

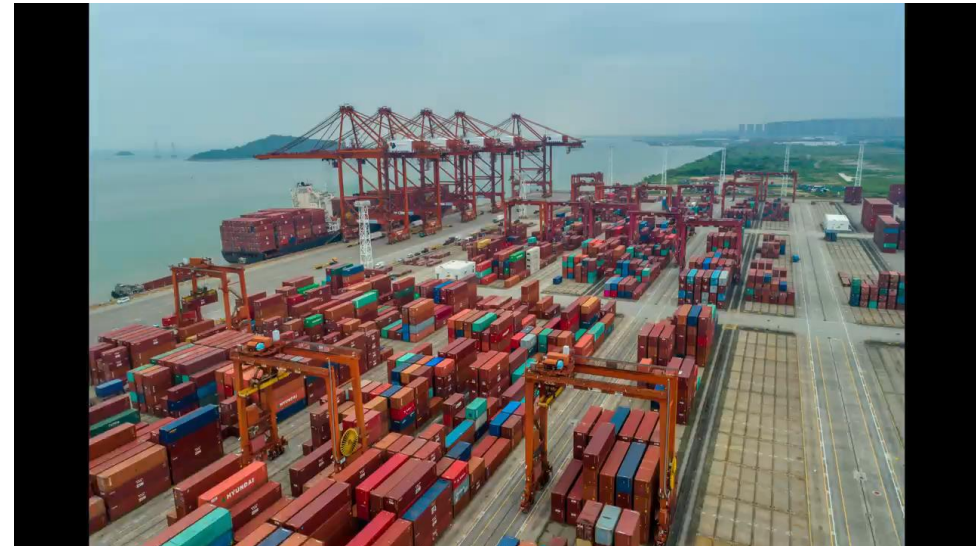


Asociación Argentina de Derecho Marítimo



Asociación Uruguaya  
de Derecho Marítimo

# INTRODUCCION



**Causa N° 3100/2013/CA1 -S.I.- “STAR SHIPPING ARGENTINA  
SA c/ MARITIME SERVICE LINE ARGENTINA S.A. s/ Demora  
en la Devolución de Contenedores”**

Juzgado N° 7

Secretaría N° 13

# Presentación del caso – Star Shipping Argentina (SSA) c/ Maritime Shipping Line (MSL)

## Hechos no controvertidos

Las partes

---

Contenedor entregado y no restituído.

---

Conocimiento de embarque /  
Notificación de arribo

---

Suscripción de Carta de Garantía

## Puntos controvertidos

Naturaleza Jurídica del uso del  
contenedor

---

Legitimación pasiva

---

Validez de las cartas de garantía

---

Cómputo y Quantum del canon

Naturaleza  
Jurídica del  
uso del  
contenedor



Legitimación  
pasiva



Validez de  
las cartas de  
garantía



# Cómputo y Quantum del canon



# Conclusión

- a) La utilización del contenedor fuera de los plazos permitidos está penalizada con el pago de sobreestadías y/o demoras y/o canon locativo.
- b) Que el uso de contenedores se encuentra establecido por los términos del conocimiento de embarque -en tanto determine la tarifa-, y la carta de garantía.
- c) Reconocidas las tarifas corresponderá su cancelación, aun mediando contratos de adhesión.
- d) Este tipo de fallos incentivan a su buen uso y a su pronta restitución.





Asociación Uruguaya  
de Derecho Marítimo



Asociación Argentina de Derecho Marítimo

MUCHAS GRACIAS



Poder Judicial de la Nación  
JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

3100/2013

STAR SHIPPING ARGENTINA SA c/ MARITIME SERVICE LINE  
ARGENTINA SA s/DEMORA EN LA DEVOLUCION DE  
CONTENEDORES

Buenos Aires, 9 de septiembre de 2016.-

**AUTOS Y VISTOS:**

Para dictar sentencia en estas actuaciones de las que

**RESULTA:**

1.- A fs. 36/48 se presenta a través de apoderado **Star Shipping Argentina S.A. (SSA)** y promueve demanda contra **Maritime Services Line Argentina S.A. (MSL)** pretendiendo la restitución del contenedor ZCSU 892316-0 y el cobro del importe en dólares estadounidenses que surja de la liquidación a practicarse al momento de recuperarlo o la cantidad necesaria de pesos para adquirir la mencionada suma de dólares, conforme a la cotización en el mercado libre de cambios, con más sus intereses y costas.

Señala que reviste el carácter de agente marítimo de la empresa armadora extranjera Zim Integrated Shipping Services LTD, la que celebró un contrato de transporte con el embarcador International Forwarding SL, comprometiéndose al transporte de mercaderías desde el puerto de Valencia, en España, hasta el Puerto de Buenos Aires (Terminales Río de la Plata), el cual se llevó a cabo en el buque motor MSC FIAMMETTA en su viaje número 1/S, al amparo del conocimiento de embarque número ZIMUVLC0012910, consignando el mismo a la orden de MSL.

Indica que la mercadería fue consolidada por el embarcador en puerto de origen en el contenedor en cuestión, habiéndose acordado el





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

transporte bajo la modalidad “house/house o casa/casa”, de modo que el consolidado y precintado de las unidades concernió al embarcador, correspondiéndole al consignatario el desprecintado y desconsolidado de las mismas.

Cuenta que el 2/2/12 ZIM –por intermedio de SSA- notificó a MSL la fecha de arribo del contenedor mediante la “carta de aviso de llegada de buque”. Añade que el 10/2/12 la demandada abonó los conceptos necesarios para el retiro de las mercaderías consolidadas en el contenedor –comprobantes nros. 0002-00111522 y 0002-00111523-, y, además, entregó el conocimiento de embarque original, obteniendo por su parte –al amparo de la carta de garantía oportunamente suscripta- la autorización de entrega (libre deuda), emitida a la orden de MSL.

Marca que la citada autorización de entrega estuvo vigente hasta el 13/2/12, aunque por acuerdo especial ZIM otorgó al consignatario un plazo adicional para retirar, desconsolidar y restituir el contenedor en estado vacío, hasta el día 21/2/12.

Informa que el contenedor fue retirado de la terminal portuaria el 14/2/12 y que MSL abonó el 23/2/12 las penalidades devengadas hasta ese mismo día por no haber sido restituido el unitarizador de carga dentro del término acordado. Anuda que, finalmente, tampoco devolvió el recipiente dentro del plazo de gracia pactado, obligando a su mandante a dar comienzo a las tratativas comerciales pertinentes, con el objeto de que la accionada cumpla con los deberes asumidos.

Apunta que no obstante los intentos extrajudiciales que llevó a cabo para resolver la cuestión con su contraria, incluyendo intercambio de cartas documento y mediación, no fue posible solucionar el conflicto.

