

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 8

/caso: “MAERSK TANGIER”

APLICACIÓN OBLIGATORIA DE LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY INCLUSO CUANDO NO SE EMITE EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Por: Laura Ugarte Rivas¹

Noviembre 2019

Caso: “MAERSK TANGIER”

*

AP MOLLER-MAERSK A/S trading as MAERSK LINE

v.

KYOKUYO LIMITED

Juez: Lady Justice Gloster y Lord Justice Flaux

Fecha: 17 abril 2018

Tribunal: Corte de Apelaciones

Expediente/Cita: [2018] EWCA Civ 778

¹ Abogada (Universidad Católica Andrés Bello - Caracas); Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (Universidad Marítima del Caribe - Caracas); Magister en Derecho Marítimo (University of Southampton - Southampton, Reino Unido); Miembro del Colegio de Abogados de Caracas, Venezuela; Miembro de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM); Miembro de la British-Venezuelan Society and Chamber of Commerce, Reino Unido; Miembro del Young International Arbitration Group (YIAG); Conferencista y Autor de varias publicaciones. Actualmente se desempeña como Especialista en Reclamos Marítimos en el Despacho de Abogados Roose+Partners Laura.Ugarte@rooselaw.co.uk

Antecedentes

Los intereses de la carga inician su reclamo como consignatarios de tres contenedores cargados con piezas congeladas de atún transportados desde Cartagena, España hacia Yokohama, Japón entre noviembre de 2012 y febrero de 2013. Las piezas de atún congeladas fueron colocadas dentro del contenedor como ítems individuales, sin ningún tipo de agrupación en paquetes.

Era de conocimiento general que el contrato de transporte inicialmente contemplaba la emisión de conocimientos de embarque; sin embargo, con el fin de evitar mayores demoras en la entrega de la carga, el Porteador propone al Cargador emitir tres cartas de porte marítimo en vez de conocimientos de embarque y el Cargador acepta.

Cada carta de porte marítimo indicaba en la casilla sobre descripción de la carga *“1 contenedor dice contener [xx] número de piezas de lomo de atún congeladas”*. En la esquina inferior izquierda había una casilla sobre *“Recepción por parte del transportista. Número total de contenedores o paquetes recibidos por el transportista”* y en la cual se incluyó *“1 contenedor”*.

Cuando la mercancía es descargada en mal estado en Japón, los intereses de la carga reclaman que el atún estaba dañado producto de variaciones en la

temperatura y por el mal manejo de la carga cuando ésta tuvo que ser reacomodada en un contenedor de repuesto en el puerto de embarque.

Procedimiento en Primera Instancia

Los intereses de la carga inician su reclamación en base a que el Porteador no había mantenido la temperatura requerida durante el transporte y exigían por lo tanto compensación por los daños de conformidad con lo establecido en las Reglas de la Haya-Visby.

El Porteador alegaba que debido a que lo que se habían emitido fueron cartas de porte marítimo, entonces las Reglas de la Haya-Visby no aplicaban.

Por otra parte, el Porteador alegaba que cada pieza de atún no podía considerarse una “unidad”, ya que las piezas no iban cargadas individualmente dentro de las bodegas del buque, sino que habían sido empacadas dentro de contenedores.

Entre otros aspectos, la discusión se centraba en lo siguiente:

(1) ¿La responsabilidad del Porteador estaría limitada de conformidad con el artículo IV regla 5 de las Reglas de la Haya o el artículo IV regla 5 de las Reglas de la Haya-Visby?

(2) Si la responsabilidad está limitada según lo establecido en el artículo IV regla 5 de las Reglas de la Haya, ¿se

considera “paquete” o “unidad” el contenedor o las piezas de atún?

(3) Si la responsabilidad está limitada según lo establecido en el artículo IV regla 5 de las Reglas de la Haya-Visby, ¿se considera que los contenedores son el “paquete” o la “unidad” de conformidad con la regla 5(c) del artículo IV o lo son las piezas de atún?

Sobre la aplicación de las Reglas de la Haya-Visby:

El Juez de Primera Instancia rechazó el principal argumento alegado por el Porteador y confirmó que las Reglas de la Haya-Visby sí aplicaban.

En teoría, las Reglas de la Haya-Visby solo aplican a los contratos de transporte evidenciados por un conocimiento de embarque (Artículo I(b)). La carta de porte marítimo no es considerado como conocimiento de embarque al cual le aplican las Reglas de la Haya-Visby; sin embargo, hay una serie de casos de las cortes inglesas en las cuales se ha decidido que las Reglas aplican en casos en los que se contemplan la emisión de conocimientos de embarque pero que no se llegan a emitir. Por ejemplo, casos en los que la mercancía sufre daños durante la carga y por lo tanto nunca se llega a embarcar ni a emitir el correspondiente conocimiento de embarque.

Sobre la denominación de “unidad” para los efectos del artículo IV.5(c):

El Juez de Primera Instancia también confirmó que las piezas individuales de atún sí eran consideradas cada una como “unidad”; sin importar si estas podían ser cargadas sueltas en las bodegas o requerían de un empaquetado adicional. Dado que el número de piezas de atún se había identificado como la carga en la casilla de descripción de la mercancía del documento de transporte, entonces este número eran las “unidades” a los efectos de la regla 5(c) del artículo IV de las Reglas de la Haya-Visby.

El Porteador apeló esta decisión, alegando que la emisión de las cartas de porte marítimo había sido acordada entre ambas partes y por lo tanto eran estos documentos los que evidenciaban la existencia del contrato de transporte marítimo. Por otra parte, de aplicar alguna de las reglas, serían las Reglas de la Haya y no las de la Haya-Visby.

Corte de Apelaciones

La apelación por parte del Porteador fue rechazada y se confirmó lo siguiente:

- Las Reglas de la Haya-Visby aplican de forma obligatoria a todo contrato de transporte que de manera implícita o expresa le da derecho al Cargador de exigir la emisión de un conocimiento de embarque, incluso si el derecho es ejercido o no y si

eventualmente es emitido un documento de transporte diferente al conocimiento de embarque (carta de porte marítimo por ejemplo).

- Las Cortes inglesas no seguirán la decisión de la Corte Federal de Australia en el caso *El Greco v Mediterranean Shipping [2004] 2 Lloyd's Rep 537*, la cual requiere que la forma de embalaje se incluya en la descripción de la mercancía en el conocimiento de embarque para poder así satisfacer lo indicado en el artículo IV.5(c).
- Por el contrario, cualquier descripción de la mercancía que indica el número de ítems que se incluyen dentro del contenedor es suficiente para satisfacer la denominación de “unidad” o “paquete” contenida en el artículo IV.5(c).

- Una “unidad” es cualquier ítem físico que no está empaquetado y no existe requisito adicional de que el ítem debe haber sido capaz de ser enviado a granel.

Así pues, lo importante no es si un conocimiento de embarque fue emitido o no, sino que en el contrato se contemplaba la emisión de conocimientos de embarque. Si la emisión de estos se contempla en el contrato, entonces las reglas aplicaran incluso si lo que es emitido finalmente es una carta de porte marítimo.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS.**