

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 32

/caso: “LABORATORIOS ALTER”

**CADUCIDAD vs. PRESCRIPCIÓN. RECLAMACIÓN DERIVADA DE
CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO BAJO LA NUEVA LEY DE
NAVEGACIÓN MARÍTIMA ESPAÑOLA 2014.**

Por: Gabriel Gerardo Marcano Gonzalvez¹

Diciembre 2021

Caso: “Laboratorios Alter”

*

LABORATORIOS ALTER, S.A.

v.

SCHENKER LOGISTICS, S.A.U.

Magistrados: D. Ángel Galgo Peco, D. Enrique García García y D. Francisco de Borja Villena
Cortés

Fecha: 21 de abril 2021

Tribunal: Audiencia Provincial Civil de Madrid, Sección Vigésimoctava.

Rollo de apelación nº 757/2019

¹ Abogado y Licenciado en Estudios Liberales, Universidad Metropolitana; Master en Negocio y Derecho Marítimo Universidad Pontificia Comillas y el Instituto Marítimo Español; Diplomado en Generalidades de Derecho Marítimo y Diplomado en Derecho Marítimo Internacional, Centro ECI, UPEL y Universidad Marítima del Caribe. Realizó prácticas profesionales en las firmas de abogados ingleses Clyde & Co y Penningtons Manches Cooper, en Madrid. Actualmente trabaja en prácticas profesionales como *Shipbroker* en Noatum Chartering.

En septiembre de 2014, el conglomerado farmacéutico sudafricano, Adcock Ingram (el “Comprador”), adquirió del Laboratorio farmacéutico español ALTER, un determinado lote de productos, para su fabricación y suministro final en Sudáfrica a finales de marzo de 2015.

Las partes pactaron que ALTER (“La Cargadora”) asumiera el transporte desde Meco, Madrid, hasta la cubierta del buque bajo términos FOB, y así como los trámites aduaneros en el puerto de Valencia; siendo el Comprador el consignatario de la carga, y quien asumió el transporte marítimo hasta Durban, Sudáfrica, así como los trámites en el puerto de destino.

La Cargadora, previamente había señalado al consignatario que la temperatura del container donde se transportarían los medicamentos debía ser de *+20 grados Celsius* (°C).

La Cargadora contrató para dicho transporte terrestre a la transitaria DHL. Por su parte, el Comprador contrató los servicios de DB Schenker Sudáfrica, (el “Porteador”) quien a su vez subcontrató el porte marítimo con la naviera Mediterranean Shipping Company (“MSC” o el “Porteador Efectivo”).

Dicha reserva recibió su *booking confirmation* y fue ejecutada por Schenker Logistics. En el *booking confirmation* se especificaban contractualmente algunas de las cláusulas del futuro conocimiento de embarque, fijando erróneamente que la temperatura a la que

debía producirse el transporte era de -20°C (menos veinte grados Celsius).

MSC puso a disposición de la transitaria DHL y por ende, de la Cargadora un contenedor refrigerado de 40 pies, el cual fue entregado en Meco con una temperatura programada de -20°C; de tal modo que apreciado el error antes de la carga, se reprogramó el mismo a la correcta temperatura de +20°C.

La Cargadora y DHL informaron a MSC y a Schenker Logistics del error producido y de la correcta temperatura para el transporte. No obstante, durante el depósito del contenedor en las dependencias e instalaciones de MSC, este volvió a ser programado a una temperatura de -20°C, en la que permaneció casi cuatro días, lo que produjo la imposibilidad de comercialización de los productos farmacéuticos dañados.

Procedimiento Primera Instancia

La Cargadora presentó demanda en fecha 21 de marzo 2017 contra el Porteador, solicitando al Juzgado que *“declare que Schenker Logistics [...] es responsable por negligencia grave de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro y deberá rembolsar los gastos incurridos como consecuencia del siniestro”,* a saber: (a) Pérdida total de la mercancía; y Transporte terrestre desde las instalaciones de la Cargadora hasta el Puerto de Valencia y los trámites de exportación de la mercancía.

Sostiene la demandada –en esencia– los siguientes hechos y argumentos:



ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

La acción de reclamación se encuentra caducada de conformidad con el art. 3.6 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, conocido como el Convenio de Bruselas, al haber transcurrido el plazo de un año desde el siniestro o destrucción y la presente demanda.

El Tribunal, partiendo de la última fase del transporte terrestre (fase donde se materializó el daño) considera que se debe aplicar el Convenio de Bruselas de 1924 y sus Protocolos, así como la Ley de Navegación Marítima de 2014, ya vigente al tiempo de los hechos, por ser la etapa final del transporte terrestre cuando éste se presenta como accesorio y próximo en el tiempo al transporte marítimo.

El Tribunal pasa a resolver la caducidad de la acción alegada la demandada, y declara que habiendo transcurrido más de un año desde la entrega de las mercancías en las dependencias de la naviera (20.2.2015) y presentación de la presente demanda (17.3.2017), debía estimarse aquella pretensión perjudicada, en cuanto el plazo perentorio que no admite interrupción.

