

XIII JORNADAS RIOPLATENSES DE DERECHO MARÍTIMO

JUSRISPRUDENCIA



Asociación Argentina
de Derecho Marítimo



Asociación Uruguaya
de Derecho Marítimo

DÉBORA ARAMAYO

Abogada

Profesora en Cs. Jurídicas



**LA MERIDIONAL CÍA.
ARGENTINA DE SEGUROS
S.A. CONTRA HAMBURG
SÜD POR PÉRDIDA Y/O
AVERÍA EN EL
TRANSPORTE MARÍTIMO
DE CARGA**

**Sala II de la Cámara Nacional de
Apelaciones en lo Civil y Comercial
Federal CNCCF.
12 de julio de 2016**

PARTES

ACTORA

*La Meridional Cia
Argentina de
Seguros S.A.*



Subrogada por
Contrato de Seguro



W.R. Grace Argentina
(consignatario)



DEMANDADA

Hamburg Sud

Prop. y/o Armador
y/o Fletador del
Buque "Monte
Rosa"

HECHOS

- La Meridional

- celebró un contrato de seguro con W.R. Grace Argentina,
- cubría la mercadería recibida por HS para su transporte –desde Amberes, Bélgica-, bajo conocimiento de embarque, consistente en 42 bolsones de 250 kgs. del producto químico sílica combinada con amidas, arribó al puerto de Bs. As. 04/09/2005.

- El contenedor en el que se encontraba la mercadería presentó daños estructurales, por lo cual fue inspeccionado por representante de la demandada y de la actora / asegurado, emitiéndose Acta de inspección:

- a) techo: desde la mitad hacia el frente hundido con un agujero de aproximadamente 5 centímetros de diámetro y había un líquido negro;

- b) lateral derecho: travesaño deformado en 5 centímetros del frente;

- c) lateral izquierdo: corte de 10 centímetros, ubicado a 3 metros del frente y próximos al piso y

- d) sobre ambos laterales cercanos a las puertas se observaron manchas de color negro.

HECHOS

- Mercadería Dañada: pallets de bolsones de polipropileno, 4 estaban mojados y 4 manchados y húmedos - Fueron inutilizados.
- La Meridional indemnizó a W.R. Grace Argentina.
- La demandada rechazó el reclamo argumentando que el siniestro fue consecuencia de malos tiempos (caso Art. 275 LN), y que los bolsones tenían valor residual.
- La Meridional rechaza la causal de exoneración invocada por la demandada y afirma que es responsable por la pérdida total de parte de la mercadería que transportaba.
- HAMBURG SUD SUCURSAL ARGENTINA rechaza la acción dirigida en su contra.

TRA INSTANCIA (11/2015)

- **HS** Reconoce haber extendido un conocimiento de embarque que amparó el transporte del contenedor por el buque Monte Rosa.
- Dice que el contenedor fue consolidado y precintado –con la leyenda “**shipper’s load and count & seal**”-, por lo que no verificó la mercadería que contenía ni su estado.
- Afirma que el buque soportó extremas condiciones climáticas que provocaron la rotura del contenedor al caérsele un camión encima.
- Considera tal hecho como **caso fortuito o de fuerza mayor**, por lo cual la exonera de toda responsabilidad, según lo prevé la Convención de Bruselas de 1924 y la LN.

¿CUAL ES EL PROBLEMA?

- El reclamo iniciado por la **ACTORA** que pretende el pago de la suma que desembolsó en concepto de indemnización, por la pérdida de la mercadería.
- La defensa de la **DEMANDADA** que lo resiste invocando una causa de fuerza mayor –condiciones extremas climáticas- que la exonera de toda responsabilidad.

CONSIDERANDO

- el contenedor examinado presentó daños estructurales, y que de los productos que contenía – pallets con bolsones de propileno- 4 estaban mojados y 4 machados y húmedos.
- El transporte de contenedores se halla regido por las normas convencionales y de leyes especiales y sólo en subsidio –en cuanto sean compatibles con las características de esos transportes- por las disposiciones de la ley 20.094.
- La **jurisprudencia** ha sido estricta para admitir la **causal de exención fundada en malos tiempos.**

INFORMES

- el contenedor sufrió deformación hacia adentro y cortes en su enchapado de techo y deformación de los largueros superiores;
- las averías sufridas fueron causadas por la caída sobre el contenedor, de un camión consolidado; cargado en contenedores flat-rack (plataforma)
- Protesta de mar y del Libro de navegación, que el buque cumplió con las instrucciones indicadas en el manual de aseguramiento, y que el colapso y la caída de los camiones fueron aparentemente causados por la rotura de las fajas sintéticas de trincado debido a los esfuerzos.
- de acuerdo a los asientos del libro de navegación y a los boletines meteorológicos, desde el 1/09/2005 el buque soportó mal tiempo el cual tenían fuerza de temporal fuerte (9 de la escalada Beaufort.)

