

CIRCULAR ADMINISTRATIVA Nº 21697

Buenos Aires, 7 de octubre 2021.

Señor Gerente:

JURISPRUDENCIA - TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCADERÍA. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR DAÑOS A LA CARGA.

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- Resulta cuanto menos dudoso que la expresión de agravios de la demandada contenga un crítica concreta y razonada de los fundamentos empleados por el a quo para hacer lugar a la demanda contra los accionados. De su lectura se observa que no cumplió con las exigencias previstas en el cpr: 265. Obsérvese que se trata de una simple repetición de cuanto fuera expresado en los escritos de alegatos y de contestación de demanda. Sin perjuicio de ello, y a fin de evitar una rigidez hermenéutica que pueda comprometer en algún punto el derecho de defensa en juicio, de raíz constitucional (CN: 18), procederé a tratarlos. En estas condiciones, evaluaré en primer término la responsabilidad adjudicable a la demandada Overseas ya que la suerte de este agravio resultará determinante a la hora de responder las restantes quejas.

2- El vínculo jurídico establecido entre las partes puede calificarse como un contrato de operación logística (COL). Actora y demandada coinciden en atribuirle esa naturaleza aunque difieren en relación a los efectos que produjo en el caso. Veamos, entonces, cuáles son los perfiles distintivos de este tipo contractual. Como es sabido, el constante cambio en las tecnologías y las exigencias del comercio sobre celeridad, seguridad y eficiencia, traen consigo una necesidad de adaptación de las prácticas comerciales y derivan en la creación de estructuras empresariales que cumplen con tareas cada vez más específicas. Tales cambios han impactado también en la clásica figura del transportista y han hecho surgir nuevos sujetos llamados operadores, agentes de carga o freight forwarders. Simplificación de trámites y mayor rapidez en la circulación de mercaderías o aprovisionamiento de materias primas, con la directa consecuencia de abaratar costos de producción, confieren sustento al interés económico de quienes requieren la prestación de esta clase de servicios.

3- El operador logístico, a diferencia del transportista, es una empresa especializada en la prestación de una amplia variedad de servicios logísticos, que pueden incluir, entre otros: warehousing o almacenamiento, distribución o cross docking, transporte, planificación, etc., todo ello a cambio de un precio que será determinado según la complejidad de las tareas asumidas. Esta figura exorbita ampliamente la figura del simple transportista o distribuidor, según el caso, para ejecutar una disciplina omnicompreensiva denominada operación logística. En otras palabras, "la especificidad del objeto del COL es la nota distintiva del mismo ya que la multiplicidad de prestaciones de carácter logístico y modalidades de dicho contrato es lo que en definitiva le otorga una identidad propia e irrepitable, no se trata de una mera acumulación de prestaciones separadas entre sí, sino de un contrato distinto a todos los demás conocidos actualmente en donde las mismas se encuentran íntimamente conectadas proveyendo un servicio integral por parte de un experto en la materia como lo es el operador logístico". Como es fácil apreciar, estos prestadores no encuentran abrigo en ninguna figura específica de nuestra legislación; se trata de un contrato innominado –atípico- que en ese carácter se encuentra regido por la voluntad de las partes y las demás normas generales de los contratos, los usos y costumbres y las normas que rigen a los contratos afines y compatibles. Es pertinente tener en cuenta que la tipicidad contractual puede consistir en una creación más o menos original de una nueva figura o bien, como ocurre en este caso y es frecuente en la práctica empresarial, derivar de la combinación de elementos típicos de otros contratos regulados legalmente o no.

4- El aspecto más arduo reside en distinguir el tipo de responsabilidad adjudicable al Freight forwarder, que solo puede ser identificada en el caso concreto en virtud de las obligaciones comprometidas y las tareas efectivamente desarrolladas. Ello impone el análisis de las circunstancias que enmarcaron la negociación.

5- En el tráfico comercial moderno y fundamentalmente en los contratos celebrados entre empresas, en innumerables ocasiones las soluciones encuentran su debido cauce a través de la aplicación de las teorías de la apariencia, privilegiando la buena fe de los terceros que celebran contratos con quienes aparentan asumir una posición económica determinada que no resulta coincidente con la realidad. La celeridad del tráfico exige adoptar fórmulas que primen la seguridad sobre la certeza o justicia. Es por ello que, en el orden mercantil, se infiltran numerosas disposiciones que asocian resultados jurídicos a la apariencia de situaciones, independientemente de la realidad de las mismas.

6- En estos casos de responsabilidad por apariencia jurídica, se trata de una responsabilidad derivada de las propias declaraciones de voluntad expresas o tácitas imputables al sujeto de que se trate. Se trata de una responsabilidad por la confianza, no en el ámbito de la teoría del negocio jurídico, sino como complemento de la responsabilidad derivada de los negocios jurídicos.

