

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

Sumilla: *Es cierto que la estipulación de la cláusula FCL/FCL, o de puerta a puerta en el conocimiento de embarque, implica una extensión de la responsabilidad del transportista marítimo; sin embargo, en el presente caso la demanda incoada se desestima, en primer lugar porque la actora no acreditó justamente que el daño a la mercancía se produjo a causa del transporte marítimo, así como, porque no acreditó que la carga y estibo en el contenedor, lo cual, corría a su cargo, así como la descarga y posterior almacenamiento que corría a cargo del consignatario, se realizó de manera adecuada.*

Palabras Claves: *Indemnización, transporte marítimo cláusula FCL/FCL.*

Lima, nueve de septiembre dos mil veinticuatro.

LA SALA CIVIL TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA:

El 26 de enero del 2023 se creó la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema, por Resolución Administrativa N.º 000056-2023-CE-PJ, por el término de tres meses, entrando en funciones a partir del 01 de junio del 2023, plazo que ha sido prorrogado.

Recibido el expediente, en cumplimiento a lo ordenado por la Resolución Administrativa N.º 000010-2023-SP-SC-PJ y a través del Oficio N.º 050-2023-SCP-P-CS-PJ de fecha 07 de junio del 2023, la Presidencia de la Sala Civil Permanente comunica que la entrega de los expedientes será efectuada por el Jefe de Mesa de Partes.

Por Resolución Múltiple N.º 2 del 09 de junio del 2023, el Colegiado de la Sala Civil Transitoria resolvió: 1) Disponer la recepción de todos los expedientes remitidos por la Sala Civil Permanente, aun cuando no cumplan con los lineamientos establecidos en el Oficio Múltiple N.º 001-2023-EBO-SCT-SC-PJ.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

Vista la causa novecientos veintitrés de dos mil veintidós, realizada la audiencia pública en la fecha, y producida la votación con arreglo a ley:

CONSIDERANDO:

I. ASUNTO.

Viene a conocimiento de esta Sala Suprema, el recurso de casación, obrante a folios 719, interpuesto por la demandante Vidal Foods SAC, contra la sentencia de vista contenida en la resolución N.º 35, de fecha 14 de septiembre de 2021, obrante de folios 695, que confirmando la sentencia apelada declara infundada la demanda.

II. ANTECEDENTES.

Para efectos de realizar el control casatorio sobre las infracciones normativas denunciadas respecto a la sentencia de vista es necesario traer a colación, de manera sucinta, los hechos acontecidos en el presente caso, sin que ello signifique un control de los hechos o de la valoración de la prueba.

1. Demanda.

Mediante escrito de fecha 22 de agosto de 2012, obrante de folios 64, Vidal Foods SAC., interpone demanda de indemnización en contra de NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (REEDEREI NSB), CMA CGM Societe Anonyme, y Bereederungs-und Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG "BUXCOAST"

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

Kommanditgesellschaft a efecto que le paguen la suma de ciento treinta y tres mil setecientos sesenta dólares americanos (US\$ 133,760.00), más intereses legales, costas y costos del proceso.

Para tal efecto alega, en síntesis, que vendió a Yoshidago CO. Ltd. un cargamento de 16 Tm de castañas por el precio de ciento treinta y tres mil setecientos sesenta dólares americanos (US\$ 133,760.00).

Carga que fue inspeccionada por el Instituto de Certificación, Inspección y Ensayos de la Universidad Nacional Agraria de La Molina, certificando que el almacén cumplía con las condiciones de almacenamiento exigidas por la ley peruana en el envase y embarque; asimismo, el mencionado instituto con fecha 11 de octubre de 2011, realizó ensayos químicos determinando que la carga se encontraba en buenas condiciones y carentes de aflatoxinas.

Posteriormente, la carga fue estibada dentro del contenedor N.º TEMU2857277 (propiedad de la demandada CMA-CGM) embarcada en la nave M.N. CMA CGM VOLTAIRE (hoy BUXCOAST) para su traslado a Japón (Kobe), la transportista emite el conocimiento de embarque PE1283324, en condiciones limpio y abordo, acredita el embarque en buenas condiciones del cargamento de castañas.

