

Tribuna Profesional

The Jordan II

Emma Rios-Tertero - Abogada de "More Fisher Brown"

17

Cuando un conocimiento de embarque sujeto a Las Reglas de La Haya-Visby incorpora la cláusula FIOST (Free In Out Stowed and Trimmed) de la póliza de fletamento ¿quién responde por el daño causado a la mercancía durante las operaciones de carga, estiba y descarga? En otras palabras ¿puede el porteador exonerarse de responsabilidad por daño a las mercancías, cuando estas tareas no han sido realizadas por él mismo o por sus encargados o agentes?

La autora, abogada y especializada en derecho marítimo, nos habla desde Londres sobre el caso "The Jordan II"¹ donde el House of Lords ha tenido la oportunidad de revisar la jurisprudencia existente sobre este tema.

LOS HECHOS

Mediante un contrato de fletamento por viaje, los armadores del buque "Jordan II" fletaron su buque, para el transporte de bobinas de acero de Bombay (India) a Motril (España). La mercancía fue embarcada bajo dos conocimientos de embarque (B/Ls) que denominaban como porteadores a los armadores del "Jordan II". En el puerto de descarga las bobinas aparecieron dañadas y los aseguradores de la carga (cargador, fletador y receptor) iniciaron una acción contra los armadores del Jordan II. La reclamación del fletador (segundo demandante) se realizó bajo la póliza de fletamento y las del cargador y receptor (primer y tercer demandante respectivamente) bajo el contrato evidenciado por los B/Ls. Las reclamaciones se realizaron sobre la base de que el daño a la mercancía se había producido presuntamente durante la carga y/o descarga y/o debido a que la estiba, aseguramiento y abarrote de la mercancía se había realizado de forma inapropiada.

"En el puerto de descarga las bobinas aparecieron dañadas y los aseguradores de la carga (cargador, fletador y receptor) iniciaron una acción contra los armadores del Jordan II"

LA POLIZA DE FLETAMENTO Y LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

La póliza de fletamento se había realizado en formato STEMMOR 1983. Pese a estar enmendado, este formato está indicado para cargas a granel, no para bobinas de acero. Algunas cláusulas eran por tanto, inadecuadas para describir los derechos y obligaciones de las partes. Las cláusulas relevantes del contrato de fletamento eran las siguientes²:

"3. Freight to be paid at and after the rates of U.S. \$3.3 per metric ton. F.I.O.S.T.- lashed/secured/dunnaged..."

"7. Charterers to have full use of all vessel's gear to assist in loading and discharging cargo. Vessel's gear should only be considered as supplementary to the shore gear. Shore winch/cranemen to be used at all times."

"17. Shippers/ charterers/ receivers to put cargo on board trim and discharge cargo free of expense to the vessel."

² Dichas cláusulas se podrían traducir de la siguiente forma:-

3. El flete se pagará a y según la tarifa de \$3.3 por tonelada métrica F.I.O.S.T. -trincado/asegurado/abarrotado.

7. Los fletadores tendrán pleno uso de los aparejos para la carga y descarga de la mercancía. Los aparejos del buque se considerarán adicionales a las grúas de tierra. Chigreros y operarios de grúas se utilizarán en todo momento.

17. Cargadores/fletadores/ receptores pondrán la carga a bordo, la recortarán y descargarán sin gastos para el buque. Por recorte se entenderá nivelar el montón, cualquier recorte adicional que requiera el capitán, se realizara por cuenta de los armadores.

¹ [2005] 1Lloyd's Rep. 57,

Trimming is understood to mean levelling off the top of the pile and any additional trimming required by the master is to be for owners account..”

Los B/Ls estaban realizados en el formato CONGENFORM e incorporaban “*todos los términos y condiciones, libertades y excepciones de la póliza de fletamento*”.

La póliza de fletamento estaba sometida a derecho inglés (cl. 44) e incorporaba de manera expresa Las Reglas de La Haya-Visby. Las Reglas 2 y 8 del Artículo 3 establecen:-

Artículo 3:-

“2. El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.”

....

“El formato STEMMOR en la póliza de fletamento está indicado para cargas a granel, no para bobinas de acero. Algunas cláusulas eran por tanto, inadecuadas para describir los derechos y obligaciones de las partes”

“8. Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos.”

