

IX JORNADAS RIOPLATENSES

Montevideo, octubre 2021

- Comentario de dos casos:
- **CSAV RÍO AMAZONAS**
- **AQASIA**
- ¿Cómo se calculan los límites de responsabilidad en las Reglas de La Haya?



LAS REGLAS DE LA HAYA Y LOS LIMITES DE RESPONSABILIDAD

- Convención de Bruselas de 1924
- Art. 4.5 : *"Ni el porteador ni el buque responderán, en ningún caso, de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de **100 libras esterlinas por bulto o unidad**, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.*

LIMITES EN BRUSELAS 1924

- Esto plantea dos problemas:
- ¿A cuánto equivalen esas 100 Libras Esterlinas?
- ¿Qué quiere decir por bulto o unidad?



¿A qué monto equivalen las 100 Libras Esterlinas?

- Art. 4.5 : “... *en ningún caso, de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de **100 libras esterlinas por bulto o unidad***”
- Art. 9 Reglas de La Haya: “*Las unidades monetarias mencionadas en esta Convención deben ser tomadas en su valor oro.*”

BREVE HISTORIA DEL ORO

- 1924: Libras Esterlinas Oro
- UK: Libras Papel
- USA: 500 USD (COGSA)
- 1945 Breton Woods –
- 1 Onza = USD 43
- Precio irreal



BREVE HISTORIA DEL ORO

- 1968 USA denuncia
- Mercado Libre
- Jurisprudencia (India, Italia)
- Argentina 1976: La Florencia c/ VARIG
- UK 1988: El caso Rosa S



PROBLEMA CON LA TENTATIVA DE LOS P&I CLUB DE CALCULAR LOS LIMITES EN LIBRAS PAPEL

- 1968: LAS REGLAS DE LA HAYA VISBY 1968 SE PASAN A FRANCO ORO Y SE PONE UN LÍMITE POR BULTO O UNIDAD O POR KILOGRAMO.
- **PROBLEMA CON EL PRECIO DEL ORO**
- En 1978 había subido a USD 350 la onza
- 100 Libras Esterlinas oro = USD 8.239
- LAS REGLAS DE HAMBURGO SE PASAN A DERECHOS ESPECIALES DE GIRO

¿QUÉ QUIERE DECIR BULTO O UNIDAD?

- En inglés: **“PER PACKAGE OR UNIT”**
- En francés: **“PAR COLIS O UNITÉ”**
- Package no es lo mismo que bulto



HISTORIA DE LA EXPRESIÓN “PACKAGE OR UNIT”

- Conferencia de la Asociación de Derecho Internacional de 1921:

*"un monto superior a £...
por bulto (package) o £
.... por pie cúbico o £ ...
por cwt"* (CWT:

hundredweight: 112
libras o en USA 100
libras)



HISTORIA DE LA EXPRESIÓN "PACKAGE OR UNIT"

- Sir Henry Duke, Lord Merrivale:
- *"Como saben hay mercaderías a las que se aplicará el Código que no se describen por "package" y el asunto se planteó ayer, y tras su consideración por el Comité pensó que al agregar las palabras "o unidad" se aclararía la intención"*



COGSA 1936

¿Qué significa "unidad"

- *Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in amount exceeding \$ 500 per package lawful money of the United States, or **in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit**, or the equivalent of that sum in other currency...."*

¿QUÉ QUIERE DECIR BULTO O UNIDAD?

- **CSAV RIO AMAZONAS**



- El "caso del barco que se cayó del barco"

El barco que se cayó del barco

- Viaje desde Tilbury a Buenos Aires
- Yate acondicionado en un "cradle" sobre dos plataformas (flat rack) 40 pies