Contrato de transporte marítimo fue pactado en condiciones FCL/FCL, por lo que, la responsabilidad del transportista marítimo se inicia desde que recibe la mercadería en el terminal, hasta la entrega al consignatario final.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

Arribada la carga a Japón durante las operaciones de descarga se constató que la carga se encontraba infestada de aflatoxinas, lo que generó que el cliente procediera al rechazo del producto, resultando evidente que la carga fue expuesta al ingreso de agua durante su travesía.

2. Contestación de la demanda de CMA CGM Societe Anonyme.

Mediante escrito de fecha 22 de octubre de 2012, obrante de folios 132, la emplazada CMA CGM Societe Anonyme contesta la demanda, negándola y contradiciéndola, solicitando que sea declarada infundada.

Para tal efecto alegan, en síntesis, que su periodo de responsabilidad culminó el día 19 de diciembre de 2011, con el descargo sin inconvenientes del contenedor N.º TEMU2857277 en el puerto de Kobe-Japón, conforme a lo dispuesto por el artículo 632 del Código de Comercio que prescribe que el transportista marítimo no es responsable por la custodia del contenedor luego de producida la descarga.

El término de movimientos de contenedores FCL/FCL no tiene relación con el periodo de responsabilidad del transportista por la custodia del argumento, sino que constituye un término de uso de contenedores referido al llenado y vaciado del contenedor.

El contenedor fue retirado por el consignatario con total normalidad el día 28 de diciembre de 2011 y devuelto vacío el día 29 de diciembre de 2011.

La demandante no acredita que actúa en vía de subrogación de derechos de Yoshidago CO. Ltd.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

Daño del lote de castañas no se produjo dentro del periodo de responsabilidad del transportista, el documento presentado como prueba de la contaminación “notificación de infracción” del día 18 de enero de 2012, no acredita que el daño se hubiese producido dentro del periodo de responsabilidad del transportista marítimo, además de encontrarse redactado en japonés sin que la demandante haya presentado la traducción certificada del documento.

3. Contestación de la demanda NSB NIEDERELBE SCHIFFFAHRTGESSEKKSCHAFT MBH & CO. KG (REEDEREI NSB) y BEREEDERUNGS-UND SCHIFFFAHRTSGESSELLSCHAFT MBH & CO. MS BUXCOAST KOMMANDITGESEKKSCHA.

Mediante escrito de fecha 22 de octubre de 2012, obrante de folios 195, la emplazada **NSB NIEDERELBE SCHIFFFAHRTGESSEKKSCHAFT MBH & CO. KG (REEDEREI NSB)** y **BEREEDERUNGS-UND SCHIFFFAHRTSGESSELLSCHAFT MBH & CO. MS BUXCOAST KOMMANDITGESEKKSCHA** contesta la demanda negándola y contradiciéndola en todos sus extremos, solicitando que sea declarada infundada.

Para tal efecto alega, en síntesis, que no se ha probado la cesión de derechos por parte de Yoshidago CO. Ltd., ya que no cumple con las formalidades del artículo 1207 del Código Civil.

No se ha probado la pretensión, así la demandante alega que la nave arriba al puerto de Kobe - Japón con la carga infestada de aflatoxinas; sin

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

embargo, no hay prueba que señale que las aflatoxinas fueron consecuencia de algo sucedido en el transporte marítimo y menos que pueda vincularse con los propietarios y armadores de la nave.

La demandante alude a una insuficiencia de embalaje, no obstante, nunca se ha probado que la carga fue expuesta al ingreso de agua, además que fue VIDAL FOODS quien estuvo a cargo de las labores de embarque.

4. Fijación de puntos controvertidos.

Mediante resolución N.º 5 de fecha 9 de julio de 2014, obrante de folios 336, se fijó como punto controvertido: Determinar la existencia de daños y perjuicios ocasionados al demandante por las demandadas y si el monto a pagar asciende a la suma de ciento treinta y tres setecientos sesenta dólares americanos (US\$ 133,760.00), más intereses legales.

5. Sentencia de primera instancia.

El magistrado a cargo del Quinto Juzgado Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao mediante resolución N.º 27 de fecha 21 de agosto de 2020, obrante de folios 600, declaró infundada la demanda.

