

//tencia N° 512

MINISTRA REDACTORA:

DOCTORA ELENA MARTÍNEZ

Montevideo, veintiséis de octubre de dos mil veintiuno

VISTOS:

Para sentencia definitiva, estos autos caratulados: **"AA C/ BB - COBRO DE PESOS - CASACIÓN"**, IUE: 2-7791/2017.

RESULTANDO:

I) Por sentencia definitiva de primera instancia N° **79/2019**, del 4 de noviembre de 2019, el titular del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 9° turno falló:

"DESESTIMANDO LA DEMANDA, COSTAS Y COSTOS POR EL ORDEN CAUSADO..." (fs. 153/156).

II) Por sentencia definitiva de segunda instancia N° **153/2020**, del 19 de octubre de 2020, el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° turno falló:

"Revócase la sentencia apelada, en su mérito condénase a BB S.A. a pagar a AA la suma reclamada en la demanda por U\$S 384.312 (trescientos ochenta y cuatro mil trescientos doce dólares de los Estados Unidos de América) con sus intereses desde la fecha de la demanda, sin condena especial..." (fs. 198/203).

III) Contra la sentencia de

segunda instancia, el representante de la demandada BB S.A. movilizó el recurso de casación en examen. Postuló que se violaron o aplicaron incorrectamente los arts. 198 del C.G.P.; 16, 1301, 1342 y concordantes del Código Civil y 296 y concordantes del Código de Comercio.

Luego de hacer un extenso racconto del negocio que la vinculó con la reclamante y referencia a una serie de negocios jurídicos conexos, planteó los siguientes cuestionamientos.

(i) **Errónea calificación de los negocios jurídicos (confusión entre los contratos de cesión de crédito y cesión de contrato).** Indicó que la Sala consideró que BB S.A., al ceder el conocimiento de embarque, hizo una cesión de deuda y no una cesión de contrato.

Dicha calificación es errónea. Se trató de una cesión de la parte contractual. Más precisamente: de la cesión de un negocio jurídico conexo y coligado en su totalidad.

BB S.A. cedió su calidad de parte en un negocio jurídico (contrato de transporte) -cuando estaba aún pendiente de cumplimiento- a CC. Dicha cesión de contrato, es un negocio trilateral en el que AA participó y cuyos términos aceptó.

En efecto, luego que se cedió el conocimiento de embarque mediante endoso, AA

comenzó a comunicarse directamente con CC, pasando a ser este último su contraparte en reemplazo de BB S.A. Si BB S.A. hubiese seguido estando obligada, no se explica cómo por años no se entabló ningún reclamo por un canal formal o informal contra ella y todos los reclamos se dirigieron contra CC.

Luego de la cesión del contrato, BB S.A. no tuvo disponibilidad de los contenedores ni hubiese podido lograr judicialmente su devolución.

La actitud de AA de tratar a CC como su contraparte contractual, es indicativo de que consintió la cesión del contrato. El consentimiento de la cesión del contrato, que la Sala considera que no existió, resulta inequívoco de la propia actitud sostenida en el tiempo por la reclamante.

BB S.A. es un *Freight Forwarder* (intermediario) y como tal actuó en este negocio: como intermediario. Cumplió sus obligaciones y luego cedió su parte contractual a CC, empresa que asumió la obligación de devolver los contenedores.

Es claro que para AA no era BB S.A. el obligado contractual (mejor dicho: no siguió siendo el obligado contractual luego de la cesión del contrato). De no ser así, AA no hubiese entablado negociaciones con CC y hubiese reclamado a NAVICON S.A.

la devolución de los contenedores.

El hecho de que haya demandado únicamente a CC la devolución de los contenedores, es indicativo de que esta firma reemplazó a BB S.A. en la relación contractual. Resulta de aplicación la regla del acto propio, porque al reconocerle la calidad de consignataria (en forma expresa) a CC, no se explica cómo ahora, yendo contra sus propios actos, pretende sindicar a BB S.A. como la consignataria del negocio. Es inadmisibles que pretenda "ponerle el sombrero" de consignataria a BB S.A., cuando durante varios años había designado como tal a CC en las negociaciones extrajudiciales, correspondencia por medio de *e-mails* y acciones judiciales.

Si BB S.A. estaba legitimada pasivamente, no se explica por qué GG S.A. y AA no accionaron contra ella en el juicio en el que reclamaron el cobro por el piso del depósito y la devolución de los contenedores (AA). Esa omisión no es un simple olvido -el que resultaría difícilmente explicable en abogados expertos en Derecho Marítimo- sino en que efectivamente razonaron que carecía de legitimación pasiva.

Casi tres años y medio después de la cesión del contrato aceptada por AA, obrando de mala fe, esta pretendió involucrar a BB S.A.

en ese negocio en el que oportunamente admitió que había dejado de formar parte. El único motivo para ese accionar es que CC -que era su verdadera contraparte contractual- se insolventó.

No puede ignorarse la forma en que funcionan en la práctica comercial las cesiones de este tipo de contratos y cómo circulan para que cumplan la función económica que persiguen.

(ii) **Retraso desleal y reclamo irracional.** Denunció que la Sala no tomó en cuenta que AA demoró en iniciar las acciones para la recuperación de los contenedores, con lo que pretende obtener la ventaja desproporcionada de un ingreso que multiplica varias veces el costo de los propios contenedores.

En efecto, los contenedores llegaron al puerto de Montevideo en enero de 2013, pero recién en noviembre de 2014 se interpuso la demanda para reclamar a CC su reintegro (como consta en los expedientes incorporados como prueba). Los daños reclamados derivados de la demora en devolver los contenedores son imputables a la negligencia de AA en promover las acciones tendientes a lograr su efectiva restitución.

Se trata de daños no previsibles al tiempo del contrato.

El reclamo es totalmente ilógico. Si hubiese comprado tres contenedores para sustituir a los que CC retuvo, hubiese gastado U\$S 7.500 (dólares estadounidenses siete mil quinientos). En este juicio está reclamando U\$S 600.000 (dólares estadounidenses seiscientos mil) a quien aceptó que dejó de ser su contraparte.

El reclamo es descabellado al entablarse contra una pequeña empresa como BB S.A., que estrictamente es un intermediario. Su ganancia en todo el negocio fue de U\$S 375 (dólares estadounidenses trescientos setenta y cinco) y se pretende que responda por una suma sideral, cuyo patrimonio no puede soportar.

(iii) **Confusión entre prueba trasladada y cosa juzgada.** La Sala hace hincapié en que la sentencia dictada por el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 19° turno, que condenó a CC a la devolución de los contenedores, se pronunció sobre su condición de consignataria con carácter *incidenter tantum*. Por tal motivo, la condición de consignataria que se le reconoció a CC en aquel juicio no puede invocarse en este en calidad de cosa juzgada (como lo entendió el Sr. Juez *a quo*).

Sin embargo, el propósito con el que se propuso la prueba de las resultancias de dicho expediente, sustanciado en la sede letrada en lo

Civil de 19° turno, no fue la de hacer valer la cosa juzgada de la sentencia que en él recayó. Se propuso a efectos de que sus resultancias probatorias sirvieran como prueba trasladada. El Tribunal confundió el efecto probatorio de la sentencia con el efecto probatorio de las pruebas de dicho juicio en relación a este.

Nunca pretendió utilizar los efectos de la cosa juzgada específica recaída en aquel expediente (IUE 39-29/2014) en este pleito. Lo que se procuró fue aportar como prueba las resultancias de dicho expediente, como hechos posteriores a la ejecución del contrato.

En particular, se pretendió hacer valer las múltiples manifestaciones explícitas en las que, con conciencia y voluntad, AA identificó a CC como consignataria. Estas resultancias se traen a este expediente como elementos extratextuales emitidos con posterioridad.