HIGH COURT Y COURT OF APPEAL

Los armadores/demandados, representados por More Fisher Brown, solicitaron al High Court que determinara como cuestión preliminar si de acuerdo con la correcta interpretación del contrato de fletamento y los B/Ls éstos eran responsables bajo alguno de los dos contratos por los daños causados a la mercancía durante la carga, estiba y/o descarga. Asimismo se solicitó que el tribunal determina-

ra, en el caso de que considerara que los armadores eran responsables frente al primer y tercer reclamante de conformidad con los B/Ls, si el segundo reclamante debía indemnizar a los armadores por dicha responsabilidad. El High Court analizó la póliza de fletamento y los B/Ls

La Póliza de fletamento

Con respecto a la póliza de fletamento el tribunal partió de la base de que bajo derecho común, las operaciones de la carga son siempre realizadas por el amador y por tanto si las partes acuerdan una variación de esa obligación, lo deberán expresar de forma clara en el contrato. Según el High Court, la cláusula 3 establecía que el pago del flete fuera “*F.I.O.S.T. -trincado, asegurado y abarrotado*”, esto es, el armador no tenía que pagar por la carga ni la estiba (incluido el trincado, aseguramiento y abarrote) de la mercancía. Esta cláusula por sí sola se refería únicamente a quién soportaba el coste de la operación. Sin embargo, la cláusula 17 establecía ya un reparto de actividades que debían ser realizadas por el cargador/fletador/receptor.

El High Court consideró que esta cláusula claramente traspasaba la responsabilidad por las operaciones de carga, estiba y descarga al fletador. La razón por la que esta cláusula menciona también al cargador y receptor es porque estas operaciones son normalmente realizadas por el cargador o receptor en nombre del fletador.

El High Court rechazó el argumento presentado por los demandantes de que la cláusula 17 debía de ignorarse en su totalidad y tenerse por no puesta ya que ésta hacía referencia a “*nivelar el monton*” claramente intencionada a otro tipo de mercancía a granel y no al presente cargamento. El tribunal consideró que la interpretación de esta cláusula debía ajustarse en la medida de lo posible al presente car-

“Con respecto a la póliza de fletamento el tribunal partió de la base de que bajo derecho común, las operaciones de la carga son siempre realizadas por el amador y por tanto si las partes acuerdan una variación de esa obligación, lo deberán expresar de forma clara en el contrato”

gamento y por tanto la cláusula 17 no debía ser ignorada en su totalidad sino que debía salvarse lo que era salvable e interpretarse conjuntamente con la cláusula 3. El resultado sería que las partes habían acordado que las operaciones de la carga debían realizarse los cargadores/fletadores/receptores.

Los B/Ls

Todos los términos y condiciones de la póliza de fletamento fueron incorporados en los B/Ls, por tanto las cláusulas 3 y 17 quedaban incorporadas a menos que fueran contrarios a un término expreso de los B/Ls o carecieran de sentido comercial.

El Tribunal consideró que ni el cargador ni el receptor podían reclamar frente al armador/porteador ya que el daño no había sido causado por las acciones u omisiones de los demandados, sus agentes o sus encargados.

Los demandados indicaron que si las cláusulas 3 y 17 tenían el efecto de liberar al porteador de responsabilidad por daño a la mercancía realizado durante la carga, estiba o descarga de las mercancías, entonces dichas cláusulas eran nulas y se tendrían por no puestas de conformidad con la regla 8 del artículo 3 de Las Reglas de la Haya-Visby. El tribunal consideró que este punto había sido decidido anteriormente por tribunales de más alto rango (véase abajo) y por tanto estaba vinculado por esas decisiones.

Los demandantes apelaron.

El Court of Appeal confirmó la decisión del High Court. El lenguaje utilizado por las partes era lo suficientemente claro para transferir la responsabilidad por dichas operaciones a los fletadores y éstos eran responsables por los daños ocurridos durante la ejecución de estas operaciones.

Con respecto a la reclamación bajo los B/Ls el tribunal decidió que la regla 2 del artículo 3 de las Reglas de la Haya-Visby no responsabilizaba al porteador de las operaciones de carga y descarga, sólo le obligaba a realizarlas de manera apropiada y cuidadosa, en el caso en que hubiera acordado realizar dichas operaciones.

El primer y tercer demandante apelaron.

