

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 21

/caso: “GRAND FORTUNE”

IDENTIFICANDO A LA CONTRAPARTE DE UN CONTRATO DE FLETAMENTO CUANDO ÉSTA NO HA SIDO NOMBRADA EN EL CONTRATO

Por: Maribel Sabatino¹

Diciembre 2020

Caso: “GRAND FORTUNE”

*

Americas Bulk Transport Ltd.

v.

Cosco Bulk Carrier Ltd

Juez: HHJ Pelling QC

Fecha: 30 de enero de 2020

Tribunal: Tribunal de Comercio Inglés

Expediente/Cita: [2020] EWHC 147 (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

En mayo de 2008, Cosco Bulk Carrier Ltd. ("Cosco"), fletó el "GRAND FORTUNE" a Britannia Bulkers A/S ("Bulkers"). A su vez, un contrato de sub-fletamento fue acordado para el buque. Las negociaciones se llevaron a cabo por teléfono y correo electrónico, y fueron dirigidas por el Señor Lees, el cual fungía como *freight trader* empleado por Britannia Bulk PLC ("Bulk" y en conjunto con Bulkers "Grupo Britannia") - una compañía del mismo grupo de Bulkers. Sin embargo, el Señor Lees acordaba contratos de fletamento tanto en nombre de Bulk como de Bulkers. Del otro lado de la negociación, se encontraba el corredor exclusivo del Sub-Fletador, ABT.

Como suele pasar, el cierre o *fixture* se acordó rápidamente y los términos de recapitulación de la negociación entre las partes ("Recap") eran bastante cortos. El Recap nombraba a ABT como Fletador pero no identificaba al Armador o *Disponent Owner*. En vista de la evidencia disponible, se concluyó que en la negociación no hubo discusión alguna sobre la identidad del Armador bajo el contrato de sub-fletamento antes que se emitiera el Recap. El Recap incorporaba los términos del llamado *Head Charterparty* o Contrato de Fletamento Principal entre Cosco y Bulkers, y éste había sido proporcionado al corredor antes de acordar el cierre.

En septiembre de 2008, un borrador de contrato fue enviado a ABT, el cual nombraba a Bulk como Armador bajo el contrato de sub-fletamento. Las partes no se pronunciaron sobre el borrador, pero ABT no objetó la identificación de Bulk como Armador.

Luego de un tiempo, Bulk y Bulkers entraron en un proceso de liquidación, y surgió una reclamación bajo el contrato de sub-fletamento contra ABT. Cosco obtuvo una cesión de derechos de parte de Bulkers, pero no la obtuvo en el caso de Bulk. Cosco inició arbitraje en contra de ABT como cesionario de Bulkers y ABT disputó la jurisdicción sosteniendo que Bulkers no era el Armador bajo el contrato de sub-fletamento, sino que lo era Bulk.

El Tribunal Arbitral rechazó el argumento de ABT, pero ABT ejerció su derecho bajo la sección 67 de la Ley Inglesa de Arbitraje de 1996 de remitir el asunto de la jurisdicción al Tribunal de Comercio.

La cuestión que le tocó determinar al Tribunal de Comercio fue: ¿Quién era el Armador bajo el contrato de sub-fletamento?

Las partes tenían opiniones opuestas sobre cómo abordar la cuestión. ABT sostuvo que la identificación de las partes de un contrato es una cuestión de hecho que debe ser determinada con referencia a toda la evidencia relevante, incluso si esta evidencia es posterior a la fecha del contrato, e incluso si la evidencia solo es

conocida por una de las partes, y no por ambas. Por otro lado, Cosco argumentó que la identificación de las partes del contrato es una cuestión de interpretación contractual en vista de la evidencia admisible conocida por ambas partes al momento en el contrato fue acordado.

La relevancia del estándar legal aplicable se centró en la intención de ABT de hacerse valer del borrador del contrato de sub-fletamento que fue circulado 4 meses después de la emisión del Recap.

Decisión del Tribunal de Comercio

El Juez decidió que los principios aplicables eran los siguientes:

- (1) La primera pregunta que surge es si el documento identifica a las partes del contrato. Si lo hace, entonces la pregunta ha de ser resuelta por medio de la interpretación del documento y no es una cuestión de investigación y evaluación fáctica.
- (2) Cuando en el documento o documentos que contienen o evidencian el acuerdo no se pueden identificar las partes, entonces se permitirá que las partes se asistan de evidencia externa al efecto de lo que las partes se dijeron la una a la otra, y lo que hicieron hasta el momento en que el contrato fue acordado

con el objetivo de determinar quién se pretendió fueran las partes del acuerdo.

- (3) Cuando aplica el supuesto anterior identificado con el número (2), el enfoque que debe adoptarse es objetivo, no subjetivo, por lo que la pregunta para el Tribunal de Comercio era ¿qué hubiese concluido una persona razonable habiendo sido proporcionada con la información pertinente?

El Juez rechazó el argumento solicitando que la evidencia post-contratual fuese admisible, y así, aplicando los principios arriba citados decidió que:

- (a) Bulkera era el Fletador del buque;
- (b) Por consiguiente, Bulkera tenía la facultad de sub-fletar el buque;
- (c) El Señor Lees nunca sugirió que otra empresa dentro del Grupo Britannia, distinta a la empresa que había fletado el buque bajo el Contrato de Fletamento Principal fuese el Armador del buque y, no hubo discusión de un contrato de sub-fletamento entre Bulkera y Bulk.

En consecuencia, el Juez decidió que una persona razonable habiendo sido proporcionada con esta información, hubiese concluido que Bulkera era el Armador.

Conclusión y Comentarios del Autor

La decisión del Tribunal de Comercio en el caso “GRAND FORTUNE” es de gran utilidad en aquellas circunstancias en las que, producto de la rapidez con la que se acuerdan cierres en el transporte marítimo, no quedan identificadas claramente las partes del contrato.

En vista de la decisión del Tribunal de Comercio, ante un supuesto similar, primero se deberá atender a lo expresado en el documento o documentos que conforman el contrato y, solo si éstos guardan silencio sobre la identificación de las partes, entonces se deberá recurrir a la evidencia externa hasta el momento en el que el contrato fue acordado.

Cuando la Corte aplica el segundo enfoque, la pregunta será ¿qué hubiese concluido una persona razonable en vista de la evidencia disponible?

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