(iv) **BB S.A. no puede ser responsabilizada porque no tenía manera de devolver los contenedores.** La sentencia postula que BB S.A. pudo hacerse de la disponibilidad de los contenedores mediante la denuncia ante la jurisdicción aduanera de las mercaderías, en situación de abandono no infraccional (arts. 98 y 99 del CAROU).

Sin embargo, pierde de

vista la Sala que BB S.A. carecía de legitimación activa para promover dicho proceso. La legitimación es del propietario o consignatario de las mercaderías y BB S.A. carecía de esa calidad. No le era posible plantear una acción jurisdiccional aduanera fundándose en una condición legitimadora de la que carecía.

La cesión del contrato implicó para BB S.A. la pérdida de las posibilidades de gestionar la devolución de los contenedores. Se trata de una causa extraña no imputable (arts. 1342 del Código Civil y 219 del Código de Comercio), que rompe la relación de causalidad y determina que no corresponda responsabilizarla.

(v) **El monto de los daños y perjuicios resulta abusivo y no es directo, inmediato ni previsible.** El reclamo entablado es por concepto de estadías y sobre estadías por demorar, con base a lo establecido en el art. 1225 del Código de Comercio. Así se estableció al fijarse el objeto del proceso, donde se consignó que correspondía la determinación de la procedencia de los daños y perjuicios por la demora.

Por otra parte, no es cierto que no se haya controvertido el monto de los daños y perjuicios. Incluso en el objeto del proceso se incluyó que correspondía calcular las pautas para calcular el monto indemnizatorio que corresponda.

En este caso el monto de los daños y perjuicios reclamados es de una magnitud abusiva. Por ende, corresponde recurrir a lo previsto en leyes análogas como la Ley de Usura (Ley N° 18.212), que establece que el acreedor que pacte intereses usurarios perderá el derecho al cobro de los intereses.

Ante un caso similar, la jurisprudencia argentina decidió aplicar una tarifa razonable y de estilo ante la demora. Y ordenó al dueño la devolución de lo cobrado en más, que se basaba en una tarifa definida unilateralmente por el acreedor que quebraba la equivalencia entre las prestaciones.

(vi) Carácter abusivo de la cláusula que prevé la forma de liquidación del daño por haber sido insertada en un contrato de adhesión. La cláusula sobre liquidación del perjuicio está inserta en un contrato de adhesión y resulta prácticamente ininteligible.

No puede tener validez, en tanto supone un desequilibrio en el contrato que no puede prohibirse.

(vii) Omisión de la Sala de expedirse sobre el agravio eventual articulado al evacuar el traslado de la apelación sobre la falta de legitimación activa para reclamar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el conocimiento de embarque

expedido por DD S.A. La sentencia omitió expedirse sobre la apelación eventual, referente a la falta de legitimación en la causa. Ni siquiera se trató el punto, por lo que incurrió en una incongruencia.

IV) Conferido el traslado de precepto, fue puntualmente evacuado en los términos que surgen del escrito de fs. 253/261, en el que la actora abogó por la confirmatoria de la impugnada.

V) El Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° turno, por providencia del 9 de diciembre de 2020 (fs. 263), ordenó franquear el recurso interpuesto para ante la Suprema Corte de Justicia, a la que arribaron los presentes obrados el 23 de febrero de 2021 (fs. 270).

VI) Por Decreto N° 319, del 23 de marzo de 2021 (fs. 271 vto.), se dispuso el pase de los autos a estudio para sentencia al término del cual se acordó emitir el presente pronunciamiento en legal y oportuna forma.

CONSIDERANDO:

I) La Suprema Corte de Justicia, por mayoría compuesta por los Sres. Ministros Dres. Bernadette Minvielle, Luis Tosi Boeri y la redactora, amparará el recurso de casación movilizado y desestimaré la demanda en todos sus términos, al igual que se hizo en primera instancia.

II) **El caso de autos.**

Corresponde comenzar por señalar los aspectos fundamentales de este caso, a efectos de facilitar la comprensión de la solución que se adoptará.

II.I) **La llegada de los contenedores a Uruguay y el abandono de tres (3) de ellos en la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo.** La presente controversia se generó a raíz de la demora en devolver a la reclamante (AA (en adelante: "AA")) tres contenedores de su propiedad.

El **19 de enero de 2013** llegó al Puerto de Montevideo el buque "Berlín Bridge", proveniente de China. Parte de la carga estaba compuesta por cinco contenedores que quedaron depositados en la playa de contenedores de GG S.A. ese mismo día.

Dos (2) de esos cinco contenedores fueron retirados por CC(en adelante: CC) el **14 de agosto de 2013**, en tanto los otros tres (3) quedaron depositados sin que nadie compareciera a retirarlos.

II.II) **El accionamiento promovido por GG S.A. (titular de la terminal de contenedores) y AA contra CC en 2014 para cobrar el precio de utilización del espacio en la playa de contenedores y conseguir la devolución de los tres (3)**

contenedores. El **7 de noviembre de 2014**, en pretensión que se sustanció en el expediente **IUE 2-51758/2014** y en su pieza identificada como **IUE 39-29/2014**, CC S.A. y AA demandaron a CC a efectos de que: (i) se la condenara al pago del precio por espacio que los contenedores abandonados ocuparon en la terminal (pretensión de CC S.A.) y (ii) se la condenara al vaciado y entrega de los contenedores a AA.

Esta última pretensión, que fue la planteada por AA, se sustanció en la pieza 39-29/2014. Finalmente, el **30 de setiembre de 2015** se verificó la devolución de los contenedores a AA.

Corresponde señalar, a cuenta de lo que se dirá más adelante, que cuando AA y CC S.A. promovieron este proceso en el año 2014 lo hicieron sobre la premisa de asumir que CC era quien tenía la disponibilidad de los contenedores por ser la consignataria en el contrato de transporte.

Aseveraron reiteradamente en su escrito que demandaban a CC por ser: *"...el consignatario de la mercadería, es decir, la persona que, mediante la documentación correspondiente, debe recibir y tiene el derecho de exigir su entrega en destino"* (fs. 32; ver también fs. 33 vto. y 35 vto.).

II.III) **El accionamiento de AA contra BB S.A.** Por la demanda que da inicio a este

proceso, promovida el **16 de marzo de 2017**, AA demandó a BB S.A. el cobro por concepto de estadías y sobreestadías (arts. 1225, 1226 y concordantes del Código de Comercio).

II.III.I) La reclamante postuló que quien figuraba como consignatario respecto a AA (transportista efectivo) en el conocimiento de embarque era BB S.A. Por lo tanto, es quien debe responder en virtud de ser el beneficiario del contrato de transporte, quien aceptó las condiciones del mismo y se obligó frente al armador (léase:AA).

Añadió que BB S.A. es el consignatario de la mercadería transportada, surgiendo la relación contractual del propio conocimiento de embarque. Por ende, debe responder frente a AA por el pago de los daños y perjuicios por la demora en entregar los contenedores. Estos recién fueron devueltos -como recordamos en el punto precedente- luego del proceso judicial entablado para conseguir su vaciado y devolución.

El monto de los daños y perjuicios reclamados, de U\$S 384.312 (dólares estadounidenses trescientos ochenta y cuatro mil trescientos doce), fueron cuantificados de acuerdo a lo cobrado por el armador para el Puerto de Montevideo. La actora aseveró que la demandada se obligó a pagar este monto

por la demora al firmar una carta de responsabilidad, de manera que su obligación surge de los términos del propio contrato de transporte especificados en el conocimiento de embarque.

II.III.II) En su defensa, la representante de BB S.A. expresó que su representada fue contratada por CC para que brindara la logística (flete marítimo internacional) para la importación de mercaderías desde China.

Luego que la mercadería arribó al puerto de Montevideo, CC abonó el costo del flete. Pero no retiró tres (3) de los cinco (5) contenedores transportados.

Recordó que CC S.A. y AA demandaron a CC a efectos de: (i) cobrar el precio por el espacio que los contenedores habían ocupado en la terminal (pretensión de GG S.A.) y (ii) que se condenara a CC al vaciado y entrega de los contenedores AA.

