

# Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

## Boletín Jurisprudencial No. 23

---

**/caso: “THE LEONIDAS”**

### **CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE FLETAMENTO SUJETOS A CONDICIONES**

**Por: Maribel Sabatino<sup>1</sup>**

---

**Febrero 2021**

Caso: “THE LEONIDAS”

\*

Nautica Marine Limited

v.

Trafigura Trading LLC

Juez: Foxton, J.

Fecha: 28 de julio de 2020

Tribunal: Tribunal de Comercio Inglés

Expediente/Cita: [2020] EWHC 1986 (Comm)

---

<sup>1</sup> 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](mailto:Maribelsabatino@preston-turnbull.com)

### Antecedentes

Entre el 8 y 13 de enero de 2016, el demandante Nautica Marine Limited (“Armador”), armador registral de la M/N “LEONIDAS” (el “Buque”) y el demandado Trafigura Trading LLC (“Fletador”) estaban en negociaciones para el fletamento del Buque para el transporte de una mercancía de crudo desde el Caribe hasta el Lejano Oriente.

A las 03:11 horas del 8 de enero de 2016 las partes alcanzaron un acuerdo “sujeto a condiciones” (“*on subjects*”) lo que ambas aceptaron era un acuerdo no vinculante.

Los términos del acuerdo quedaron registrados en un e-mail, el *recap* preliminar, el cual establecía, entre otras condiciones:

- 1) Que la transacción estaba “sujeta a aprobación de los Fletadores S/S/RMGT a más tardar 17:00 horas hora Houston del martes 12.” Las partes estuvieron de acuerdo en que “S/S/R/MGT” significaba “*Subject to Charterers’ Stem/Suppliers’/Receivers’/Management Approval*” lo que en español, mediante traducción libre, sería: “Sujeto a disponibilidad de la mercancía de los Fletadores y a la aprobación de los Proveedores, Recibidores y de la Gerencia.”

En consecuencia, el Contrato de Fletamento estaba sujeto a las siguientes condiciones:

- a) Disponibilidad de mercancía suficiente;
- b) Aprobación de los Proveedores;

- c) Aprobación de los Recibidores; y
- d) Aprobación de la Gerencia del Fletador.

- 2) Que los puertos de carga incluirían Aruba y San Eustaquio.

El 11 de enero de 2016, el Armador pidió al Fletador que se hicieran ciertos cambios con respecto al *recap* preliminar y el Fletador envió sus contrapropuestas.

El 12 de enero de 2016, el Armador confirmó su acuerdo con algunas de las contrapropuestas del Fletador. Este era el día en el cual el *recap* preliminar establecía que las condiciones habrían de ser levantadas. Sin embargo, el Fletador solicitó una extensión del término para levantar las condiciones hasta las 10:00 horas del 13 de enero, la cual el Armador otorgó.

El 13 de enero el Fletador ofreció levantar todas las condiciones con excepción de la aprobación de los Proveedores, a cambio de una reducción de la tarifa de demora y una extensión del término para levantar esa condición hasta las 17:00 horas de ese día. Desde ese momento, el Armador arguyó que el Contrato de Fletamento se tornó vinculante. Sin embargo, aceptó que el mismo dejaría de ser vinculante en caso que el Fletador, habiendo tomado todas las medidas razonables para obtenerla, no pudiese levantar la condición de la aprobación de los Proveedores.

A las 15:53 horas, el Broker del Armador envió un email al Armador y al Broker del Fletador “el Armador ha extendido hasta las 18:00 horas de NY de hoy la aprobación del Buque para San Eustaquio y Aruba de parte de los Proveedores” a lo

que a las 15:56 horas el Armador contestó:

“Tal como discutido y acordado verbalmente, por este medio el Armador le otorga al Fletador una extensión hasta las 17:00 horas de Houston del 13/01/16. Tal como acordado todas las condiciones levantadas con excepción del despacho del buque de [X terminales] hasta San Eustaquio y Aruba. Por favor confirme lo anterior por escrito” (traducción libre).