El Juez sostiene su decisión señalando, en síntesis, que si bien se encuentra acreditado que antes del embarque se ha verificado que el cargamento estaba libre de aflatoxinas, no obstante, ello no es suficiente para establecer que los daños se hubieran generado durante el transporte marítimo.

Sobre el ingreso de agua, lo que sería responsabilidad del transportista marítimo se ha acreditado que el contenedor donde se transportaron las

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

castañas fue retirado del terminal portuario de Kobe-Japón por el consignatario el 28 de diciembre de 2011, lo que no es prueba suficiente para el ingreso de agua.

Se ha acreditado que la carga se encontraba debidamente almacenada y con buenas características externas de envase y empaques antes del embarque; sin embargo, ello no es garantía que durante el transporte pudo ser suficiente para mantener la carga aislada de agentes extraños.

En la demanda no se ha cumplido con explicar los elementos de la responsabilidad civil, no se explica sobre la antijuricidad, daño, relación de causalidad y factor de atribución, ni ha precisado el tipo de responsabilidad.

6. Apelación de sentencia.

Mediante escrito de fecha 2 de septiembre de 2020, obrante de folios 619 del tomo II del expediente electrónico, la demandante Vidal Food SAC, interponen recurso apelación contra la sentencia invocando, en síntesis, los siguientes agravios: **i)** La sentencia adolece de motivación incongruente, ya que, si bien determina que se acreditó que la carga fue embarcada libre de aflatoxinas, y fue descargada infestada de aflatoxinas, determinando con ello que el daño ocurrió durante el transporte, sin embargo, concluye declarando infundada la demanda, **ii)** El A-quo hace un recuento distorsionado de las pruebas, restándoles valor probatorio sin fundamento alguno, ejemplo el Equipement Interchange Receipt de Salida del contenedor TEMU 2857277, documento que acredita que el contenedor tenía un corte en la puerta lo que evidencia que estaba en mal estado; **iii)** Sentencia ha aplicado indebidamente los artículos 600, 603,

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

632, 633 y 638 del Código de Comercio, se ha inaplicado los artículos 1139 y 1329 del Código Civil, solo correspondía a la demandante acreditar que el cargamento se embarcó en buen orden y condición; **iv)** Interpretación errónea del artículo 632 del Código de Comercio, concordante con los alcances del término FCL/FCL, ya que, con ello se extiende la obligación de custodia de la carga transportada, hasta la entrega en el almacén del consignatario; **v)** Inaplicación del principio de presunción de culpa, prevista en el artículo 633 del Código de Comercio, transportistas se encuentran obligados a probar su falta de responsabilidad; y **vi)** De la demanda se evidencia que estamos ante una demanda de tipo contractual.

7. Sentencia de vista

El Colegiado de la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao, mediante resolución N.º 35 de fecha 14 de septiembre de 2021, obrante de folios 695, confirman el extremo de la sentencia apelada que declara infundada la demanda, revocan el extremo del pago de costas y costos del proceso; y, reformándolo exoneraron a la demandante de dicho pago.

La Sala Superior sustenta su decisión señalando, en síntesis, que los documentos acompañados tienden a establecer un buen estado de la mercancía al momento del embarque, aunque no existe pericia u otro medio probatorio que explique si el embalaje de la mercancía era o no suficiente para evitar que surgieran en ella aflatoxinas durante un viaje por vía marítima que duro casi 2 meses y medio, tampoco existe descripción sobre las características específicas del contenedor, ni se ha discutido

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

acerca de las condiciones de temperatura en las que debía de ser transportada la mercancía.

No es cierto que, el transportista haya declarado en el sentido del buen estado de la mercancía, ya que, del conocimiento de embarque PE1283324 sólo fluye que la mercancía fue embarcada en un contenedor cerrado, el cual no fue revisado en ningún momento por el transportista quien consignó que no era responsable de la descripción declarada por el embarcador, por lo que, la declaración de buen estado aparente de lo embarcado solo podía estar refiriendo al contenedor cerrado.

