

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 19

/caso: “MIRACLE HOPE”

SOBRE LA PARTE EN UNA CADENA DE CARTAS DE INDEMNIZACIÓN OBLIGADA A OTORGAR GARANTÍA PARA LIBERAR UN BUQUE EMBARGADO Y EL MOMENTO PARA SU OTORGAMIENTO

Por: Maribel Sabatino¹

Octubre 2020

Caso: “MIRACLE HOPE”

*

Trafigura Maritime Logistics PTE LTD

v.

Clearlake Shipping PTE LTD

y

Clearlake Chartering USA Inc. y Clearlake Shipping PTE LTD

v.

Petroleo Brasileiro S.A.

Juez: Teare J

Fecha: 27 de abril de 2020

Tribunal: Tribunal Superior Mercantil de Inglaterra

Expediente/Cita: [2020] EWHC 995 (Comm)

¹ Abogada graduada de la Universidad Católica Santa María La Antigua, Panamá; Postgrado en Derecho Marítimo (LLM) de la Universidad de Southampton, Reino Unido; Experiencia en disputas marítimas, habiendo trabajado en el departamento de litigios marítimos de una firma de Londres y una firma Panameña, así como en Venezuela para Globalpandi S.A.; Ha atendido una variedad de cursos y conferencias internacionales relacionadas al sector marítimo, entre ellos el Curso de Seguros Marítimos de Gard P&I en Arendal, Noruega; Actualmente se desempeña en la firma Preston Turnbull LLP con sede en Londres, donde lidia con disputas bajo contratos de transporte marítimo como contratos de fletamento, conocimientos de embarque, acuerdos de pool y pólizas de seguro marítimo; Miembro Asociado de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo; Autora de varias publicaciones. Maribelsabatino@preston-turnbull.com

Antecedentes

Trafigura Maritime Logistics (“Trafigura”) era el Fletador por Tiempo del buque ‘MIRACLE HOPE’. Trafigura sub-fletó el buque a Clearlake Shipping (“Clearlake”) y éste a su vez sub-fletó el buque a Petróleo Brasileiro (“Petrobras”) en términos «espejo» o «*back-to-back*» para que transportara un (1) millón de barriles de crudo desde Brasil hasta China. Los Contratos de Fletamento permitían a los Fletadores ordenar la descarga de la mercancía sin la presentación del Conocimiento de Embarque, luego de presentar una Carta de Indemnización (“LOI” por sus siglas en inglés) de términos estándar para el Armador.

Petrobras solicitó que la mercancía se descargase a los consignatarios sin la presentación de los conocimientos de embarque. Clearlake pasó la solicitud a Trafigura, y Trafigura la pasó al Armador Principal, el cual cumplió con la solicitud.

El banco financiador de los consignatarios, Natixis, embargó el buque en Singapur reclamando al Armador daños y perjuicios por un monto de USD \$76 millones por error en la entrega de la mercancía o *misdelivery*.

De acuerdo con los términos de la Carta de Indemnización, Trafigura exigió a Clearlake otorgara una garantía para liberar al buque del embargo, la cual Clearlake pasó a Petrobras. Dicha garantía no fue otorgada por lo que Trafigura obtuvo una orden judicial en contra de

Clearlake requiriendo otorgar la garantía (en palabras del Juez) «*forthwith*» cuya traducción literal al español es «inmediatamente». Clearlake obtuvo una orden similar en contra de Petrobras.

Decisión del Tribunal Superior

El Juez Teare emitió su sentencia en ambas causas, vale decir Trafigura v. Clearlake, y Clearlake v. Petrobras.

Clearlake y Petrobras alegaron que el retraso en el otorgamiento de la garantía se debió, entre otras cosas, a que los requisitos de Natixis en cuanto a los términos de la garantía bancaria no eran razonables.