En dicha oportunidad individualizaron, con claridad y contundencia, a CC como el consignatario de la mercadería.

BB S.A. realizó todas las diligencias posibles para lograr que CC devolviera los contenedores, pero no tenía la condición de consignataria. AA lo admitió -en temperamento que compartió la titular de la Sede en lo Civil de 19°

turno- cuando demandó a CC la devolución de los contenedores. La obligación de devolver los contenedores no era de BB S.A., sino de CC; por ende, no puede ser responsabilizada.

Por todo lo expuesto, postuló que corresponde repeler la demanda.

II.IV) Por la sentencia de **primera instancia**, el Sr. Juez a quo rechazó la pretensión en todos sus términos. Consideró que BB URUGUAY S.A. actuó en el negocio en examen como *Freigth Forwarder*; esto es: como mera intermediaria o (re)vendedora de fletes.

En este caso, el contrato de transporte se cumplió con la llegada de los contenedores provenientes de China al Puerto de Montevideo. Por ende, BB S.A. -que intermedió únicamente en lo concerniente al contrato de transporte- no puede ser responsabilizada por la demora en la devolución de los contenedores.

BB S.A. no era el propietario ni el destinatario de las mercaderías, por lo que no podía ni tomar contacto con el contenido de los contenedores, ni estaba en condiciones jurídicas de proceder a su devolución. Quien despacha la mercadería y la retira de los contenedores es su propietaria, que en este caso era CC.

La condición de consignataria final de CC quedó establecida en el proceso incidental en el que AA promovió contra CC la devolución de los contenedores, por lo que no se comprende cómo ahora se ensaya la posición contraria.

II.V) En **segunda instancia**, por la sentencia hostilizada, la Sala revocó la sentencia desestimatoria e hizo lugar a la demanda.

Consideró que por más que BB S.A. no fuera la propietaria de la mercadería, asumió obligaciones contractuales con AA. Concretamente, una de dichas obligaciones que asumió respecto de AA fue la de devolverle los contenedores tempestivamente. Del conocimiento de embarque (fs. 14), surge que figura como consignataria (*consignee* o *consigned to order*).

Por otra parte, emerge que asumió con DD S.A. la obligación de abonar los gastos y tarifas por la demora en devolver los contenedores. Por ende, la Sala consideró que correspondía estar a lo pactado y que no podían desconocerse las obligaciones asumidas (arts. 1291 y 1297 del Código Civil, 209 y 295 del Código de Comercio).

El hecho de que el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 19° turno haya considerado a CC como consignataria en el negocio no es definitivo, porque se trató de una decisión

adoptada *incidenter tantum*. Esa definición fue a los solos efectos de decidir la pretensión de reintegro físico de los contenedores (no del cobro por concepto de estadías o sobreestadías, que es el objeto de este juicio).

BB S.A. no puede desconocer la obligación que asumió con AA y que se deriva de su condición de consignataria.

Por otra parte, el endoso del conocimiento de embarque no implicó el desplazamiento de la deuda de BB S.A. a CC, porque para que operara una verdadera cesión de deuda se requería la aceptación del acreedor cedido (AA).

No es cierto que BB S.A. estuviese jurídicamente imposibilitada de conseguir el vaciado de los contenedores; podría haberlo logrado mediante la promoción de un proceso de abandono no infraccional ante la justicia aduanera (arts. 98 y ss. el CAROU).

En definitiva, postuló que existió un compromiso entre las partes (AA y BB S.A.) que debe honrarse y determina que deba hacerse lugar a la demanda.

III) **Análisis sustancial.**

Por las razones que se expondrán en lo sucesivo y, tal como se adelantó, la

Corte en mayoría considera que corresponde amparar el recurso de casación movilizado y desestimar la demanda en todos sus términos.

III.I) Sobre la cuestión central a examinar.

El cerno del caso en examen estriba en establecer si BB S.A. tenía la calidad de consignataria (*consignee* o *consignee to order*) y, por ende, debe ser responsabilizada al amparo de lo previsto en el art. 1225 del Código de Comercio por la demora en devolver los tres (3) contenedores que quedaron depositados en el Puerto de Montevideo (en la Terminal de GG) entre el 19 de enero de 2013 y el 30 de setiembre de 2015.

Como lo recordamos más arriba (ver en especial lo dicho *ut supra* en el CONSIDERANDO II.V), la tesis de la Sala en la sentencia impugnada partió de la premisa de que BB S.A. tenía la condición de consignataria y, además, se obligó contractualmente con AA a devolverle los contenedores. La sentencia de condena se basa en la existencia de una obligación preexistente de fuente contractual. Por ende, la Sala concluyó que BB S.A. debía ser responsabilizada.

A juicio de la mayoría de la Corporación, esta interpretación de la Sala desconoce totalmente la operación económica que está instrumentada

en los documentos en los que fundamenta su decisión. Lo que la sentencia hace es una lectura aislada de algunos documentos que se otorgaron durante el entramado negocial, del que participaron varios sujetos, para cumplir con la operación económica consistente en el transporte de los cinco contenedores desde China a Montevideo.

La sentencia desconoce totalmente los elementos probatorios que surgen del expediente adjunto, en el que AA demandó a MERCOSTAR en el 2014, sobre la base de que esta última tiene la condición de (única) consignataria.

Como se demostrará más abajo, no hay mejor alegato a favor de la demandada que la explicación de la realidad negocial que hizo AA (la aquí actora) al demandar a CC en el año 2014. En esa ocasión explicó con absoluta claridad cuál fue el papel que le cupo a BB S.A. y, ciertamente, por qué no se la puede considerar como consignataria (más allá de la literalidad del documento de fs. 14 en el que se funda la Sala).

Todo esto lleva a la mayoría de la Corte a compartir la solución de la muy bien fundada sentencia de primera instancia dictada por el Dr. Alejandro Recarey, quien con finísimo criterio jurídico ubicó correctamente las cuestiones en discusión

y, sobre todo, interpretó correctamente el negocio jurídico que las partes otorgaron.

III.II) El entramado negocial para realizar la operación económica de transporte de contenedores desde China a Montevideo.

Resulta clave comprender cuál fue la operación económica que se quiso realizar y, más concretamente, la participación que le cupo en ella a cada uno de los intervinientes. A saber: la importadora (CC); el *Freight forwarder* (BB S.A.); el Agente Marítimo en China (Feida International Logistics Co., Ltd. (en adelante Feida)); transportista efectivo (AA) y el Agente Marítimo en Uruguay (DD S.A.).

Solamente así es posible explicar lo que surge de los documentos de los que hace caudal la Sala (fs. 14 y 29), en los que BB S.A. aparece como consignataria y de otros, que aparecen en el acordonado fs. 26 vto., ante los que aparece CC como consignataria (y cuya consideración fue soslayada por la Sala).

III.II.I) Como lo explicó la propia actora al reclamar la devolución de los contenedores contra MERCOSTAR en 2014, BB S.A. es un intermediario o *Freight forwarder*.

Oportunamente, CC la contrató para que le brindara el servicio de logística

consistente en contratar un flete desde China a Montevideo, para transportar cinco (5) contenedores con mercadería. En el negocio intervino Agente Marítimo en China (Feida) (ver fs. 26 vto. del acordonado).

No es ocioso recordar que los *Freight forwarders* son, desde la perspectiva económica, auxiliares del comercio naviero que intermedian entre la oferta y la demanda de bodega, lucrando con la diferencia de flete (Cfme. Radovih, J.: "El "Freight Forwarder". Caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o falta de mercadería", Revista de Transporte y Seguros, N° 3, pág. 132 y Cerdeña Barceló, G.: "Régimen legal aplicable al transporte marítimo por contenedores en el Uruguay y sus perspectivas", Revista de Derecho, Universidad de Montevideo, Año XIV (2015), N° 27, págs. 279/280).