Con relación al supuesto corte del contenedor y al hecho que habría entrado agua por allí, este hecho no fue alegado en la demanda, ni fue desarrollado en el debate probatorio, asimismo, de los documentos aportados se desprende que la mercancía fue descargada por el transportista conforme a lo pactado en la ciudad de Kobe, indicándose únicamente un corte en uno de los precintos de seguridad, pero no se indica que el contenedor tuviera corte o que se hubiera afectado el sello de seguridad, ni existe protesto en el lugar del destino, además desde que el contenedor fue descargado, hasta que se detectó la presencia de aflatoxinas transcurrieron 21 días, no habiéndose aportado medios probatorios tendentes a demostrar el estado en que dicha mercadería se encontró almacenada durante el periodo en referencia.

Con relación a la cláusula FCL/FCL, la Sala Superior entiende que dicha cláusula es solo un estado de entrega que define que el cargador entrega al armador un contenedor lleno, que en destino debe ser entregado al consignatario en la misma condición, contrato que únicamente cubre el

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

trayecto marítimo; por ello no existiendo medio probatorio que de cuenta del estado de la mercancía cuando fue descargada y se hizo la devolución del contenedor, y dado que la única noticia sobre la contaminación con aflatoxinas data de 21 días después de descargada la mercancía, no resulta razonable extender la responsabilidad del transportista durante el periodo en que la mercancía no estuvo bajo su control y cuidado.

III. RECURSO DE CASACIÓN

La Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema mediante auto calificadorio de recurso de fecha 24 de abril de 2024, obrante de folios 90 del cuaderno de casación, ha declarado procedente el recurso de casación interpuesto por la demandante Vidal Foods SAC, por las siguientes infracciones normativas:

- Infracción normativa por inaplicación del artículo 632 del Código de Comercio, la recurrente alega, en síntesis, la norma acotada establece que el periodo de responsabilidad del transportista va desde la entrega del cargamento en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o en el muelle del puerto de descarga, salvo pacto en contrario, por lo que, al haber pactado las partes la aplicación de la cláusula FCL/FCL, la responsabilidad del transportista se extendía hasta el almacén del consignatario, por ende, los emplazados deben asumir la responsabilidad por las pérdidas y daños, bastando únicamente con probar que el

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

cargamento se embarcó y que en el almacén final se verificó que el documento presentó daños.

- Infracción normativa por inaplicación del artículo 666 del Código de Comercio, la recurrente alega, en síntesis, el conocimiento de embarque es el único documento en que se fijan los derechos y obligaciones del naviero, capitán y fletador, por lo que, al considerar que el embarcador hace entrega del contenedor debidamente prescintado y sellado no pudiendo el capitán de la nave conocer el estado real de la mercadería al momento del embarque, por lo que, si hubiese tenido presente que el transporte se pactó bajo las condiciones FCL/FCL, la Sala se hubiese percatado que la responsabilidad del transportista no sólo se extendió, sino que el naviero no estaba impedido de verificar lo que recibía y declararlo expresamente en el conocimiento de embarque.
- Infracción normativa por inaplicación de los numerales 3 y 4 del artículo 3 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas 1924, la recurrente alega, en síntesis, que, si bien, la norma en comento permite que el transportista no declare peso o cantidad que no ha tenido medios razonables para verificar, siempre debe declarar el estado y el condicionamiento aparente de las mercancías, lo cual, es una obligación imperativa del transportista, teniendo el transportista todo el derecho de exigir a quien estaba a cargo de la entrega de la carga, verificar lo que esta

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

recibiendo, incluso aperturar el contenedor, de no hacerse se presume que la carga fue recibida en buen estado, por lo que, lo señalado en el fundamento 4.16 de la sentencia recurrida constituye un error al sostener que el contenedor no fue revisado por el transportista y que el aparente buen estado solo se refería al contenedor cerrado, conclusión que evidencia la inaplicación de lo dispuesto por la norma acotada.

- Infracción normativa por inaplicación del numeral 6 del artículo 3 del Convenio Internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas-1924, la recurrente alega, en síntesis, que la Sala señaló que no existe protesto en el lugar de destino acerca de la existencia de un corte en el contenedor que causó los daños a la carga; sin embargo, dicha figura no rige más en el transporte marítimo cayendo en desuso, por el contrario la norma en comento estableció que en caso de falta de presentación de protesto, opera la inversión de la prueba a favor del portador, por lo que, corresponda al consignatario probar que la mercadería sufrió daños y pérdidas en el periodo de responsabilidad del transportista, por lo que, la falta de protestó no exime de responsabilidad al transportista.

