de responsabilidad al obligado hasta tanto no se demuestre la causa eficiente del daño, de la cual emerja sus características de imprevisible e irresistible que demuestren a su vez, que por dichas notas la conducta del obligado puede decirse que comprendió "todas las medidas razonables para evitar el daño", tal cual se establece en la norma referida. La naturaleza de la obligación asumida (de resultado) impone la prueba de su exoneración de responsabilidad..." (...).

"Bajo esta égida conceptual la obligación emergente del contrato de transporte es de resultado, objetiva, y con una responsabilidad solidaria e indivisible entre todos los partícipes en el referido contrato, siendo causa exoneratoria solo la causa extraña no imputable (arts. 168, 1048, 1078, 1087 del Código de Comercio), la que no es alegada y menos acreditada por las demandadas en autos."

“Pretende exonerarse el impugnante por un presunto vicio propio de la mercadería, esto es que ya estaba mojada cuando se la cargó, como concluye Luis Turban (fs. 123 a 157), pero tal conclusión implicaría negar la presunción legal que surge de la emisión del conocimiento de embarque limpio, art. 1210 del Código de Comercio, fs. 51 y 173. Shangai Syntrans Internacional recibió las bolsas fuera del contenedor, y así en el conocimiento da recibo de 560 bolsas conteniendo condimentos en buen estado y recién después las pusieron en el contenedor.”

“Por otra parte se esgrime el tema de la temperatura con que se efectuó el transporte esto es a temperatura 18°C y la ventilación indicada.”

“Pero de obrados emerge, que según los peritos Fernando Gemelli y Daniel Paz, la mojadura de la mercadería se podía deber a dos causas: el ingreso del agua del exterior y /o condensación por que el equipo de frío no daba frío seco, no puede extractarse de lo informado por Paz, y de su declaración lo que pretende el hostilizador, lo que si dimana, que lo que se produjo en un problema en las condiciones de almacenamiento, pero no da una causa única, incluso adviértase que la mercadería más afectada parece ser la almacenada contra el suelo (informes y ratificación en audiencia, fs. 17, fs. 433, fs. 28, fs. 433 respectivamente).”

“La mercadería se constató el día de la descarga y apertura del contenedor (fs. 16) con la firma de un inspector y testigo, Ignacio Mortaleno y Laura Marimisolle (fs. 414 a 431), constándose, pudrición, temperatura y hongos. Y así fue destruida según documentos de fs. 36. Por lo que la demandada no puede alegar, que la mercadería fue entregada en perfectas condiciones, ya que su estado por si solo habla de una mojadura no actual, por lo que toda presunción de recibida la mercadería en forma cae.”

“Por otra parte la impugnante oportunamente no negó el daño, lo que arguyó en su defensa es un vicio propio de la mercadería.”

“Pero mas allá de todo ello, como se dijo, la posibilidad de exoneración de responsabilidad no fue invocada en forma para esta clase de obligación, ni menos aun probada.”

“Consecuentemente, basta con probarse que la mercadería no arribó a destino en debida forma para que nazca la responsabilidad de los transportistas, por lo que en el marco anotado deviene innecesario un pronunciamiento sobre los extremos que no obstante se han considerado, esto es si hubo o no un inadecuado almacenamiento de la mercadería, si hubo un correcto funcionamiento del sistema de refrigeración y si la temperatura se mantuvo durante la totalidad de la travesía...”

Todo lo referido hace que pierda sustento y sentido lo sostenido en el recurso en traslado en cuanto a que: “La demanda se basó en informes de surveyors, realizado uno en su destino (Lloyd`s Agency, fs. 122 y sigtes.) y otro en Uruguay a cargo de Daniel Paz (fs. 176 y sigtes.) que, realmente, resultan poco serios. Nunca tuvieron a la vista a efectos de su emisión y conclusiones los registros de temperatura del contenedor, como ellos mismos dejan en evidencia, estando de ciertas formas condicionadas sus conclusiones al análisis de dichos informes. A fs. 136, el informe de Lloyd` se refirió al tema: “...abuso de temperatura en el contenedor refrigerado mientras se encontraba en tránsito...”.