BB S.A. compró a AA un flete para revendérselo a CC y ganar una comisión por ese negocio (del que también participó el Agente Marítimo en China Feida).

Esto es lo que explica que apareciera en algunos documentos como aquellos de los que hace caudal la Sala (fs. 14 y 29 *infolios*, expedidos por AA y por su agente marítimo en Montevideo (DD S.A.)), como la consignataria.

Pero BB S.A. no era la

verdadera consignataria de la mercadería. No era su propietaria, ni estaba legitimada para hacer los procedimientos administrativos y aduaneros para liberar los contenedores.

Esto lo reconoció y explicó con toda claridad la propia AA (actora) al reclamar, en 2014, la devolución de los contenedores a CC (en expresiones que ahora ignora y pretende "borrar con el codo").

En esa oportunidad consignó ZIM lo siguiente:

"Quien figuraba como consignatario respecto a AA -transportista efectivo- en el referido conocimiento de embarque [léase: el de fs. 14 del que hace caudal la Sala] era BB S.A. quien es un fregith forwarder. Estas personas se dedican básicamente a organizar el transporte de mercaderías para terceras personas -en este caso el demandado [léase: CC]-, ofreciendo el servicio logístico desde los depósitos del vendedor en origen hasta el puerto de destino. Para ello y puesto que no cuentan con medios de transporte propios, solicitan el flete marítimo a armadores -en este caso a AA-.

Como suele suceder y es la práctica usual en esta modalidad, CC habría encomendado a BB el transporte de la mercadería referida desde

origen y hasta el puerto de Montevideo.

Luego y siendo BB un freight Forwarder, éste había encomendado a una tercera persona en el puerto de carga la carga y el transporte para CC, dicha persona vendría a ser en el caso Shanghai Feida Internacional Logistics Co. Ltd.

Por ello, se explica la emisión del conocimiento de embarque por parte de HH Co. Ltd., en donde figura como consignatario la ahora demandada [léase:CC]" (fs. 33 del acordonado).

Así lo explicó AA en el texto de su demanda, en la que desde luego sostuvo que el legitimado pasivo obligado a la devolución de los contenedores era CC por ser: "**el consignatario**" (fs. 32 del acordonado), calidad que le atribuyó a lo largo de toda su demanda y sobre la que cimentó su reclamo.

Como bien observa la parte recurrente, no demandó a BB S.A. en esa ocasión. Omisión que no cabe atribuir a un simple olvido o descuido, sino a la convicción de que no estaba legitimada por no tener la disposición de los contenedores.

Ello porque no tenía la calidad de consignataria.

Y también precisó en dicha ocasión -siempre en 2014- que CC era la persona que "**... debe recibir la mercadería y tiene el derecho de exigir**

su entrega en destino. (...) una vez descargados los contenedores en la terminal portuaria es el consignatario y no el armador, quien tiene la disponibilidad sobre ellos, al punto que es quien decide cuándo serán retirados es el propio consignatario, además de que es éste el único que tiene la documentación habilitante para proceder al retiro y demás operaciones aduaneras de importación" (fs. 32 vto. y 33 vto. del acordonado; el subrayado no luce en el original).

La lectura de esta demanda presentada por ZIM en 2014 arroja mucha luz, porque nos pone delante de los ojos cómo fue la realidad negocial. Y cómo, al demandar en este juicio, se presenta con una versión radicalmente inconciliable con la anterior.

En síntesis, en el 2014, ZIM explicaba que en el negocio:

(i) BB S.A. actuó como intermediaria o *Freight forwarder* y que el hecho de haber intervenido en tal calidad explica que apareciera como consignataria en el conocimiento de embarque expedido por AA.

(ii) Que contrató el flete para CC y que éste era: "**el consignatario**" (así, en singular).

(iii) Que CC, en su

calidad de consignatario era: **"...el único que tiene la documentación habilitante para proceder al retiro y demás operaciones aduaneras de importación"**.

Con estos elementos a la vista, queda a las claras que no hay mejor alegato para los intereses de la demandada recurrente y su posición jurídica, que atender a estos dichos de su contraparte en 2014.

Yendo contra sus propios actos y dichos del año 2014, fue que entabló en el 2017 el accionamiento *infolios*, atribuyéndole a BB S.A. la condición de consignataria de la mercadería. Como bien dice la recurrente, pretende ahora (seguramente motivada en la insolvencia de CC), ponerle "el sombrero" de consignataria (fs. 242 vto.). Condición que antes le había negado al decir que había un único consignatario, que era CC. Extremo que por otra parte es totalmente lógico con la operativa del negocio y con el hecho de que haya sido CC quien retiró dos de los cinco contenedores.

III.II.II) Parece claro que es posible apelar a la buena fe y a la regla del acto propio en este caso.

Como lo ha expresado lo más granado de nuestra jurisprudencia Civil: *"...la buena fe opera como un límite al ejercicio de los*

derechos subjetivos y su expresión en el adagio venire contra factum proprium, se concreta en que el acto de ejercicio de un derecho subjetivo o de una facultad es inadmisibile cuando con él la persona se pone en contradicción con el sentido que objetivamente y de acuerdo con la buena fe habría de dar a su conducta anterior” (TAC 5°, Van Rompaey (r), Rochón, Echeverría, Almirati, ADCU, T. XXV, c. 96, págs. 40/41).

Quienes se vinculan con otros sujetos en el tráfico jurídico, es dable que esperen de sus contrapartes un comportamiento coherente y de buena fe. Como enseña Bergstein, la coherencia es propia de la buena fe. En efecto, si aceptamos que la buena fe es -entre otros- un modelo de conducta que se traduce en derechos y obligaciones/prestaciones y especialmente en expectativas, estas sólo pueden ambientarse en un marco de coherencia. La relación entre personas de buena fe es íntima, por lo que los cambios de actitud de los particulares que resulten bruscos e intempestivos no resultan amparables por el Derecho (Cfme. Bergstein, J: “Buena fe y derecho tributario”, La Ley Uruguay, Montevideo, 2018, págs. 66/67).

Ante la incongruencia entre dos conductas de un sujeto en la vida de relación con los demás sujetos, debe privilegiarse la primera acción cuando el cambio en el comportamiento resulta

abrupto e injustificado. La regla del *venire* se asienta en los principios de seguridad, razonabilidad y buena fe que deben orientar la aplicación del Derecho (Cfme. Gelsi Bidart, A.: "Acerca de la teoría del "acto propio", Revista Jurídica Estudiantil, V. 5, N° 3 (Mayo de 1988), págs. 9 y ss. y López Mesa, M: "La doctrina de los actos propios", B de f, Montevideo-Buenos Aires, 2005, págs. 89 y ss. y Berro, F: "La relevancia jurídica de la conducta anterior (Teoría de los Actos Propios), Amalio Fernández, Montevideo, 1989, págs. 65 y ss.; Minvielle, B y Reyes, A.: "La doctrina de los actos propios (perspectiva procesal civil), RUDP 2/2000, págs. 291 y ss.).

En definitiva, el Principio de buena fe y la regla del acto propio resultan de aplicación a este caso y constituyen argumentos que conducen a amparar el recurso.

III.II.III) Atender al entramado negocial que viene de describirse, permite interpretar con exactitud la operación económica y el rol de cada uno de los partícipes.

Esto explica por qué los instrumentos documentales obrantes a fs. 14 y 29 *infolios* y 26 vto. del acordonado principal, aparecen a primera vista como contradictorios. En los dos primeros aparece como consignataria BB S.A. y en el último CC.

Sin embargo, la operación económica subyacente, explicada por la propia reclamante en su demanda de 2014, permite explicarlos con claridad. Y despeja cualquier duda: BB S.A. actuó como intermediaria y no era la consignataria en el contrato de transporte.

No tenía la disponibilidad de las mercaderías una vez que arribaron. Su intervención cesó una vez que las mercaderías llegaron al Puerto de Montevideo (como fue impecablemente advertido por el Sr. Juez *a quo*).

