



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

SUMILLA: *Se incurre en vulneración del derecho fundamental del debido proceso, cuando los órganos jurisdiccionales incurren en motivación aparente en sus sentencias, lo cual se ha verificado en el presente caso, donde la Sala Superior y el juez de la causa no se han pronunciado sobre las instituciones jurídicas relevantes, relacionadas con el tema de fondo, arribando a una decisión sin mayor desarrollo jurídico y fáctico que la justifique.*

Lima, dieciséis de octubre
de dos mil diecinueve.-

LA SALA CIVIL TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE

LA REPÚBLICA: Vista la causa número mil veintitrés – dos mil dieciocho; en audiencia pública de la fecha, efectuados el debate y la votación correspondientes, emite la siguiente sentencia:-----

I.- MATERIA DEL RECURSO.- Se trata de los recursos de casación interpuestos por Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros a fojas quinientos cuarenta y cinco, e Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima a fojas quinientos sesenta y seis, contra la sentencia de vista de fojas quinientos once, de fecha diecinueve de setiembre de dos mil diecisiete, emitida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao, que revocó la sentencia apelada de fojas cuatrocientos seis, de fecha dos de mayo de dos mil dieciséis; y reformándola declaró fundada en parte la demanda de Indemnización.-----

II.- ANTECEDENTES:-----

2.1. DEMANDA.- Mediante el presente proceso, se pretende que las empresas demandadas paguen una indemnización por daño emergente, por la suma de ciento seis mil cuatrocientos ocho dólares americanos con sesenta centavos (US\$106,408.60), más los intereses legales devengados y por devengarse, así como las costas y costos del proceso. Como sustento de la demanda, se señala que la compañía asegurada Motores Diesel Andino Sociedad Anónima adquirió de Perkins Engines Company Ltd. un lote de motores de combustión



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

interna y radiadores, acondicionados en veinte bultos, por un total de doscientos ochenta mil doscientos ochenta dólares (US\$280,280.00), a valor FCA Stafford, según consta en las Facturas Comerciales números IV239560 y IV239259, emitidas por la referida firma. En ese orden de exposición, señala la empresa accionante que el precitado cargamento fue embarcado a bordo de la nave M/N Angol, en el Puerto Tilbury Inglaterra, de acuerdo al Conocimiento de Embarque número 16311036, emitido por A. Harttrodt Uk Ltd., documento que indica que los veinte bultos, con un peso de diecinueve mil diez kilogramos (19,010.00 kg.) fueron estibados en el interior de dos contenedores, número PBMOU 301884-9, con precinto MTL 0015960 y número TTTNU 560505-5, con precinto L 28985, siendo embarcado en buen orden y condición para su transporte al Puerto del Callao. Precisa la empresa demandante, que arribada la nave al terminal portuario de DP World en el Callao, se procedió a la descarga de los contenedores citados, remitiéndolos al terminal aduanero de Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima, ingresando sin observación alguna por parte de este depósito. Instalado el cargamento del asegurado, este sufrió daños en circunstancias en las cuales se encontraba siendo movilizado el contenedor número TTTNU 560505-5 con ayuda de una grúa Stacker, de propiedad de la almacenera Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima, pues, cayó desde una altura aproximada de cinco metros hacia el pavimento, volteándose hacia una de sus caras laterales, por lo que, con fecha dieciséis de mayo de dos mil once, se procedió a una inspección conjunta, en la que se pudo verificar los daños a la carga y al contenedor, observándose en su interior radiadores y motores que presentaban manchas de aceite, roturas y abolladuras. El representante del seguro de Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima manifestó al inspector de Herrera – DKP Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada que el contenedor cayó de una altura de cinco metros debido a la falla por fatiga de una de las piñas de sujeción de la grúa. En cuanto a la responsabilidad de las empresas demandadas por los daños a la carga,



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

sostiene que son responsables, pues, estuvieron a cargo de su cuidado y vigilancia cuando ocurrió el siniestro. Asimismo, los propietarios y armadores, navieros y transportistas de la nave son responsables de los daños a la carga, ya que estos se produjeron cuando la carga aún no había sido entregada en el almacén del asegurado.-----

