

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 6

/caso: “VOLCAFE”

CARGA PROBATORIA EN CASO DE DAÑOS A LA CARGA POR VICIO PROPIO DE LA MERCANCIA

Por: Laura Ugarte Rivas ¹

y

/caso: “UMAY”

EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DESTINADOS A SERVICIO PÚBLICO

Por: Juan J. Itriago ²

Septiembre 2019

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

² Abogado (Universidad Católica Andrés Bello – Caracas); Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (Universidad Marítima del Caribe – Caracas); Magister en Derecho Marítimo (Tulane University – New Orleans, Estados Unidos); Miembro del Colegio de Abogados de Caracas, Venezuela; Miembro del Colegio de Abogados del Estado de Nueva York, Estados Unidos; Miembro Titular de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM); Director de Publicaciones y Eventos de la AVDM; Coordinador Nacional de Jóvenes Maritimistas de la AVDM; Miembro Titular del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; Conferencista; y Autor de varias publicaciones. Actualmente se desempeña en el Despacho de Abogados Miembros de la Firma Internacional Clyde & Co. Juan.Itriago@clydeco.com.ve - con colaboración **Gabriel Marcano** Estudiante de Derecho y Estudios Liberales en la Universidad Metropolitana, con Diplomados en Estudios Internacionales, Derecho Marítimo, y Arbitraje.

Caso: "VOLCAFE"

*

Volcafe Ltd y otros

v.

Compania Sud Americana de Vapores SA ("CSAV")

Juez: Lord Reed, Lord Wilson, Lord Sumption, Lord Hodge y Lord Kitchin

Fecha: 5 diciembre 2018

Tribunal: Corte Suprema de Inglaterra y Gales

Expediente/Cita: [2018] UKSC 61

Antecedentes

Entre el 14 de enero y el 6 de abril de 2012 se embarcaron varios cargamentos de bolsas de café en granos (en total 20 contenedores no ventilados) a bordo de diversos buques de la naviera Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) en Buenaventura, Colombia. La carga hizo un primer transbordo en Balboa, Panamá antes de continuar el viaje hasta Bremen, Alemania.

Los conocimientos de embarque indicaban que el transporte de la carga se efectuaba en los términos LCL/FCL. Estos términos indican que el Porteador es contractualmente responsable de preparar el contenedor para el viaje y de colocar la carga dentro del contenedor.

El Porteador contrató a dos empresas de estiba para efectuar la preparación, acondicionamiento y carga de los contenedores.

El café, al ser una carga higroscópica, tiende a absorber, almacenar y emitir humedad. Éste puede ser transportado en contenedores ventilados, que ayudan a prevenir la condensación dentro del contenedor porque mantienen ventilada la carga, o en contenedores no ventilados.

El Cargador había especificado el uso de contenedores no ventilados pero si se usan contenedores no ventilados para transportar bolsas de café desde un país con clima cálido hacia un destino con clima más frío, como lo era en este caso, es inevitable que los granos de café emitirán humedad, lo cual causará condensación en las paredes y el techo del contenedor y esto hará que los granos de café lleguen con daños de humedad al lugar de destino.

Para evitar esto, en contenedores no ventilados, es necesario que se coloque algún tipo de protección a las bolsas de

café mediante la colocación en las paredes del contenedor de material absorbente como por ejemplo cartón, papel corrugado o papel “kraft”. El uso del papel kraft era una práctica comercial muy frecuente en el año 2012 y este fue el papel utilizado para el transporte de los granos de café desde Buenaventura a Bremen.

Desafortunadamente, cuando los contenedores fueron abiertos en Bremen, las bolsas de café fueron encontradas húmedas y los granos estaban dañados producto de la condensación.

En esta decisión se analiza la interacción que existe entre el deber del Porteador del cuidado de las mercancías transportadas, y las defensas y exoneraciones disponibles al Porteador, en particular cuando se alega vicio propio de la mercancía.

Procedimiento en Primera Instancia

Los intereses de la carga inician su reclamación en base a que el Porteador no había hecho entrega de la carga en el mismo buen estado y condición que la registrada en el conocimiento de embarque cuando fue cargada en el buque.

Además, alegaron que había habido un incumplimiento del artículo III.2 de las Reglas de la Haya en cuanto a que el Porteador había fallado en su deber de

cargar, estibar, transportar y mantener la carga de manera adecuada y cuidadosa. Entre las diferentes fallas alegadas por los intereses de la carga, estaba el tema de que el Porteador no había colocado papel kraft de manera adecuada y suficiente en el contenedor que protegiera la carga de la condensación.

