

CIRCULAR ADMINISTRATIVA Nº 21478

Buenos Aires, 30 de marzo 2021.

Señor Gerente:

JURISPRUDENCIA. TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERÍA. INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO. COBRO DE DEUDA. SEPARACIÓN DE LOS EMBARQUES EN DOS TRAMOS TEMPORALES DISTINTOS. PROBLEMAS CON ADUANA POR NO SER LA IMPORTACIÓN “ÚNICA”. DAÑOS

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de hacerle conocer la síntesis doctrinaria de un fallo recaído en la materia del rubro.

1- El artículo 15 de la ley 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías dispone que la responsabilidad del operador de transporte multimodal empieza desde que recibe la mercadería bajo su custodia, por sí o por la persona destinada al efecto, y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega. La última parte de la norma remite al objeto concretamente pactado por las partes, el cual, en este caso, era la entrega unitaria de la máquina en cinco contenedores desde el lugar de origen hasta la República Argentina.

2- Verificado el incumplimiento de la demandante (arts. 15, 16, 17 y 18 de la ley 24.921), le incumbía a ella demostrar que los servicios facturados tienen que ver con prestaciones efectivamente concretadas de acuerdo a lo pactado (art. 377 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Pero lo cierto es que no cumplió con esa carga durante el proceso.

3- Finalmente, resta abordar la queja por la admisión de la falta de legitimación pasiva de Mediterranean que, tal como adelanté, fue citado como tercero a pedido de UPS. Se trata del agente marítimo de los buques comprometidos en el transporte de la mercadería.

4- El artículo 199 de la Ley de Navegación recepta el pacífico principio jurisprudencial de “irresponsabilidad” del agente marítimo por las obligaciones de sus representados -es decir, del propietario, armador y capitán del buque-. Desde luego que sí responde por hechos personales que hayan afectado el cumplimiento del contrato, pero esa situación siquiera fue insinuada por el apelante.

5- De todas formas recuerdo que, sea que se considere a UPS como parte de un transporte multimodal, o de un contrato atípico de servicios complejos asimilable a aquél, su responsabilidad por incumplimiento es concurrente con la de cualquier agente del que se haya servido y que haya contribuido a la producción del daño (arg. de los arts. 1067, 1109, 1113 y 1122 del Código Civil y art. 16 de la ley 24.921). De ahí, que no pueda alegarla como eximente. El nuevo Código expresamente establece genéricamente ese principio en materia obligacional reconocido desde siempre (art. 732 del Código Civil y Comercial de la Nación). Dicho de otro modo, la inculpación del buque supone la de UPS, lo cual explica que yo haya invertido el orden de análisis de los agravios pues, de haber sido revocado el fallo, este tema devendría abstracto.

FALLO: CNCiv. Y Com. Fed., Sala III, 21/12/20

AUTOS: UPS SCS SRL C/ Plastic S.A.

PUBLICADO: El Dial, 3/3/21

Saludo a Ud. muy atentamente.



Dra. Silvia Roxana Romano
Asesoría Letrada