2.2. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA.- Mediante la sentencia de fojas cuatrocientos seis, de fecha dos de mayo de dos mil dieciséis, se declaró fundada en parte la demanda interpuesta por Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros; en consecuencia, infundada respecto a las codemandadas: Nsc Shipping Gmbh & Cie Kg., Nsc Schiffahrtsgesellschaft, Angol, y A. Hartrodt Uk Ltd; fundada respecto a la demandada Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima, por tanto, se ordena que cumpla esta última con pagar a la empresa demandante la suma de setenta y cuatro mil seiscientos noventa y un dólares americanos con sesenta centavos (US\$74,691.60), más los intereses legales devengados y por devengarse, hasta que se efectúe el pago, más los costos y costas. Precisa el *a quo* que conforme se aprecia del acta de salvamento, de fojas trescientos cincuenta y dos, no se aprecia una valoración dineraria que pueda ser descontada del total del monto siniestrado; sin embargo, valorando dicho medio probatorio, conforme al Certificado de Averías número C/654/2011-0689, elaborado por Herrera – DKP Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada, obrante a fojas treinta y dos, la mercadería tendría un valor residual del treinta por ciento (específicamente a fojas treinta y ocho), por tanto, es factible que si la mercadería tiene un valor de ciento cuatro mil ciento cuarenta dólares americanos (US\$104,140.00), entonces el valor del salvamento de los motores que es el treinta por ciento del mismo, equivale a la suma de treinta y un mil doscientos cuarenta y dos dólares americanos (US\$31,242.00), que debió de ser deducida de la pretensión de la empresa demandante. Concluye el *a quo*, que el monto de setenta y dos mil ochocientos noventa y ocho dólares americanos (US\$72,898.00) es el que debe de ser considerado como daño



CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN

emergente, al que se debe agregar la suma de mil setecientos noventa y tres dólares americanos con sesenta centavos (US\$1,793.60) por el pago que se ha efectuado al ajustador por honorarios del siniestro, en consecuencia, el monto final que es amparado asciende a la suma de setenta y cuatro mil seiscientos noventa y un dólares americanos con sesenta centavos (US\$74,691.60).-----

2.3. SENTENCIA DE VISTA.- La Sala Superior confirmó el auto contenido en la Resolución número 1, de fojas 50 del acompañado, de fecha once de noviembre de dos mil trece, que declaró infundada la excepción de prescripción; revocó la sentencia de primera instancia, y reformándola, declaró fundada en parte la demanda. Sosteniendo la Sala Superior que la presente controversia deriva de la celebración de un contrato de transporte marítimo, lo cual se encuentra evidenciado en el Conocimiento de Embarque de Transporte Multimodal número 16311036, de fojas veinticinco, documento que constituye el único título para fijar los derechos y obligaciones de las partes, a tenor de lo dispuesto por el artículo 666 del Código de Comercio, el mismo que ha sido emitido por HARTTRODT UK LTD, por carga embarcada en Tilbury–Inglaterra. En ese sentido, precisa el *ad quem*, que en dicho documento se indica que el embarcador fue Perkins Engines Company Limited, el cosignatario Motores Diesel Andinos Sociedad Anónima, con la nave M/N Angol, y que en el recuadro de lugar de entrega (Place of Delivey) se consignó el Callao; asimismo, de la información del buque Angol, de fojas cincuenta y uno, se desprende que el armador ISM es NSC SHIPPING GMBH & CIE KG, NSC SHIFFAHRITSGESELLSCHAFT. Una vez arribada la nave al terminal portuario de DP WORLD en el Callao, los contenedores números BMOU 301884-9 y TTNU 560505-5 fueron descargados y remitidos al terminal aduanero IMUPESA, donde ingresaron, sin observaciones, tal como se advierte del contenido del Volante de Despacho número 118463 de fojas treinta y uno. Finalmente, refiere la Sala Superior, que no es cierto como sostiene la empresa de seguros demandante, en el sentido de que las codemandadas NSC SHIPPING GMBH & CIE KG, NSC SHIFFAHRITSGESELLSCHAFT, ANGOL y



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

HARTTRODT UK LTD. se encuentran obligadas a responder por lo declarado en el conocimiento de embarque, ya que se debe tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 1183 del Código Civil, conforme al cual, la solidaridad no se presume, y solo la ley o el título de la obligación la establecen en forma expresa. En el presente caso, ni el título de la obligación, ni la ley le brindan sustento alguno a la empresa accionante para formular tal afirmación, empezando por el propio título en el que no consta pacto de solidaridad expreso. Por otro lado, en cuanto al pago de mil setecientos noventa y tres dólares americanos con sesenta centavos (US\$1,793.60) por concepto de honorarios de atención de siniestro y ajuste, la Sala Superior considera que tal monto no integra la subrogación con la que actúa la demandante, por su asegurada Motores Andina Sociedad Anónima, por constituir concepto de honorarios de ajuste, por consiguiente no tiene legitimidad de derecho para actuar por esa suma de dinero.-----

2.4. RECURSO DE CASACIÓN.- Mediante la resolución de fojas setenta y ocho del cuadernillo de su propósito, de fecha uno de abril de dos mil diecinueve, esta Sala Suprema ha declarado procedente el recurso de casación interpuesto por Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros a fojas quinientos cuarenta y cinco, por las causales de: **i) Infracción normativa material de los artículos 1183 y 1321 del Código Civil;** sosteniendo la empresa casante que se ha inaplicado el artículo 632 del Código de Comercio, el cual estipula que el capitán responderá por el 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 descarga. Siendo ello así, en este caso, al haberse extendido el conocimiento de embarque, declarándose expresamente que este se formuló como un contrato de transporte multimodal, tal responsabilidad quedó ampliada para los demandados hasta el local o depósito final del consignatario, habiendo ocurrido la pérdida de la carga después de haber sido descargado del buque, pero con anterioridad a su entrega en el local del



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

consignatario. Alega además, que se ha inaplicado el artículo 1321 del Código Civil, en virtud del cual ha reclamado como daño emergente el gasto efectuado por su empresa por gastos abonados directamente al ajustador de seguros, esto es, desembolsos propios de la empresa de seguros demandante, los cuales no forman parte de los derechos de su asegurado, adquiridos vía subrogación. Indica también, que se exonera de toda responsabilidad por las pérdidas reclamadas por la empresa accionante a las codemandadas, NSC SHIPPING GMBH & CIE KG, NSC SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT, ANGOL y HARTRODT UK LTD., en base a la aplicación indebida del artículo 1183 del Código Civil, hecha para efecto de señalar que la solidaridad no se presume, y que solo la ley o el título de la obligación la establecen en forma expresa, supuestos que no contemplan la responsabilidad de los propietarios, navieros y transportistas demandados, pues, se asume indebidamente, que no existe una norma legal que establezca la responsabilidad del naviero, propietario y transportista, y que esta sea solidaria, lo que constituye un craso error, por cuanto, sí existen normas específicas que establecen tales responsabilidades, las que tienen carácter solidario y están contenidas en el Código de Comercio;

ii) Infracción normativa material del artículo 632 del Código de Comercio; indicando la empresa recurrente que se ha infringido la citada norma, pues no la han aplicado, ya que según ese dispositivo, se puede pactar expresamente otro ámbito de responsabilidad para el transportista marítimo, conforme al segundo supuesto de la referida norma, lo que ha sido soslayado por la sentencia de vista y por la sentencia de primera instancia, pese a que en su considerando cuarto, el *a quo* reconoce que el conocimiento de embarque fue emitido para transporte multimodal; sin embargo, desconoce las implicancias del mismo a la luz del presente precepto, siendo necesario señalar, que de acuerdo con la doctrina iusmaritimista, el transporte multimodal, de acuerdo a su naturaleza jurídica, involucra más de dos modos de transporte, esto es, el marítimo, el terrestre, el aéreo o el ferroviario, entonces, el transporte multimodal contenido en el conocimiento de embarque involucraba no solo el



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

transporte marítimo de las mercancías, sino también el transporte terrestre de la carga, por tanto, hubieran arribado a la conclusión de que los daños a la carga se produjeron cuando esta se encontraba aún bajo custodia del transportista marítimo, a mérito del transporte multimodal (*House to House*), siendo entonces responsables de esta pérdida las propietarias, navieras y transportistas de la nave, conjuntamente con Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima – IMUPESA; **iii) Infracción normativa material del artículo 603 del Código de Comercio**; señalando la empresa demandante que hubo inaplicación del derecho objetivo al caso *sub júdice*, el cual dispone la responsabilidad indubitable y compartida del propietario y el naviero, en los daños y pérdidas del cargamento transportado, responsabilidad que además es solidaria. La responsabilidad del propietario del buque por los daños y faltantes que sufra la carga transportada en su buque, es reconocida universalmente de modo unánime, independientemente de que el propietario haya o no celebrado el contrato de transporte marítimo, ni emitido el conocimiento de embarque, y ello se debe a que el buque sirve de garantía frente a los cargadores, en consecuencia, de conformidad con las normas denunciadas, concordantes con el artículo 600 del Código de Comercio, los propietarios del buque, por tener tal calidad, son responsables de la conducta del capitán, respecto a los daños y faltas que sufra la carga, ello sin perjuicio de que también exista responsabilidad del naviero, tal como lo dispone el mencionado artículo 600. Agrega la parte accionante que en cuanto atañe al Derecho Común, es de aplicación lo dispuesto sobre la solidaridad en el Código Civil, en sus artículos 1180 y 1195, pues, las responsabilidades de los navieros y propietarios de la nave son de carácter indivisible, y siendo ello así, la consecuencia conforme a lo establecido en los precitados artículos del acotado Código, es que cada uno de los deudores está obligado por el todo en la indemnización por daños y perjuicios que formule el acreedor, esto es, que sus obligaciones son solidarias; y, **iv) Infracción normativa procesal de los artículos 50 inciso 6, 122 inciso 4 del Código Procesal Civil, y 139 de la**



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

Constitución Política del Perú; manifestando la empresa impugnante que la sentencia de vista tiene una motivación aparente, ya que, pese a que analiza la responsabilidad de las navieras demandadas, las exonera de dicha responsabilidad, indicando no existir norma que establezca que son solidariamente responsables con la codemandada Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima – IMUPESA, cuando en verdad debió previamente pronunciarse sobre si las compañías demandadas son responsables de los daños reclamados, y luego, si dicha responsabilidad resulta solidaria o mancomunada.-----

Mediante la resolución de fojas ochenta y cinco del cuadernillo de su propósito, de fecha uno de abril de dos mil diecinueve, esta Sala Suprema ha declarado procedente el recurso de casación interpuesto por Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima – IMUPESA a fojas quinientos sesenta y seis, por las causales de: **i) Infracción normativa material del artículo 1315 del Código Civil;** alegando la empresa casante que a lo largo de todo el proceso, ha indicado que la Grúa Stacker número 303 se encontraba en perfecto estado de funcionamiento, y que periódicamente se le realizaba labores de mantenimiento, siendo la causa del accidente, la falla por fatiga de una de las piñas de sujeción de la citada grúa, un caso fortuito o una causa no imputable al deudor. La Sala Superior no ha dado razones suficientes para responsabilizarla del accidente, estando acreditado y reconocido que la Grúa Stacker número 303 era periódicamente sometida a labores de mantenimiento. El accidente ocurrido fue un hecho extraordinario, el cual no es usual, y además, no podía ser previsto; y, **ii) Infracción normativa procesal del artículo 139 inciso 5 de la Constitución Política del Perú;** señalando la parte impugnante que la sentencia de vista incurre en vicio de motivación insuficiente; en este sentido, debe expedirse nuevo fallo, en donde se analicen con detenimiento las causas del daño, y si este corresponde o no a un evento que puede ser calificado como caso fortuito.-----

III. MATERIA JURÍDICA EN DEBATE.- Es necesario determinar en primer



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

término, si con la expedición de la sentencia emitida en segunda instancia, se ha incurrido en vulneración del derecho fundamental del debido proceso, por adolecer de motivación aparente; y de ser descartado ello, determinar si procede o no una indemnización solidaria por daño emergente a cargo de las empresas demandadas, por la suma de ciento seis mil cuatrocientos ocho dólares americanos con sesenta centavos (US\$106,408.60), más los intereses legales devengados, y por devengarse, por infracción de normativa de carácter material, declarada procedente.-----

IV.- CONSIDERANDO:-----

PRIMERO.- El recurso de casación tiene como fines esenciales la correcta aplicación e interpretación del derecho objetivo y la unificación de la jurisprudencia nacional de la Corte Suprema de Justicia de la República, conforme se señala en el artículo 384 del Código Procesal Civil. En materia de casación es factible el control de las decisiones jurisdiccionales, con el propósito de determinar si en ellas se han infringido o no las normas que garantizan los derechos fundamentales a un debido proceso y a una tutela jurisdiccional efectiva. Entonces, esta Sala Suprema se encuentra facultada para analizar las infracciones denunciadas por las empresas recurrentes, y que puedan incidir en la decisión cuestionada, a fin de determinar si la Sala Superior ha resuelto o no conforme a la normatividad jurídica aplicable al caso de autos, a los parámetros contenidos en la jurisprudencia, doctrina jurisprudencial y precedentes de este Poder del Estado y del Tribunal Constitucional, y conforme al Derecho Convencional.-----

SEGUNDO.- Dados los efectos nulificantes de las causales procesales de ambos recursos de casación, en caso de configurarse, corresponde empezar el análisis de los mismos, a partir de dichas causales; y de ser el caso, de no ampararse, analizar las causales *in iudicando* igualmente declaradas procedentes. Comenzamos el análisis de la causal procesal propuesta por la empresa accionante Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros,



CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN

sobre infracción normativa procesal de los artículos 50 inciso 6, 122 inciso 4 del Código Procesal Civil, y 139 de la Constitución Política del Perú; siendo que este último según el recurso de casación se refiere a su inciso 5, dado que se cuestiona la resolución superior en su motivación. Como se ha precisado, la parte impugnante ha alegado que la sentencia de vista tiene una motivación aparente, pues pese a que analiza la responsabilidad de las navieras demandadas, las exonera de la misma, indicando que no existe norma que establezca que son solidariamente responsables, precisando que el *ad quem* debió previamente pronunciarse sobre si las demandadas son responsables de los daños reclamados, y luego si resulta solidaria o mancomunada su responsabilidad.-----

TERCERO.- Este Supremo Tribunal verifica de la sentencia de vista, que no obstante la complejidad del caso, así como de la relevancia del tema de fondo en cuestión, y las denuncias contenidas en el recurso de apelación interpuesto por la empresa accionante contra la sentencia de primera instancia, tenemos que el *ad quem* se ha limitado a señalar en su décimo quinto considerando *-sin mayor desarrollo jurídico-*, que la presente controversia deriva de la celebración de un contrato de transporte marítimo, el cual se encuentra evidenciado en el Conocimiento de Embarque de Transporte Multimodal número 16311036, documento que constituye el único título para fijar los derechos y obligaciones de las partes, a tenor de lo dispuesto por el artículo 666 del Código de Comercio, precisando la Sala Superior que en el recuadro del lugar de entrega del conocimiento de embarque citado, se consignó el Callao, y una vez arribada la nave a dicho terminal portuario, los contenedores fueron descargados y remitidos al terminal aduanero de IMUPESA, donde ingresaron sin observaciones, concluyendo que no es cierto *-como sostiene la empresa demandante-*, que las compañías codemandadas se encuentren obligadas a responder por lo declarado en dicho conocimiento de embarque, ya que se debe tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 1183 del Código Civil, conforme al cual, la solidaridad no se presume, y solo la ley o el título de la



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

obligación la establecen en forma expresa, siendo que, en el presente caso, ni el título de la obligación, ni la ley le brindan sustento alguno a la parte demandante para formular tal afirmación, empezando por el propio título en el que no consta pacto de solidaridad expreso.-----

CUARTO.- La parte accionante denunció expresamente en su recurso de apelación, que el *a quo* debió realizar un correcto análisis de las normas pertinentes del transporte marítimo internacional, y además revisar las recomendaciones en las compraventas internacionales, contenidas en los Incoterms, cuyo objetivo es establecer los criterios definidos sobre la distribución de los gastos, y la transmisión de los riesgos entre las partes (vendedor y comprador), en un contrato de compraventa internacional; sin embargo, la Sala Superior no se ha pronunciado sobre la normatividad aplicable al transporte marítimo internacional, no verificándose de la sentencia de vista el parámetro normativo que ha llevado al *ad quem* a determinar que no se puede hablar en la presente controversia de responsabilidad solidaria de las empresas codemandadas; tampoco ha señalado la Sala Superior, si resulta de aplicación al presente caso, las recomendaciones contenidas en los Incoterms, teniendo en cuenta que nos encontramos frente a una compraventa internacional, donde lo fundamental es determinar la responsabilidad de los agentes durante el transporte de los bienes, más aún cuando se alega que estos han sido afectados.-----

QUINTO.- Se verifica también que la empresa demandante recurrente denunció expresamente en el recurso de apelación, que el *a quo* ha incurrido en error al citar el término FCA en el cuarto considerando de la sentencia apelada, y considerar que el lugar donde los navieros demandados debían de entregar la carga era el puerto del Callao, terminando la obligación de las empresas codemandadas con la entrega de los bienes en dicho puerto, y que la caída de la carga en IMUPESA ya no era de competencia de las empresas accionadas. Al respecto, esta Sala Suprema constata de la sentencia de vista, que en efecto la Sala Superior no desarrolla jurídicamente qué comprende el



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

término FCA, esto es, no brinda un concepto jurídico y/o comercial sobre dicho término, y cómo debe ser utilizado en una compraventa internacional, por tanto, una vez más se evidencia la aparente y deficiente motivación de la sentencia de vista.-----

SEXTO.- En otro extremo del recurso de apelación, la parte accionante ha denunciado que el *a quo*, pese a haber reconocido que el conocimiento de embarque se refiere al transporte internacional multimodal, que es el traslado de mercancías de un país a otro, con utilización de más de un medio de transporte (carretera, ferrocarril, aéreo, marítimo o fluvial), y sin que exista ruptura de carga; sin embargo, se advierte en la sentencia materia de casación que la Sala Superior soslaya pronunciamiento sobre las características del transporte multimodal; tampoco se ha pronunciado sobre el documento de transporte utilizado FIATA Bill of Lading (FBL) que obra en autos, y hasta dónde alcanzaban las obligaciones del operador de transporte multimodal A. Hartrodt UK Limited; o si en virtud a todo ello las compañías codemandadas son responsables solidariamente. En consecuencia, pese a la complejidad de la presente causa, la Sala Superior no se ha pronunciado sobre los conceptos e instituciones jurídicas que regulan los contratos de compraventa internacional, para determinar *-conforme a derecho-*, la responsabilidad civil de las empresas accionadas, alegada por la compañía demandante, evidenciándose vulneración del derecho fundamental del debido proceso, por contener la sentencia de vista una deficiente y aparente motivación, lo que igualmente se verifica de la sentencia del *a quo*, quien ha incurrido en las mismas deficiencias procesales al momento de expedir sentencia, razones por las cuales, este Supremo Tribunal ha de declarar fundado el recurso de casación interpuesto por la empresa Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros, debiendo declararse nula la sentencia de segunda instancia, así como insubsistente la apelada, y ordenarse que el *a quo* emita nueva sentencia. Por otro lado, en cuanto al recurso de casación de la codemandada Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima –



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

**CASACIÓN 1023-2018
CALLAO
INDEMNIZACIÓN**

IMUPESA, este en esencia se sustenta en la existencia de caso fortuito, lo cual lo liberaría de responsabilidad. Sobre ello las instancias se han pronunciado desestimando lo sostenido por esta empresa, **por lo que su recurso de casación debe estarse a lo resuelto en la presente resolución, esto es, que las instancias emitan nuevos fallos sobre la controversia.**-----

Por las razones expuestas, y en aplicación del artículo 396 del Código Procesal Civil, declararon: **FUNDADO** el recurso de casación interpuesto por Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros a fojas quinientos cuarenta y cinco; en consecuencia, **CASARON** la sentencia de vista contenida en la Resolución número 28, de fojas quinientos once, de fecha diecinueve de setiembre de dos mil diecisiete, emitida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao; por tanto, **NULA** la misma, e **INSUBSISTENTE** la sentencia apelada contenida en la Resolución número 18, de fojas cuatrocientos seis, de fecha dos de mayo de dos mil dieciséis; **ORDENARON** al *a quo* emitir nueva resolución con arreglo a derecho, y conforme a lo establecido en los considerandos precedentes; **DISPUSIERON** la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, bajo responsabilidad; en los seguidos por Rímac Internacional Compañía de Seguros y Reaseguros contra Inversiones Marítimas Universales del Perú Sociedad Anónima – IMUPESA y otros, sobre Indemnización; y *los devolvieron*. Ponente Señor Lévano Vergara, Juez Supremo.-

S.S.

ROMERO DÍAZ

CABELLO MATAMALA

AMPUDIA HERRERA

LÉVANO VERGARA

RUIDÍAS FARFÁN

Mcc/Cbs/Eev