Señala que bajo la vigencia de la derogada Ley de Transporte Marítimo de 1949 y su incorporación de las reglas del Convenio de Bruselas, y sus protocolos posteriores, la doctrina jurisprudencial venía sosteniendo que el art. III.6 de las Reglas de La Haya-Visby recogía un plazo de caducidad a computar desde la entrega de las mercancías o desde que debieron entregarse, no admitiendo interrupción.

Sin embargo, argumenta el Tribunal que frente a ello la actual Ley de Navegación

Marítima de 2014 establece en su art. 286, bajo la rúbrica de "Prescripción de acciones" y que tras esta nueva ley, de un modo claro y expreso califica el plazo como prescriptivo, donde el mismo admite su interrupción y nuevo cómputo de concurrir alguno de los hechos determinantes de dicho efecto jurídico. Como sustento de su argumento el Tribunal señala la Sentencia del Juzgado Mercantil Nº 3 de los de Palma de Mallorca, de 28.11.2018 [ROJ: SJM IB 4476/2018], en el cual el legislador español implementa un régimen específico que difiere del recogido en la normativa internacional.

Por ende, bajo la visión del tribunal se puede afirmar que están en presencia de un régimen de «prescripción» y no de «caducidad». Además, considera que la propia redacción del art. 3.6 del Convenio no permite determinar con claridad la presencia de un plazo de caducidad, lo que ha generado profusa jurisprudencia contradictoria.

Por último, concluye el Juez Mercantil que la expresa opción legislativa por un régimen de «prescripción» en la extinción de la acción de resarcimiento no supone un desconocimiento o una vulneración por el derecho interno de una norma recogida en tratado internacional prevalente; sino que la disputa se enmarca dentro del ámbito interpretativo de un tratado en su aplicación directa por los tribunales nacionales y su relación con igual interpretación del derecho interno que se remite a aquella normativa internacional.

El Tribunal falla estimando íntegramente la demanda formulada a instancia de la Cargadora.

Análisis de la Audiencia Provincial (“AP”)

Los Magistrados de la AP no asumen los planteamientos de interpretación hechos por el Juez Mercantil, respecto a la «caducidad» de la acción.

En el análisis esgrimido por la AP se usa como sustento legal el artículo 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, Sobre Unificación de Reglas para los Conocimientos de los Buques Mercantes (“Ley de 1949”), considerando que se formó un cuerpo de jurisprudencia prácticamente unánime, donde se señalaba que el plazo de un año allí establecido había de calificarse como plazo de «caducidad», aludiendo que fue el sistema que se siguió en España, en un período en que no había en el Derecho interno español un régimen tan preciso como el actualmente consagrado en el artículo 96 de la Constitución española. Continúa el análisis comentando que la doctrina uniforme establecida respecto del artículo 22 de la Ley de 1949 resulta directamente referible al artículo 3.6 del Convenio de Bruselas.

Además, la AP considera que la Ley de Navegación Marítima 2014 (“LNM”) establece que el régimen de «prescripción» reflejado en su artículo 286 es de aplicación únicamente al transporte marítimo interno y, añade, tal pauta iría en contra del propósito de la ley de unificar los regímenes de transporte marítimo interno e internacional, y los artículos 2 y 277 de la propia LNM desautorizan tales alegatos argumentados por el Juez *a quo*, específicamente, el relativo al plazo de caducidad para el ejercicio de la acción de responsabilidad del porteador, frente al régimen prescriptivo señalado en la LNM.

La Sala acuerda:

1.- ESTIMAR el recurso de apelación interpuesto por el Porteador contra la sentencia dictada el 9 de septiembre de 2019 por el Juzgado de lo Mercantil número 6 de Madrid, en el procedimiento número 355/2017.

2.- En consecuencia, REVOCAR la meritada sentencia y EN SU LUGAR ACORDAR:

2.1.- Se desestima la demanda promovida por la Cargadora contra el Porteador.

Conclusión y comentarios del Autor

La Audiencia Provincial, fundamentada en la jurisprudencia histórica en materia marítima, aplicó el Convenio de Bruselas, vigente en España, queriendo dejar claro que, en España, las reclamaciones derivadas de un contrato de transporte marítimo, como el conocimiento de embarque, debe aplicarse el cómputo de la caducidad como históricamente se ha venido aplicando y en concordancia del Convenio. Sin embargo, lo que llama poderosamente la atención es la normativa legal en cuál basó su análisis, normativa derogada por una ley marítima muy moderna y actualizada, que es de aplicación vigente y por la cuál se estaba creando una nueva doctrina y jurisprudencia sobre la caducidad o la prescripción en las reclamaciones relativas a los conocimientos de embarque. Jurisprudencia y doctrina marítima española que el juez de lo mercantil estaba siguiendo.

Sin lugar a dudas, esta sentencia marcará un quiebre de la jurisprudencia que venía predominando, continuando el conflicto sobre «caducidad» o «prescripción» en el



ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

derecho marítimo español, a raíz de la
entrada en vigencia de LNM 2014.

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