El Porteador por su parte alegaba vicio propio de la mercancía por el hecho de que los granos de café no eran capaz de soportar los niveles ordinarios de condensación que se acumulan dentro del contenedor cuando el viaje se hace desde un sitio cálido a un sitio más frío.

Sobre este argumento los intereses de la carga alegaban que cualquier característica inherente de la carga que pudo haber ocasionado el daño, lo hizo porque el Porteador había fallado en su deber de preparar el contenedor de forma idónea y segura para la conservación de la carga.

Este caso fue inicialmente decidido en la Corte Mercantil de Londres por el Juez David Donaldson QC. El Juez decidió que si bien legalmente el Porteador no tiene la carga de probar que los daños se ocasionaron sin negligencia de su parte o por una causal de exoneración, si existe una presunción de hecho respecto a que los daños observados al momento de la descarga de la mercancía se deben a alguna negligencia.

El punto crítico en el juicio era determinar si el papel kraft utilizado, en número de capas y peso del papel, había sido suficiente. El Tribunal concluyó lo siguiente:

(1) Las bolsas de café son transportadas de manera rutinaria y sin daños desde países cálidos a países fríos en contenedores no ventilados cubiertos con papel kraft, siempre y cuando este sea suficiente en grosor y número de capas.

(2) La evidencia no indicaba cual era el peso del papel utilizado ni tampoco se podía confirmar cuantas capas de papel fueron colocadas. En fotografías aportadas en el juicio solo se podía apreciar la colocación de una sola capa.

(3) No se aportó evidencia que indicara el grosor que debería tener el papel a fines de evitar daños por condensación.

(4) No había una practica comercial aceptada sobre este último punto.

Corte de Apelaciones

La decisión fue tomada por Flaux J., quien consideró que en caso de daños a la carga basta que el Porteador establezca un caso “*prima facie*” en cuanto a la aplicación de una de las excepciones del artículo IV.2 de las Reglas de la Haya; es decir, que a menos que se aporten pruebas que lo refuten, el

Porteador tendría éxito en la defensa alegada.

Según este análisis, el Porteador solamente debía probar que la carga tiene unas propiedades inherentes que las hacen propensas a deteriorarse y nada más.

La Corte de Apelaciones decidió que los intereses de la carga de café tenían la carga de probar la ausencia de la debida diligencia por parte del Porteador y que ésta había causado los daños.

Esta decisión se llevó hasta la Corte Suprema, la cual rechazó el criterio del Tribunal de Alzada y reafirmó la decisión tomada en Primera Instancia.

Conclusión

Si el Porteador pudo haber tomado precauciones para prevenir que las propiedades inherentes de la carga que pudieran causar daños se manifestaran durante el viaje, entonces esa característica no se considera vicio propio.

Para que el Porteador pueda alegar la exoneración de responsabilidad por vicio propio de la mercancía, éste debe probar que hizo todo lo necesario para transportar la carga de una manera segura y que utilizó el material necesario y suficiente para prevenir los daños, y que a pesar de esto, la mercancía llegó a destino con daños.

Legalmente, el Porteador tiene la carga de probar que ha hecho todo lo necesario y que ejerció el debido cuidado para proteger la carga de daños, inclusive de aquellos que puedan derivar de las características propias de la mercancía, como por ejemplo: el carácter higroscópico del café.

La Corte Suprema confirmó la decisión del Tribunal de Primera Instancia y en vista de que el Porteador no podía aportar las pruebas que demostraran la cantidad de papel kraft utilizado, no se podía determinar si el porteador había cumplido, o no, con la cantidad que se alegaba en el juicio.

Por este motivo, se decidió a favor de los intereses de la carga y el porteador fue condenado a pagar por los daños.

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

Caso: "UMAY"

*

Transpesca 09, C.A.

v.

R/M UMay

Juez: Frank A. Ocando Muñoz

Fecha: 22 abril 2019

Tribunal: Superior en lo Civil, Mercantil, Del Tránsito, De Protección de Niños, Niñas, Adolescentes, Bancario y Marítimo del Primer Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Sucre

Expediente: 19-6613

Antecedentes

El propietario del buque de pesca "GAVIOTA", interpuso demanda por daños y perjuicios materiales y lucro cesante ante el Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Agrario, Tránsito, Bancario y Marítimo del Primer Circuito Judicial del Estado Sucre, contra el buque remolcador UMay y solicitó medida cautelar de embargo preventivo, por presunto abordaje, mientras el remolcador se encontraba realizando maniobras con un buque tanque.