Es por eso que ZIM reconoció en 2014 que quien tenía la documentación habilitante para proceder al retiro y demás operaciones aduaneras de importación era CC. Y por eso demandó a CC el reintegro de los contenedores y no enderezó su pretensión contra BB S.A.

Recurrir a la comprensión de la operación económica globalmente considerada resulta fundamental en este caso. A juicio de la Corte (en mayoría), lo que hace la Sala es aislar elementos documentales e interpretarlos fuera de contexto, lo que le lleva a un resultado ciertamente absurdo.

Como lo sostuvo nuestra jurisprudencia en un caso emblemático:

"...el estudio de la

operación económica resulta ampliamente justificado por la necesidad de penetrar el esquema formal del contrato y escudriñar más a fondo los intereses concretos de sus autores, presupuesto necesario para la adecuada interpretación del negocio y poder establecer lo que verdaderamente quieren los estipulantes cuando coordinaron distintos contratos autónomos para lograr un fin ulterior. En ambos casos la operación económica es el instrumento imprescindible que servirá de orientación a los jueces en la búsqueda de la común intención de los contratantes (art. 1298) (...) cada contrato singular, que está coligado a otro y otros (por un nexo teleológico), no agota el negocio que las partes persiguen y solo representa una porción.

La regulación completa de los intereses surge de la coordinación voluntaria que las partes establecen para poder realizar un fin ulterior, un fin económico unitario, que no hubieran podido obtener por separado. Las relaciones singulares (esto es, los contratos coligados) persiguen un interés instrumental respecto del interés final. La interdependencia de los negocios no permite que sean considerados aisladamente, uno con prescindencia del otro" (TAC 4º, Turell (r), Larrieux, Tobía, S. 315/2007 del 20 de diciembre de 2007, disponible en www.bjn.gub.uy).

En doctrina enseña el Prof. Blengio que contrato es no sólo un acuerdo de voluntades, sino una operación económica, que puede identificarse siguiendo las huellas de la doctrina y la jurisprudencia francesa, como la economía del contrato.

Es posible caracterizar la operación económica, en sus palabras, como: *"...la sustancia económica del negocio, en la forma estructurada por la regulación normativa articulada en uno o más contratos.*

Se trata de la esencia reguladora del contrato, estructura de la operación económica, la cual adquiere una fisonomía propia en virtud de la reglamentación que las partes le confieren (...) los dos aspectos de la relación contractual, se influyen y condicionan recíprocamente.

Los márgenes de compenetración son tales, que puede afirmarse que el contrato es operación económica que tendrá lugar, y vendrá a existir, solo y en cuanto exista un acuerdo, pues antes de éste solo habrá un proyecto de negocio" (Blengio, J: "El contrato y la operación económica (primera parte)", R.D.J.D.C., Año I, T. I (2013), págs. 32/33; ver también del mismo autor: "El contrato y la operación económica (segunda parte)", R.D.J.D.C., Año II, T. II (2014), pág. 35).

No puede ignorarse, añade el propio Blengio, la relevancia que la operación económica tiene en sede de interpretación del contrato, porque es el propio legislador en el art. 1291 del Código Civil que le asigna eficacia normativa y relevancia en el plano de la integración de la relación contractual.

La atención a la operación económica en el derecho de los contratos tiene carta de ciudadanía en lo establecido en el art. 1291 inciso 2º del Código Civil, que establece no solamente que los contratos son una convención para las partes que tiene la misma fuerza que la ley, sino también que obligan no solo a lo pactado, sino a todas las consecuencias que sean conformes a su naturaleza, a la equidad, a los usos, a la buena fe y a la ley misma. La referencia a la "naturaleza del contrato" da cuenta de que el codificador tuvo en cuenta la sustancia económica del vínculo contractual; esto es: el negocio; la operación económica; la economía del contrato (Cfme. Blengio, J, "El contrato y la operación económica (primera parte)", R.D.J.D.C., Año I, T. I (2013), págs. 34 y ss.).

Aunque con algunos matices con la posición de Blengio -insustanciales para la elucidación de este caso- Gamarra también se ha encargado de poner de manifiesto la importancia que

tiene la operación económica en la interpretación del contrato y ha expresado que corresponde atender a la intención común en función de su congruencia con la economía del negocio.

Enseña el Maestro que es menester superar la visión del contrato como un mero esquema formal. Para ello hay que indagar en la realidad sustantiva del negocio, con un criterio global. En sus palabras: *"...el estudio de la operación económica resulta ampliamente justificado por la necesidad de penetrar el esquema formal del contrato y escudriñar más a fondo los intereses concretos de sus autores, presupuesto necesario para la adecuada interpretación del negocio y poder establecer lo que verdaderamente quieren los estipulantes cuando coordinaron contratos autónomos para lograr un fin ulterior. En ambos casos la operación económica es el instrumento imprescindible que servirá de orientación a los jueces en la búsqueda de la común intención de los contratantes (art. 1298)"* (Cfme. Gamarra, J: "Operación económica, coligamiento negocial e interpretación", ADCU, T. XXXVI, pág. 617).

Corresponde tener especialmente en cuenta lo establecido en el art. 1298 del Código Civil, que es la regla fundamental en el proceso para determinar el significado concreto de la norma privada objeto de interpretación. El referido precepto

ordena atender a la intención común de las partes, por lo que el intérprete debe atender a todos los elementos, textuales y extratextuales.

Como enseña la doctrina -más allá de matices- un contrato no se interpreta solamente por sus elementos textuales, sino que se debe tener en cuenta un complejo de elementos textuales y extratextuales, cuyo análisis global es el que permite reconstruir la voluntad común de los contratantes.

Esto tiene especial incidencia en el marco de contratos coligados, como ocurre en este asunto que nos ocupa, donde se otorgan una serie de contratos conexos para cumplir con una operación económica.

En estos casos -enseña el Prof. Jaime Berdaguer- existe una causa económica (operación económica) que vincula a todos los contratos otorgados y provoca que la serie de vínculos individuales deba funcionar como un sistema, de manera que el interés de los estipulantes es "supra contractual" y se sitúa más allá de cada contrato concreto, en el plano de la finalidad global perseguida, de modo tal que los contratos (concretos) que lo integran son (individualmente considerados) un simple instrumento (parcial) para la realización del negocio global o sistema ideado.

Y a renglón seguido el autor observa que el fenómeno del coligamiento contractual tiene directa incidencia en la forma en que deben interpretarse los contratos. En efecto, si cada contrato singular constituye un simple instrumento creado con el (único) fin de lograr el cumplimiento de una operación económica compleja (común) que trasciende a cada tipo contractual concreto, resulta lógico que ello incida directamente a la hora de la interpretación del contrato (Cfme. Berdaguer, J: "Operación económica y contratos coligados" en AA. VV.: "Homenaje al Profesor Jorge Gamarra de la Asociación de Magistrados del Uruguay", FCU, Montevideo, 2020, págs. 54/55).

Aún desde la perspectiva más general, la interpretación contractual tiene por finalidad constatar el significado de la voluntad de los contratantes, saber lo que ellos quisieron; comprobando lo que las partes acordaron se sabrá cuáles son los efectos jurídicos perseguidos (esto es, la regulación que rige a los autores del negocio). La interpretación judicial del contrato es una actividad reglada por una serie de preceptos que fijan los criterios que deben presidir la labor, y de estos métodos o criterios lógico jurídicos el magistrado no puede apartarse (Cfme. Gamarra, J: "Tratado de Derecho Civil Uruguayo" Tomo XVIII, Vol. 2, FCU, Montevideo, 1999, pág. 193; Mariño

López, A: "La interpretación del Contrato en el Derecho Uruguayo", ADCU T. XXVIII, pág. 602).