Recrimina que, en conclusión, el contenedor arribó al puerto de Buenos Aires consignado a la orden de MSL, fue retirado el 14/2/12 y





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

al día de hoy no ha sido restituido a Star Shipping Argentina S.A., razón por la cual estima que debe hacerse lugar a la demanda ordenándose su devolución y el pago de las sobrestadías pertinentes, a las que atribuye la calidad de verdaderas “cláusulas penales”.

Subraya que en la carta de garantía que suscribió la demandada -documento que a su entender cuenta con los elementos esenciales del comodato- asumió aquella la responsabilidad solidaria e irrevocable respecto a las obligaciones allí detalladas. Aclara que la carta de garantía fue emitida a favor de Administrative Processing Center S.A. (APC), puesto que dicha sociedad es la prestadora de servicios contratados por SSA para que proceda -por cuenta y orden de la actora-, a la gestión de cobranza, entrega de documentación, y liberación de carga, entre otras gestiones.

Describe el monto de las penalidades pactadas en el conocimiento de embarque y enfatiza que no obstante que pueda verificarse que la demandada haya entregado el contenedor a un tercero, que sea también responsable de su restitución y del pago de las penalidades por las demoras, circunstancia que a su parte no le consta, lo relevante es que MSL se obligó solidariamente frente a dicha hipótesis, renunciando incluso al beneficio de excusión en la carta de garantía suscripta.

Practica liquidación por las demoras adeudadas hasta el 12/6/13, arribando a la suma de u\$s 54.164 en concepto de cláusula penal debida. Hace reserva de ampliar la demanda hasta la suma de dólares que resulte de la liquidación final a practicarse al momento de la efectiva restitución del contenedor. Igualmente, formula reserva de reclamar a MSL toda multa y/o cargo que la Dirección General de Aduanas eventualmente pretenda imponer a SSA y/o ZIM por aplicación de lo dispuesto por el art. 46 de la ley n° 24.921 - modificado por la ley n° 25.345-.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

Ofrece prueba, funda su derecho y hace reserva del caso federal.

A fs. 50 se imprime a las presentes actuaciones el trámite del proceso **ordinario** y se ordena correr traslado de la demanda por quince días.

2.- A fs. 80/97, se presenta por apoderado **Maritime Services Line Argentina SA (MSL)** y contesta la demanda instaurada en su contra, solicitando el rechazo, con costas. Formula una extensa negativa de las aserciones vertidas por su contraria en el escrito de inicio.

A continuación, reseña que es un agente de cargas o “Freight Forwarder” muy conocido en el mercado nacional e internacional, no sólo por su prestigio, sino también por el profesionalismo que manifiesta desarrollar en la prestación de sus servicios.

Explica que, en el ejercicio de su actividad normal, muchas veces actúa como “Agente Recibidor”, es decir, como aquél que recibe una carga o mercadería cuyo tránsito no fue contratado ni ruteado por su parte. Precisa que en el caso de autos se desempeñó particularmente como Agente Recibidor, quedando acotado su papel en la operatoria a efectuar el desconsolidado documental de la mercadería y a realizar los pagos de los gastos locales, previo cobro de los mismos al consignatario final.

Admite que la armadora extranjera ZIM celebró un contrato de transporte con el embarcador International Forwarding SL, por el cual se comprometió al transporte de determinada mercadería –apunta que en la especie se trataban de efectos personales-, desde el puerto de Valencia, en España, hasta Buenos Aires. Aduce que MSL nunca participó de dicho acuerdo.

También reconoce que las mercaderías fueron consolidadas por el embarcador en el contenedor ZCSU 892316-0. Pese a ello, niega que como consignatario haya estado obligado al desprecintado y





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

desconsolidado de los efectos, una vez arribados a la Terminal Portuaria de la Ciudad de Buenos Aires. Insiste que el consignatario del documento de transporte “madre” debe limitarse al desconsolidado documental de la mercadería.

Manifiesta que una vez arribada la carga al puerto de Buenos Aires, notificó al consignatario final de los efectos -Sra. María Cristina Miranda- que debía retirarlos cuanto antes para que no se generaran costos extras. Adiciona que percibidos los gastos locales de parte de la Sra. Miranda “única obligada al pago”, MSL procedió a abonar a la actora los importes pertinentes, con el fin de que la consignataria final de los efectos pudiera proceder a retirar el contenedor para trasladarlo hacia el destino final, el cual era su domicilio particular en la ciudad de Mar del Plata, en la Provincia de Buenos Aires.

Recuerda que el día 10/2/12 abonó los conceptos necesarios y entregó el conocimiento de embarque original a la actora, a fin de obtener la autorización de retiro de los efectos personales de la Sra. Miranda. Aduce que, paralelamente, hizo entrega a la persona enviada por la consignataria final del original del transporte “hijo” y del “libre deuda”. Menciona que, finalmente, el contenedor ZCSU 892316-0 fue retirado de la Terminal Portuaria el día 14/2/2012 por la Sra. Miranda.

Subraya que el contenedor en cuestión “nunca fue retirado” por MSL, no ha tenido el uso y goce del mismo, de modo que, esgrime, no se encontraba de ninguna manera obligado a su devolución, como así tampoco a afrontar las “abusivas” penalidades que la actora reclama. Destaca que el pago de los gastos y de la demora parcial ha sido efectuado por cuenta y orden de la consignataria final de la mercadería.

Asevera que, en el caso, no se verifica la existencia de un contrato de comodato. Califica a las “cartas de garantía” como verdaderos



Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

“contratos de adhesión” que las Agencias Marítimas imponen a los Agentes de carga, no admitiéndose ninguna modificación u observación.

Cuenta que, habiendo tomado conocimiento que el contenedor no había sido devuelto por la obligada, se comunicó en infinidad de oportunidades con la Sra. Miranda y con su Despachante de Aduanas, quienes expresaron que se iban a hacer cargo de las eventuales demoras. Sostiene que es falso que MSL haya tenido una actitud pasiva y acompaña una carta documento remitida a la Sra. Miranda.

Por otra parte, plantea que carece de legitimación pasiva para ser demandado. En tal sentido, alega que el hecho de revestir MSL el carácter de consignatario del Conocimiento de Embarque Madre, no la transforma en deudora del demurrage devengado por la demora en la devolución del contenedor, ya que para quedar obligada es necesario ser parte en el contrato de transporte y haber retirado el contenedor. Reitera, una vez más, que ha limitado su trabajo al desconsolidado documental de la mercadería. Cita jurisprudencia.

Subsidiariamente, impugna por considerar excesivo y abusivo el monto reclamado en la demanda. Ofrece prueba. Solicita la citación como tercero de la Sra. María Cristina Miranda y hace reserva del caso federal.