IV. FUNDAMENTOS

Cuestión jurídica a debatir.

Atendiendo a lo actuado y expuesto por las partes, la materia jurídica en debate consiste en determinar si la Sala Superior en la sentencia de vista

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

incurre en la infracción normativa denunciada, para lo cual se debe determinar si el análisis efectuado por el mencionado órgano jurisdiccional acerca de la extensión de la responsabilidad del transportista ha vulnerado lo dispuesto en las normas cuya infracción se denuncia.

Fundamentos de la Sala Suprema

PRIMERO: El recurso de casación es un medio de impugnación extraordinario, tiene como fines la correcta aplicación e interpretación del derecho objetivo al caso concreto y la uniformidad de la jurisprudencia nacional por la Corte Suprema, como lo establece el artículo 384 del Código Procesal Civil, modificado por el artículo 1 de la Ley N.º 29364, pero además tiene un fin dielógico, vinculado al valor justicia y uno pedagógico.

Al respecto Taruffo señala: “(...) *La función principal es la ya ilustrada de control de la sentencia impugnada que tiene como propósito verificar si ésta contiene errores relevantes de derecho. El control se realiza principalmente sobre la aplicación de la norma al caso concreto, esto implica también una referencia a la interpretación de la norma (...)*”¹

En este sentido, es tarea de la casación identificar y eliminar los errores de derecho que contiene la sentencia impugnada y que invalida la solución jurídica del caso concreto, basados en los motivos del recurso propuesto por la parte que provoca la intervención de la corte de casación, esto es, las infracciones normativas que denuncia; por tanto,

¹ TARUFFO, Michele (2005). El Vértice ambiguo. Ensayos sobre la Casación Civil. Lima Editorial Palestra; P. 174.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

debe quedar claro que el control que realiza la casación es sobre el derecho y no sobre los hechos las pruebas o su valoración.

SEGUNDO: Con relación a la infracción normativa del artículo 632 del Código de Comercio, cabe precisar, en principio que la norma acotada prescribe: *“El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle, o al costado a flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o en el muelle del puerto de la descarga, **a no haberse pactado expresamente otra cosa**”* (resaltado es nuestro), de lo establecido por la norma acotada se desprende claramente que el capitán de la nave solo se hará responsable del cargamento desde su entrega en el muelle hasta la orilla del puerto de descarga, salvo que los contratantes hubiesen pactado un acuerdo distinto.

En el caso concreto, la demandante alega que, la responsabilidad del transportista se extendía hasta la entrega de la mercadería en los depósitos de la consignataria, en vista que las partes pactaron el transporte bajo condiciones FCL/FCL, por lo que, corresponde determinar si dicha condición supone la extensión de la responsabilidad del transportista; y, de ser el caso, si dicha extensión de la responsabilidad acarrea la existencia de daños y perjuicios ocasionados al demandante por las demandadas.

TERCERO: En principio, cabe señalar que, FCL en el ámbito de la logística internacional son las siglas para Full Container Load, lo que traducido significa carga de contenedor completa; asimismo, cabe señalar que, cuando las partes estipulan la cláusula FCL/FCL en el contrato de transporte o el conocimiento de embarque están acordando que el

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

remitente entregará al transportista un contenedor lleno, comprometiéndose el transportista a llevar el contenedor del punto A al punto B, en este contexto podemos concluir con relación al régimen de responsabilidad del remitente y del transportista que, el primero será responsable de la carga y estiba de la mercancía en el contenedor, siendo por tanto responsable de que dicha operación se efectué de manera cuidadosa y adecuada para la mercancía, mientras que el transportista al recepcionar el contenedor asume la responsabilidad de su transporte teniendo la obligación de entregar el contenedor en el almacén del consignatario, siendo el consignatario el responsable de la descarga del contenedor, significando, por tanto que el transporte es puerta a puerta, así se ha interpretado dicha cláusula en diversas jurisprudencias internacionales, en el sentido de ser un transporte de puerta a puerta como es el caso de la sentencia 00522/2009 Madrid del 5 de octubre de 2009, recogida en la Casación 898-2012-Callao de fecha 26 de abril de 2013, emitida por la antigua Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República.