El objetivo será el de determinar la intención común de las partes planteada en el contrato, para lo cual se debe partir del texto, pero deben tenerse en consideración los elementos extratextuales indicativos de la común intención de los contratantes, resultando en tal sentido especialmente relevante la valoración de los hechos y actos posteriores al contrato, que tengan relación con lo que se discute, los que servirán para explicar la común intención de los contratantes (art. 1301 del Código Civil) (por todos véase Rodríguez Russo, J: "La interpretación del contrato", FCU, 2008, especialmente págs. 186 a 208 y, por supuesto, Gamarra, J: "Tratado...", cit., especialmente págs. 231 a 242) (Sentencia N° **1.241/2019**).

El art. 1301 del Código Civil incluye, dentro del elenco de elementos extratextuales que permiten interpretar la común intención que tuvieron las partes al tiempo de celebrar el negocio, los hechos posteriores de los contratantes. Como enseña Gamarra: *"Generalmente una de las partes adopta una conducta acorde con el sentido que ella personalmente le asigne al contrato, y la otra consiente tácitamente esta interpretación, puesto que*

no reclama.

El comportamiento de los contratantes es un típico elemento extratextual; más que servir 'para explicar la intención de las partes' es la propia intención común manifestada, fuera de la fórmula del contrato" (Cfme. Gamarra, J. "Tratado...", cit; especialmente págs. 257/258).

En este caso, como elemento extratextual de la común intención de los contratantes, no puede soslayarse la actitud sostenida por ZIM al reclamar los contenedores en 2014, donde demandó únicamente a CC y explicó que era: **"...el único que tiene la documentación habilitante para proceder al retiro y demás operaciones aduaneras de importación"**.

Sin embargo, años más tarde, pretendió hacer aparecer a BB S.A. como la consignataria, poniéndole ese "sombbrero", que por Derecho no le corresponde.

En definitiva, a juicio de la Corte, en mayoría, no resulta jurídicamente acertada la calificación del negocio jurídico que hizo la Sala al establecer que BB S.A. tenía la calidad de consignataria, ni la conclusión de que, por tal motivo, debe responder en virtud de lo previsto en el art. 1225 del Código de Comercio por las demoras en la entrega de

los contenedores.

III.III) **Errónea aplicación de lo previsto en el art. 1225 del Código de Comercio.**

Por lo expuesto en el punto precedente, la Corte en mayoría llega a la conclusión de que efectivamente la Sala aplicó erróneamente lo previsto en el art. 1225 del Código de Comercio, que regula el régimen de las demoras en las descargas. Dicho precepto establece que la responsabilidad por las demoras es del consignatario y, como se expresó precedentemente, BB S.A. no tenía dicha calidad.

Las demoras, como explica Gonzalo Lorenzo Idiarte, es un rubro que se origina **cuando el consignatario** no devuelve los contenedores que se llevó para desconsolidar en el tiempo establecido por el transportista, generando así la aplicación de una tarifa en escala, según el tiempo que demore en la mencionada devolución. Esta demora -añade el autor- tiene la misma naturaleza que las estadías y sobreestadías (art. 1225 del Código de Comercio) y su pago reviste naturaleza indemnizatoria de los daños y perjuicios que genera la imposibilidad de utilizar el contenedor mientras el consignatario incumple su obligación de devolverlo.

El contenedor se considera una prolongación de la bodega del buque. Por ende,

resulta de aplicación la previsión del art. 1225 del Código de Comercio que establece que cuando el consignatario no evacue la carga en plazo, se genera la obligación de pagar por concepto de estadías y sobreestadías conforme al uso del puerto donde se verifique la descarga, excepto que contractualmente se haya acordado otra forma de liquidar el perjuicio (Cfme. Lorenzo Idiarte, G.: "Transporte por contenedores en el Derecho Uruguayo y otras cuestiones actuales (Responsabilidad - Freight Forwarders - Multimodalismo)", FCU, Montevideo, 2000, págs. 54 y 135/136).

Pues bien, en este caso, quien incurrió en responsabilidad fue CC y no BB S.A. que, como vimos, no era la consignataria, ni tenía la posibilidad jurídica de disponer de la mercadería y devolver los contenedores a AA, dado que actuó como simple intermediaria.

El sujeto a quien le cabe la responsabilidad del art. 1225 del Código de Comercio es al consignatario; por lo tanto, no resulta jurídicamente justificado responsabilizar a quien no tenía esa calidad.

III.IV) Argumento subsidiario: falta de legitimación activa de AA para hacer valer lo pactado en el documento de fs. 29.

La Sala, además de invocar

lo previsto en el art. 1225 del Código de Comercio sobre la base de que BB S.A. era la consignataria, argumentó que la demandada firmó el documento (conocimiento de embarque) de fs. 29. En este contrato habría asumido la obligación de devolver los contenedores. Y también en dicho documento habría asumido la obligación de pagar la tarifa en base a la cual se cuantificaron los daños y perjuicios por concepto de demora que han sido reclamados.

Pues bien, como se explicó *in extenso* más arriba, dicho documento no puede leerse aisladamente. La calidad de consignataria que en él luce no resulta definitiva, porque hay que interpretar contextualmente todo el entramado negocial (la tan mentada: "operación económica").

Sin perjuicio de lo cual, no puede soslayarse que, en el mejor de los casos, BB S.A. habría contraído dicha obligación respecto de DD y no de AA. Dicho en términos más directos: AA no es parte en el contrato del que emerge la obligación que se sindicó como incumplida (cabe acá apelar sí al *res inter alios*, que invoca la Sala en su sentencia).

Fluye por lo tanto que la legitimada causalmente o *ad causam* para reclamar el cumplimiento de la obligación sería DD S.A., que no accionó. Es un valor entendido que la legitimación en la

causa constituye un presupuesto procesal y, por ende, puede relevarse de oficio. En tal sentido, en la Sentencia N° **47/2005**, la Corte expresó que la falta de legitimación causal:

"...constituye un presupuesto de emisión de sentencia eficaz, de análisis previo al de fundabilidad de la pretensión constitutiva del objeto de la litis, presupuesto que, sea de índole procesal o material, resulta, en opinión unánime de doctrina y jurisprudencia procesales, relevable ex officio, esto es, sin necesidad de expresa invocación por la parte demandada". Y más adelante, en este mismo fallo citado, se expresa: *"En consecuencia puede ser relevada de oficio por el magistrado en cualquiera de las etapas de la litis, según constante jurisprudencia de la Corporación (Sents. Nos. 343/97, 405/97, 142/98 entre otras) en concordancia con la doctrina (Vescovi, E., Derecho Procesal Civil, T. II, p. 162; Palacio, L.E., Derecho Procesal Civil, T. I, pág. 411)..."* (Cfme. Sentencia N° **47/2005** entre muchas otras).

Por tal motivo y más allá de si la sentencia se expidió o no sobre el punto concerniente a la legitimación activa de AA, la Corte puede relevar la carencia de este presupuesto procesal. Por ende, no es posible compartir tampoco la apelación que al contenido del documento de fs. 29 -que refiere a

un acuerdo con DD S.A.- hace la Sala en respaldo de su decisión.

IV) Finalmente, la Corte en mayoría no puede dejar de señalar que causa perplejidad la solución de condenar a una empresa al pago de aproximadamente U\$S 400.000 (dólares estadounidenses), más el interés legal, por la demora de algo más de un año y medio en devolver tres contenedores. Como bien dice la recurrente -en su certera apelación al "logos de lo razonable"- la actora podría comprar doscientos contenedores con lo que pretende por concepto de demoras o estadías. La solución luce absolutamente desproporcionada, extremo que también contribuye al amparo del recurso movilizado por parte de la mayoría.

Por estos fundamentos y en atención a lo establecido en los arts. 268 y concordantes del Código General del Proceso la Suprema Corte de Justicia, en mayoría,

FALLA:

AMPÁRASE EL RECURSO DE CASACIÓN MOVILIZADO Y, EN SU MÉRITO, ANÚLASE LA SENTENCIA IMPUGNADA Y, EN SU LUGAR, DESESTÍMASE LA DEMANDA EN TODOS SUS TÉRMINOS.