Al mismo tiempo, el Broker del Armador envió el siguiente email al Armador con copia al Broker del Fletador:

“De acuerdo a nuestra telecon de hoy alrededor de las 13:13 horas de NY, el Fletador levanta todas las condiciones con excepción de la aprobación de los Proveedores. Aunado a eso, también han acordado reducir la tarifa de demora a USD 75.000.”

A las 16:59 horas del 13 de enero de 2016, el Fletador envió un email a su Broker informándole que en ese momento les era imposible levantar todas las condiciones del Buque. El Armador, por su parte, arguyó que el Contrato de Fletamento se había vuelto vinculante cuando se acordó el levantamiento de todas las condiciones a las 13:00 horas de NY el 13 de enero de 2016 y que la única condición era la aprobación del Buque por parte de los Proveedores en San Eustaquio y Aruba.

Posteriormente, el 14 de enero de 2016 el Armador dio hasta las 11:00 horas al Fletador para que levantara la condición de la aprobación de los Proveedores. El Fletador no contestó antes de este término y el Armador tomó la actitud de

del Fletador como una repudiación del Contrato de Fletamento que pondría final a la relación contractual entre las partes.

Posteriormente, el Armador acordó un Contrato de Fletamento sustituto el 20 de enero de 2016, el cual resultó menos rentable por lo que instauró una demanda en contra del Fletador por USD \$491.690,67 (la diferencia de ganancias entre el Contrato de Fletamento con el Fletador y el Contrato de Fletamento sustituto).

#### Decisión del Tribunal de Comercio

La decisión se centró en el efecto de la condición de “Aprobación de los Proveedores”.

Particularmente si: (1) la misma era una “pre-condición” del contrato, es decir, una condición que tenía el efecto de prevenir que el contrato se tornase vinculante; o (2) si era una “condición de ejecución” es decir, una condición que no previene que el contrato se forme y se torne vinculante, pero que si no se satisface el contrato no se tiene que ejecutar.

La jurisprudencia referida a licencias de importación o exportación y licencias de obras, había decidido que tales condiciones eran “condiciones de ejecución” y que existía una obligación implícita de realizar todos los esfuerzos razonables para obtener la licencia o el permiso relevante.

Sin embargo, en este caso, el Juez decidió que la condición “Aprobación de los Proveedores” era una pre-condición del contrato que, al no ser levantada, trajo como consecuencia que el contrato nunca se tornara vinculante y por ende que el Armador no tuviera derecho a reclamar daños y perjuicios.

La decisión del Juez se basó en lo siguiente:

- Un factor determinante sobre si una condición es una pre-condición o una condición de ejecución es si la satisfacción de la condición depende de la decisión de una de las partes del contrato o de un tercero.
- Es más probable que una condición sea una pre-condición cuando tal condición involucra el ejercicio del juicio personal o comercial de una de las partes. En este caso, la condición involucraba una decisión comercial sobre quién sería el Proveedor, y desde qué terminales se cargaría el producto, por lo que lo más probable es que fuera una pre-condición.
- Los términos “*on subjects*” (sujeto a condiciones) y “*lifting*” (levantadas) apuntan a que el término fuera una pre-condición porque tiene la connotación de que la condición es resuelta por una de las partes en lugar de ser

resuelta automáticamente tras la ocurrencia de un evento externo.

- Las otras condiciones eran pre-condiciones, y cuando las condiciones se encuentran comprendidas en una misma frase, probablemente la intención de las partes era que todas tuvieran el mismo efecto.
- Cualquier incertidumbre en cuanto al significado de la condición hace menos probable la intención que la condición creara cualquier tipo de obligación vinculante.

#### Conclusión y Comentarios del Autor

Esta decisión se suma a una serie de decisiones de los tribunales ingleses sobre las condiciones para la formación de un contrato de fletamento “*on subjects*”. La decisión refleja la importancia que el derecho inglés le da al lenguaje utilizado por las partes y la flexibilidad que cierto lenguaje les otorga para decidir cuando están preparadas para que sus acuerdos se tornen vinculantes dando lugar a derechos y obligaciones entre las mismas.

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