**3.-** A fs. 112 se ordena la citación en calidad de tercero de la Sra. María Cristina Miranda. A fs. 121, ante la incomparecencia de la mencionada citada, se declara su rebeldía, de acuerdo a lo normado en el art. 59 del CPCC. A fs. 131 se recibe la causa a prueba, habiéndose colectado la que obra agregada en el expediente. A fs. 301 quedan los autos a los fines del art. 482 del CPCC. A fs. 308/319 alega la parte actora. A fs. 320/326 alega la parte demandada. A fs. 328 se hace





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

saber la juez que va a conocer. Por último, a fs. 331 se llaman autos para sentencia. Y

**CONSIDERANDO:**

I.- Atento los términos en los que ha quedado delimitada la contienda, ha menester mencionar que no existe discusión en torno a que la armadora extranjera Zim Integrated Shipping Services LTD. – cuyo agente marítimo es la aquí accionante- celebró un contrato con el embarcador International Forwarding SL, mediante el cual la armadora se comprometió al transporte de mercadería desde el Puerto de Valencia, en España, hasta el Puerto de Buenos Aires (Terminales del Río de la Plata).

Tampoco existe controversia acerca de que las mercaderías fueron consolidadas en el puerto de origen por el embarcador en el contenedor ZCSU 892316-0, concretándose el transporte en el buque motor MSC FIAMMETTA, al amparo del conocimiento de embarque número ZIMUVLC0012910, consignado a la orden de Maritime Services Line Argentina S.A.

Además, las partes coinciden en que el contenedor fue retirado de la Terminal Portuaria el día 14/2/2012, previo pago de la demandada de los conceptos necesarios para el retiro de la mercadería y de hacer entrega a la accionante del conocimiento de embarque original. Sin embargo, el contenedor ZCSA 892316-0 no ha sido devuelto.

En tal contexto, entonces, debe resolverse si tal como sostiene la parte actora, corresponde responsabilizar a Maritime Service Line Argentina S.A. por la falta de devolución del contenedor, incumbiéndole el pago de las sobrestadías, o, como afirma la accionada, debe rechazarse la demanda a su respecto, habida cuenta que su actividad se ha limitado a la de un mero intermediario y no ha sido quien, en definitiva, retiró el unitarizador del puerto.







Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

II.- Sentado ello, es del caso señalar que a la relación jurídica que nos ocupa (retiro de contenedores), conforme lo ha decidido reiteradamente la Excma. Cámara del Fuero, le resultan aplicables las normas que regulan la locación de cosas muebles (confr. CNFed. Civ. y Com. Sala I, causa 20667/96 del 19/11/98, causa 9897/09 del 19/5/2015, Sala II causa 3943/04 del 7/11/10; Sala II, causa 11.800/09 del 15/5/14, entre otras).

En ese orden de ideas, se ha dicho que el uso de los contenedores para el traslado de la carga no sólo es un vínculo jurídicamente independiente al contrato de transporte, sino que –como se expresó- se ha encuadrado dicha relación jurídica en el contrato de locación de cosas muebles, estableciendo que dicha convención se instrumenta por medio del conocimiento de embarque y se rige por las normas de la locación, a pesar que tal instrumento es representativo y esencial en el contrato de transporte marítimo (confr. CNFed. Civ. y Com. Sala II causa 11800/09 antes citada).

En tales condiciones, es claro que la retención de los unitarizadores de carga más allá del lapso de libre disponibilidad, da origen a un canon locativo cuya extensión depende, en gran medida, de la conducta discrecional asumida por la consignataria (confr. CNFed. Civ. y Com. Sala II, causa 2508/93 del 28/02/97 en LL 1998 - A, pág. 3).

Ello es así, pues la conclusión de la locación obliga al locatario a restituir la cosa, y sólo a partir de dicha restitución se produce la cesación del curso de los arrendamientos o rentas estipuladas (Borda, G. A., Tratado de Derecho Civil, Contratos, T.I, 6ta. Ed., pág. 713 N° 872, Perrot, Bs. As. 1990).





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

**III.-** En el “sub examine”, no existe debate en torno a que Maritime Service Line Argentina S.A. ha sido designada como consignataria en el conocimiento de embarque (vid fs. 8/10).

Ahora bien, es sabido que el consignatario se hace parte en el contrato cuando se presenta a documentar el despacho y a retirar las mercaderías. Si no procede de tal modo, es que no ejerció derechos sobre las cosas y en consecuencia, no le alcanza la obligación proveniente del contrato de transporte y menos –naturalmente- de la demora en el reintegro del recipiente de carga.

Dicho en otros términos, el consignatario se hará parte en el contrato aunque esté en su poder el conocimiento según el “uso” que le dé a ese documento; verbigracia si con él se presenta a reclamar la mercadería pasa a ser parte; si no hace uso de él y no formula ningún reclamo, queda fuera del contrato y por ende, no debe el alquiler de los contenedores (confr. CNFed. Civ. y Com Sala II, causa 15354/03, del 30/11/2011 y sus citas).

**IV.-** En tal contexto, debe señalarse que el manifiesto marítimo de importación remitido por la Administración Federal de Ingresos Públicos –Dirección General de Aduanas- con su informe de fs. 170/181 (vid especialmente fs. 174) confirma que el consignatario de la mercadería fue la parte demandada.

Sin embargo, de los informes remitidos por Terminales Río de la Plata (vid fs. 194/200, fs. 221/224 y fs. 239/244) resulta que la destinataria real de la carga contenida en el contenedor ZCSU-892316-0 ha sido la Sra. María Cristina Miranda. Cabe poner de resalto que los servicios de importación fueron facturados a nombre de esta última (vid fs. 195).

Además, se observa a través de la pieza aportada a fs. 197, que la demandada procedió a desconsolidar la documentación generando a



Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

partir del conocimiento de embarque madre, el conocimiento hijo B/L n° 10200131/0101, donde consta como consignataria la señora María Cristina Miranda.

Igualmente, la Administración Federal de Ingresos Públicos – Dirección General de Aduanas- remitió a fs. 254/280 la actuación SIGEA 12181-728-2012 que revela que mediante su apoderado (Sr. Jorge Roberto González) la Sra. Miranda realizó los trámites necesarios para liberar los efectos personales y un vehículo, al amparo del conocimiento de embarque “hijo” n° 120100131/0101, cuya salida de la zona primaria aduanera se efectuó con fecha 14/2/12.

A su vez, la perito contadora designada en la causa, informó en su dictamen de fs. 185/187 (vid punto 4) que MSL realizó un pago por la suma de u\$s 88 a favor de SSA en concepto de sobrestadías por la importación ZCSU-892316-0 hasta el 23/2/2012. No obstante ello, la experta identificó en el punto 2., en los libros contables de Maritime Services Line Argentina S.A., varias facturas registradas y emitidas a favor de la Sra. María Cristina Miranda. De ello se colige, que las penalidades abonadas por MSL a favor de Star Shipping Argentina S.A., han sido sufragadas por cuenta y orden de la consignataria final de la mercadería.