Como bien refieren los antecedentes jurisprudenciales citados, basta con probarse que la mercadería no arribó a destino en debida forma, para que nazca la responsabilidad de los transportistas, de la cual solo podrá librarse alegando y desde luego, acreditando, causa extraña no imputable.

Tal criterio y conclusiones derriban con la misma contundencia y énfasis el desarrollo argumentativo y premisas enunciadas por el recurrente desde el segundo agravio (ver fs. 595) hasta el cuarto agravio (ver fs. 605 vto.) ya que "sondean" o "sobrevuelan" los mismos tópicos: que la carga sufrió un proceso de descongelamiento y luego congelamiento y que ello no implica que no se haya cargado a -18°C, ya dañada en forma preexistente por esos procesos previos que sufrió.

Más allá de ello, surge del registro fotográfico resultante a fojas 51 y sigtes. las tomas realizadas al momento del relleno del contenedor en donde se pueden apreciar las cajas estibadas en perfecto estado (debiéndose también notar el control realizado por el M.G.A.P., resultante de fojas 427 y 431), todo lo que claramente contrasta con las imágenes resultantes de fojas 124 y sigtes., en donde y a fs. 125 (además de las fotografías), resulta constancias de que existe "mal olor que emana de la carne de cordero" en el punto 1; "importantes marcas de sangre húmeda que se notan en el cartón" en el punto 2; "manchas de sangre en las cubiertas de polietileno y entre el packing y cartón en varios grados"; "cartones con marcas húmedas en una condición de desgarro..." en el punto 4; "sangre dentro del packing del cordero en condición de congelada (en aparente descongelado y recongelado)" en el punto 5; "partículas de hielo escamadas en la carne de cordero congeladas", en el punto 6. Todo indica los severos daños que padeció la carga en la travesía que emprendió desde Montevideo a Kuwait, ya que el BL (el documento que certifica el estado de la carga al momento de su salida de este país) que se expidió (esto no se ha controvertido) estaba "limpio" (ver fojas 177). Ello también emerge de la conclusión que surge a fs. 136 en donde el inspector que recibió la carga indicó: "...que la causa de los daños de la consignación anteriormente mencionada justa y razonablemente puede ser atribuida al abuso de temperatura en el contenedor refrigerado mientras se encontraba en tránsito...". También concuerda con el otro informe (de fs. 177 y sigtes.) en donde y como causa del daño se identifica: "Rotura de la Unidad Refrigeradora del contenedor, que no mantuvo la temperatura de congelamiento necesaria para la mercadería durante el viaje, por un periodo mayor de 24 horas".

Apreciadas las probanzas allegadas a la causa, según las reglas dispuestas en el art. 140 del C.G.P., el Tribunal llega a la convicción de que MSC incumplió el contrato de transporte.

Ha sostenido este Tribunal en sentencia N° DFA-0006-000731/2017. SEF-0006-000162/2017 de 13 de Diciembre de 2017 que: "...La valoración probatoria en general, requiere de un método que relacione los distintos medios probatorios, desprenda sus conexiones y saque las conclusiones."

"Como ha sostenido la Dra. Klett: "En este sentido, el proceso debe culminar con un estado de convicción, fundado en los medios probatorios producidos, sometidos a experiencias y observaciones, que reduzcan los márgenes de error en la indagación de la verdad, sitúen la conclusión escogida entre los cauces de lo que normalmente acaece, logrando una certidumbre razonada, esto es, fundada en la razón; que abandone el plano de lo subjetivo para exteriorizarse en los propios fundamentos de la sentencia" (cf. Klett, Selva, "Hacia una sentencia justa, valoración de la prueba y perfil del Juez" en Judicatura, N° 40 y Wigmore, citado por Gorphe, "De la apreciación de las pruebas", Edit. Ejea)...".