FÍJENSE LOS HONORARIOS FICTOS EN 40 B.P.C. PARA CADA PARTE (ART. 71 LITERAL B DE LA LEY N° 17.738).

**NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y,
OPORTUNAMENTE, DEVUÉLVANSE LOS AUTOS CON LAS
FORMALIDADES DE ESTILO.**

**DRA. ELENA MARTÍNEZ
MINISTRA DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA**

**DRA. BERNADETTE MINVIELLE SÁNCHEZ
MINISTRA DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA**

**DR. LUIS TOSI BOERI
MINISTRO DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA**

DISCORDES :

Por las ra-

**DR. TABARÉ SOSA AGUIRRE
PRESIDENTE DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA**

**DR. JOHN PÉREZ BRIGNANI
MINISTRO DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA**

zones que
se expon-

drán, los suscriptos estiman que corresponde desestimar el recurso interpuesto.

I.- En una red contractual de compraventa internacional y transporte marítimo de mercadería, BB S.A. (en adelante, BB) se desempeñó como intermediaria, habiendo asumido las obligaciones que surgen de dos documentos agregados en autos: el conocimiento de embarque (fs. 14-15 vto.) y la "carta de responsabilidad" (fs. 29). Según estos documentos,

Navicon asumió ante Zim Integrated Shipping Services Ltda. (en adelante, Zim) la calidad de consignataria de la mercadería contenida en el conocimiento de embarque número ZIMUNGB136867, correspondiente a los cinco contenedores descriptos reiteradamente a lo largo del presente proceso, entre los que se encuentran los tres cuyos costos y gastos nadie ha querido asumir.

Los contenedores arribaron a Montevideo el 19 de enero de 2013. Unos días antes de que llegaran, AA contactó a BB a los efectos de comunicarle el próximo arribo y BB suscribió la "carta de responsabilidad" fechada el 11 de enero de 2013 (fs. 29 y 29 vto.) en la que se puede leer lo siguiente:

"Señores BB S.A. y Despachante de Aduanas (...) Comunicamos a ustedes que en el buque de referencia viene/n embarcado/s el/los contenedor/es arriba indicado/s consignado/s a vuestra firma. La documentación requerida para que los contenedores puedan ser retirados del depósito/recinto portuario será otorgada/tramitada por esta firma y entregada a Uds. o sus despachantes, bajo recibo en duplicado de la presente. Queda establecido que ustedes tramitarán los permisos y demás documentación aduanera de la mercadería transportada para su despacho, depósito, tránsito, etc. Será de vuestro cargo la provisión de los camiones adecuados y en condiciones

reglamentarias de circulación, para el retiro de los contenedores del costado del buque hasta su destino final y para su devolución. También será de vuestro cargo el pago de los servicios de esta Agencia, relativos al contralor y gestión de la documentación para la liberación de la mercadería y/o entrega de los conocimientos, así como de la documentación requerida por Uds. a que se refiere el párrafo precedente (...)

Los gastos y tarifa por la demora en devolución de los contenedores, serán de vuestra cuenta y correrán a partir del día en que el buque comience las operaciones de descarga en el puerto de Montevideo. La tarifa vigente por demora en la devolución de los contenedores es la siguiente: (...) (Luce allí una tabla que indica las tarifas por día y por contenedor, luego de los primeros siete días y de los primeros cinco para contenedores refrigerados). La citada tarifa correrá hasta la fecha de devolución del interchange de recepción que les sea entregado en el momento de recibir cada unidad. (...) La responsabilidad civil y/o aduanera por el uso, circulación, manipuleo y otros serán de vuestra exclusiva competencia hasta tanto el contenedor haya sido restituido en el lugar indicado anteriormente, en tiempo y forma (...). El despachante por sí y en representación del consignatario, así como cualquier firmante de esta carta se obligan solidariamente a pagar

ante la sola presentación de la liquidación por parte de Global Shipping S.A. la suma correspondiente a la tarifa por demora y la indemnización de los daños ocasionados al/los contenedores. Las deudas se consideran indivisibles. (...) La firma por parte de ustedes del duplicado de la presente significa vuestra expresa conformidad con estas estipulaciones y, especialmente, se obligan al pago inmediato de la tarifa por demora antes referida y de la indemnización de las averías (...) así como la recepción de los contenedores en buenas condiciones. (...) El/los contenedores deberán ser restituidos en el lugar arriba indicado, dentro de un plazo máximo y perentorio de treinta días calendario a partir de la fecha de llegada del buque y en el caso de no hacerlo asumen total responsabilidad por todas las consecuencias negativas de la no-devolución dentro del mencionado período. (...)"

Aunque extensa, la transcripción resulta necesaria para entender que estas obligaciones fueron asumidas por la demandada.

Interrogado acerca de este documento, EE, gerente de BB reconoció que está suscripto por BB, que de acuerdo al mismo, la obligación de entregar los contenedores vacíos era de BB, no de Barracín ni de CC y que la firma de un documento de ese estilo es práctica habitual de "todos los armadores".

Asimismo, la empleada de Navicon, Olga Boan, reconoció que en la operación Mercostar es cliente de BB y que BB contrató a AA.

Por su parte, el ex empleado de BB, FF, explicó que nadie más que BB podría haber firmado la carta de responsabilidad, pues la carta es suscripta únicamente por el consignatario de la mercadería y, según el conocimiento de embarque expedido por la naviera (AA) era BB.

II.- De cuanto viene de referirse resulta claro que fue BB quien asumió ante AA la obligación de vaciar y devolver los contenedores, tal como entendió el Tribunal.

Ahora, en sede de casación, BB pretende que los dos documentos referidos (el conocimiento de embarque y la carta de responsabilidad) deban ser interpretados a la luz de toda la operación económica que los originaron, operación económica que la exoneraría de esas obligaciones que, libre y expresamente asumió, pues las habría asumido en interés de otro CC).

No puede ampararse esa interpretación, en primer lugar, pues con ella se pretende desconocer el claro tenor de los documentos y el valor probatorio que la ley les asigna.

En segundo lugar, no se

comparte que la Sala haya ignorado la operación económica que dio origen a los negocios de obrados. Al contrario, la sentencia comprende cabalmente la operación de obrados: el intermediario actúa a nombre propio pues la titularidad de los documentos es la que justifica su presencia en la cadena negocial. En otras palabras, asume los derechos y obligaciones a nombre propio y, en un segundo momento, cobra al destinatario por transferirle los documentos que le conceden la disponibilidad de la mercadería. Si los documentos fueran emitidos directamente a nombre del destinatario final, el precio del intermediario sería menor o mermarían sus posibilidades de cobrar por sus servicios. Claro signo de que la sentencia reconoce cuál es la verdadera operación económica que subyace a esta red negocial reside en el hecho de reconocerle a Navicon la posibilidad de repetir contra CC (ver Considerando III, fs. 200 y 201).

La actuación en interés ajeno puede hacerse a través de diversas modalidades jurídicas, cada una con su propio régimen. En los negocios que BB celebró en interés de CC podría haber actuado como mandatario en representación de éste y en tal caso, habría alejado de su patrimonio todos los efectos. Sin embargo, actuó a nombre propio, asumiendo personalmente derechos y obligaciones que luego

trasladaría.

III.- BB podía ceder sus derechos y obligaciones como consignatario y como responsable de la devolución de los contenedores. Sin embargo, el instrumento jurídico para ello no es la invocación extemporánea de una herramienta de la interpretación de los negocios, sino la celebración oportuna de la cesión de créditos y deudas, negocio que no celebró.

Llegada la mercadería a Montevideo, quien tenía el derecho de retirarla era BB, consignataria según el conocimiento de embarque y titular frente a AA de la obligación de devolver los contenedores vacíos por haber suscripto la carta de responsabilidad.