Por su parte, Trafigura alegó que Clearlake había incumplido con la orden judicial en virtud de la cual debía proporcionar la garantía «inmediatamente»/«*forthwith*» visto que 4 semanas después de emitida la orden judicial, Clearlake no había proporcionado tal garantía. En consecuencia, Trafigura solicitó que se le ordenara a Clearlake otorgar garantía en cualquiera fuera la forma solicitada por Natixis dentro de 2 días hábiles, o, alternativamente, que pagara a Natixis directamente. Clearlake se negó a la solicitud de Trafigura, pero para mantener su posición «espejo» o «*back-to-back*» hizo la misma solicitud a Petrobras.

La primera cuestión que tuvo que decidir el Tribunal fue el significado del requerimiento del otorgamiento de una

garantía «*forthwith*» al que se refería las ordenes judiciales obtenidas. El Tribunal asimiló el término al requisito encontrado en el texto estándar de Cartas de Indemnización que requiere que se otorgue una garantía «*on demand*» o «bajo demanda». El Tribunal rechazó el argumento de Trafigura que «*forthwith*» significaba «inmediatamente» (como el diccionario sugiere) y, en cambio, el Juez decidió que su significado requería que la parte otorgase la garantía «en el menor tiempo posible» lo que inevitablemente dependerá de las circunstancias del caso.

La otra cuestión a decidir fue el tipo de garantía que estaban obligadas a otorgar Clearlake y Petrobras. El texto estándar de Carta de Indemnización hacía referencia a que se debía otorgar una «garantía tal cual como sea requerida» para obtener la liberación del buque del embargo. En este sentido, el Juez consideró que esto tenía tres significados potenciales, vale decir: (1) la garantía requerida por la parte que embargó el buque; (2) la garantía requerida por la Corte del lugar del embargo; o (3) la garantía requerida por la Corte con jurisdicción sobre la Carta de Indemnización.

El Juez, en concordancia con el Artículo 5 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, decidió que el texto estándar de la Carta de Indemnización requería que la parte otorgara el tipo de garantía requerido por el lugar donde se embargó el buque para

asegurar su liberación. El Tribunal rechazó el argumento de Trafigura que Clearlake y Petrobras estaban obligados a otorgar cualquier garantía que demandase Natixis.

Sin embargo, en vista de la inhabilidad del Tribunal de Singapur de pronunciarse sobre la forma de la garantía de manera más expedita, el Tribunal Inglés decidió ordenar a Clearlake y Petrobras a que hicieran el pago ante el Tribunal de Singapur para obtener la liberación del buque.

El Tribunal rechazó la solicitud de Clearlake que el pago se hiciera de manera escalonada (es decir, que a Clearlake se le permitiera más tiempo en caso de incumplimiento por parte de Petrobras) porque esto iba en contravención a los derechos contractuales de Trafigura.

En cuanto a quién debía cubrir los costos de los procedimientos, el Tribunal decidió que los mismos debían ser cubiertos por Petrobras porque éstos fueron causados por la negativa de Petrobras de otorgar la garantía requerida.

Conclusión y Comentarios del Autor

El presente caso deja en evidencia las complicaciones que puede llegar a enfrentar el Fletador en una cadena de contratos de fletamento «espejo» o «*back-to-back*». Aunque el Fletador en la cadena buscará traspasar las solicitudes

de los otros actores y recobrar costos de la parte obligada a indemnizar, los Tribunales entienden que las distintas promesas contractuales son independientes e individuales las unas de las otras.

Particularmente, el 'MIRACLE HOPE' brinda claridad sobre los siguientes aspectos:

1. El texto estándar de Cartas de Indemnización "LOIs" del Grupo Internacional de P&I requiere que la garantía otorgada por la parte interesada se encuentre en la forma requerida por las Cortes del lugar del arresto del buque para el levantamiento del mismo.
2. Las expresiones «*forthwith*» u «*on demand*» no requieren que la parte otorgue una garantía inmediatamente sino que la misma haga lo prácticamente posible para proporcionar la garantía sin mayor demora.
3. El Tribunal no aceptó el argumento que las obligaciones en una cadena de LOIs han de ser escalonadas. El Tribunal dio prioridad al derecho del Armador de obtener garantía de su contraparte inmediata en la cadena.

4. El Fletador en una cadena de LOIs podrá ser ordenado a pagar los costos incurridos en los procedimientos si éstos han sido causados por su negativa a otorgar la garantía requerida.

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