

CIRCULAR ADMINISTRATIVA Nº 21968

Buenos Aires, 21 de abril 2022.

Señor Gerente:

JURISPRUDENCIA - TRANSPORTE AÉREO DE MERCADERÍAS. FALTANTE / AVERÍA DE MERCADERÍAS. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA, SUS DEPENDIENTES Y AGENTES. PROCEDENCIA DE LA NOTIFICACIÓN AL AGENTE DEL TRANSPORTISTA. LEGITIMACIÓN PASIVA. PROTESTA 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- 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 siendo pertinente considerarlo representante judicial o extrajudicial del transportador contractual ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades.

2- El Convenio de Varsovia, con sus modificaciones posteriores, aplicable al caso, 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 Nº 26.451 del 3 de diciembre de 2009)

3- 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.

4- La notificación ha sido por demás adecuada, toda vez que, en definitiva, permitió que DHL (Argentina) le enviara a su vez una formal protesta a American Airlines requiriendo la revisión de la mercadería, cosa que finalmente se hizo en forma conjunta, lo que demuestra que tuvo conocimiento del hecho y pudo participar en el proceso para determinar los alcances del daño y así ejercer los derechos que le asisten. Sobre el particular, se ha resuelto con anterioridad que la verificación conjunta es una forma de protesta, toda vez que –aunque no existe una reclamación unilateral del consignatario- la participación del transportista es un medio apto para conocer su situación jurídica en forma pronta y oportuna. En el mismo sentido la Sala 2 del Tribunal ha señalado que mediante dicha acta, el transportista tiene la posibilidad de munirse de los elementos que le permitan una adecuada defensa de sus prerrogativas.

5- El Convenio de Montreal de 1.999 en su artículo 18, apartado primero, establece que “el transportista es responsable del daño causado a la carga en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo”.

6- En materia de obligaciones de resultado de fuente contractual el mero incumplimiento hace presumir la culpa del deudor. Sobre esa base, por principio, el transportista debe responder por el incumplimiento en que incurrió del resultado prometido: entregar en destino la cosa cargada en tiempo y en el mismo estado en que la recibiera en origen (arts. 172 y 175 del Código de Comercio) salvo que se haya acreditado que concurran las eximentes a cuyo amparo la ley autoriza la liberación del porteador. Como se ha dicho, para exonerar su responsabilidad, el transportista debe acreditar concluyentemente que los hechos causantes del daño le son ajenos, no bastando la prueba de haber procedido diligentemente.

7- Justamente respecto de las posibles eximentes de responsabilidad, el apartado segundo del artículo 18 del referido Convenio de Montreal de 1.999, establece que el transportista no será responsable siempre y cuando “pruebe que la destrucción o la pérdida o la avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes: a) la naturaleza de la carga o un defecto o un vicio propio de la misma; b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes; c) un acto de guerra o un conflicto armado; d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga”.

8- El art. 41. apartado primero del mismo Convenio, determina que “Las acciones y omisiones del transportista de hecho y sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual”.

9- La responsabilidad es solidaria para ambas codemandadas, razón por la cual, frente al damnificado, todas las cuestiones relativas a los conflictos entre el transportista contractual y el transportista de hecho, resultan ajenas, sin perjuicio de las eventuales acciones de repetición que pudieran plantearse entre ellos.

FALLO: CNCiv. Y Com. Fed., Sala III, 08/03/2022

AUTOS: Zurich Aseguradora Argentina S.A. C/ American Airlines

PUBLICADO: El Dial, 19/4/22

Saludo a Ud. muy atentamente.


Dra. Silvia Roxana Romano
Asesoría Letrada