Asimismo, cabe señalar que en su declaración testimonial de fs. 292, el despachante de aduana que intervino en la operatoria de importación de los efectos personales de la Sra. Miranda, coordinándola desde la ciudad de Mar del Plata, declaró que la transportista inicial que retiró el contenedor ZCSU8923160 fue la empresa Top Race SRL. En su respuesta a la pregunta séptima, confirmó que la mercadería fue entregada a la Sra. Miranda, siendo descargado el contenedor en la calle Almirante Brown de la ciudad de Mar del Plata.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

V.- Así las cosas, a pesar de la calidad de consignataria y de última destinataria de la mercadería de la Sra. Miranda, circunstancia que, en principio, obstaría a la responsabilidad de la demandada, pues cabría entender que en la especie ha intervenido como agente de carga o simple intermediaria en la operatoria, la carta de garantía en copia certificada por Escribana obrante a fs. 28/31 –documento que no ha sido desconocido por la accionada-, me convence que Maritime Service Line Argentina S.A. debe responder por la falta de devolución del contenedor y por el pago de las sobrestadías correspondientes.

En efecto, del citado instrumento, suscripto el 3 de enero de 2012, esto es con tan sólo un mes de anticipación al arribo del buque el 7/2/12, se desprende que MSL -denominada como “el receptor” de los contenedores- asumió la obligación de su devolución “vacíos o llenos” debiendo abonar el cargo por demora. En lo que aquí más interesa, garantizó MSL, en forma “personal”, la devolución de los mismos, aunque sean retirados y/o entregados y/o liberados por la Dirección General de Aduanas y/o autoridad de aplicación por quien resulte ser tenedor legítimo de un conocimiento de embarque hijo. En tal sentido, se obligó solidaria e irrevocablemente, como liso, llano y principal pagador, renunciado incluso al beneficio de excusión, a abonar las sobrestadías y/o eventuales multas y/o a resarcir los daños y perjuicios ocasionados (cláusulas 1º, 2º y 3º).

No escapa a mi análisis que la demandada cuestiona la validez de la carta de garantía, instrumento al que califica como “contrato de adhesión”.

Al respecto, cuadra recordar que la accionada esgrime que para intervenir en operaciones de importación los Agentes de Carga están obligados a firmar los citados documentos, cuyas cláusulas son propuestas íntegramente por una de las partes, en este caso por el



Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

Agente Marítimo, no admitiéndose modificación alguna de sus términos.

En este aspecto de la cuestión, resulta claro que la demandada ha privilegiado la concreción de su negocio y en miras a ello pretende justificar la firma de una garantía que ahora cuestiona. Es indudable, que la “autonomía de la voluntad” como derecho incuestionable, comprende la discrecionalidad de contratar o negarse a hacerlo, la de elegir con quien contratar y en última instancia decidir sobre la regulación del convenio.

**VI.-** En ese marco de referencia, la jurisprudencia ha considerado que no debe caerse en la simplificación de juzgar afectada la autonomía de la voluntad ante la aparición de los llamados “contratos de adhesión”, pues en aquellos casos en que no se verifica abuso del derecho o mala fe, la “libertad de contratar” –o de no hacerlo– conserva su entidad, erigiéndose en un factor determinante al momento de dar forma al tráfico jurídico- económico (CNCom. Sala A, causa 35333/07 Glaglovsky, Miguel Enrique c/ Cervecería y Maltería Quilmes s/ Ordinario, sentencia del 7/09/12).

Sobre esa base, advierto que el hecho de que la accionante haya sido quien confeccionó unilateralmente la carta de garantía, no significa “*per se*” un abuso contra la demandada, quien –en definitiva– contaba con la posibilidad de negarse a suscribir el instrumento. Es más, al momento de contestar la acción (vid fs. 83) la accionada invocó ser un agente de cargas muy conocido en el mercado nacional e internacional, por lo que cabe colegir que conocía perfectamente las implicancias de la firma de la garantía.

En síntesis, meritando que la voluntad de las partes contractualmente expresada constituye una regla a la que deben someterse como a la ley misma, no caben dudas que Maritime Service





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

Line Argentina SA al pretender desconocer los alcances de la carta de garantía refrendada, se ha venido a colocar en contradicción con su propia conducta anterior deliberada, jurídicamente relevante y eficaz, razón por la cual debe responder por la falta de devolución en tiempo oportuno del contenedor ZCSU892316-0 (art. 300 de la ley 20094; arts. 1111, 1137, 1197, 1198, 1986 y 2003 del anterior Código Civil; arts. 1719, 1729, 957, 959, 961, 1061, 1574, 1590 y 2651 del actual Código Civil y Comercial).

**VII.-** Ello así, a esta altura del análisis, debe ponderarse que a fs. 112 se ordenó la citación como tercero de la **Sra. María Cristina Miranda**.

Cabe mencionar que ante la incomparecencia de la citada y a raíz del pedido de la demandada de fs. 120, se la declaró en rebeldía a fs. 121.

De ello se sigue, que por el juego armónico de los arts. 60, 356, inc. 1° y 163, inc. 5° del CPCC, la rebeldía declarada y firme constituye un conjunto de presunciones “iuris tantum” favorables a quien obtuvo su declaración.

No huelga remarcar que las mencionadas presunciones se han visto robustecidas en la causa mediante la prueba producida. En efecto, atento la reseña efectuada en los considerandos IV y V ha quedado suficientemente demostrado que la Sra. Miranda ha sido la consignataria final de la carga “tenedora del conocimiento de embarque hijo” sin que haya procedido a la oportuna devolución del contenedor, por cuanto se impone admitir la pretensión deducida también con respecto a ella.

**VIII.-** Establecida la responsabilidad solidaria de Maritime Service Line Argentina SA y de la Sra. María Cristina Miranda por la demora





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

en la devolución de contenedor, corresponde ahora referirme acerca de la cuantía de los cánones que deben afrontar por falta de restitución.

Resulta útil destacar que el costo diario por la sobrestadía no surge de la carta de garantía que luce a fs. 28/30, por cuanto se limita a consignar que “el Recibidor abonará el cargo por demora por día o por fracción que estipule la armadora” (vid cláusula 1°).

En este orden de ideas, adelanto que dicho gravamen no puede ser fijado unilateralmente por SSA y considero que carece de trascendencia la mención realizada en la garantía con relación a la obligada al pago que alude “abonará el cargo...que estipule la armadora...el cual expresamente declara conocer y aceptar” en tanto los valores, como se dijo, no se encuentran consignados en dicho instrumento. En razón de ello, es evidente que, sin perjuicio de la validez del contrato, la citada cláusula que otorga la facultad a Star Shipping Argentina SA de fijar unilateralmente los costos de las sobrestadías, es abusiva y, por lo tanto, debe tenerse por inválida y no convenida (Confr. CNFed. Civ. y Com. Sala I, causa 143/05 del 5/5/15).

A su turno, la accionante sostiene que la demandada ha reconocido expresamente las tarifas fijadas en la notificación de llegada del buque obrante a fs. 13/14 y en el conocimiento de embarque de fs. 7/10, habida cuenta que abonó la suma de u\$s 88 (vid fs. 17) el 23/2/12 por no haber sido restituido el contenedor en el término acordado. Ante ello, su contraria, en la contestación de demanda, cuestionó los montos reclamados por considerarlos abusivos y desproporcionados (vid fs. 91 vta./92).