NOTAS

- ❖ *Se ha dicho que a la “protesta de mar” contiene una mera declaración unilateral del capitán (posible responsable), por lo cual no cabe asignarle eficacia decisiva, conclusión que también vale para el “libro de la navegación”, cuyas anotaciones suelen contener inexactitudes y sobrevaloraciones.*
- ❖ *Jurisprudencialmente, en temas similares, resulta insuficiente eximir de responsabilidad al transportista cuando el temporal o la tempestad alcance la máxima intensidad de las escalas, lo que importa es que el mal tiempo sea el causante del daño y que éste no reconozca como antecedente una mala estiba, un trincado deficiente o cualquier otro hecho que permita admitir la existencia de culpa del transportador*

FALLO

- NO hay otra prueba que permita concluir que la accionada desplegó realmente una actividad razonable para poner al buque en estado de cumplir adecuadamente con su obligación, lo cual abarca cuidar que las bodegas y todo el espacio utilizado para el transporte del cargamento esté en las condiciones adecuadas para recibirlo, conservarlo y transportarlo (Art. 270 c) LN).
- Los elementos valorados permiten entender que no se dio un riesgo especial que desborde la razonable diligencia que debió ser desplegada, lo que descarta la eximente del artículo 275, inc. d) de la LN.
- No se encuentra probado debidamente el extremo necesario para configurar el caso como un hecho fortuito o fuerza mayor, por lo que la accionada deberá responder.
- Hacer lugar a la demanda y condena a HS a pagar a la Actora la suma indemnizada + intereses.



2DA INSTANCIA

- ❖ Sentencia de 1ra Instancia apelada por la demandada.
- ❖ EL NÚCLEO ESENCIAL A ESCLARECER SE CIRCUNSCRIBE EN DETERMINAR SI EXISTIÓ LA CAUSAL DE EXONERACIÓN INVOCADA POR LA DEMANDADA, para determinar si tiene obligación de resarcir los daños.
- ❖ HS insiste en afirmar que el buque soportó extremas condiciones climáticas que provocaron la rotura del contenedor, considerando este fenómeno un hecho fortuito o de fuerza mayor que lo exonera de toda responsabilidad.

ANALISIS

- ❖ El **Art. 275 inc. d)** LN, establece que “...*ni el transportador ni el buque son responsables de las pérdidas o daños que tengan su origen en: d) Caso fortuito o fuerza mayor*”.
- ❖ La jurisprudencia ha sido estricta para admitir la causal de exoneración fundada en malos tiempos
- ❖ Las tres pautas del caso fortuito o fuerza mayor: imprevisibilidad, la inevitabilidad y la irresistibilidad, que unidas fundamentan la exoneración, deben ser consideradas dentro del esquema normativo de la Convención de Bruselas de 1924.

- ❖ Más que poner de relieve en la imprevisibilidad del hecho, es fundamental determinar si sus efectos pudieron ser evitados en el caso concreto.
- ❖ Los buques son contruidos para navegar y soportar los riesgos de la navegación, los que incluyen el peligro del mal tiempo, que en la mayoría de las veces es previsible mediante los pronósticos de las estaciones meteorológicas.

FALLO



- ❖ Si bien hubo mal tiempo, ello no implica que haya sido causante del daño (La sola manifestación de su existencia como causal de exoneración, no se asocia a que el buque se libere de responsabilidad).
- ❖ La prueba debió ser contundente respecto a que el temporal fue el causante del perjuicio y que éste no reconozca como antecedente una mala estiba o cualquier otro hecho que permita admitir la existencia de culpa.
- ❖ NO se dio un riesgo especial que desborde la razonable diligencia que debió ser desplegada por la demandada, lo que descarta la eximente del Art. 275, inc. d) LN.

FALLO

- ❖ Tampoco se encuentra acreditada una situación configurativa del “incidente”, máxime si se pondera el tema con el criterio restrictivo.
- ❖ La demandada no ha logrado probar que la avería de mercadería aconteció por causa de las condiciones climáticas.
- ❖ Se confirma la sentencia recurrida en cuanto dispuso hacer lugar a la acción.



GRACIAS



DÉBORA ARAMAYO

Abogada

Profesora en Cs. Jurídicas



aramayodebora@hotmail.com



<https://www.linkedin.com/in/debora-aramayo-abogada-asesoraenderechodelanavegacion/>