En este contexto, la estipulación de la cláusula FCL/FCL constituye una extensión de la responsabilidad del transportista, la cual, la extiende desde la entrega de la orilla del muelle, hasta el momento de la entrega del contenedor en el almacén que señale el consignatario, en el presente caso, sería en los almacenes del puerto de Kobe, al no haberse estipulado lugar de entrega final, conforme es del conocimiento de embarque.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

CUARTO: En el caso concreto, del examen de la sentencia cuestionada, se aprecia que la Sala Superior ha afirmado lo siguiente:

Cuarto párrafo del fundamento 4.16.

*“En suma, sobre la mercancía, VIDAL FOODS ha acompañado documentos que tienden a establecer su buen estado al momento del embarque, aunque **no existe en el presente proceso una pericia u otro medio probatorio que explique si el embalaje de la mercancía era o no suficiente para evitar que surgieran en ella aflatoxinas durante un viaje por vía marítima que duró casi dos meses y medio (del 15 de octubre al 28 de diciembre de 2011); tampoco existe en el expediente una descripción sobre las características específicas del contenedor ni se ha discutido, por ejemplo, sobre las condiciones de temperatura en las que debía ser transportada la mercancía**” (resaltado es nuestro).*

Segundo párrafo del fundamento 4.17.

*“Es más, lo que fluye de los documentos denominados “Recibo de intercambio de equipos” (folios 240-245) es que: i) **el 28 de diciembre de 2011 la mercancía fue descargada por la transportista, conforme a lo pactado, en la ciudad de Kobe – Japón; en dicha oportunidad se consignó como única observación que existía un corte en uno de los precintos de la puerta –no se indica que el contenedor tuviera corte o que se hubiere afectado el sello de seguridad- en el extremo superior identificado como H5; y, ii) el 29 de diciembre de 2011 el mencionado contenedor fue devuelto vacío, con la misma indicación señalada anteriormente. No existe más información al respecto; particularmente, no existe un protesto efectuado en el lugar de destino por esta situación, o que se hubiere seguido un procedimiento para determinar alguna posible alteración en las condiciones de la mercancía descargada, o que el consignatario hubiere dado algún aviso al transportista en el puerto de descarga sobre la existencia o posibilidad de daños en la mercancía debido a la anotación anteriormente descrita, conforme lo contempla el artículo 3.6 de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, de 1924–Reglas de La Haya, aprobada en el Perú mediante Resolución Suprema n.º 687 del 16 de octubre de 1964”** (resaltado es nuestro).*

Fundamento 4.18.

“En el expediente solo obra la traducción certificada n.º 046-2012 (folio 33) de un texto redactado en inglés (sin firmas, folio 34), que según VIDAL FOODS constituye la traducción de un documento en japonés (folios 35-36), de fecha 18 de enero de 2012, del que fluiría que sería el Regulador de la Estación de Cuarentena de Kobe el que habría detectado en dicha fecha la presencia de aflatoxinas en la mercancía; no constando que ello hubiere sido comunicado a la transportista. Además, al margen

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

del defecto en la secuencia de traducciones del documento original, es de resaltar que desde que el contenedor fue descargado hasta que se detectó la presencia de aflatoxinas transcurrieron 21 días, no habiéndose aportado tampoco al proceso medios probatorios tendentes a demostrar el estado en que dicha mercadería se encontró almacenada durante el periodo en referencia” (resaltado es nuestro).

Fundamento 4.20.

“En el caso materia de análisis, el Conocimiento de Embarque efectivamente contiene la cláusula FCL/FCL. Esto es compatible con el hecho que en el propio conocimiento de embarque se haya consignado que la descripción de bienes se atiene a lo declarado por el embarcador, y que la carga, estiba y recuento estaban a cargo del embarcador (o sea, que VIDAL FOODS embarcó el contenedor cerrado). Por ello, no existiendo medio probatorio que dé cuenta del estado de la mercancía cuando fue descargada y se hizo la devolución del contenedor (28/29.12.2011), y atendiendo a que la única noticia (no comunicada a las demandadas) sobre la contaminación con aflatoxinas data de 21 días después de la descarga de la mercancía, no resultaría razonable extender la responsabilidad del transportista (y de las demás demandadas) durante el periodo en que la mercancía no estuvo bajo su control y cuidado” (resaltado es nuestro).

