

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 20

/caso: “ETERNAL BLISS”

CONSIDERACIONES SOBRE DAÑOS POR RETRASOS EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y/O DESCARGA ADICIONALES A LA FIGURA DE LA DEMORA O SOBREESTADÍA

Por: Laura Ugarte Rivas¹

Noviembre 2020

Caso: “ETERNAL BLISS”

*

K Line PTE Ltd

v.

Priminds Shipping (HK) Co, Ltd

Juez: Andrew Baker

Fecha: 07 septiembre 2020

Tribunal: Corte Superior de Justicia (Division Negocios y Propiedad) de Inglaterra y Gales,
Corte Mercantil

Expediente/Cita: [2020] EWHC 2373 (Comm)

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 de Reclamaciones Marítimas de Repsol en Madrid, España laurasofia.ugarte@repsol.com

Antecedentes

Entre K-Line (“Armadores”) y Priminds (“Fletadores”) se acordó la realización de 12 viajes entre los meses de febrero de 2015 y enero de 2016 para el transporte de soja entre Suramérica y Asia. El contrato que regía estas operaciones incorporaba los términos y condiciones del contrato tipo *Norgrain (the North American Grain Charterparty 1973*, con sus enmiendas de 1/7/74). El buque ETERNAL BLISS (el “Buque”) fue nominado por los Armadores para transportar el cargamento de soja en junio de 2015 desde Tubarao, Brasil hasta Longkou, China. La operación de carga se completó en Brasil sin inconvenientes y se emitieron los conocimientos de embarque respectivos en fecha 11 de junio de 2015.

El 29 de julio de 2015, a la llegada del ETERNAL BLISS a la zona de fondeo en Longkou, se emite el aviso de listo (“NOR”) y se le ordena al Buque esperar en la zona de fondeo por un periodo de 31 días debido a congestión y a la falta de espacio en el puerto para la recepción de la carga.

No es sino hasta el 30 de agosto del 2015 que se le permite al buque descargar el producto. Durante la descarga se observa que parte del cargamento presenta humedad y apelmazamiento. Las operaciones de descarga concluyen y el Buque zarpa el 11 de septiembre de

2015, no sin antes emitir una Carta de Compromiso (“LOU” por sus abreviación en inglés: *Letter of Undertaking*) a favor de los consignatarios de la carga como garantía por posibles daños a la carga.

Posteriormente, los Armadores acuerdan con los dueños de la carga y sus aseguradores, los daños a la carga en la suma de USD \$1.1 millones, e inician procedimiento arbitral contra los Fletadores con la finalidad de recuperar esta cantidad bajo el supuesto de que los daños a la carga fueron ocasionados por el incumplimiento por parte de los Fletadores de la descarga al ritmo establecido en la cláusula 18 del contrato.

Procedimiento Judicial

El debate se centró principalmente en determinar si el Armador debe establecer un incumplimiento de la carga y la descarga dentro del plazo acordado para poder reclamar demora; y además el incumplimiento de otra cláusula del contrato, para poder reclamar un monto adicional al que le corresponde por concepto de demora.

Lo primero que se debe comprender para poder entender el análisis del Juez Baker es el concepto de demora y a qué obedece su pago, si esta se genera durante el viaje.

Tanto en los contratos de fletamento por viaje como en los contratos de

compraventa, se incluyen cláusulas que expresamente indican el tiempo que deben durar las operaciones de carga y/o descarga. Si estas operaciones se exceden del plazo acordado, este retraso conlleva a que el buque permanezca detenido en el puerto por un tiempo adicional al previsto, y en consecuencia el armador deja de ganar flete bajo un contrato de fletamento posterior que quizás le representaba una ganancia.

En este sentido, se crea la figura de la demora para compensar esta posible ganancia en flete que deja de percibir el armador. Se genera demora (cuya tarifa por día también es acordada en el contrato) cuando las operaciones de carga y/o descarga toman más del tiempo acordado. Esta tarifa también incluye posibles costos en puerto como combustible y tasas portuarias.

La demora es, por su naturaleza, una indemnización por daños y perjuicios y se entiende que una parte que acuerde una cláusula de daños liquidados no puede reclamar más que la tarifa de daños liquidados por la pérdida que se derive del incumplimiento al que se aplica. El que la tarifa de la demora esté fijada también da seguridad jurídica para ambas partes, pues el fletador sabe de antemano el monto que estaría obligado a pagar y el armador también conoce el monto que recibiría.

Partiendo de este análisis sobre la demora, el Armador alegaba que el reclamo por los daños a la carga eran de naturaleza totalmente diferente a la detención del buque y por lo tanto debería ser recuperable más allá de lo correspondiente por demora.

Sin llegar a decidir si el Fletador era responsable del pago de los daños a la carga, ya que ese asunto le corresponde al Tribunal Arbitral constituido, el Juez concluyó que, bajo el derecho inglés, sí es posible para el Armador reclamar daños más allá de las demoras incluso cuando la única falta por parte del Fletador sea haber efectuado la carga y la descarga fuera del plazo acordado, siempre que la naturaleza del daño sea fundamentalmente diferente a la mera detención del buque por un tiempo adicional al cubierto por el flete acordado.

Si la naturaleza del daño es diferente a la de la demora entonces no es necesario que el Armador demuestre el incumplimiento de una cláusula adicional del contrato.

Conclusión

Este caso analiza la naturaleza jurídica de la figura de la demora bajo un contrato de fletamento por viaje y se intenta ponerle fin a un largo debate existente sobre si la figura de la demora sería el único recurso para el armador para obtener indemnización por daños

ocasionados debido al incumplimiento por parte del fletador de efectuar las operaciones de carga y/o descarga dentro del período acordado en el contrato.

Se observa también que las consecuencias de esta decisión afectan en especial al transporte de carga perecedera y a la cual el paso del tiempo puede afectar sus propiedades. En cuanto al transporte de petróleo y sus derivados, las cargas líquidas no tienden a deteriorarse con el tiempo; sin embargo, la calidad de determinados productos líquidos puede verse afectada cuando están por mucho tiempo almacenados en los tanques del buque y por lo tanto podrían presentarse reclamos por daños a la carga.

Es muy probable que en futuras negociaciones de contratos de

fletamento por viaje, el fletador busque incorporar una cláusula que claramente indique que el pago de la demora cubre cualquier daño causado como consecuencia del incumplimiento de la carga y/o descarga dentro del plazo acordado, pero si el armador no acepta la incorporación de una cláusula de este tipo, poco más podrá hacer el fletador.

Sin duda con esta decisión no se pone fin a la discusión, digamos que mas bien la ha avivado. Dado que ha sido apelada, se prevé que la Corte de Apelaciones se pronunciará en el 2021, por lo tanto la discusión continuará y por ende el debate sobre este interesante tema.

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