Establecido ello, tengo para mí que la única tarifa convalidada por MSL mediante el pago es la de u\$s 48 por día, que corresponde al primer período de la estadía (día 1 al 10 –vid fs. 13). Por el contrario, juzgo que dicho desembolso no sirve para tener por cierto que la





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

accionada hubiera aceptado las tarifas por los días posteriores de u\$s76 y u\$s116 respectivamente.

A su vez, las partes son contestes en la fecha de arribo del buque (7/27/12), en el tiempo de días libres pactados (15 días), y Star Shipping Argentina SA formuló su reclamo a partir del 22 de febrero de 2012 hasta el 12 de junio de 2013, contabilizando 477 días (vid fs. 45) e integró la tasa de justicia pertinente sobre el monto de la petición u\$s54.164 convertidos a pesos (vid fs. 48).

Más allá de que la accionante formuló reserva de ampliar la cuantía del reclamo en función del tiempo que transcurriera hasta la devolución del contenedor (vid fs. 45 vta., punto 5.2), lo cierto es que la mencionada ampliación nunca acaeció y no integra el presente contradictorio, razón por la cual la multa diaria quedará ceñida al periodo indicado (del 22/2/12 al 12/6/13) incumbiendo descontar la suma de u\$s88 sufragada por MSL.

En tales condiciones, teniendo en cuenta el valor diario a utilizar de u\$s 48, multiplicado por la cantidad de 477 días devengados desde el 22/2/12 al 12/6/13 y deduciendo los u\$s 88 abonados por la accionada, valúo en u\$s 22.808.- la suma que en concepto de sobrestadías deberán hacerse cargo Maritime Service Line Argentina SA y la Sra. María Cristina Miranda.

**IX.-** Corolario de todo lo expuesto, la demanda prosperará por la suma de **u\$s 22.808**, con más sus intereses, los que se computarán desde la fecha de recepción de la carta documento obrante a fs. 20/21 el **29/6/12**. Atento que se trata de una deuda en dólares, corresponde aplicar la tasa del **6% anual** de acuerdo a lo decidido por la Excma. Cámara de Apelaciones del fuero en las causas 2550/08 del 10/5/11 (Sala I); 13937/02 del 12/8/10 (Sala II) y 2561/00 del 28/4/11 (Sala III), entre otras.







Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

Por otra parte, prosperará también el reclamo por la restitución del contenedor ZCSU 8922316-0, de modo que Maritime Service Line Argentina SA y la Sra. Miranda deberán efectuar la entrega del mentado unitarizador de carga a Star Shipping Argentina SA.

Para el caso de que la devolución no sea factible, habrán de abonar aquellos, en la etapa de ejecución de sentencia, el valor en plaza de un contenedor HC de 40 pies de las características del reclamado en autos, a cuyos efectos se ordenarán las medidas de prueba pertinentes. En tal hipótesis, si el valor de reintegro calculado correspondiera a un container nuevo, deberá hacerse un descuento prudencial, pues tratándose de una reposición “de viejo a nuevo” razones de justicia otorgan sustento al criterio de efectuar una quita razonable, toda vez que, en caso contrario, la damnificada vería enriquecido su patrimonio y no es esta la función que debe cumplir una “indemnización”, cuya finalidad es mantener indemne el perjudicado y no enriquecerlo (conf. CNFed. Civ. y Com. Sala III, causa 10.255/06).

Por las consideraciones expuestas, jurisprudencia citada y lo establecido en el artículo 163 del C.P.C.C, **FALLO:**

1) Haciendo lugar a la demanda iniciada **por Star Shipping Argentina S.A.** en forma parcial. En consecuencia, condeno solidariamente a **Maritime Service Line Argentina SA** y a la **Sra. María Cristina Miranda** a pagar a la parte actora la suma de dólares VEINTIDOS MIL OCHOCIENTOS OCHO (**u\$s 22.808**), o en su defecto, la cantidad necesaria de pesos para adquirir dicho importe según su cotización en el mercado oficial de cambios, con más los intereses fijados en el considerando IX, dentro del **plazo de diez días** contado desde que este pronunciamiento quede firme.

En igual plazo, deberán la demandada y la tercera citada devolver a la accionante el contenedor ZCSU8923160. En caso de no ser viable la





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

restitución, deberá otorgarse, en la etapa de ejecución de la sentencia, una suma de dinero a favor de Star Shipping Argentina SA a modo indemnizatorio, de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo tercero del considerando IX.

2) Las costas del proceso se imponen a cargo de la demandada y de la Sra. Miranda, en atención al principio objetivo de la derrota (art. 68 del CPCC).

3) Atendiendo al mérito, eficacia y extensión de la labor profesional desarrollada en autos, a las etapas procesales cumplidas en este litigio por cada uno de los letrados intervinientes y al monto por el cual prospera en definitiva esta acción según criterio establecido en el plenario de este Fuero "La Territorial de Seguros S.A. c/ Staf s/ incidente" del 11-9-97 (confr. art. 303 CPCC), regulo los **honorarios** de los abogados de la parte actora, **Dra. Mariana Judith Neustadt** en la suma de pesos CUARENTA Y SEIS MIL (**\$46.000**) y los del **Dr. Horacio Alberto Fischer** en la suma de pesos VEINTE MIL (**\$20.000**). Los emolumentos del letrado apoderado de la demandada, **Dr. Fernando M. Chimeno Zoth**, se establecen en la suma de pesos CUARENTA MIL (**\$40.000**) -arts. 6, 7, 9, 10, 19, 37 y 38 de la ley 21.839, modificada por la ley 24.432-.

Por la incidencia resuelta a fs. 133/134, cuyas costas se distribuyeron en el orden causado, se regulan los honorarios del **Dr. Horacio Alberto Fischer**, en la suma de pesos CINCO MIL (**\$5.000**) y los correspondientes al **Dr. Fernando M. Chimeno Zoth**, se establecen, asimismo, en pesos CINCO MIL (**\$5.000**) -art. 33 de la ley 21.839-.

Ponderando análogas pautas en lo pertinente, y atendiendo a la proporción que sus emolumentos deben guardar con el de los profesionales que han intervenido durante todo el proceso, regulo los





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 7

estipendios de la Sra. perito contadora, **Liliana Beatriz Wolfsdorf**, en la suma de pesos VEINTIUN MIL (**\$21.000**).

Fijase los honorarios del Sr. Mediador **Pablo Tomás Mayorga** en la suma de pesos OCHO MIL CUATROCIENTOS (**\$8.400**) -Decreto 1467/2011, modificado por el Decreto 2536/2015-.

4) Regístrese, notifíquese, a la Sra. María Cristina Miranda mediante cédula ley 22.172 cuya confección y diligenciamiento corre a cargo de la parte actora y, oportunamente, **archívese**.