7- En el caso que estamos juzgando no es necesario indagar acerca de la entidad de la diligencia que podría atribuirse a la actora cuando se estableció el vínculo porque, como se evidencia del relato incorporado a la demanda, admitió haber conocido que Overseas Argentina SA subcontrató a la firma Unidas Transportes Ltda, quien hizo lo mismo con un proveedor chileno AMV Transportes Ltda. Nada tuvo de aparente dicha delegación del acto material del transporte en tanto la demandante no adujo – ni demostró– haber actuado inducido por la confianza depositada en una realidad carente de sinceridad, que pudo haber sido configurada por quien contrató con ella. En realidad, también parece innecesario profundizar la investigación en referencia a esa apariencia porque, tanto sea que haya existido como que no haya mediado su configuración, la responsabilidad de la demandada es evidente con base en las estipulaciones contractuales.

8- El contrato de transporte debe, pues, ser definido como la convención por la cual una persona, llamada anteriormente acarreador y actualmente transportista, se obliga, mediante una remuneración a entregar en otro lugar una cosa que se le ha remitido. El objeto del contrato de transporte es el desplazamiento en forma segura a riesgo del transportista de una cosa o persona de un lugar a otro. El transporte supone que el transportador se hace cargo de los objetos que le son entregados. El transportista tiene, asimismo, la guarda de los objetos, y la obligación de conducir la mercancía a su punto de destino por el itinerario convenido y en su defecto por el habitual, dentro del plazo convenido. El porteador es entonces aquel sujeto que se obliga frente al cargador a transportar la cosa de manera profesional o como empresa, asumiendo los riesgos de su actividad comercial, cuya obligación solamente se puede considerar cumplida cuando se perfecciona la entrega en las condiciones de tiempo y lugar convenidas.

9- El contrato de transporte es considerado, entonces, como un contrato fungible en tanto, en palabras de Martorell, el porteador puede efectuarlo por sus propios medios y con su propia empresa, o valiéndose de los medios de otros y de una organización ajena. Así, aun cuando el cargador contrata con un solo transportista, como sucede en el caso, el hecho de que el porteador contrate a su vez con otros transportistas para efectuar el transporte al que se obligó es una situación de subcontratación regulada por el art. 163 del Código de Comercio.

10 - Debo adelantar que comparto las conclusiones de la decisión del a quo en cuanto aplicó la legislación relativa al contrato de transporte porque previene la invocación vacua de supuestas causales de exoneración. Es que, tras una detenida lectura de las constancias obrantes en la causa, especialmente de los correos electrónicos donde se pactaron los términos de la contratación y se convinieron las tareas a desarrollar, el precio a abonar y los servicios requeridos, observo que la única tarea requerida por el actor fue la de transporte internacional de mercadería por carretera, mientras que el resto de las obligaciones asumidas –que integran el propósito del COL considerado como negocio de mayor amplitud- pueden estimarse como una mera prestación accesoria del objeto principal.

11- No existe, en el intercambio de correos, ninguna mención a la incapacidad de llevar a cabo el transporte por cuenta propia, ni a la intervención de un tercero como transportador efectivo –o subcontratado– en virtud de la inexistencia de autorización administrativa para realizarlo por falta de inscripción o materialmente por la carencia de camiones propios, argumentos que integraron el planteo defensivo. Esto significa que Overseas Argentina SA tomó a su cargo las consecuencias de la

traslación de las mercancías hasta su destino final, con independencia de quien la cumpliera efectivamente en razón de la aplicación de las reglas que contenía el CCom en relación a los empresarios de transporte.

12- Existe en el caso evidencia suficiente para tener por justificado el reclamo resarcitorio de la actora, que evidentemente pudo tener la legítima expectativa de recibir las mercaderías en condiciones adecuadas de uso y en tiempo adecuado para sus requerimientos productivos. Se llega de este modo al núcleo de la cuestión que debe decidirse que se vincula con el fundamento de la atribución de responsabilidad. Resulta así aplicable al caso la directiva del artículo 163 del Código de Comercio que dispone: “cuando el acarreador no efectúe el transporte por sí, sino mediante otra empresa, conserva para con el cargador su calidad de acarreador y asume, a su vez, la de cargador para con la empresa encargada del transporte.

13- Quien ha probado el incumplimiento del deudor en una obligación de resultado no necesita probar además su culpa ya que aquella será presumida por la ley en virtud de la existencia del incumplimiento, por lo cual, quien quiera eximir su responsabilidad deberá acreditar la existencia de causa ajena, es decir, un caso fortuito, fuerza mayor, culpa de la víctima o el hecho de un tercero por quien no deba responder.

14- Ninguna duda cabe que la responsabilidad adjudicable a Overseas es objetiva por la falta de entrega de la mercadería en virtud del incumplimiento de la obligación de resultado que sobre ella pesaba. En este sentido, se ha dicho que la obligación principal del forwarder que provee servicios de transporte también es considerada como de resultado, y no admite otras causales de exoneración que no sean la causa ajena debidamente probada.

