

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 1

/caso: “LADY M”

DEFENSAS DEL ARMADOR ANTE ACTOS DE LA TRIPULACIÓN BAJO LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY

Por: Juan J. Itriago¹

Abril 2019

Nota del Editor

Nos place presentar esta primera edición – con intención de regularidad mensual – del Boletín Jurisprudencial de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM). Los boletines buscan analizar y difundir jurisprudencia nacional y/o internacional de relevancia para el sector.

Por múltiples razones, que no vale la pena mencionar, la jurisprudencia marítima nacional ha sido, si se quiere, escasa. Por ello, abrimos al ruedo con un caso internacional con incidencias en el Derecho Marítimo General respecto a las reglas comúnmente incorporadas en conocimientos de embarque, como son las conocidas como las Reglas de la Haya-Visby.

Animamos al lector a la difusión de éste y futuros los boletines jurisprudenciales, así como a elevar sus comentarios respecto a los temas en debate.

Juan J. Itriago - 15 de abril de 2019.

¹ 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 de Julio Elías Borges e Isabella Wulff, estudiantes de Derecho en la Universidad Católica Andrés Bello.

Caso: “LADY M”

*

Glencore Energy UK, Ltd y Glencore, Ltd.

v.

Freeport Holdings, Ltd.

Juez: Sir Geoffrey Vos – Canciller de la Corte de Apelaciones; Lord Justice Simon y Lord Justice Coulson

Fecha: 14 marzo 2019

Tribunal: Corte de Apelaciones (División Civil) de Inglaterra y Gales

Expediente/Cita: [2019] EWCA Civ 388

Antecedentes

En fecha 14 de mayo de 2015, se produjo un incendio en la sala de máquinas del buque ‘Lady M’ durante su travesía desde Tamán en Rusia, a Houston, EE.UU.

Se realizó una operación de salvamento al buque y luego se declaró Avería Gruesa.

El Reclamante, propietario de la carga abordo, inició procedimientos judiciales – por los montos incurridos por el salvamento y en defensa durante el procedimiento arbitral contra los salvadores – basado en el incumplimiento del Armador respecto a los términos de transporte contenidos en los conocimientos de embarque a los cuales aplicaban las Reglas de la Haya-Visby.

Procedimiento en Primera Instancia

Para los efectos del presente boletín, las disposiciones relevantes de las Reglas de la Haya-Visby para este caso, entre otras,

son las establecidas en su artículo IV numeral 2 la cual establece:

Artículo IV: [...]

(2) Ni el porteador, ni el buque serán responsables de pérdidas o daños que surjan o resulten de:

(a) Actos, negligencia, o por defectos del capitán, marino, piloto, o los sirvientes del porteador en la navegación o administración del buque.

(b) Fuego, a menos que sea causado por la culpa directa o con conocimiento del porteador.

[...]

(q) Cualesquiera otra causa que surja sin la culpa directa o con el conocimiento del porteador, o sin la culpa o negligencia de los agentes o sirvientes del porteador; más la carga de la prueba estará en la persona que alegue el beneficio de esta excepción para demostrar que ni la culpa directa, ni el conocimiento del porteador, ni la culpa o negligencia del agente o sirvientes del porteador contribuyeron a la pérdida o daño. (Subrayado nuestro).

Un hecho no controvertido en el litigio fue el origen del incendio, el cual las partes acordaron que fue por un acto voluntario del Jefe de Máquinas. El Armador argumentó desconocer el

estado mental del tripulante al momento de su empleo y al momento del inicio de la travesía, es decir con esto se apoyó en la teoría que el buque estaba suficientemente tripulado y en estado de navegabilidad. El Reclamante por su parte calificó el acto del Jefe de Máquinas de baratería, es decir: acto fraudulento o ilegal por parte del Capitán o la tripulación del buque en contravención a sus obligaciones frente a los Armadores lo cual resulta en perjuicio de los últimos.

El Armador se apoyó en el Artículo IV(2)(b), antes transcrito, al explicar que si bien el Jefe de Máquinas causó el incendio incluso voluntariamente, el mismo actuó de forma individual sin la culpa o conocimiento de los Armadores.

Por su parte, el Reclamante alegó que la excepción establecida en el Artículo IV(2)(b) no era aplicable a casos de baratería como aquella conducta del Jefe de Máquinas.

En su sentencia, el Tribunal en Primera Instancia llegó a las siguientes conclusiones:

1. Se necesita conocer sobre más hechos respecto al estado mental del Jefe de Máquinas para determinar si su accionar constituyó baratería, pero esto no es determinante para eximir al Armador por el fuego, ya sea bajo el Artículo IV(2)(b) o (q).