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

**Causa N° 3100/2013/CA1 -S.I.- “STAR SHIPPING ARGENTINA SA c/ MARITIME SERVICE LINE ARGENTINA S.A. s/ Demora en la Devolución de Contenedores”**

Juzgado N° 7

Secretaría N° 13

En Buenos Aires, a los 20 días del mes de febrero de 2018, reunidos en Acuerdo los jueces de la **Sala I** de esta Cámara para dictar sentencia en los autos mencionados en el epígrafe, y conforme el orden del sorteo efectuado, el Juez **Fernando A. Uriarte**, dijo:

1.- “Star Shipping Argentina S.A.”, en su carácter de agente marítimo de la armadora extranjera “Zim Integrated Shipping Services LTD”, inició demanda contra “Maritime Service Line Argentina S.A.” con el fin de obtener la restitución del contenedor “ZCSU 892316-0” y el cobro de la suma de dólares estadounidenses de acuerdo a la liquidación a practicarse al momento de recuperar el contenedor citado y conforme al capítulo V de su escrito de inicio en donde especifica que la deuda por demoras hasta el 12/6/2013 era de U\$S 54.164 en concepto de cláusula penal debida, o bien la cantidad necesaria de pesos para adquirir la mencionada suma de dólares según la cotización en el mercado libre de cambios de dichos importes (cfr. escrito de demanda a fs. 36/49, ver especialmente “**II.- OBJETO**” y “**V. LIQUIDACIÓN**”). Asimismo, la parte actora hizo “*expresa reserva de ampliar la presente demanda hasta las suma (sic) de Dólares que resulte de la liquidación final a practicarse al momento de la efectiva restitución del contenedor cuya restitución es objeto de la presente litis*” (cfr. punto “**5.2 Reserva**” a fs. 45vta.).

La demandada “Maritime Services Line Argentina S.A.” contestó demanda a fs. 80/97 solicitando su rechazo, con costas. Señaló que es un Agente de Cargas o “Freight Forwarder” muy



conocido en el mercado nacional e internacional y que en el caso se desempeñó como “Agente Recibidor”, es decir, como agente que recibió una carga o mercadería cuyo tránsito no fue contratado ni “ruteado” por su parte. Afirmó que la Sra. María Cristina Miranda era la consignataria final de la mercadería a quien citó como tercero en los términos del art. 94 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Por otra parte, alegó que las “*cartas de garantía*” que había suscripto son “*contratos de adhesión*” que las Agencias Marítimas imponen a los Agentes de Carga sin que pueda hacerse ninguna modificación u observación.

María Cristina Miranda fue citada como tercero conforme al art. 94 del Código Procesal a fs. 112, pero su incomparecencia hizo que fuera declarada su rebeldía a fs. 121.

2.- La sentencia de fs. 333/343 hizo lugar parcialmente a la demanda promovida. En consecuencia, condenó solidariamente a “*Maritime Service Line Argentina S.A.*” y a la Sra. María Cristina Miranda a pagar a la parte actora la suma de dólares veintidós mil ochocientos ocho (U\$S 22.808), o en su defecto, la cantidad necesaria de pesos para adquirir dicho importe de acuerdo a la cotización en el mercado oficial de cambios, con más los intereses computados desde la fecha de recepción de la carta documento el 29/6/12 a la tasa del 6% anual por tratarse de una deuda en dólares, dentro del plazo de diez días a partir de que el pronunciamiento quedara firme.

Asimismo, ordenó devolver a la accionante el contenedor “ZCSU8923160” en idéntico plazo y estableció que para el supuesto en que no fuera viable su restitución en la etapa de ejecución de sentencia las condenadas deberían otorgar una suma de dinero a favor de “*Star Shipping Argentina S.A.*” a modo indemnizatorio de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo tercero del considerando “IX.-” de la sentencia apelada (cfr. pronunciamiento de fs. 333/343).





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

3.- Este pronunciamiento fue apelado por ambas partes (cfr. fs. 344 y fs. 348, demandada y actora, respectivamente).

“*Maritime Service Line Argentina S.A.*” pretende la revocación de la sentencia y el rechazo de la demanda con expresa imposición de costas.

A tal fin, critica la interpretación de la jueza sobre la relación jurídica “locación de cosa mueble” que genera el uso del contenedor y su vinculación con la conducta descrita del consignatario.

A los fines de fundar su posición argumenta que no ha sido parte del contrato de transporte, ni ha tenido bajo su órbita de dominio el contenedor señalando que la destinataria final de la mercadería ha sido la Sra. Miranda por lo que considera que no puede responsabilizársela solidariamente de su accionar. Por otra parte, disiente con que no se haya ponderado el valor del mercado de la locación de contenedores de iguales características al de autos para determinar la indemnización debida.

Interpreta que resulta contradictoria la sentencia apelada al momento de determinar la responsabilidad del consignatario documental. Sobre este punto, destaca que el magistrado ha afirmado que el consignatario se hace parte del contrato cuando se presenta a documentar el despacho y a retirar las mercaderías sin que le alcancen las obligaciones provenientes del contrato de transporte y de la demora en el reintegro del recipiente de carga en el supuesto de no hacerlo. Por tal motivo, considera que lo allí afirmado resulta contrario a la atribución de responsabilidad solidaria endilgada por el sólo hecho de haber suscripto la “Carta de Garantía” si ha quedado demostrado que su parte no ha presentado el despacho de importación ni tampoco ha realizado ningún acto de disposición de la mercadería.



Reitera que la responsabilidad solidaria establecida no resulta ajustada a derecho porque “*Maritime Service Line Argentina S.A.*” no reviste carácter de transportista documental ni ha efectuado pagos de demoras por su cuenta, sino que lo ha hecho por cuenta y orden de la consignataria final de la mercadería.

Discrepa con la magistrada por no haber admitido su cuestionamiento sobre las “Cartas de Garantía”. Señala que son contratos de adhesión con cláusulas abusivas y obligaciones de cumplimiento imposible que funcionan como un elemento compulsivo para que el “Agente de Carga” pueda trabajar y detalla que, de no ser firmado, la Agencia Marítima no emite el libre deuda y el Freight Forwarder no puede obtener ese documento para luego entregárselo al importador a fin de que pueda retirar la carga. Según su entender, debería ponderarse la contestación realizada a este respecto por la “Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional” a fs. 227 en donde se reflejan las características de las “Cartas de Garantía”.

Disiente con la manera en que la jueza determinó la tarifa diaria en base a la cual deben calcularse las demoras. Al respecto, requiere que se tome en consideración el valor promedio informado por las empresas que se dedican a alquilar contenedores en el mercado y cuestiona que se haya considerado como convalidado por “*Maritime Service Line Argentina S.A.*” el pago de U\$S 48 por día. A tal fin, manifiesta que tales penalidades han sido sufragadas por cuenta y orden de la Sra. Miranda por ser la consignataria final de la mercadería sin que su parte aprobara dichas erogaciones.