Procedimiento en Primera Instancia

El Juez de Primera Instancia decretó la medida cautelar de embargo preventivo solicitada por el Demandante con base al artículo 97 de la Ley de Comercio Marítimo.

En su sentencia, el Tribunal establece que la Demandada no hizo uso del procedimiento de oposición de medidas cautelares establecido en el artículo 602 del Código de Procedimiento Civil (CPC); y entendió, el Tribunal, que el señalado buque «al momento de decretarse la medida» no estaba siendo destinado al servicio público de remolque que define el artículo 217 de la Ley de Marina y Actividades Conexas (LMAC).

Así pues, señaló el Juez que "el carácter público del servicio, lo da la naturaleza del mismo o actividad y no el buque", y consideró que no se demostró el destino de servicio público del buque remolcador.

La Demandada apeló la decisión del Juez en lo Civil, Mercantil, Agrario, Tránsito, Bancario, y Marítimo.

Procedimiento en Alzada

La apelación planteada por la Demandada fue conocida por el Tribunal Superior en lo Civil, Mercantil, Del Tránsito, De Protección de Niños, Niñas, Adolescentes, Bancario, y Marítimo del Primer Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Sucre, el cual como punto previo a su motivación determinó su competencia con base a la Resolución No. 2017-0011 de la Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia de fecha 3 de mayo de 2017, que le otorgó competencia en materia marítima y acuática.

La Demandada argumentó su apelación con base a los artículos 217 LMAC vale decir el servicio público obligatorio de los remolcadores, así como artículo 111 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, así como artículos 26 y 27 de la Constitución Nacional y el artículo 5 del Reglamento de Servicios de Remolcadores.

Adicionalmente, la Demandada arguyó una petición de parte de la empresa estatal PDVSA por insuficiencia de la disponibilidad de remolcadores en la jurisdicción acuática de Puerto La Cruz, estado Anzoátegui e hizo la solicitud al Juez en lo Civil, Mercantil, Agrario, Tránsito, Bancario, y Marítimo, señalando el servicio público y obligatorio de los remolcadores tal como se establece en la LMAC y el Reglamento

de Servicio de Remolcadores, en sus artículos referidos *supra*.

El Tribunal Superior argumentó, con base al artículo 218 de la LMAC, que el remolque puede también ser un servicio prestado por personas naturales o jurídicas, y que para que nazca un interés público del Estado en este tipo de relación de servicios debe ser prestado por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos en forma directa.

El Tribunal Superior luego pasa a considerar cinco aspectos para resolver sobre la negativa dictada por el Tribunal de Instancia sobre la autorización solicitada por la parte demandada, estas consideraciones son las siguientes:

1. El Remolcador que posee una medida cautelar de embargo preventivo y prohibición de zarpe desde 27 octubre 2017.
2. La medida cautelar de embargo preventivo y prohibición de zarpe se decretó para garantizar que en un eventual fallo a favor del Demandante no quede ilusorio.
3. El Tribunal fijó una fianza mediante sentencia, la cual se encuentra vigente y a la espera, que la Demandada, consigne ante el Tribunal aquo como garantía de un eventual fallo a favor del Demandante en el juicio principal,

como única forma permitida por el artículo 588 del CPC.

4. La solicitud de autorización por parte de la Demandada para la operación como servicio de remolcador, se trata de una solicitud condicionada y limitada a determinados espacios marítimos, como lo es, la jurisdicción acuática de Puerto La Cruz, estado Anzoátegui, en apoyo a las maniobras de la estatal Petrolera, según argumenta la Demandada.
5. Se trata de un buque remolcador que por mandato expreso del artículo 217 LMAC que por su calidad, utilidad y actividades de carácter público y obligatorio.

En su motiva, el Juez de Alzada explicó que el buque continúa siendo objeto de

la medida cautelar de embargo preventivo y prohibición de zarpe, y que el Tribunal ha fijado una caución o fianza suficiente para el levantamiento de la medida, la cual garantice al Demandante las resultas del juicio principal en un eventual fallo a su favor. Sin embargo, la Demandada no ha dado cumplimiento a dicha sentencia, es decir, no ha consignado la respectiva fianza ante el Tribunal, lo cual el Juez traduce en falta de interés en querer suspender la providencia cautelar que obra sobre el remolcador.

Todo por lo cual, el Tribunal declara sin lugar el recurso de apelación, y confirma el auto decisorio del Tribunal de Primera Instancia.

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