LA DECISION DEL HOUSE OF LORDS

La apelación frente al House of Lords se centró en la interpretación de las reglas 2 y 8 del artículo 3 de Las Reglas de La Haya-Visby. La cuestión era si a la luz de dichas reglas, el porteador podía exonerarse, mediante acuerdo, de la responsabilidad por las operaciones de carga, estiba y descarga. El House of Lords tuvo la oportunidad de decidir si continuaba las decisiones alcanzadas en *Pyrene Co Ltd V. Scindia Steam Navigation Co Ltd*.³ y en *GH Renton & Co Ltd Palmyra Trading Corporation of Panama*.⁴

“El Tribunal consideró que ni el cargador ni el receptor podían reclamar frente al armador/porteador ya que el daño no había sido causado por las acciones u omisiones de los demandados, sus agentes o sus encargados”

En *Pyrene v. Scindia Navigation*, Mr Justice Devlin había interpretado la regla 3 de la siguiente manera:-

“la frase “procedera de manera apropiada y cuidadosa” puede significar que el porteador procederá a la carga y que dicha carga la realizara de manera apropiada y cuidadosa o que procederá de manera apropiada y cuidadosa en cualquier operación que él lleve a cabo. La primera interpretación se asemeja más a su sentido literal, pero la segunda es consistente con el objeto de las Reglas.... Es difícil creer que las Reglas tuvieran la intención de imponer una rigidez universal en este respecto o de negar la libertad de contrato del porteador. El porteador está prácticamente obligado a desempeñar algún papel en la carga y descarga y por tanto ambas operaciones están naturalmente incluidas en aquellas cubiertas por el contrato de transporte... Según esta interpretación todo el contrato estaría sujeto a Las Reglas, dejándose a las partes que decidan la extensión de las obligaciones de carga y descarga del transportista”.

Estos comentarios se aceptaron por una mayoría (3 a 2) en la decisión del House of Lords en *GH Renton & Co Ltd Palmyra Trading Corporation of*

³ [1954] 1 Lloyd's Rep 321; [1954] 2 Q.B. 402.

⁴ [1956] 2 Lloyd's Rep 379

Panama. En este caso se decidió que la regla 8 del artículo 3 no invalidaba la transferencia de responsabilidades en las operaciones de carga.

El House of Lords estaba, por tanto, vinculado por este precedente y declaró que sólo cambiaría la jurisprudencia si los demandantes demostraban no sólo que la jurisprudencia era errónea sino que también las decisiones anteriores no satisfacían al mercado ya que producían un resultado injusto.

Lord Steyn, ponente de la sentencia, citando la decisión de Lord Mansfield en *Vallejo v. Wheeler*⁵ declaró en la pag 62 que:-

“En todas las transacciones mercantiles, el gran objetivo debería ser la seguridad jurídica y por tanto es más importante que una regla sea cierta, que el hecho de que ésta se haya establecido de una manera u otra porque los especuladores del comercio saben en que terreno pisan.”

“El porteador está prácticamente obligado a desempeñar algún papel en la carga y descarga y por tanto ambas operaciones están naturalmente incluidas en aquellas cubiertas por el contrato de transporte...”

Los intereses de la carga trataron de convencer al House of Lords de que la jurisprudencia debía cambiar utilizando argumentos basados en el lenguaje de las reglas 2 y 8 del artículo 3 y su interpretación, la intención de los legisladores, las interpretaciones dadas en el derecho extranjero y la posición de terceras partes reclamantes.

De todos ellos el último argumento es el que tuvo mas consideración por parte del House of Lords, sin embargo, Lord Steyn consideró:-

“Es cierto, tal y como señala el abogado de los intereses de la carga que los terceros tenedores de los conocimientos de

“El House of Lords respeta la libertad de las partes a la hora de negociar sus propias responsabilidades y acepta que Las Reglas de La Haya-Visby definen el modo en que las obligaciones aceptadas por cada parte deben de ejecutarse.”

embarque no ven normalmente en la práctica el contrato de fletamento ni se les avisa con anterioridad de las cláusulas pertinentes del contrato de fletamento. Esto es, no obstante un riesgo del comercio internacional y no puede afectar a la correcta interpretación del Artículo 3, regla 2.”

El House of Lords decidió en favor de los porteadores, representados por More Fisher Brown.

CONCLUSIÓN

El House of Lords confirmó su reticencia a cambiar una interpretación establecida que respeta la libertad de las partes a la hora de negociar sus propias responsabilidades, a la vez que acepta que Las Reglas de La Haya-Visby definen el modo en que las obligaciones aceptadas por cada parte debe de ejecutarse.

Consciente de que los organismos internacionales como el UNCTAD y el UNCITRAL han aceptado el status quo de derecho inglés e incluso en ciertos casos, estaban reconsiderando enmendar la regla 2 del artículo 3 de la Haya Visby, el House of Lords consideró que no había justificación para cambiar la interpretación de estas reglas.

MORE FISHER BROWN

Emma Ríos-Tertero

Abogado

Solicitor, LLM

⁵ (1774) 1 Cowp. 143