

CIRCULAR ADMINISTRATIVA N° 22495

Buenos Aires, 24 de abril 2023.

Señor Gerente:

**JURISPRUDENCIA – DERECHO AERONÁUTICO. TRANSPORTE DE MERCADERÍAS.
FALTANTES/ AVERÍAS DE CARGA. LEGITIMACIÓN PASIVA. LA PROTESTA.
LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.**

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- Así las cosas, cabe puntualizar que de acuerdo con el art. 57 del Código Aduanero, el agente de transporte aduanero es la persona de existencia visible o ideal que, en representación de los transportistas, tiene a su cargo las gestiones relacionadas con la presentación del medio transportador y de sus cargas ante el servicio aduanero. En este orden de ideas, en pacífica la jurisprudencia de este fuero al asimilar al agente de transporte aduanero al que se refiere el art. 57 del Código Aduanero con la figura del agente marítimo prevista en el art. 193 de la Ley de Navegación.

2- Por otra parte, la figura del agente de transporte aduanero en el ámbito de la aeronavegación tiene connotaciones relativamente semejantes a las del agente marítimo.

3- A los fines de resolver el punto en disputa, cabe recordar que en casos como el presente, 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.

4- Pues bien, el art. 26, punto 2, del Convenio de Varsovia –aplicable al caso de autos en razón de la fecha en la cual se verificó el faltante de la carga transportada, 19/12/09- establece que en caso de avería la protesta debe ser hecha inmediatamente después de descubierto el daño y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercaderías, ambos contados desde la fecha de recibo (texto según Protocolo de la Haya; lineamiento conservado en el nuevo “Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”, celebrado en 1999 en la Ciudad de Montreal y aprobado por Argentina por la ley 26.451). A su vez, se ha interpretado la Convención en este tópico, habiéndose señalado 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.

5- Ocurre que el hecho de que DHL hubiese encargado la realización del transporte a un tercero no altera su condición de transportista, calidad que corresponde a quien expide la guía aérea y a todos los que conduzcan las mercaderías. En virtud de lo expuesto, DHL revistió el carácter de transportista contractual y AA, el de transportista de hecho, toda vez que no fue acreditada la existencia de vínculo contractual alguno de esta última con la consignataria o con el cargador. En tales condiciones, no cabe duda respecto de la

responsabilidad de DHL, quien asumió por el contrato la obligación de transportar la carga, deber del que no quedó desligado por la circunstancia de que el acarreo haya sido materialmente ejecutado por una empresa distinta.

6- En efecto, según el art. 22, apartado b, del Convenio de Varsovia, en el transporte de carga la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a la suma de 17 derechos especiales de giro (DEG) por kilogramo. El mencionado DEG es una unidad de medida, creada en la conferencia anual del Fondo Monetario Internacional, llevada a cabo en Río de Janeiro en 1967 y que en la actualidad se calcula sobre la base de una canasta de monedas extranjeras, con un valor unitario que varía periódicamente. El límite de responsabilidad aludido marca la suma máxima que el transportador aéreo está obligado a pagar en el supuesto de autos.

7- Por el ordinal XI del Protocolo de la Haya de 1955 fue modificado el art. 22 del Convenio agregándose, entre otras cosas, los apartados a) y b) en el inciso 2°, el último de los cuales dispone que “En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado, para determinar el límite de responsabilidad del transportista.

FALLO: CNCiv. Y Com. Fed., Sala II, 29/12/2022

AUTOS: Allianz Argentina Cia De Seguros SA y otro c/ American Airlines Inc y otros

PUBLICADO: El Dial, 14/4/23

Saludos cordiales,



Dra. Silvia Roxana Romano
Asesoría Letrada