¿Cómo traspasaría esa posición a CC? El conocimiento de embarque, lo podría haber cedido por endoso. Ello, atento a las resultancias de autos, no aconteció, pues de otro modo habría agregado el conocimiento de embarque endosado. A su vez, para desembarazarse de las obligaciones que asumió en la carta de responsabilidad, ya fuera por delegación de deuda, ya fuera por cesión de contrato, necesitaba no solo del consentimiento de Mercostar aceptando pasar a ser el deudor de esas obligaciones, sino también el del acreedor Zim, aceptando el cambio de deudor.

Recién en casación, BB argumenta que la cesión de las deudas surgiría de la negociación que CC y AA mantuvieron a través de los correos electrónicos que agregó la actora.

No se comparte tal intelección.

En primer lugar, no puede atribuirse valor probatorio a esos correos electrónicos sin vulnerar la norma contenida en el art. 1590 del Código Civil, pues se trata de cartas misivas dirigidas a terceros.

Aun si se admitieran como medios de prueba, de los correos no surge que Mercostar haya asumido las obligaciones de BB. Imponerle a otro una obligación que no asumió expresamente requiere prueba concluyente e indubitable. En cambio, lo que surge de la comunicación por correo electrónico es una negociación que no llegó a buen puerto. Pero, sobre todo, y esto es fundamental, no surge que el acreedor hubiera liberado a BB de su calidad de obligado solidario por el incumplimiento de la obligación de devolver los contenedores tempestivamente.

En definitiva, en la impugnada no se advierte ningún error de calificación que justifique su anulación.

IV.- Sobre los actos propios,

la recurrente estimó que la Sala se equivocó al soslayar que, antes de iniciar el presente proceso y para obtener la liberación judicial de los contenedores, en el proceso acordonado la actora atribuyó la calidad de consignataria a Mercostar.

No se comparte tal planteo.

La recurrida entendió que, el haber dirigido la pretensión de vaciamiento judicial de los contenedores contra Mercostar no supuso renunciar a perseguir el cobro por su uso de BB, quien asumió expresamente esa obligación, interpretación que cabe compartir.

En efecto, no puede soslayarse que, de acuerdo con la carta de responsabilidad, BB asumió la obligación de devolver los contenedores o, en su caso, de pagarlos, de manera solidaria. Ello habilitaba al acreedor a dirigir su reclamo contra cualquiera de los obligados, quienes, en un segundo momento, dirimirían sus participaciones en la deuda de conformidad con la relación interna, según que el uso de los contenedores interesare a uno solo o a ambos (solidaridad perfecta o imperfecta, arts. 1404 y 1405 del Código Civil y arts. 269 y 270 del Código de Comercio).

El haber demandado a CC el

vaciamiento de los contenedores no contradice que, luego, haya demandado el pago por ellos al codeudor solidario BB. Una interpretación diversa significa eliminar el sistema legal de solidaridad pasiva, pues equivale a asegurar que, cuando el acreedor dirige su reclamo contra un codeudor genera, en los demás, la legítima expectativa de que no habrá de perseguirlos a ellos, lo cual resulta, a todas luces, inadmisibles por vulnerar el claro tenor de las normas que regulan la solidaridad.

Del hecho de haber demandado el vaciamiento de los contenedores a Mercostar, no puede colegirse renuncia ni condonación alguna de la solidaridad que gravaba a BB.

V.- Respecto a lo previsto por los arts. 98 y 99 CAROU, la recurrida expresa que, "Navicon (...) no tenía por qué haber esperado tanto a dejar los contenedores en depósito. (...) podía Navicon haberse hecho de la disponibilidad de los contenedores, aunque la dueña de la mercadería no se encargara de ella, presentándose en Sede aduanera pidiendo que se declarara la mercadería en abandono no infraccional (arts. 98 y 99 del Código Aduanero) para quitarla de los contenedores y entregar estos últimos vacíos a Zim. Por lo que la empresa emplazada tenía posibilidades o condiciones jurídicas, mal que bien, para poder actuar

sobre la mercadería (...) y para hacerse de los contenedores que debía entregar a Zim" (fs. 202).

Contra esta argumentación, la recurrente sostuvo: "La propietaria y consignataria de dichas mercaderías era CC. BB ya había transferido el contrato por lo cual perdió toda posibilidad de disposición. Pasó a ser un tercero sin ninguna posibilidad de accionar. Por tanto, es jurídicamente incorrecto decir que el Código Aduanero daba derecho a Navicon a reclamar los contenedores" (fs. 241).

No puede ampararse el agravio, en esencia, por las mismas razones ya indicadas. En efecto, el agravio parte de asumir que BB había salido de la red comercial y, en consecuencia ya no podía disponer de la mercadería. Como se sostuvo *supra*, BB no perdió nunca su calidad de consignataria y obligada frente a AA. El rol de consignataria le resultaba suficiente para declarar en abandono no infraccional la mercadería, de acuerdo con las normas invocadas por la recurrida.

Según explica Mezzera Álvarez, "el portador del conocimiento tiene la disponibilidad de las mercaderías que se indican en el título. La tenencia del conocimiento no prueba por sí sola, que el portador del conocimiento sea, al mismo tiempo, el propietario de las mercaderías. No cabe duda

que la adquisición y transferencia de la propiedad de las mercaderías es independiente de la adquisición y transferencia del conocimiento (...) el tenedor del conocimiento es quien tiene, en definitiva, la disponibilidad de las mercaderías (...) es él quien detenta la posesión jurídica de las mismas" (Mezzerá Álvarez, R., *Curso de Derecho Marítimo*, Vol. 2, Acalí, Montevideo, 1977, págs. 44-45).

La teoría que la demandada propone acerca de la cesión de contrato es tan lábil que ni siquiera arriesga aseverar en qué fecha se habría celebrado y en qué fecha habría desplegado efectos.

Pero aun de admitirse la existencia de una cesión de contrato -lo que, según se vio, no se acepta- debe verse que los correos electrónicos que obran en el expediente acordonado y que, según la demandada la acreditarían, son de agosto y septiembre de 2013, mientras que la mercadería llegó al país el 19 de enero de 2013. Desde que llegó y, en la hipótesis que propone la demandada, hasta agosto/septiembre 2013, la consignataria de la mercadería fue BB y, como tal, pudo declararla en abandono no infraccional, tal como señala la recurrida.

La calidad de consignatario estampada en el conocimiento de embarque le permitía disponer de la mercadería -aunque no fuera su

propietaria-. Sin embargo, prefirió no hacerlo, pues, seguramente, luego trasladaría el costo más un extra por su intermediación al comprador final. Si decidió proceder de esa forma, asumió el riesgo de que ocurriera lo que terminó sucediendo, que se tornara muy gravosa la acumulación de la tarifa diaria, en lugar de poner fin a una situación dañosa de la que era obligado solidario.

VI.- Sobre el monto de la condena, la Sala afirmó: "el monto conforme con una plausible estimación determinada por el uso del puerto donde se verificó la descarga en función de las demoras en la devolución de contenedores (art. 1255 inc. 2 del Código de Comercio) no fue cuestionado en su momento por la demandada, quien se limitó a negar su legitimación pasiva y no a controvertir la cantidad pedida (fs. 43-46 vto.). Por tanto, no existe motivo para apartarse de lo solicitado por la demanda al respecto" (fs. 202).

Como se advierte, la Sala definió el monto de la condena en consideración a la ausencia de controversia. En efecto, basta leer la contestación de demanda para advertir que nada expresó BB acerca de los daños reclamados.

Ahora bien, en casación -como lo hizo en el grado anterior- pretende, extemporáneamente, controvertir el monto de los daños reclamados, sin cuestionar los argumentos de la Sala

sobre el punto. Así pues, el agravio resulta incorrectamente estructurado y corresponde desestimarlo.

DR. JUAN PABLO NOVELLA HEILMANN
PRO SECRETARIO DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA