

RESPONSABILIDAD DE LAS TERMINALES PORTUARIAS POR LAS MERCADERIAS DEPOSITADAS Y EN TRANSITO

Prof. Dr. Luis C. Romero Basaldua

Doctor en Derecho y Ciencias Sociales (UNC).
Profesor de Derecho de la Navegación UNLaR,
UNC, UBA, UNSJB. Publicista, autor de varios
libros de la especialidad, miembro y autoridad de
organismos nacionales e internacionales de
Derecho Marítimo, Derecho Aeronáutico y Espacial.
Director de la Carrera de Especialización para
abogados en Régimen Jurídico del Comercio Exterior.
Director de la Sala de Estudios de Derecho de la
Navegación y Comercio exterior del Colegio de
Abogados de Córdoba, Presidente de la Comisión
de Comercio Exterior de la Asociación de
Abogados de Buenos Aires - Argentina).

Palabras claves:

*Puertos. Depósitos.
Terminales
portuarias.
Transporte marítimo
y multimodal.
Responsabilidad.*

Key words:

*Ports. Deposits. Port-
Terminals. Maritime
and multimodal
transports.
Responsibilities.*

Resumen

Las Terminales Portuarias en todo el mundo son un lucrativo negocio que trata sobre una suerte de intermediación en los movimientos de mercaderías hacia y desde los buques que las transportan. Las relaciones de derecho que estas traban, fuera de los casos en que las mismas consistan en una pura gestión estatal, son numerosas y específicas. Muchos propugnan también un régimen específico de regulación, y siguiendo

moldes maritimistas notoriamente favorable a la conveniencia de las Terminales. Un detenido exámen de las cuestiones planteadas en el derecho argentino llevaría a comprobar que esto es una aventurada afirmación. Bastaría con la aplicación de lo regulado por el derecho común, por el derecho marítimo y multimodal en su caso, por ejemplo la aplicación de la cláusula "Himalaya" y por el derecho comercial. Debe distinguirse, sin embargo, la responsabilidad extracontractual, de la contractual, sea frente al Estado, a sus empleados, a los usuarios, etc y examinarse con prolijidad los fundamentos de estas responsabilidades, las exoneraciones, y los supuestos "límites" que se intentan. Es el llamado de atención que exhibe este trabajo, a la luz del orden jurídico argentino y de alguna Convención Internacional, que según el desarrollo de lo expresado, sólo merece ser visto con desfavor.

Abstract

Port Terminals are in The world wide view a lucrative business in the field of the mobilisation of goods from and to the ships. They are intermediary subjects. The law relations concerning on circumstances of the cases out of in the pure state management, are varied and specify. A lot of authors propose a specify regimen to regulate this theme, and inspirated in maritime models too. Obvious, convenient to the terminals interest. A carefully analysis of questions in the argentine law, permit to observe that is hazardous affirmation enough application of the civil law, the maritime law, and too multimodal transport law in each case, for example the usually application of the "Himalaya clause", and the commercial law. However is necessary to distinguish the contract reliability and the extra contract reliability, respect to the State, his employers, users, etc., and with prolixity to cheek the foundations of these responsibilities, and the exonerations and the supposed "limits" that to attempt. This is the attention claims that this article show, at the see argentine order law and some international conventions: According, to had show, deserve be say unfavourable only.

I)-INTRODUCCION

A los puertos jurídicamente se les asocia con el Derecho Marítimo y la Política Naviera, constituyendo un motivo de profundas reflexiones. Una de mucha importancia es la responsabilidad de las terminales y depósitos portuarios, como capítulo del derecho común, sin que tal afirmación deba ser interpretada en contra de la predicada y reconocida autonomía del Derecho Marítimo o de la Navegación por Agua, y sin que tampoco signifiquen sus soluciones una atadura a las normas de esa rama del derecho, si caso por caso, en un serio examen del tema, se advierte que toda rama jurídica distinta del Derecho Civil común y el Derecho Marítimo es una de ellas - , queda subordinada en su aplicación a la excepcionalidad de hipótesis que cada rama trata y soluciona (BENGOLEA ZAPATA, 1975).(1)

La responsabilidad de operadores y terminales portuarias por las cargas que reciben en y transfieren de sus depósitos, está sin duda, íntimamente conectada al transporte marítimo y a otra serie de institutos vinculados al mismo. De allí, a considerar la directa aplicación normativa del Derecho Marítimo al mencionado tema, hay mucha distancia y, en todo caso, tras un serio estudio, lo que se comprueba es su apoyo en las instituciones del Derecho Común, que aunque quizás disperso y anacrónico en muchas de sus disposiciones, resulta pertinente al tema.

Si bien siempre resulta perfectible la normativa en un contexto de permanente evolución técnica, resulta en cambio apresurado afirmar que el mismo necesita de específica regulación jurídica (ARROYO, 2006) (2) pues ya la tiene, y hasta ahora alejada de esquemas distorsivos e interesados que podrían ser impuestos por los sectores portuarios involucrados.-

Hemos recordado ya que los franceses dicen que lo que bueno para el puerto es bueno para el país (ROMERO BASALDUA, 1996) (3). Ello es cierto allá, en Francia y también aquí. Para la nación gala resulta clave el desarrollo portuario, buscando el país mejorar su posición relativa frente a otros miembros de la Comunidad Europea.

Entre nosotros, conviene recordar al respecto que el país comienza en La Quiaca y termina al sur de Tierra del Fuego, comprendiendo lugares tales

como Córdoba, La Rioja y Santiago del Estero y no tan sólo las privilegiadas provincias a las que en suerte les ha tocado poseer un magnífico litoral marítimo. País, no sólo es el de un sector, por importante que sea, ni una zona del mismo, sino toda su geografía, e inmersa en ella, todos los elementos dinámicos a su servicio.

En el caso de los puertos, es claro que fundamentalmente el “país” es lo que está en juego - si bien uno primero e inmediatamente en el tema refiere a los operadores portuarios, las empresas navieras y los dueños de las cargas, de todas y no sólo las de importación y exportación. Las operaciones portuarias a su vez movilizan una serie de sujetos que, modernamente, hacen posible su gestión (transportadores terrestres y marítimos, freight forwarders, proveedores de fletes, estibadores y movilizadores portuarios, controladores de cargas, agentes transitarios, etc.). La mención de las tareas de cada uno de ellos, lleva a comprobar que todos asumen responsabilidades muy complejas. Aquí, nos limitaremos a reflexionar sobre las responsabilidades de los “operadores portuarios marítimos”.

En estas aclaraciones, a modo de introducción, cabe también reflexionar sobre los cambios operados en nuestro país a partir de la sanción de la llamada “Ley de Puertos”, n° 24.093 de 1992 (ROMERO BASALDUA, 1996) (4).

En Latino América, el sistema de funcionamiento de los puertos se dá entre los que han sido y son propiedad del Estado respectivo con exclusividad, administrados por sus órganos o funcionarios y en los que la responsabilidad pertenece al mismo Estado y en segundo lugar, los puertos que pertenecen al patrimonio privado (porque los terrenos ribereños fueron entregados por el Estado a los particulares o consorcios mixtos, en concesión por largo tiempo, o simplemente porque un particular obtuvo el dominio de una faja costera donde construyó su puerto). En otros casos se entremezclan gestiones de orden estatal (servicios aduaneros) y empresas privadas, encargadas de almacenajes en zonas primarias aduaneras o transportadores de cargas desde y hacia los buques (CORNEJO FULLER, 2008) (5). Entre nosotros, privatizando la responsabilidad portuaria, se creó la figura del “Responsable del puerto”, quien con sentido comercial, desarrolla su emprendimiento y se responsabiliza por ello ante contratantes y terceros.

Sólo la Aduana y la Prefectura Naval Argentina (la primera como recaudadora de impuestos y orientadora del comercio exterior, la segunda como policía de la seguridad de la navegación) tienen hoy ingerencia en los puertos (ROMERO CARRANZA, 1995) (6). Pero, no existe más la A.G.P., ente estatal "responsable", del cual se afirmaba en la jerga portuaria –era un organismo virtualmente "irresponsable" ante los reclamos por daños a las cargas que ocurrían en recintos portuarios, lugares que - con ironía - se llegó a calificar como "tierra de nadie". Los casos resueltos por la jurisprudencia se multiplicaron y dieron lugar a lúcidos comentarios (MOHORADE, 1990) (7). Abogados maritimistas, bromeando, llegaron a ironizar sobre el fin de la A.G.P. como la más lamentada supresión, ya que también se agregó, - "dejaba sin trabajo" a muchos abogados, al decrecer la siniestralidad en ámbitos portuarios y, por ende la ocasión de reclamos, recordando la desidia con que ese organismo operaba, quizás inconcientemente y pensando que los quebrantos estatales los paga otro, o sea que los pagamos "todos".

Hoy quizás, cayendo en el otro extremo, creyéndonos protegidos por el Arcángel Gabriel, se afirma que la "competencia" entre terminales portuarias es reina o debe serlo - y tal motivación daría por resultado la eficiencia.

Dice Cornejo Fuller que *"hoy la calidad total está de moda" y afirman sus apologistas que ello constituye una alternativa de sobrevivencia empresarial. Por lo tanto, si la motivación que ha llevado a la privatización de los puertos o servicios portuarios, es la "eficiencia", ello es para garantizar resultados, o sea, para responder totalmente, sin subterfugios ni limitaciones. Es lo que se espera de una muy buena actividad lucrativa: la portuaria. Porque como con ironía, el citado profesor chileno dice "...la operación portuaria debe ser un buen negocio para el que la organiza racionalmente. No de otra manera se explica que todos quieran hoy por hoy participar en ella"* (CORNEJO FULLER, (8), y nosotros agregaremos que si esto es así, y no lo dudamos, debe ello redundar en una plena responsabilidad frente a los usuarios del puerto, sean buques, cargadores y consignatarios.

II)-RESPONSABILIDAD DE LAS TERMINALES: Su regulación

La responsabilidad de operadores y terminales portuarias está perfectamente establecida en nuestro orden jurídico y – por lo que pensamos –

salvo en conexas relaciones que hacen a la responsabilidad de los transportadores marítimos y del transporte multimodal, esa responsabilidad es la que prevé el derecho común, vale decir el Derecho Civil y Comercial.

Si bien dispersa, e incluso arcaica en sus formulaciones, las soluciones jurídicas están presentes y no necesitan de la distorsión a que las prácticas y deseos de sector podrían someterla, en experimentos legislativos que pudieran legalizar intentos de “no responder”, o de “responder lo menos posible, en forma retaceada”. Realmente, estamos prevenidos contra la improvisación y la sectorización de algo fundamental en el derecho todo, la responsabilidad.

No advertimos, por infundada, la necesidad de nuevas o distintas reglamentaciones que propugnen un “tratamiento legal especial” de esta responsabilidad, concientes que algunos en este país lo propugnan (ARROYO, 2006) (9), pues tal necesidad no existe.

Sin perjuicio de la responsabilidad extra contractual que todo sujeto de derecho tiene, por normas de derecho común, la del operador portuario nace también de su actividad comercial y como persona jurídica, concretándose en ese sentido y frente a los usuarios, a los empleados y al Estado, en una responsabilidad contractual.

a)-Responsabilidad Extracontractual:

Es la que el derecho prevé por los daños que las terminales portuarias pueden ocasionar a terceros, y claramente establecidas en la hipótesis genérica de los artículos 1109, 1113 y c.c. del Código Civil, fundada en un imperativo jurídico, cual es el deber de no dañar a otro y en la debida reparación de perjuicios que conlleva la infracción a este mandato. Ejemplo claro resulta el daño ocasionado a un vehículo de un tercero estacionado e incendiado en las inmediaciones de la terminal, como

consecuencia del incendio y explosión de un depósito portuario, propagados sus efectos fuera de ella. Puede ser también proveniente de un container con el que se operaba en la terminal.

b)-Responsabilidad Contractual:

1)-Frente al Estado, las terminales portuarias son responsables del cumplimiento de las obligaciones que surgen de los términos de la concesión respectiva, y de la legislación aduanera, migratoria, sanitaria, etc.

2)-Frente a sus empleados, responden por sus obligaciones como empleador. Hoy, el personal que trabaja en ámbitos portuarios, o depende generalmente de las terminales o de empresas subcontratadas, pero en uno y otro caso se trata de personal estable, acreedor a la seguridad social.

3)-Frente a los contratantes, las terminales portuarias responden por incumplimiento o mala ejecución de lo pactado en los contratos frente a los buques, vale decir, las empresas navieras, o frente a los titulares de las cargas depositadas, objeto de estiba, traslados y cuidados, manipuleo y desestiba en recintos portuarios. En torno al contenedor, por ejemplo, son numerosas y varias las prestaciones que se prevén en un contrato innominado celebrado entre armadores y terminales portuarias (PORCELLI, 2004) (10), y por ello, la terminal responde en los términos de lo convenido y lo legal.

Ante este amplio panorama, sólo reflexionaremos sobre la responsabilidad de las terminales portuarias por la tenencia en custodia de las mercaderías, ora de los cargadores y consignatarios de las mismas, ora de la provista por los buques. En todos los casos trátase de una responsabilidad que, en general, nace de un depósito.

Bien se caracteriza a esta responsabilidad como yuxtaposición de las figuras de locación de obra y de un depósito, regulado todo por las normas del derecho común (ROMERO CARRANZA, 1995) (11) y presentes en el Código de Comercio, en el Código Civil, en la Ley de la Navegación y , también en la ley 24.921 de transporte multimodal.

a)-Así, en el Código de Comercio, con un arcaísmo normativo evidente, propio de la época de su primera sanción, mediados del siglo XIX,

trata de lo que llama "De los Barraqueros y Administradores de Casas de Depósitos", entre los artículos 123 y 131. Esas normas minuciosas aún tienen aplicación práctica. Los depositarios están obligados, al ingresar la mercadería a sus establecimientos, a asentar en un libro, la cantidad de los efectos que recibieren por orden cronológico, la calidad y cantidad de los efectos, las marcas y números que tuvieren los bultos que se reciben.

El Artículo 124 contiene una norma francamente graciosa y realmente inoperante, al prescribir la obligación de "...la pronta y fiel entrega de los efectos que hubiesen recibido, so pena de prisión, siempre que no la efectuasen dentro de las veinticuatro horas después de haber sido judicialmente requeridos con los recibos respectivos"

También se dispone que estos agentes, los "barraqueros y depositarios", responden por los hurtos acaecidos dentro de sus almacenes, salvo caso de fuerza mayor, justificada inmediatamente con citación de los interesados. Inútil resulta y sin valor, la cláusula en contra de lo aquí dispuesto, pues ésta norma ha sido bien considerada de orden público por la jurisprudencia. La normativa restante obliga a "conservar en buena guarda los efectos que recibieren", diligentemente, como si fueran bienes propios y en definitiva entregar los efectos a sus dueños, etc. Se remite en su aplicación a las normas sobre los barraqueros y administradores de casas de depósitos. Refiere así al contrato de "Depósito", regulado en los artículos 572 a 579 del Código, que es comercial, o sea oneroso, pues se realiza con un comerciante, por cuenta de un comerciante, y teniendo por objeto o naciendo de un acto de comercio. El artículo 574 a su vez, remite a la aplicación de las normas sobre "mandato comercial" (Arts. 223 a 231) y a las "comisiones o consignaciones" (Arts. 232 a 281).

b)-También tenemos el Código Civil, con sus normas básicas sobre el contrato de Depósito, calificado de real y gratuito y a las obligaciones del "depositario" (Arts. 2182 a 2239), que son supletorios.

c) La Ley de la Navegación presenta asimismo varias normas de aplicación al transportador marítimo, en cuanto conciernen a la actividad de las terminales portuarias. Así, una norma básica, la del artículo 264 al fijar la obligación de entrega de la mercadería por el transportador en destino, dispone que este. ".debe entregar la carga en el puerto de destino de acuerdo con lo que disponen el conocimiento, las reglamentaciones aduaneras y portuarias y los usos y costumbres. Si en virtud de dichas

disposiciones las mercaderías deben entrar a depósito fiscal, la entrega quedará cumplida con la descarga al depósito correspondiente o a lanchas cuando por causas no imputables al buque no puede efectuarse la descarga a depósito, y con cargo de notificar a los interesados en la forma prevista en el artículo 521. Si las mercaderías son de despacho directo y el consignatario no concurre a recibirlas o se rehusa a hacerlo, con notificación al mismo si es conocido o a la persona indicada en el conocimiento, el transportado puede cumplir la entrega descargándola a lanchas o a tierra, por cuenta y riesgo del titular de las mercaderías. El armador de las lanchas se convierte en depositario de la carga recibida en representación del consignatario. Si la mercadería es reclamada por varios tenedores de distintos ejemplares de un mismo conocimiento, el transportador debe depositarla judicialmente por cuenta y riesgo de la misma”.

Agrega el artículo 266, determinando el alcance temporal y espacial de las obligaciones del transportador respecto a la mercadería, que “Cesa toda responsabilidad del transportador respecto de la carga, a partir del momento en que sea entregada a depósitos fiscales, plazoleta o a lugares situados dentro de la jurisdicción aduanera, o cuando haya sido descargada a lanchas u otro lugar por cuenta y riesgo de la mercadería y se hubiere cumplido con la notificación establecida en el artículo 264”

Hoy, en los puertos, por exigencias prácticas de la actividad, el tipo de carga (en muchos casos se trata de mercadería, toda containerizada), los buques que operan y las exigencias de estadías mínimas de estos en puerto, el esquema de la “entrega” de las mercadería al consignatario varió.

Por empezar, la ley, para ciertas hipótesis, contempla la entrega “a lanchas”, como única opción. Montiel estimaba que la posibilidad debía extenderse a “depósitos privados” (MONTIEL, 1975) (12), Hoy en la práctica, para la carga de containers y otras mercaderías justamente la solución es esa. La existencia de depósitos privados es regla en los ámbitos portuarios. Pero además, el cargador y el receptor, no entregan ni reciben su carga directamente al o desde el buque, sino que generalmente ello se realiza a través de la operación, riesgo y responsabilidad del operador portuario, quien recibe del, o entrega al buque, las mercaderías que previamente le han sido transferidas bajo su exclusiva custodia (ROMERO CARRANZA, 1995) (13).

El sistema de operación directa actualmente desaparece, sustituido por la indirecta de la terminal y también desaparece el “despacho directo a plaza”, ya que la salida del contenedor, bulto o carga general, estrictamente, así se concibe.

En general, ningún cargador ni consignatario opera ya en el muelle con sus camiones o los de los transportistas, o con los medios de izaje o movimientos de la empresa de estiba designada por ella. La totalidad de la operación descansa bajo la responsabilidad y con los medios técnicos provistos por la terminal.

Desaparece así la distinción del artículo 266 (Depósito fiscal, plazoleta o lugares bajo jurisdicción aduanera) como punto final de la responsabilidad del transportador marítimo.

La “entrega” de la mercadería en el puerto de destino y la consiguiente liberación por los riesgos sobre ella, se produce conforme las reglamentaciones aduaneras y portuarias y los usos y costumbres (Art. 264). Por la ley 24.093 de puertos, que resulta de aplicación, (Art. 1º de la Ley de la Navegación), se han sustituido las normas que reglaban la actividad portuaria y así, la transferencia de riesgos del buque al operador, se opera al egreso de la carga

del mismo, al iniciar el izaje del bulto/ contenedor, que así ingresa a las instalaciones portuarias, o al colocarse sobre el chasis o camión o vagón provisto por la terminal y, o al revés, dependiendo de quien es el propietario de la grúa y de quien la opera. El cruce de la “borda” del buque como criterio físico que gráficamente marca el egreso de la mercadería al consignatario, hoy debe interpretarse que consiste en el traspaso a la “terminal portuaria”, sea por el sistema de izado o rodando la mercadería hacia fuera del buque (ro-ro), etc.

Termina la responsabilidad de la terminal sobre la carga bajo su custodia, cuando la misma egrese de la terminal y quede bajo control de su consignatario. Ocurre este traspaso de responsabilidades al revés, o sea desde el control del cargador al buque, con la intermedia custodia y responsabilidad consecuente de la terminal.

Las responsabilidades de la terminal principian con las tareas de control, desde que el buque es arrimado al muelle para su amarre y la siguiente apertura de sus bodegas para iniciar su desestiba y descarga.

La Ley de la Navegación además, entre sus normas procesales, dispone en su capítulo 2 (Arts. 520 a 530) sobre este tema, con una minuciosa como desafortunada regulación, titulada "De la Verificación al tiempo de la Descarga", cuando en rigor de verdad debió decir "Al tiempo de la entrega", pues de eso se trata.

Dice el artículo 529 que la Autoridad Aduanera (podemos hoy decir también, la "Terminal Portuaria"), sea que se descarguen los efectos a depósito fiscal, a plazoleta o a depósito abierto, debe dejar constancia en un registro especial de: a) la diferencia de peso de la mercadería con respecto al marcado; b)-señales que tuvieran, individualizándolas, si hay posibilidad de sustracciones; c) las manchas o señales externas que hagan presumir la posibilidad de avería.

Hoy, a veces, no se pesan los contenedores. Antes, la A.G.P. alegaba que no recibía "contenido", sino "bultos". Si se comprobaban sustracciones se hacía responsable a la A.G.P. (Fallo, 2001) (14).

El artículo 521 dispone que debe darse aviso por publicaciones en los diarios de mayor circulación y dentro de dos días de terminada la descarga total del buque, indicando fecha y hora en que se hará la revisión de los efectos descargados (Que debe iniciarse después de transcurridos dos días de las publicación y dentro de los cinco días subsiguientes).

Estas normas de complicado cumplimiento, carentes de pragmatismo (GONZALEZ LEBRERO, 2000) (15) están hoy virtualmente derogadas, con la modernización y agilidad de la operatoria portuaria.

Se agregaba en el artículo 522, que si las partes no se ponen de acuerdo sobre el estado de la mercadería, vale decir los términos del acta de constatación, se debe realizar una pericia judicial para determinar la naturaleza de la avería, su origen y monto (Por ejemplo, que no estaban cerrados los bultos, que estos estaban mojados, que existen diferencias de peso, que se cuentan sólo quince televisores, de veinte que se consignan en el conocimiento, etc.). Si no se firma constancia escrita, ni hay pedido de pericia, la norma dispone la presunción de correcta entrega, extremo que puede desvirtuarse por prueba en contrario, cosa que en la práctica es bastante difícil. Las normas de los artículos siguientes establecieron, que si una parte no se presenta, la que concurrió, puede revisar con intervención de la Aduana (Art. 523), que si las averías no son visibles externamente, y no se descarga en las condiciones del artículo 520, el destinatario de la

mercadería tiene treinta días para citar al buque en jurisdicción portuaria y que si la retira en el plazo señalado, debe citarlo dentro del término de dos días siguientes al retiro, comprobando la identidad de los objetos (de lo contrario se establece presunción de correcta entrega) (Art. 524). Si las averías son visibles, entregándose directamente del buque al destinatario, este debe observar en el acto, los daños o disminuciones, exigiendo al transportador constancia escrita, y en caso de negativa de esta constancia puede solicitar pericia judicial y dentro de los dos días de retirada la mercadería, comprobando la identidad de los efectos. En cualquiera de estos casos, si no se pide la pericia y salvo prueba fehaciente en contrario, se presume la correcta entrega (Art. 525).

d)-La Ley 24.921 sobre Transporte Multimodal:

Esta ley interesante, pero aún sin reglamentar (RAVINA, y ZUCCHI, 1999) (16) pese al tiempo transcurrido desde su sanción, aporta una serie de normas que tangencialmente tratan de las terminales portuarias, como depositarias de mercaderías objeto de dicho transporte. Así, el artículo 2º brinda definiciones legales de "Depositario", "Estación de transferencia", "Terminal de Cargas", y el artículo 19 que dispone una remisión normativa en supuestos de daños localizados, vale decir ocurridos a la mercadería en un determinado "modo" de transporte casos en que la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal se regirá por el sistema previsto y especialmente correspondiente a ese modo. Si el daño a la mercadería se produce en un modo determinado de transporte, o en una estación de transferencia, el "Operador" será solidariamente responsable con ese transportista o esa estación de transferencia, etc. y esa "estación" puede ser una Terminal Portuaria, (Art.20).

Determinado el valor a indemnizar, la ley dispone que será el de la mercadería en el lugar y el momento de la entrega (Art.22), solución que establece un primer y lógico parámetro, límite de la pretensión resarcitoria, referencia que también se establece para el transportador marítimo en el artículo 277 de la Ley de la Navegación.

Si el daño es localizado, se establece un límite cuantitativo que será el que se contempla para cada modo de transporte en la legislación respectiva, y si la legislación no prevé este invento antijurídico, como por ejemplo en el transporte terrestre, pues no habrá ningún límite legal, y esta saludable aclaración que hacemos, advierte sobre que la limitación es una forzada e injusta excepción introducida por las leyes marítima y aérea al derecho común. Insistimos, si el daño se localiza en el transporte marítimo o aéreo será la responsabilidad limitada, esa es ya una alegre excepción, si no nó, siempre que en este caso se localice el daño en el trayecto terrestre, en depósitos, puertos, etc. Pero, según la ley (art.40), si el daño no es localizado se establece un límite de hasta 400 pesos argentinos oro por bulto o unidad de flete (Podríamos decir bromeando, que si no determino que hay excepción (transporte marítimo / aéreo) te perdono, no te mato, (hay localización establecida del daño en un trayecto de transporte terrestre o supuesto no aéreo o marítimo, pero si no sabemos en que trayecto o lugar ocurrió el daño, te mato igual...! Bien por el lobby de los transportadores multimodales!). Vale decir, si en el desarrollo de un transporte multimodal no se pudiera determinar el momento en que se produjo el daño, incluyendo estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, o cuando se produjera en los modos ferroviario o carretero, se prevé un límite cuantitativo, que en su monto y modalidad resulta la misma prevista en el Derecho Marítimo de nuestro país, en el Artículo 278 de la Ley de la Navegación.

Vale decir, como con cuidada análisis e ironía Mohorade hace notar (MOHORADE, 2003) (17), en el segundo párrafo del artículo 24 se contiene un error monumental y quizás involuntario de los que inventaron su redacción. De su lectura, en los términos en que la ley quedó redactada, en ninguna parte ésta dispone que cuando el daño fuese localizado en estaciones de transferencia, depósitos, terminales de carga o terminales portuarias (18), operará la limitación de responsabilidad prevista. Se deberá aplicar el principio del principio del artículo 19 que remite a la legislación correspondiente, y en estos casos la legislación argentina no prevé limitación de responsabilidad alguna.

El art.29 de la ley que citamos establece que los empleados, agentes o

cualquier subcontratado por el O.T.M., puede oponer las mismas causales de exoneración y límites de responsabilidad que el O.T.M., y la suma de todas las indemnizaciones que estos puedan pagar no superará los límites del art.24. Es una consagración legislativa de la llamada "cláusula Himalaya", a la que referiremos después.

Cabe también recordar que el art.31 de la Ley de Transporte Multimodal establece la nulidad de ciertas cláusulas insertas en la documentación del transporte multimodal, sea las que disminuyan la responsabilidad más allá de lo que ya la ley prevé con sus límites y generosas exoneraciones, o las que modifiquen la carga de la prueba en perjuicio del usuario, o las que dispongan que el seguro de la mercadería sea cedidos al O.T.M., a los transportistas efectivos o a los depositarios, como las terminales portuarias. Es esta también una norma análoga, la del art. 280 de la Ley de la Navegación.

III) RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL- LOS CONTRATOS

La responsabilidad de las terminales portuarias es directa consecuencia de los lazos contractuales que traban con los usuarios (armadores y dueños de las cargas) y de las extracontractuales. La primera es la propia de un depositario y casi siempre, además, locador de obra, en moldes conocidos del derecho común

El depósito (Art.2188 del Código Civil), obliga al operador portuario a entregar la mercadería confiada a su cuidado, en el mismo estado de conservación con que este la recibió y en las condiciones pactadas. Pero asimismo, esa entrega se transforma en un resultado pactado, la transferencia de los efectos entre el medio acuático y el terrestre, o la inversa (CHAMI, 1997) (19), o sea que el depósito se yuxtapone a una locación de obra.

El depósito, contrato real, es en este caso "comercial" (Art. 572 del Código de Comercio). El operador es comerciante, lo depositado es una cosa mueble y ello ocurre a través de una contraprestación que se pacta, ora con los buques, ora con los consignatarios y cargadores, aún cuando se hable de "tarifas".El contrato, es no formal, no obstante firmarse documentación probatoria de lo convenido como recibos, es usualmente

voluntario, aunque en supuestos como el de la mercadería alijada del buque al muelle en razón del incendio del primero (Art. 2277 y s.s. del Código Civil) será necesario.

También podría afirmarse que es un contrato de ejecución continuada y de adhesión (CHAMI, 1997) (20), por el uso y consagración de clausulados predispuestos que el usuario no está en posición de equilibrio contractual para discutir o variar. De allí que se pueda discurrir sobre la posibilidad de invalidez de ciertas cláusulas abusivas.

En otro orden de cosas, cuando la entrega de la mercadería a la terminal es realizada por el buque, naturalmente ello se hace para que posteriormente aquella la entregue al consignatario, y por lo tanto se contrata la desestiba y depósito con el operador y debe entenderse que el transportador (buque) actúa así en representación del destinatario dueño de la carga y mal podría negarse personería a este en sus acciones intentadas contra la terminal, en una posición que se acumula a la posibilidad de considerar todo, desde el punto de vista del dueño de la carga, como el incumplimiento de la final etapa del contrato de transporte hecha por el buque. Así lo declaró la jurisprudencia, como lo recuerda Mohorade (MOHORADE, 2003) (21), reconociendo esa personería activa, hasta el criticado fallo "Lipsia S.A.I.C. y Fc. c/ Terminales Río de la Plata (T.R.P.) y otro", donde se negó esa posibilidad, dictaminándose que el consignatario sólo tiene acción contra el transportador marítimo, y que tampoco la tiene como acreedor de una responsabilidad extra contractual (ANGRIMAN, 2000) (22).

Básicamente, del contrato celebrado entre la terminal (depositario) y depositante (usuario), surge la obligación para la primera de guarda y custodia de la mercadería, en lugar seguro, seco, apropiado para cada tipo de carga, además de la carga, descarga, estiba, desestiba, consolidación y desconsolidación de contenedores, provisión de servicio de frío, etc., para finalmente entregar la mercadería a quien se ha pactado, el buque o el titular de la mercadería según la documentación que ampara la misma, conocimiento etc.

El depositante, sea el dueño de la mercadería o el buque (por si o por otro, como gestor del anterior), deberá pagar por el almacenaje y otros servicios, movimientos de transferencia de la carga, etc. e indemnizar por los perjuicios que la mercadería cause a la terminal.

Según el artículo 36 de la Ley de Transporte Multimodal, el dueño de la mercadería puede limitar su responsabilidad frente a terceros, tal como lo haría el operador de transporte multimodal, el transportista efectivo o el depositario, en una solución que intenta brindar un trato igualitario, en una situación de asimetría entre el "expedidor" y el "otro" (RAVINA Y ZUCCHI 1999) (23).

IV) ESQUEMA DE RESPONSABILIDAD –CAUSALES DE EXONERACION

La responsabilidad de la terminal portuaria frente al dueño de la carga es convencional y es legal, subjetiva y, además de culpa presumida, ya que para ser indemnizado, al damnificado sólo le bastará probar el contrato, la transmisión de la custodia sobre la mercadería a la terminal y el daño producido, dentro del ámbito temporal y espacial de la guarda asumida.

Por su parte, la terminal, para librarse de responder por lo asumido en el contrato, deberá probar que en el caso concreto le asiste alguna de las causales de exoneración legales, que son las previstas por el derecho común: caso fortuito, fuerza mayor, vicio propio de la mercadería, culpa del depositante o de un tercero por quien la terminal no deba responder.

Afirmada la responsabilidad de la terminal, es de aclarar que la misma es integral, no limitada.

1)-Caso fortuito o fuerza mayor:

Si la causa de la pérdida o daño de la mercadería, se encuentra en un hecho de estas características, deberá probarse que existieron las mismas en el caso concreto, vale decir la imprevisibilidad o inevitabilidad del acontecimiento que, como parámetros legales, el derecho exige que rodeen un hecho así calificado, según lo dispone entre nosotros el artículo 514 del Código Civil. De tal manera que los acontecimientos que son resultado del curso ordinario y regular de la naturaleza no lo son, ni tampoco los hechos del hombre, como la guerra, o hechos del soberano.

En el caso de una terminal portuaria construida en las cercanías de un río afectado por sudestadas frecuentemente, (ejemplo en el barrio de La

Boca), no parecería que la terminal pueda ampararse en esta causal para no responder, porque entre los riesgos de los ríos están las crecientes extraordinarias (MOHORADE, 2003) (24),

En cuanto al ya habitual caso de los asaltos a mano armada o de simple raterismo que afectan la mercadería, también la jurisprudencia, ha ido considerando con más severidad a los depositarios, camioneros, terminales, etc. exigiendo que el hecho delictivo padecido reúna las calidades de imprevisibilidad e inevitabilidad del art. 514 del Código Civil y examinándose las circunstancias , se exigen en el "guardián" la adopción de medidas adecuadas de seguridad frente a los robos, como la contratación de vigilancia especial, seguimiento satelital, y otras, calificándosela, a la falta de custodia, como imprudente (FALLO, 2006) (25) etc.

Respeto al "incendio" de una terminal portuaria, que es otro caso examinado por la jurisprudencia, debe considerarse que de por si este hecho no es caso fortuito, según así se ha considerado (Fallo, 1993) (26). Vale decir, la terminal que alegue que el incendio que afectó mercaderías a su cuidado, es considerado caso fortuito, deberá probarlo para que opere tal exoneración .No rige en este caso la norma del art. 1572 del Código Civil sobre la locación de cosas ,supuesto en donde el caso fortuito se presume, ni tampoco el supuesto del art. 275, inc. "b" de la Ley de la Navegación, por el cual el transportador de mercaderías por agua goza de esta particular exoneración, cumplidos ciertos extremos legales (ROMERO BASALDUA, 1895) (27). En el caso del incendio en terminales portuarias, no se dan ni uno ni otro supuesto. Sólo eximiría el incendio si se probaran los requisitos exigidos en el art. 514 del Código Civil.

2)-Vicio propio de la mercadería.

Existen mercaderías de peligrosa auto combustión (algodón, harina de pescado), típicos ejemplos incluidos a nuestro modo de ver en el catálogo de vicio propio de la carga. Siempre que la terminal no haya asumido especialmente tales riesgos, ni haya ante este procedido con adecuado tratamiento para evitar el daño, no responde.

Otro caso común por el cual la terminal portuaria si podrá alegar exitosamente la exoneración de responsabilidad, es el de la mercadería perecedera (fruta madura), que se echa a perder por la demora del

consignatario en proceder a tiempo a su debido retiro, aún cuando bien considerado, estamos frente un caso de "culpa del propio damnificado".

3)-Culpa del depositante

Los casos en que la actitud del dueño de la mercadería frente a la misma son causa de su pérdida o deterioro encuadran en esta hipótesis. Ejemplo de ello son los embalajes defectuosos, la insuficiencia de marcas y señales de la mercadería, las indicaciones que determinan y obligan a especiales cuidados sobre la mercadería, etc. El cuidado de insertar marcas como "arriba, "abajo", "handle with care", etc. acompañan a la mercadería y son propias de la actividad de su dueño insertarlas y asegurarse de su permanencia y exactitud.

4)-Culpa de un tercero por quien la terminal no deba responder.

Esta causal de exoneración de responsabilidad del derecho común, y que funciona como consecuencia del art. 1113 del Código Civil, a contrario sensu, se constituye en otra de las que puede con éxito alegar la terminal portuaria, a condición de demostrar que reúne los requisitos de la fuerza mayor.

Pero, como decimos mas arriba, por ejemplo, el "robo" de la mercadería por un tercero no basta. Deberá probarse la toma de medidas de seguridad por parte de la terminal para que tal hecho no ocurriese, ya que no es automática la exoneración, probándose el hecho y la relación de causalidad proveniente de un tercero

Tenemos otros casos que se presentan en las terminales portuarias. Por ejemplo, una mercadería contaminante depositada por un usuario, que daña a otra mercadería, la del damnificado también depositante en esa terminal. Ello no lleva necesariamente el caso a exonerar de responsabilidad a la terminal frente a aquel, alegando culpa de un tercero (AGUIRRE RAMIREZ y FRESNEDO de AGUIRRE, 2000) (28), aún cuando el propietario de la mercadería explosiva, venenosa, contaminante, sea el último y en definitiva responsable. Y decimos esto pues, también solidariamente debe la terminal responder, si tuvo conocimientos de la peligrosidad de lo recibido y actuó con negligencia en su aceptación, su estadía, su traslado y manipuleo. No sólo debe probar este la culpa de un tercero, sino aportar prueba de su

diligencia en el trato de mercadería, ya que la terminal tiene y mantiene la custodia de lo depositado (Arts. 2202, 2203 Código Civil, Art.1113, 2da. parte).

El operador de la terminal podrá accionar contra el dueño de la mercadería que causó el perjuicio, procurando repetir de su dueño, el resarcimiento de las sumas pagadas a los dueños de las perjudicadas (Art. 2224 del Código Civil).

Expresamente la ley de Residuos peligrosos n° 24.051, art. 47, el dueño o guardián de las mismas (Terminal portuaria en nuestro ejemplo) no se exime de responsabilidad, aunque demuestre culpa de un tercero por quien no debe responder.

d) No limitada.-

La responsabilidad de las terminales portuarias no es limitada cuantitativamente. Parece increíble que abusando del lenguaje, del buen sentido y de la paciencia de quien lee o reflexiona sobre este tema de la responsabilidad, deba aclararse diciendo "ilimitada", pues eso es lo normal, es regulado por el derecho común, ajeno a este invento antijurídico que es la limitación de responsabilidad (ROMERO BASALDUA, 1985; FERRER,1972) (29). Aclarémoslo aquí, esta responsabilidad de las terminales portuarias no puede ampararse en los límites cuantitativos, que inventadas, aún subsisten en las leyes del Derecho de la Navegación para transportadores marítimos y aéreos.

Se ha observado bien que la terminal no se va a poder amparar ni siquiera en el límite constituido por el valor de la mercadería, que ya es un tope a indemnizar, pues no está previsto, debiendo responder por lucro cesante, pérdida de mercado y cualquier otro daño que hubiere sufrido el dueño de la mercadería, como consecuencia de su pérdida o daños sufridos. (MOHORADE, 2003) (30).

Esta situación , como observa Mohorade, es paradójal, pues si la estiba de la mercadería hace parte de un transporte multimodal, el tope limitativo sería el valor de la mercadería (Art. 24, Ley 24.921), (RAVINA, y ZUCCHI, 1999) (31), pero si el daño es localizado (Art. 19 de esa ley),se remite la solución a la prevista en el contrato específico y, reiteramos – en el depósito no se limita la indemnización al mero valor de la carga de la

mercadería, y la misma se debe extender a todos los daños causados, sin límites prefijados legalmente.

V) CLAUSULA "HIMALAYA"

La inclusión de la llamada cláusula "Himalaya", en los contratos firmados entre las terminales portuarias y sus usuarios es una constante observada. Las terminales incluyen la referida situación, así "pactada", en el sentido de la posibilidad que estas tendrían de ampararse en las mismas causales exonerativas o limitativas de responsabilidad del transportador marítimo.

La cláusula "Himalaya", redactada y de inclusión usual en los billetes de pasaje y conocimientos de embarque, luego del caso "Adler c/Dickson y otro ", resuelto en Gran Bretaña en el año 1954 (FALLO, 1954) (32), consiste en dejar claro que los dependientes y agentes del transportador también podrán ampararse en las exoneraciones y límites de responsabilidad del transportador,

su principal, en los casos en que los subordinados fuesen los demandados. El buque "Himalaya", fue el que transportaba a un pasajero que a consecuencias de la ejecución del contrato de transporte de pasajeros, sufrió daños corporales, íntegramente condenados a ser indemnizados por los demandados que eran los subordinados representantes del transportador. Nuestra Ley de la Navegación prevé esta extensión del amparo en los arts. 290 y 342.

Antes de comenzada la carga del buque y después de acabada dicha operación, tanto el transportador marítimo (Ley, 1973) (33), como las terminales portuarias, deben responder integralmente según el derecho común.

¿Puede la terminal limitar su responsabilidad, alegando pretendidamente la calidad de "dependiente" del transportador, durante el tiempo que si se la admite para el transportador?

Quienes piensan que si resulta válida tal cláusula, sostienen que sería absurdo que un mismo hecho (descarga de la mercadería del buque) tuviera encuadre jurídicos distinto, por la sola circunstancia de que sean realizadas

tales tareas por el buque directamente o por la estiba provista por la terminal (CHAMI, 1986) (34).

Por el contrario creen otros, entre quienes nos contamos, que el art. 290 de la Ley de la Navegación con su precisa redacción, impide a las terminales alegar para su beneficio su aplicación, ya que dicha norma sólo se refiere a "dependientes del transportador", siendo que en verdad la terminal resulta en verdad un contratista independiente. Pero además, los contratos no obligan sino a las partes del mismo, y no tienen efecto contra terceros (Art. 1199 del Código Civil), salvo el caso de los artículos 1161 y 1162). La relación de la terminal con el consignatario es extracontractual. No fue con ella que este último contrató.

Pero debe agregarse, que en la mayoría de los casos, la cláusula "Himalaya", se inserta como parte de un contrato de adhesión. No se incluyó con libre y meditada voluntad del usuario y la misma sería así irrazonable. No es justo, pues además, los riesgos del transportador son distintos a los corridos por el estibador, o sea la terminal portuaria. Sin constituir esto último justificación de la ilegítima limitación de responsabilidad, si el antojadizo argumento de los "riesgos corridos" del primero se intentan como su fundamento (tempestad, escora del buque, varadura, etc.), los de la terminal son por ejemplo, que se reviente un montacargas, o que los empleados no vayan ese día a trabajar, un accidente e tránsito de vehículos en el muelle, etc., vale decir riesgos empresarios que nada tienen que ver con la aventura marítima.

VI) DAÑO A CONTENEDORES Y SU CONTENIDO. DAÑO LOCALIZADO

En general, resulta difícil determinar donde se produjo el daño ocasionado a la carga estibada en "containers", salvo el caso de agua salada que se encuentre en su interior, causa de la corrosión de metales, etc.

Por razones de tiempo, los "containers" a veces no se pesan al ingreso a la terminal, sin contar ello con una situación económica, que son los costos que puede demandar la operación.

Según la Ley de la Navegación (Art. 520), la autoridad aduanera debe pesarlos (Antes la A.G.P., hoy, como afirma Mohorade en una interpretación

evolutiva, debe entenderse que lo será la terminal portuaria, ya que a ambos les conviene dejar en claro – usuario y terminal – previniéndolo, donde podría haber sustracciones de mercadería del interior del container. Supuestamente, si a posteriori de constatarse el faltante del interior del container, este pesa igual que a su recepción a la terminal, estará la misma relevada de responsabilidad.

En fin, que si la terminal “pesara” todos los bultos y los containers, se determinaría si el siniestro se operó en su ámbito de custodia sobre el container, o sobre el del buque. Si no se pesan los bultos y el buque no lo exige, deben uno y otro correr el riesgo de responder.

En un caso en que se comprobó la violación del container, y la sustracción de la mercadería, sin poder probarse que ello había ocurrido durante la custodia del buque, o la custodia de la terminal, se revocó un fallo de primera instancia por el cual se había condenado solidariamente a ambos, diciendo el tribunal de alzada que más injusto era condenar a un inocente que dejar sin reparación al dueño de la mercadería, la víctima ¿Es esto justo? (Fallo, 1995) (35).

Dejando aquella y polémica solución , se ha aducido que toda vez que el titular del depósito debe restituir la cosa depositada en el mismo estado en que se la recibió , si no tomó las previsiones correspondientes para dejar a salvo su responsabilidad, debe presumirse que el robo de la mercadería se produjo cuando el container estaba bajo su custodia ,si la empresa que explota el depósito no dejó constancia o reserva al momento de su recepción, del peso del contenedor, ni de la existencia de roturas, señales de violación de precintos, etc. que pudieran indicar deterioro o violación de aquel.-Arts. 520 y 525 de la Ley de la Navegación –Caso contrario se presumirá que el robo o faltante se produjo cuando el mismo se encontraba ya bajo esa custodia (Fallo, 2001) (36).

VII) CONVENIO INTERNACIONAL DE VIENA ,1991

La UNCITRAL (Conferencia de Naciones Unidas para la unificación del Derecho Internacional), el 19 de abril de 1991, aprobó el llamado “Convenio

Internacional sobre responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte Internacional”.

Sintéticamente se podría decir que el mismo establece para los empresarios de las terminales, una responsabilidad subjetiva, que permanece sobre esos sujetos mientras dure la custodia de la mercadería y que el régimen de exoneraciones y límites de resarcimiento instaurados aprovecha a sus empleados.

El Convenio contiene una causa de exoneración que se repite en otros instrumentos del Derecho de la Navegación, que consiste en la posibilidad de aportar la prueba de la adopción de las medidas necesarias por parte del empresario, sus empleados o agentes, para evitar el daño o que en su defecto, le fue imposible tomarlas (Art. 5º). Si la terminal accionada por pérdidas o daños a la mercadería depositada aporta esta prueba, no responde.

El Convenio fija además límites a la mencionada responsabilidad: 8,33 DEG por kilogramo de peso de las mercaderías perdidas o dañadas, o de 2,76 DEG, si la terminal se vincula a medios acuáticos de transporte (Art.6º). Estas cifras (U\$S 12,-) y (U\$S 4,-) respectivamente en su traducción a la moneda norteamericana, resulta irritante para los damnificados y bien se han calificado estas cifras de vergonzosas y ridículas, (MOHORADE, 2005) (37).

El Convenio cuenta al momento con numerosas ratificaciones, pero no de la Argentina.

También debe recordarse que, según el Convenio, de las prerrogativas, límites etc. establecidos para beneficiar al porteador, pueden prevalecerse las terminales, que son simplemente “estibadores”, o sea, se consagra legislativamente en el orden internacional la famosa cláusula “Himalaya”.

Referencias

- 1) BENGOLEA ZAPATA, Jorge, 1975, "Autonomía y Principios Generales del Derecho de la Navegación", en IIas. Jornadas Nacionales de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, (Noviembre).
- 2) ARROYO, Gabriela, 2006, "Responsabilidad de las Terminales Portuarias de Puerto Nuevo, Puerto de Buenos Aires, Argentina" En Rev. "Ateneo del Transporte" (Diciembre), nº 43, pág.9
- 3) ROMERO BASALDUA, Luis C. , 1996, "Derecho Marítimo". Tomo I, Córdoba, pág.211.
- 4) ROMERO BASALDUA, Luis C., 1996, "Derecho Marítimo", op cit ,T. I, pág.214.
- 5) CORNEJO FULLER, Eugenio "Responsabilidad de los operadores portuarios", En Revista de Estudios Marítimos, nº 48, pág. 3.
- 6) ROMERO CARRANZA, Fernando "Responsabilidad por la custodia y entrega en los diferentes sistemas portuarios: El caso argentino", Buenos Aires. Rev. "Marina", nº 571 /Abril de 1997, pág.14. También "La Responsabilidad de los puertos y las terminales portuarias particulares". En Revista de Estudios Marítimos (Dic 1995), nº 49, pág.48.
- 7) MOHORADE, Alfredo, 1990, "Plazoletas, estibas y hangares de emergencia: Irresponsabilidad de la Administración General de Puertos", en Rev. "Ateneo del Transporte", nº 2 (Octubre), pág. 52.
- 8) CORNEJO FULLER, Eugenio. "Responsabilidad de los operadores...", op cit. pág.5.
- 9) ARROYO, Gabriela "Responsabilidad de las Terminales...", op cit. pág.22.
- 10) PORCELLI, Fernando L., 2004, "Régimen de los contratos vinculados a la utilización de contenedores . En "Problemas actuales de Derecho Marítimo en la Argentina", dir. por Jorge M. Radovich, Bs. Aires, pág. 215.
- 11) ROMERO CARRANZA, Fernando. "La Responsabilidad de los puertos...", op. cit., pág.551, al recordar que el resultado obtenido será precisamente "la transferencia de los efectos entre el medio acuático y terrestre".
- 12) MONTIEL, Luis Beltrán, 1975, "Curso de Derecho de la Navegación", Bs. Aires, pág.319.
- 13) ROMERO CARRANZA, Fernando "La responsabilidad de los puertos..." Op. cit. pág. 53.
- 14) Manteniéndose un criterio ya sentado. Ver fallos recientes: "La Holando Sudamericana Cnia. de Seguros S.A. c/Capitán y /o armadores y /o propietarios del buque Gloria Peak". C.Nac.Civ. y Com Fed., Sala 3ª., 15 de Marzo, 2001, en J. A.-2001-III, pág.687.
- 15) GONZALEZ LEBRERO, 2000, Rodolfo "Manual de Derecho de la Navegación", 4ta. Ed., Buenos Aires, pág. 747.
- 16) RAVINA, Arturo Octavio y ZUCCHI, Héctor A., 1999, "Régimen del Transportador Multimodal", Buenos Aires, pág.101.
- 17) MOHORADE, Horacio "Algunos Aspectos sobre la responsabilidad de las terminales portuarias", en Rev. "Ateneo del Transporte", nº 33 (2003), pág. 21 y "Seminario de Derecho Marítimos e Intereses Marítimos- Córdoba, 2005", U.N.C., Agosto de 2005.
- 18) Conforme al criterio de la Ley de Puertos nº 24.093.

- 19) CHAMI, Diego Esteban, 1997, "Algunas reflexiones sobre la Responsabilidad de las terminales portuarias". En Revista de Estudios Marítimos, n° 50 (Año XXIII, Diciembre) analiza el tema. También Horacio Mohorade, 2005, en "Simposio de Derecho Marítimo e Intereses Marítimos – Córdoba, 2005" Facultad de Derecho y C. Sociales., Agosto.
- 20) CHAMI, Diego Esteban "Algunas reflexiones...", op. cit. en nota 50.
- 21) MOHORADE, Horacio, 2000, "Algunos aspectos sobre la responsabilidad...", op.cit., pág.25; Caso "Lipsia" (C.N.Civ. y Com., Sala III, 27 de septiembre). en Rev. "Ateneo del Transporte", n° 30, pág.71.
- 22) ANGRIMAN, Marcelo A. "Obligaciones concurrentes en el Derecho de la Navegación" (Comentario al Fallo "Lipsia Saic y F c/ Terminales Rio de la Plata S.A.), en "Problemas actuales de Derecho Marítimo...", op. cit., pág.167.
- 23) RAVINA, Arturo Octavio, y ZUCCHI, Héctor A., "Régimen del Transporte...", op. cit.
- 24) MOHORADE, Horacio "Algunos aspectos...", op. cit, pág.26.
- 25) Causa "La Meridional Cnia. Argentina de Seguros S.A. c/ Rigatosso Hnos.S.A. s/ Faltante y o/ avería de carga, Transporte terrestre". C.N.Apel Civil y Com.Federal (Sala II), 22 de diciembre 2005, etc. Pub. en Rev. "Ateneo del Transporte", N° 43, pág.78).
- 26) "La Buenos Aires Cnia. de Seguros S.A. c/ A.G.P.", C.N.Civ. y Com. Federal, Sala III, causa 4356, 2 Dic., 1986. Rev. "Ateneo del Transporte", N° 1, pág.53; "Marchase de Damico, Ana c/Transportadora Coral S.A", también de la Sala III, 6 de agosto, 1993. En Rev. "Ateneo del Transporte", n° 13, pág.48.
- 27) ROMERO BASALDUA, Luis C., 1985, "Responsabilidad del Transportador de mercaderías por agua", Córdoba, pág.158.
- 28) AGUIRRE RAMIREZ, Fernando y FRESNEDO de AGUIRRE, Cecilia., 2000, "Transporte Terrestre", Montevideo, Uruguay, quienes hacen extensiva estas elementales normas de responsabilidad al supuesto de los depósitos en tránsito, citando el caso de la Jurisprudencia uruguaya "La Mannheim c/ A.N.P." donde se rechazó la defensa de "culpa de un tercero", explicando que "...el transportador tiene una obligación de seguridad hacia la carga que lo hace pasible de responsabilidad por negligencia en el adecuado cuidado y vigilancia de la misma toda vez que la carga es hurtada y aún cuando pudiera probar que el hurto fué obra de terceros sujetos que no hayan actuado en complicidad con sus funcionarios".
- 29) ROMERO BASALDUA, Luis C. "Responsabilidad del transportador..." op. cit. pág. 166., FERRER, Manuel Augusto (h), 1972, "Proposiciones ante la declinación de la Convención de Varsovia La Haya", Bol. de la Fac. de Derecho y Cs. Soc., U.N.C., En-Dic., N° 1/5, pág. 59.
- 30) MOHORADE Horacio, 2005, "Algunos Aspectos..." Op. cit., pág.27 y op. del autor en "Seminario de Derecho Marítimo..." cit., Córdoba.
- 31) RAVINA Arturo Octavio y ZUCCHI, Héctor A. "Régimen del Transporte..." Op. Cit. pág.91.
- 32) Ver "Lloyd List Law Reports", 1954, T. 2, pág. 267.
- 33) Ley de la Navegación, art. 267, a contrario sensu.
- 34) CHAMI, Diego Esteban, 1986, "Cláusula atributiva de jurisdicción", en Revista de Estudios Marítimos, n°43, año XIV, pág. 99.

- 35) Caso "Argos Cnia. de Seguros S.A. c/ Buque "Americana".30 de agosto, 1994, C. Fed. (Sala II), En Rev. "Ateneo el Transporte", nº 14, Pág. 56.
- 36) Caso "La Holando Sudamericana Cnia. de Seguros S.A. c/Buque "Gloria Peak", C.N.Civ. y Com. Fed. (Sala III), 15 de Mayo, 2001). En Rev. J.A., 2001, T.III, pág.697.
- 37) MOHORADE, Horacio, 2005, op. cit, en "Seminario de Derecho Marítimo...", Córdoba.

Cita de este artículo:

ROMERO BASALDUA, L. (2012) "Responsabilidad de las terminales portuarias por las mercaderías depositadas y en tránsito"
Revista IN IURE [en línea] 1 de Noviembre de 2012, Año 2, Vol. 2.
pp.13-38. Recuperado (Fecha de acceso), de <http://iniure.unlar.edu.ar>