15- Corresponde desechar el agravio en cuestión y confirmar el decisorio de grado en cuanto reconoció legitimación pasiva y responsabilizó a Overseas SA por el incumplimiento de la obligación de entrega de la mercadería.

16- Si bien es cierto que el operador logístico que se compromete a la realización del transporte asume una obligación de resultados respecto a la entrega de la mercadería en el tiempo y lugar designados por el cargador, no corresponde limitar su responsabilidad como si aquel fuese el único rol desempeñado en el contrato. Encontrándose contestes las partes sobre el carácter innominado del acuerdo arribado y la amplitud de sus obligaciones, no puede este tribunal apartarse del principio general de reparación integral del daño.

17- Para admitir la procedencia del lucro cesante y genéricamente la de cualquier daño, es preciso que se haya acreditado la existencia de un perjuicio cierto. Ello porque resulta insuficiente la posibilidad abstracta del daño desde que no puede acordarse derecho a una indemnización sobre la base de suposiciones.

18- Es principio en la materia que la procedencia del reclamo resarcitorio exige inexcusablemente la constatación de existencia del daño resarcible; que en la consideración metódica constituye el primer elemento de la responsabilidad civil, puesto que el problema sólo comienza a plantearse cuando existe un daño.

19- El daño no se presume, incumbiendo su prueba a quien invoca la condición de damnificado.

20- De conformidad con las quejas vertidas por el accionante respecto a la moneda de pago, resulta de aplicación al caso lo normado por el CCyCN: 765, que establece que la moneda extranjera no tiene carácter dinerario (como lo preveía la Ley de Convertibilidad 23.928 y el anteproyecto del Código). Por lo tanto, si la obligación se pacta en moneda extranjera, es considerada como de dar cantidades de cosas y el deudor puede liberarse dando el equivalente en moneda de curso legal.

21- Ha de conceder al demandado la posibilidad de cancelar el saldo de precio en pesos, conforme el tipo de cambio oficial al que puede acceder el particular para hacerse de moneda extranjera en el mercado que en el régimen legal actualmente vigente se conoce como “dólar solidario” (art. 35, Ley 27.541), sin la percepción adicional del 35% a cuenta del Impuesto a las Ganancias y Bienes Personales establecida por el BCRA reglamentada en la Resolución General AFIP 4815/2020.

22 - Estimo que los intereses deben capitalizarse semestralmente desde la fecha de la notificación de la demanda de acuerdo a lo previsto por el art. 770 inc. b) del CCyC.

23 -La intermediaria incurrió en incumplimiento, cumplió deficientemente las prestaciones que tenía a su cargo, y no adecuó su obrar al estándar de profesionalidad que le era requerido (arg. cciv 902). Es de ponderar que no se puede merituar la conducta de la accionada con los mismos parámetros aplicables a un neófito, pues su actividad debe ajustarse a un "standard" de responsabilidad agravada acorde a su carácter profesional en la operación logística que, según sus propios dichos incluye la contratación de seguros para el transporte de mercadería por carretera.

24- La intermediaria incurrió en incumplimiento, cumplió deficientemente las prestaciones que tenía a su cargo, y no adecuó su obrar al estándar de profesionalidad que le era requerido (arg. cciv 902). Es de ponderar que no se puede merituar la conducta de la accionada con los mismos parámetros aplicables a un neófito, pues su actividad debe ajustarse a un "standard" de responsabilidad agravada acorde a su carácter profesional en la operación logística que, según sus propios dichos incluye la contratación de seguros para el transporte de mercadería por carretera.

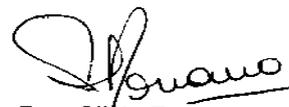
25- Asiste aquí razón a Hanseatica en punto a que, de haberse contratado la custodia, la empresa habría tenido posibilidades de conocer todas las maniobras realizadas por el camión, sus paradas y su trayecto exacto –extremos que el perito no pudo comprobar aquí por falta de documentación cierta-, y aquello podría haber ayudado a desvanecer las dudas originadas por el siniestro. Asimismo, la existencia de custodia habría permitido conocer la ocurrencia del siniestro con anterioridad a la denuncia del tomador, habilitando así a la aseguradora a tomar las medidas pertinentes para la custodia de la mercadería, su rescate oportuno e incluso la investigación del siniestro con mayor proximidad a su ocurrencia.

FALLO: CNCom., Sala, 02/08/2021

AUTOS: Industria Metalurgica Sud Americana I.M.S.A. S.A.C. E I. C/ Overseas Argentina SA

PUBLICADO: El Dial, 6/10/21

Saludo a Ud. muy atentamente.


Dra. Silvia Roxana Romano
Asesoría Letrada