En el mismo sentido, esta Sala, ha consignado en Sentencia DFA-0006-000628/2017. SEF-0006-000143/2017 de 8 de Noviembre de 2017: "Según Gorphe, el proceso de valoración probatoria implica una triple tarea: "...fijar los diversos elementos de prueba, confrontarlos para verificar y apreciar su verosimilitud, y, por último, sacar la conclusión del conjunto sintético y coherente que de ellos resulte. Para esto debe utilizarse un método crítico de conjunto y al mismo tiempo analítico, que se aplica de distinto modo a cada medio de prueba, pero que debe ser lo bastante general para referirse a la totalidad y lo suficientemente sistemático para comprender las relaciones entre todos los elementos, sin limitarse a

analizar su exclusiva significación directa, sino teniendo en cuenta las necesarias conexiones, concordancias o discrepancias con los demás" (cf. aut. cit. en "De la apreciación de la prueba", Edit. Ejea, Buenos Aires).

Tal como preceptúan los artículos 140 inciso 2º y 197 inciso 3º del Código General del Proceso, la decisión debe explicitar los medios de prueba en que se fundamenta: ""El Tribunal indicará, concretamente, cuales medios de prueba fundan principalmente su decisión" -art. 140-, incluyendo "...los hechos que se tienen por ciertos y los que han sido probados, consignándose los fundamentos de derecho en cuya virtud se les tiene por tales",-art. 197-.

No se extrae de esta normativa un mandato que obligue al juez a pronunciarse expresamente en la sentencia, sobre todos y cada uno de los medios examinados como pretende la recurrente.

Tiene el deber de analizar cada una de las pruebas producidas y todas ellas en su conjunto, pero dicha actividad no debe constar expresamente en la sentencia, como si se tratara de un inventario.

El proceso ut-supra referido fue cumplido cabalmente por la Sra. Magistrada del grado anterior.

El hecho de que la prueba se valorara en forma adversa a los intereses de la apelante, no autoriza a ésta a afirmar que no se valoró en su integridad.

La referencia expresa a algunos de los testimonios y a otros no, no significa que no se hayan considerado...".

En el caso sometido a estudio, asistimos a un caso de pérdida total de la mercadería, se llenó un contenedor refrigerado que fue cargado con la mercadería en buenas condiciones y llegó al lugar de destino totalmente podrida.

El contrato de transporte de mercadería importa una obligación de resultado.

MSC expidió un conocimiento de embarque, sin observaciones (fs. 4 y 31), del cual resulta que recibió 1.197 cajas conteniendo 27.776 kilos de carne ovina congelada.

El art. 3.4 de la Convención de Bruselas-Reglas de la Haya dispone: " Dicho conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo del transportador de las mercaderías tales como están descritas en el mismo de conformidad con el parágrafo 3, a, b y c." (derecho aplicable en el caso de autos).

Dicho documento, como sostiene el letrado patrocinante de la parte actora, hace fe entre las partes contratantes.

Esto también es lo que establece el art. 1210 del C. de Comercio: "El conocimiento redactado en la forma practicada en el art. 1205, hace fe entre todas las personas interesadas en el cargamento y en el flete y entre éstas y los aseguradores, quedando salva a éstos y a los dueños del buque la prueba en contrario."

Se comparte lo sostenido en la atacada en cuanto a que la demandada sostuvo que la causa de la avería fue un daño preexistente de la carga que no se encontraba a la temperatura adecuada al momento de rellenar el contenedor que había sufrido un proceso de descongelado y luego recongelado previo a su carga dentro del contenedor, así como una mala consolidación y acondicionamiento de la carga dentro del contenedor. Así como que de las declaraciones de los testigos Bantancor, Rosconi y Romero resulta justamente lo contrario.

Todos estos testigos, presentes al momento de la carga, constataron que la mercadería estaba en condiciones para ser embarcada y comenzar la travesía marítima.

Asimismo, estaba presente un veterinario del M.G.A.P. que tiene la función de controlar que la mercadería se encuentre en buen estado, controla la temperatura y estaba todo en perfectas condiciones, por lo cual se expidió el certificado sanitario y la carne salió en perfectas condiciones.

Dicho certificado (COTE-Certificado Oficial de Transferencia de Exportación) obra agregado a fs. 427. A fs. 431 el M.G.A.P. informa que el embarque motivo de consulta se cargó en el contenedor MEDU 9077232, con el precinto N° 384590 y salió del Frigorífico Modelo amparado en el Certificado de transferencia de exportación 515302 del 29 de noviembre de 2016 con destino al puerto de Montevideo.

También informa que los protocolos de actuación del M.G.A.P. están definidos y descriptos en el Decreto 369/83 del 7/10/83, en la sección VI, capítulo III y en la sección IX, Capítulo II. Protocolos que fueron cumplidos en el caso de autos.

A criterio de la Sala, ha quedado acreditado que la carne fue cargada en buenas condiciones y congelada a -18° y que llegó en mal estado y no ha sido controvertido que fue destruida por la autoridad sanitaria de Kuwait.

Se comparte que ha quedado demostrado el incumplimiento y éste es atribuible a la parte demandada y la autoridad sanitaria de Kuwait rechazó la mercadería por haber sido alterada la cadena de frío, extremo que resulta del documento C5 de fs. 133.

Ha quedado probado también que al momento de la apertura del contenedor y al realizarse las inspecciones de rigor en Kuwait no se pudo contar con el registro de temperatura denominado DATA LOGGER durante el viaje.

Recién se pudo obtener en este proceso; prueba que estaba en poder de la demandada, que debió exhibirla, agregándose un registro de temperatura de dudosa autenticación (art. 72.1 del C.G.P.).

Ver fs. 282 a 327, compartiéndose el análisis efectuado por la parte actora a fs. 546 a 547.

VIII) El agravio relativo a la presunta incorrecta apreciación de la operativa de control en Kuwait , tampoco es de recibo.

MSC remitió el contenedor al importador el 28/1/2017 y ese mismo día fue abierto y se descubrió que la carne se había descongelado, tenía sangre derramada y olor a podrido.

El mismo día el importador avisó por mail a MSC Kuwait que por favor tomen nota de que recibieron el contenedor en su depósito hace algunos minutos y se reporta que está descongelado (fs. 97).

El 30/1/2017 se realizó una inspección conjunta por peritos designados por todas las partes. MSC participó por medio de un Surveyor de nombre Arsalan Haroon (fs. 121).

Asiste razón a la parte actora entonces, de que existe una presunción de entrega en mal estado y la carga de la prueba en contrario es del demandado. MSC no aportó prueba en contrario para hacer caer dicha presunción y al contestar pretendió que la carga debió estar podrida antes de cargar en Montevideo o que se pudrió durante el viaje por estar mal envasada.

La actora probó la existencia del contrato, la recepción de la mercadería sin observaciones en el lugar de origen y su llegada a destino con la mercadería podrida y con pérdida total en destino; por lo que MSC no puede exonerarse alegando la debida diligencia.

El transportador es el responsable de los daños que sufra la carga tanto conforme a las **Reglas de la Haya** (derecho aplicable) como a los arts. 1063, 1049 y 1078 del C. Comercio.

IX) No existe mérito suficiente, en la especie, para imponer especiales condenas causídicas en la isnatancia (arts. 688 C. Civil; 56 y 261 C.G.P).

Por los fundamentos expuestos y disposiciones legales citadas,

EL TRIBUNAL,

FALLA:

Confírmase la sentencia definitiva de primera instancia, excepto en cuanto a la condena en costas referida a la desestimación de la excepción de falta de legitimación activa y pasiva, la que se revoca. Sin especiales sanciones causídicas en la instancia.

Oportunamente, devuélvase a la Sede de origen.

Dra. Marta Gómez Haedo

Ministra

Dra. Martha Alves De Simas

Ministra

Dra. Mónica Bórtoli Porro

Ministra

Esc. Anbel Melgar

Secretaria

Cerrar

Imprimir Texto

Imprimir Hoja Insumo