De los fundamentos transcritos se desprende que, la Sala Superior desestima la demanda incoada por cuanto considera que con los medios probatorios actuados, no le causan convicción acerca de que el daño de la mercancía se produjo durante el transporte marítimo responsabilidad de las emplazadas, ya que, la demandante no ha acreditado que la carga de la mercancía, así como su descarga y posterior almacenaje por más de 20 días a cargo del consignatario se realizó de manera adecuada, y que, por tanto su proceder no fue el causante de los daños a la mercancía por la cual hoy pretende se le indemnice; siendo ello así, no se aprecia la infracción normativa denunciada, ya que, la Sala Superior en su análisis respecto a la responsabilidad de los transportistas si tuvo en cuenta que esta se extendía hasta el momento de la entrega del contenedor en el almacén designado por el consignatario quien era el encargado de la

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

descarga del contenedor; sin embargo, la demanda no prosperó por falta de acreditación de que el daño a la mercancía sea atribuible a los demandados.

QUINTO: Con relación a la infracción al artículo 666 del Código de Comercio, cabe precisar, en principio que la norma acotada prescribe: “*Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, **el contrato se entenderá celebrado con arreglo a lo que resulte del conocimiento; único título, en orden a la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador***” (resaltado es nuestro), de lo establecido por la norma acotada se desprende claramente que el conocimiento de embarque constituye el título que fija los derechos y acciones del naviero, el capitán y del fletador.

SEXTO: En el caso concreto, la demandante sostiene que, la estipulación en el conocimiento de embarque de la cláusula FCL/FCL, no sólo extendió el ámbito de responsabilidad del transportista, sino que también lo faculta para verificar lo que recibía y declararlo expresamente en el conocimiento de embarque. Al respecto, como ya se señaló, la estipulación de la cláusula FCL/FCL impone al remitente, básicamente, la obligación de entregar al transportista un contenedor lleno y precintado, y al transportista la obligación de llevar el contenedor del punto A al punto B, siendo ello así, la estipulación de la cláusula mencionada no impone al transportista la obligación de verificar lo que recibía más allá de las condiciones del contenedor y que este se encuentre precintado para su transporte, lo que se condice con el contenido del conocimiento de embarque donde las partes declaran que la descripción de empaques de

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

carga, estiba y recuento es a cargo del embarcador en este caso la empresa demandante; siendo ello así, la infracción normativa denunciada corresponde ser desestimada.

SÉPTIMO: Con relación a la infracción normativa por inaplicación de los numerales 3 y 4 del artículo 3 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas - 1924, la norma acotada prescribe:

*“Artículo 3: El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cuidar diligentemente: (...) 3. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el capitán, o agente del porteador, deberán, a petición del cargador entregar a éste un conocimiento que exprese, entre otras cosas: a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje. b) Del número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos tal como los haya consignado por escrito el cargador. c) El estado y la condición aparentes de las mercancías. Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.
4. Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a) b) y c)”.*

De la norma en comento se desprende que el conocimiento de embarque es el documento donde el cargador y transportista consignan diversos datos respecto a la mercancía a transportar como son el estado y la condición aparente de las mercancías recibidas, estableciendo la presunción de que la mercancía se recibe en la forma en la que aparezcan descritas.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