2. En ese sentido, el Juez en Primera Instancia concluyó que el Armador podía eximirse de responsabilidad bajo la disposición en el Artículo IV(2)(b), bien sea que las acciones que crearon el fuego haya sido en baratería o deliberadas.
3. Por último, el Tribunal concluyó que el Armador no estaba exceptuado de responsabilidad por el fuego bajo las disposiciones del Artículo IV(2)(q).

Corte de Apelaciones

Si bien ambas partes hicieron uso de antecedentes ingleses y extranjeros en sus argumentos respecto a si la defensa contra el fuego conserva su fuerza aun cuando se trate de un hecho no controvertido que fue causado voluntariamente por un miembro de la tripulación; el Tribunal consideró que las Reglas Haya-Visby fueron creadas mediante una conferencia internacional, y por ende y no deberían estar sujetas a los antecedentes de un país, sino que prevalece la interpretación literal del enunciado en cuestión a menos que su interpretación no sea clara. De modo que poco importaba la investigación respecto al tratamiento de los casos anteriores a las Reglas de la Haya-Visby, o respecto a la interpretación del espíritu del comité redactor ya que el artículo en cuestión era lo suficientemente claro en sí mismo.

Por otra parte, el Tribunal analizó el tema de la carga de la prueba, tal como se establece en el Artículo IV(2)(q) de las Reglas de la Haya-Visby, anteriormente transcrito.

Para este análisis el Tribunal necesariamente paso a discutir el caso *Volcafe*², visto lo reciente de su publicación y el hecho que ese centrarse parte de su análisis sobre el tema de la carga de la prueba. Así, el Tribunal en el caso que nos ocupa, explicó que los Armadores tienen la carga de probar que no hubo negligencia por parte de la tripulación para poder invocar la defensa establecida en el citado Artículo IV(2)(q).

Ahora bien, el Tribunal consideró que la interpretación que le dio el Reclamante al Artículo IV(2)(b) implica la inclusión de una coetilla que no existe en el artículo para que el mismo lea: *“Fuego, a menos que sea causado por la culpa directa o con conocimiento del porteador o [por la falta o negligencia de la tripulación]”* (corchetes y subrayado nuestro).

Visto que la resaltada coetilla no existe en el citado artículo y en virtud de la decisión previa del Tribunal de interpretar de forma textual las convenciones internacionales, el Tribunal rechaza el argumento del Reclamante y sostiene como correcto el criterio utilizado por el Juez de Primera Instancia, manteniendo así el criterio respecto a la

² [2018] UKSC 61.

excepción de responsabilidad del Armador en casos de fuego, a menos que el mismo se haya producido con el conocimiento directo del Armador.

Por último, el Tribunal pasó a analizar si la conducta del Jefe de Máquinas podía ser considerada baratería.

Mientras los Armadores esgrimen que la baratería requiere de la intención para cometer un crimen y que, en el caso particular, era posible que el sujeto sufriera de una enfermedad mental. El Reclamante aduce que con el hecho de cometer un agravio contrario a la tarea encomendada al sujeto, este incurre en dicha conducta. A la hora de decidir, el Tribunal reprime a los Armadores diciendo que no le correspondía pronunciarse sobre cuestiones hipotéticas y que si su intención era alegar una posible enfermedad mental han debido fundamentarla durante la audiencia, posteriormente pasa a fallar a favor del Reclamante en este asunto.

La decisión de la Corte de Apelaciones³ en este caso es de utilidad por diversas razones. En primer lugar, hace un breve resumen sobre la historia y contexto de las Reglas de la Haya/Haya-Visby y su interpretación.

Adicionalmente, explica, bajo las Reglas de la Haya-Visby, que el fuego es el único

³ [2019] EWCA Civ 388, disponible en <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2019/388.html>

riesgo cuya excepción de responsabilidad está en sí mismo sujeto a una excepción para que se materialice, es decir: *“a menos que haya sido causado por la culpa directa o por conocimiento [entendido como ‘la voluntad y dirección’ ya que el término anglosajón utilizado por el Tribunal es ‘privity’] del porteador”*. En este sentido, el Tribunal afirmó que aun cuando el fuego haya sido voluntario por un tripulante, como fue el caso, la falta de conocimiento o culpa directa del Armador se considera, bajo las Reglas de la Haya-Visby un

supuesto de exención de responsabilidad.

Por último, opinamos que la decisión es relevante respecto al tratamiento que se le da al uso de precedentes en casos de análisis de convenios internacionales planteados ante Tribunales, en este caso, con asiento en Inglaterra.

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