Por último, se agravia de la responsabilidad solidaria atribuida respecto de la obligación de restituir el contenedor en cuestión. A tal efecto, señala que la resolución resulta arbitraria por cuanto ha sido retirado de la Terminal Portuaria por parte de la consignataria final Miranda y por intermedio de un transportista terrestre por ella contratado o por su despachante de aduanas (conf.





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

escrito de expresión de agravios a fs. 375/380, contestados por la actora a fs. 388/396).

4.- Por su parte, “Star Shipping Argentina S.A.” en su memorial de agravios cuestiona el importe de condena que la “a quo” ordena cancelar de acuerdo a los términos de la sentencia recurrida.

En particular, discrepa con la tarifa diaria considerada para el cálculo de la demora y el período de cómputo de la misma.

Al respecto, señala que la tarifa para la operación en cuestión ya se encontraba prevista, fijada y conocida por las partes resultando plenamente aceptada por la contraria.

Pone de manifiesto que las cláusulas penales se encontraban previstas en el conocimiento de embarque y en la carta de aviso remitida a la demandada, resultando ambos documentos reconocidos por la contraria al haber sido considerados en el pago realizado. Por tal motivo, sostiene que carece de fundamento fáctico y jurídico concluir que la parte demandada sólo aceptó el primer tramo del tarifario.

En lo que respecta al período de cálculo, manifiesta que la jueza omitió considerar que el contenedor aún no ha sido devuelto por lo que requiere que el cómputo de la demora sea ampliado hasta el momento en que sea restituido efectivamente o bien se fije su valor de reposición a través de las medidas pertinentes en la etapa de ejecución de sentencia (cfr. expresión de agravios a fs. 381/383, contestados a fs. 385/387).

5.- Corresponde recordar que es doctrina reiterada de la Corte Suprema de Justicia de la Nación que el Juez no está obligado a seguir todas las argumentaciones que se le presenten, bastando las conducentes para resolver el conflicto (cfr. Fallos: 258:304; 262:222; 272:225; 278:271 y 291:390, entre muchos otros).





6.- En primer lugar, en cuanto a las cuestiones fácticas del caso, corresponde destacar que en esta instancia, conforme se desprende de las afirmaciones y de la documental acompañada por ambas partes -no desconocida- así como de lo decidido por la magistrada en la instancia anterior, no se encuentra controvertido que la empresa “Zim Integrated Shipping Services LTD” en su carácter de armadora extranjera y cuyo agente marítimo es “Star Shipping Argentina S.A.”, celebró un contrato con el embarcador “International Forwarding SL” en cuya virtud se obligó a transportar mercadería desde el Puerto de Valencia, España, hasta el Puerto de Buenos Aires (Terminales del Río de la Plata).

También se encuentra fuera de discusión que las mercaderías fueron consolidadas en el puerto de origen por el embarcador en el contenedor “ZCSU 892316-0”, concretándose el transporte en el buque motor MSC FIAMMETTA bajo el conocimiento de embarque N° ZIMUVLC0012910 y consignado a la orden de la demandada “Maritime Services Line Argentina S.A.”.

Tampoco se encuentra cuestionado que, luego del abono por parte de la demandada de los conceptos necesarios para el retiro de las mercaderías consolidadas en el contenedor y de hacer entrega al accionante del conocimiento de embarque original, el contenedor fue retirado de la Terminal Portuaria el 14/2/2012, pero que aún no ha sido devuelto vacío.

Por otra parte, no existe debate en torno a que si bien “Maritime Service Line Argentina S.A.” ha sido designada como consignataria en el conocimiento de embarque (cfr. fs. 8/10), la destinataria real de la carga contenida en el contenedor en cuestión ha sido la Sra. María Cristina Miranda (cfr. informes de Terminales Río de la Plata a fs. 194/200, fs. 221/224 y fs. 239/244 y considerandos III.- y IV.- del pronunciamiento apelado, que no fueron materia de cuestionamiento por las partes en Alzada).





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

7.- Ahora bien, las constancias probatorias de la causa revelan que el 3 de enero de 2012 la empresa demandada “Maritime Service Line Argentina S.A.” suscribió la “Carta de Garantía” instrumento implementado por las compañías navieras como documento para la utilización del contenedor (cfr. copia certificada a fs. 28/32).

De su análisis se desprende que la empresa “Maritime Service Line Argentina S.A.” en su carácter de “el Recibidor” recogió los contenedores a los efectos de su *traslado, posterior desconsolidado y/o consolidado y devolución en estado de vacío o lleno debiendo abonar el cargo por demora por día o fracción que estipulara la armadora* y el cual declaró conocer y aceptar.

Se dispuso que aun cuando los contenedores fueran retirados y/o entregados y/o liberados por la Dirección General de Aduanas y/o autoridad de aplicación por quien resulte ser tenedor legítimo de un conocimiento de embarque hijo, la empresa demandada garantizaba *“en forma personal la devolución del/de los mismo/s en los términos de este acuerdo, obligándose solidaria e irrevocablemente, como liso, llano y principal pagador –renunciando al beneficio de excusión-, a abonar las sobreestadías y/o eventuales multas y/o a resarcir los daños y perjuicios ocasionados”* (cláusula primera del instrumento en estudio).

Asimismo, se estipuló que para el supuesto en que *“el/los contenedor/es... no fueran devueltos, o en su caso restituidos con posterioridad a los términos contemplados en el art. 6 de la Ley Nro. 24.921, modificado por el art. 51 de la Ley Nro. 25.345, “el Recibidor” asume desde ya la totalidad responsabilidad de abonar las multas y/o cargos y/o gastos y/u honorarios que por la falta retardo en la devolución de el/los contenedor/es se le impute a la*



Agencia marítima y/o Agente de Transporte Aduanero” (cláusula tercera de la Carta de Garantía).

Por último, se previó que “El Recibidor” declara conocer y aceptar todos y cada uno de los términos de la presente carta de compromiso y garantía, y que esta tendrá plena vigencia individualmente por cada contenedor hasta tanto no se lo/s retribuya/n en la terminal y/o depósito y/o lugar indicado por el Armador y/o Agencia Marítima integrante de la “Red APC”, ya sea en estado de vacío o lleno para su embarque y se le entreguen al agente los documentos que acrediten el estado y condición en que es/son devuelto/s o entregado/s para su embarque. En el supuesto que el/los contenedor/es por cualquier motivo no pudieran ser devueltos además de los conceptos indicados en las cláusulas precedentes, se abonará el valor de reposición de la unidad que a tal efecto estipule la armadora y/o Agencia Marítima integrante de la ‘Red APC’” (cfr. cláusula N° 7 a fs. 29 de la Carta de Garantía).