En el presente caso se aprecia que, la Sala Superior explica las razones por las cuales considera que lo consignado en el conocimiento de embarque no es suficiente para atribuir responsabilidad a la demandada por el daño de la mercancía, esto es, porque el transportista dejó constancia que no era responsable de la descripción declarada por el embarcador, por lo que, el buen estado aparente consignado en el conocimiento de embarque sólo podría referirse al contenedor; argumento que resulta razonable si se tiene en cuenta que el transportista en ningún momento revisó la mercancía. Además, la demanda incoada se desestimó porque con los medios probatorios aportados al proceso no se acreditó de manera indubitable que el daño a la mercancía detectado en la ciudad de Kobe-Japón fuese atribuible al transporte marítimo, ya que, no se demostró que la carga y estibo de la mercancía efectuado por la demandante y la descarga y posterior almacenamiento efectuado por el consignatario se realizó de manera adecuada. Ausencia de medios probatorios o de probanza de causa del daño a la mercancía que no puede dilucidarse en este estado del proceso, máxime que la mercadería fue destruida en mérito de lo dispuesto por la Resolución Jefatural de División SUNAT N.º 118 3D1400/2012-0003 de fecha 17 de mayo de 2012.

OCTAVO: Con relación a la infracción normativa por inaplicación del numeral 6 del artículo 3 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas-1924, la norma acotada prescribe:

“El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su Agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos" (resaltado es nuestro).

De la norma en comento se desprende que en el transporte marítimo ya no resulta razonable la exigencia de reserva, ni protesto, como un requisito sin el cual no es posible el ejercicio de la acción indemnizatoria, ello en mérito de que el procedimiento de embarque de la mercancía y entrega al dueño, conlleva a la intervención de diferentes actores, como es la autoridad aduanera, los agentes marítimos, los agentes de carga internacional, de tal forma que el consignatario solo tiene la oportunidad de revisar la mercancía cuando la retira de los almacenes, terminales de almacenamiento o depósitos aduaneros autorizados, criterio que ha sido recogido en la Sentencia de Casación N.º 3518-2001-Callao de fecha 30 de noviembre de 2011, como también en la Sentencia de Casación N.º 216-2015-Callao de fecha 10 de mayo de 2016.

NOVENO: De la sentencia de vista cuestionada en el segundo párrafo del fundamento 4.17, la Sala Superior alude a la falta de protesto; sin embargo, dicha alusión no se efectúa en el sentido de que la falta de protesto al momento de la entrega en el lugar del destino, constituya óbice para el ejercicio de la acción indemnizatoria, sino que su alusión se hace

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

en el sentido de que dicho documento hubiera servido para acreditar y generar convicción en el juzgador de que el daño causado en la mercancía se produjo durante la etapa de transporte, por ejemplo con la entrada de agua en el contenedor, lo que resultaba relevante para la presente controversia, si se tiene en cuenta que en autos no existe documento que acredite que la presencia de aflatoxinas constatada en Kobe se debió a un incorrecto transportes de la mercancía. Siendo ello así, la infracción normativa denunciada corresponde ser desestimada.

DÉCIMO: En este contexto, se aprecia que el análisis efectuado por la Sala Superior resulta adecuado, por cuanto, como bien señala la Sala Superior de los medios probatorios descritos, no acreditan que el daño a la mercancía detectado en la ciudad de Kobe fuese a causa del transporte marítimo, ello al no haberse acreditado que la carga y estibo de la mercancía a cargo de la demandante y la descarga y posterior almacenamiento por el consignatario se hizo de manera adecuada, resultando evidente, que los fundamentos esgrimidos por la recurrente discuten la valoración de pruebas actuadas al interior del proceso, lo que no corresponde a la naturaleza del recurso extraordinario de casación.

V. CONCLUSIÓN:

Estando a lo expuesto la sentencia de vista objeto del recurso de casación, no infracciona a las normas denunciadas, razón por la cual, el recurso de casación debe ser declarado infundado.

VI. DECISIÓN:

Por las razones expuestas, declararon **INFUNDADO** el recurso de casación interpuesto por Vidal Foods S.A.C., contra la sentencia de vista

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

**CASACIÓN N.º 923-2022
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

contenida en la resolución N.º 35 de fecha 14 de septiembre de 2021.
DISPUSIERON la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, bajo responsabilidad. En los seguidos por Vidal Foods SAC, sobre indemnización; *devuélvase y notifíquese*. Interviene como ponente la señorita Jueza Suprema **Bustamante Oyague**.

SS.

**ARIAS LAZARTE
BUSTAMANTE OYAGUE
PINARES SILVA
CORONEL AQUINO
ZAMALLOA CAMPERO**
EBO/eaql/wphfr