

CIRCULAR ADMINISTRATIVA Nº 21695

Buenos Aires, 7 de octubre 2021.

Señor Gerente:

**JURISPRUDENCIA - DERECHO AERONÁUTICO. TRANSPORTE AÉREO DE
MERCADERÍAS. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA. DAÑOS.
FALTANTE DE MERCADERÍA.**

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- La falta de legitimación pasiva, justamente, es aplicable a supuestos donde un demandado no se considera en tal calidad. Procede cuando no media coincidencia entre la persona que efectivamente es emplazada y la persona a la cual la ley habilita especialmente para contradecir respecto de la materia sobre la cual versa en el proceso . De allí que, siendo que Schenker Argentina S.A. no fue emplazada en el sub lite, la improcedencia del planteo cae de maduro.

2- Así las cosas, recuerdo que esta Cámara ha sostenido que los agentes de transporte aduanero tienen –entre otras tareas- la de desconsolidar (Sala I, causa 6388/00, “H.S.B.C. La Buenos Aires Seguros SA c/ Westwind NVOCC Inc y o. s/ faltante y/o avería de transporte marítimo” del 17.03.09). El art. 57 de la Ley Nº 22.415 (Código Aduanero) dice que son agente de transporte aduanero “...las personas de existencia visible o ideal que, en representación de los transportistas, tienen a su cargo las gestiones relacionadas con la presentación del medio transportador y de sus cargas ante el servicio aduanero...”. A lo dicho, agrego que la figura del agente de transporte aduanero es asimilable al agente marítimo y, por consiguiente, posee facultades suficientes para representar en juicio al transportista extranjero en un contrato que debe cumplirse en el país.

3- De tal modo, como Schenker Argentina S.A. se desempeñó como agente del transportista contractual, designado para realizar gestiones ante la Aduana y notificar de la recepción o cualquier suceso al destinatario, su situación se asimila, por conducto de la analogía, a lo dispuesto en el art. 193 de la Ley de Navegación 20.094, siendo pertinente considerarlo representante judicial o extrajudicial del transportador contractual ante los entes públicos y privados a todos los efectos y responsabilidades.

4- Cabe recordar, en lo que aquí interesa, que el Convenio de Varsovia, con sus modificaciones posteriores, establece que “el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería, y, a más tardar, dentro de ... 14 días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo.” (art. 26, pto. 2 de la Convención, texto según Protocolo de La Haya; lineamiento

mantenido al redactarse el nuevo “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”, celebrado en la ciudad de Montreal en el año 1999 y aprobado en nuestro país por Ley N° 26.451 del 3 de diciembre de 2009 - publicada en el B.O. el 13.01.2009-). Las disposiciones del artículo son claras: no se admitirá acción alguna sin que se haya efectuado la correspondiente protesta en término, con la salvedad que se establece para el caso de fraude, no alegado en estos obrados.

5- Los tribunales han interpretado la Convención en este tópico definiendo que la protesta, expresa y por escrito, constituye un requisito imprescindible para la procedencia de la acción y su ausencia conlleva la caducidad del derecho del damnificado a reclamar la reparación de los perjuicios sufridos.

6- Si bien la protesta no sería necesaria en caso de pérdida total de la carga o de una unidad completa dentro de ésta, sí lo es cuando el faltante es de algunos de los artículos contenidos en un bulto total, como sucede en autos. Ello así pues, en el primer caso, la falta de arribo de la carga o de parte trascendente de ella es manifiestamente conocida por el transportador desde el momento mismo de la llegada a destino, sin necesidad de interpelación alguna. En cambio, en el segundo supuesto, al que lógicamente también se refiere el art. 26 de la Convención cuando habla de “avería”, la protesta tiene la finalidad de que el transportista tome conocimiento de los defectos que fueron advertidos al descargar la mercadería. El acto en cuestión se presenta así como un medio apto para definir con prontitud situaciones conflictivas, permitiendo al transportador procurarse con la mayor celeridad los antecedentes necesarios para esclarecer los hechos, subsanar errores y deslindar eventuales responsabilidades.

FALLO: CNCiv. Y Com. Fed., Sala II, 17/08/2021.

AUTOS: Allianz Argentina Compañía de Seguros SA C/ Schenker International Inc y otro

PUBLICADO: El Dial, 6/10/21

Saludo a Ud. muy atentamente.



Dra. Silvia Roxana Romano
Asesoría Letrada