Los argumentos esgrimidos por la demandada recurrente no resultan suficientes para desvirtuar la validez de la carta de garantía analizada si se tiene en cuenta la actividad comercial desarrollada en forma habitual por la demandada, quien invocó ser un agente de cargas o “Freight Forwarder” muy conocido en el mercado nacional e internacional (cfr. escrito de contestación de demanda, punto “**3.2. REALIDAD DE LOS HECHOS**” a fs. 83).

Por tal motivo, resultando aplicable la directiva de interpretación preceptuada en el art. 902 del Código Civil en lo que respecta las normas de la responsabilidad profesional, debe concluirse que “Maritime Service Line Argentina S.A.” tenía pleno conocimiento de las obligaciones que asumía al suscribir la carta de garantía sin que pueda ahora desconocerlas.





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

En consecuencia, el marco contractual descripto dentro del cual las partes comprometieron su conducta, habida cuenta de que él fija el alcance de los derechos y las obligaciones recíprocos en orden a resolver el conflicto planteado en esta *litis* (conf. el art. 1197 del Código Civil y doctr. Fallos 311:1337 y esta Sala, doctr. causa 1482/93 del 2/4/93 y Sala III, causa 11.131/94 del 7/7/95), me permite concluir que la empresa demandada se ha comprometido a garantizar en forma personal la devolución del contenedor obligándose solidaria e irrevocablemente a abonar las sobreestadías y a resarcir los eventuales daños y perjuicios ocasionados.

Una solución contraria atentaría contra el principio “*Pacta Sunt Servanda*” y la doctrina judicial que establece que “... *nadie puede colocarse en contradicción con sus propios actos, ejerciendo una conducta incompatible con otra anterior deliberada y jurídicamente relevante y plenamente eficaz*” (Corte Suprema de Justicia de la Nación; Fallos: 300:909).

**8.-** Sentado lo anterior, corresponde analizar la queja de ambas partes sobre la tarifa utilizada por la magistrada “a quo” para calcular las sobreestadías adeudadas.

En primer lugar, a diferencia de lo que pretende la demandada en esta Alzada, la tardanza en restituir un contenedor vacío da lugar a una sanción consistente en una multa diaria, que usualmente se denomina “*demurrage*”, y que difiere por su monto – más elevado- de la suma que se paga como canon por el período que se alquila (doctrina de esta Cámara, Sala 3, cusa 7272/98 del 17/5/2001).

Aclarado ello, la parte actora ha demostrado que en el conocimiento de embarque se encontraban expresamente fijadas las



tarifas que correspondía abonar para el supuesto en que se configurara una demora en la devolución del contenedor. Allí se establecieron las siguientes tarifas: U\$S 48,00 para los primeros 10 días; U\$S 76,00 para los siguientes 10 días -entre 11 y 20 inclusive-, y U\$S 116 para los días posteriores (cfr. conocimiento de embarque obrante a fs. 7/8).

Por otra parte, el informe pericial contable ha practicado una liquidación de lo reclamado de conformidad con las tarifas expresadas en el citado documento sin que hubiera sido impugnado por las partes (ver dictamen obrante a fs. 185/187 y notificación a fs. 192).

Por tal motivo, corresponde modificar la sentencia recurrida ordenándose que en la etapa de ejecución de sentencia se realice una nueva liquidación de acuerdo a las tarifas incluidas en el conocimiento de embarque utilizadas por el perito contador en la confección de su informe.

**9.-** En lo que respecta, al cómputo de las sobreestadías adeudadas, debe ponderarse que “Star Shipping Argentina S.A.” inició la presente demanda con el objeto de obtener no sólo la restitución del contenedor “ZCSU 892316-0”, sino también el importe de Dólares Estadounidenses (o bien la cantidad necesaria de pesos) que surgiera de la liquidación final a practicarse al momento de recuperar el contenedor referido (cfr. “**II.- OBJETO**” a fs. 36vta.).

Tal como se señaló precedentemente, se encuentra fuera de discusión que el contenedor en cuestión aún no ha sido devuelto.

En consecuencia, no corresponde circunscribir la pretensión de la actora al punto “**V. LIQUIDACIÓN**” de la demanda por cuanto tal cálculo ha sido confeccionado hasta el 12/6/13 por haber sido el día en que la causa fue sorteada en la oficina de





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

Asignación de Causas de este Fuero (cfr. “Fecha de Asignación: 12/06/13”, indicado en la carátula del expediente).

Refuerza esta conclusión la circunstancia de que la parte actora solicitara que en el dictamen pericial se realizara una nueva liquidación tendiente a actualizar los montos adeudados por ella reclamados.

Por tal motivo, la suma en concepto de deuda por sobreestadías debe ser computada desde el 22 de febrero de 2012 hasta el momento en que se produzca la efectiva restitución del contenedor, o bien sea abonado su valor de reposición de acuerdo a las pautas indicadas en el tercer párrafo del considerando “IX.-” del pronunciamiento apelado, que no han sido materia de agravios.

**10.-** Por último, debe desestimarse la queja de la demandada tendiente a cuestionar que deba restituir el contenedor por cuanto, tal como se ha analizado precedentemente, de acuerdo con lo estipulado en la “Carta de Garantía” no existe duda de que sobre su parte pesaba la obligación de devolver los contenedores en tiempo oportuno y que ello aún no ha sucedido.

Por lo expuesto, propongo al Acuerdo modificar parcialmente la sentencia de primera instancia sólo en cuanto a que la deuda por sobreestadías debe ser realizada de acuerdo a las tarifas incluidas en el conocimiento de embarque utilizadas por el perito contador en la confección de su informe, debiendo efectuarse su liquidación desde el 22 de febrero de 2012 hasta el momento en que se produzca la efectiva restitución del contenedor o bien sea abonado su valor de reposición.



Las costas de esta Alzada se imponen a la parte demandada en virtud de no existir mérito para apartarse del principio general en la materia (art. 68 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación).

Los doctores **María Susana Najurieta** y **Francisco de las Carreras** adhieren al voto que antecede.

En mérito a lo debatido y a las consideraciones del Acuerdo precedente, el Tribunal **RESUELVE**: modificar parcialmente la sentencia de primera instancia sólo en cuanto a que la deuda por sobreestadías debe ser calculada de acuerdo a las tarifas incluidas en el conocimiento de embarque utilizadas por el perito contador en la confección de su informe, debiendo liquidarse desde el 22 de febrero de 2012 hasta el momento en que se produzca la efectiva restitución del contenedor o bien sea abonado su valor de reposición. Las costas de Alzada se imponen a la parte demandada.

Se deja sin efecto la regulación de honorarios fijada en la sentencia de primera instancia, la que será determinada una vez que sea practicada la liquidación ordenada.

El doctor Francisco de las Carreras no suscribe la presente por hallarse en uso de licencia (art. 109 del R.J.N).

Regístrese, notifíquese (a la Sra. María Cristina Miranda mediante cédula ley 22.172 cuya confección y diligenciamiento corre a cargo de la parte actora) y devuélvase.

**Fernando A. Uriarte**

**María Susana Najurieta**