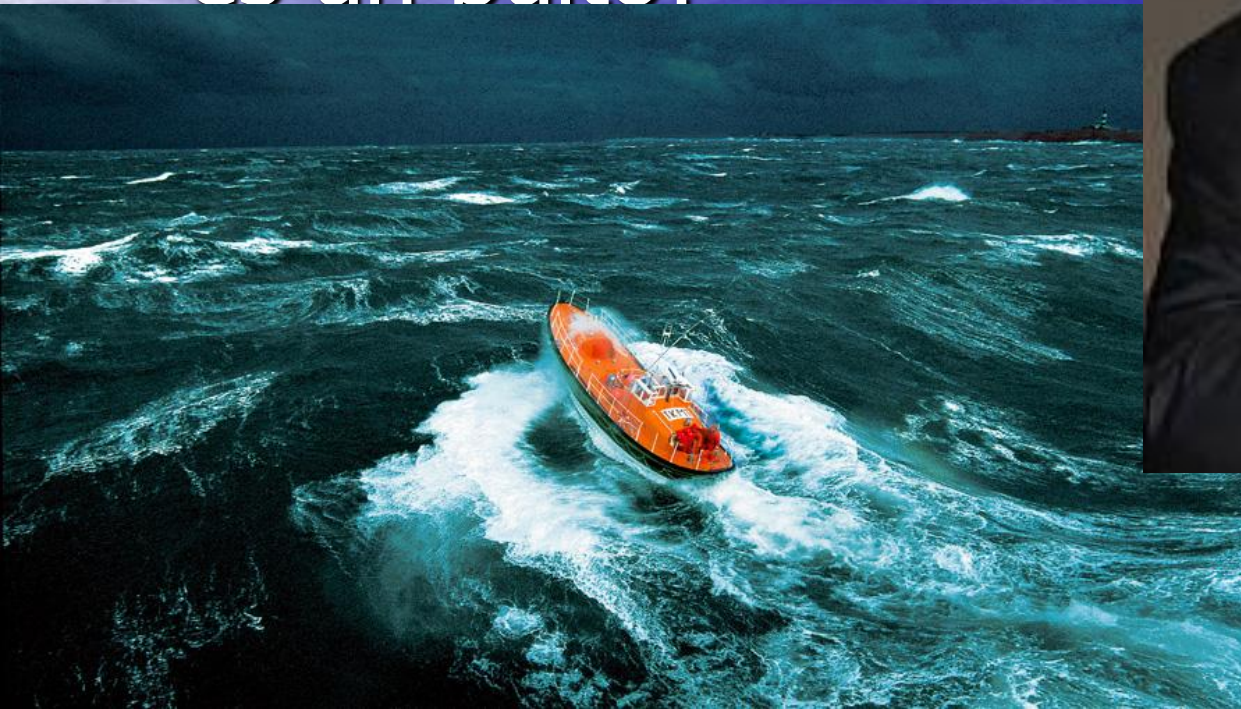
El barco que se cayó del barco

- **TORMENTA EN EL GOLFO DE VIZCAYA**



El barco que se cayó del barco

- ¿Cuál es el límite? ¿Un barco es un bulto?



El barco que se cayó del barco

- **Rosario Espinosa Calabuig**
- ANUARIO DE DERECHO MARÍTIMO ESPAÑOL
- Vol XV 1998
- Los textos oficiales son la versión inglesa y francesa: PACKAGE y COLIS (no bulto)



El barco que se cayó del barco

- *"Toda mercancía cargada sin ningún tipo de cubierta o protección, o sólo parcialmente **no podrá ser considerada como bulto**"*
- Sólo es package si viene encerrada en una caja, cajón, pallet, bidón o similar



El barco que se cayó del barco

- Espinosa cita el caso de Estados Unidos de América "*Middle East Agency v. J.B. Waterman*", en el que se resolvió que un tractor sin cubierta suficiente no sería considerado como "package" a efectos de la limitación de responsabilidad, como tampoco lo será un automóvil en similares circunstancias. La jurisprudencia Europea sigue esta misma línea de Interpretación. Espinosa cita sentencias del Tribunal de Génova en Italia en 1958 y también en Francia en un fallo de la Court d'Apel. de París del año 1966.

El barco que se cayó del barco

- ¿Cómo se calcula el límite en el caso de objetos no empaquetados?
- Unidad de flete o unidad de cuenta
- El flete del yate se había calculado por metro cúbico



El barco que se cayó del barco

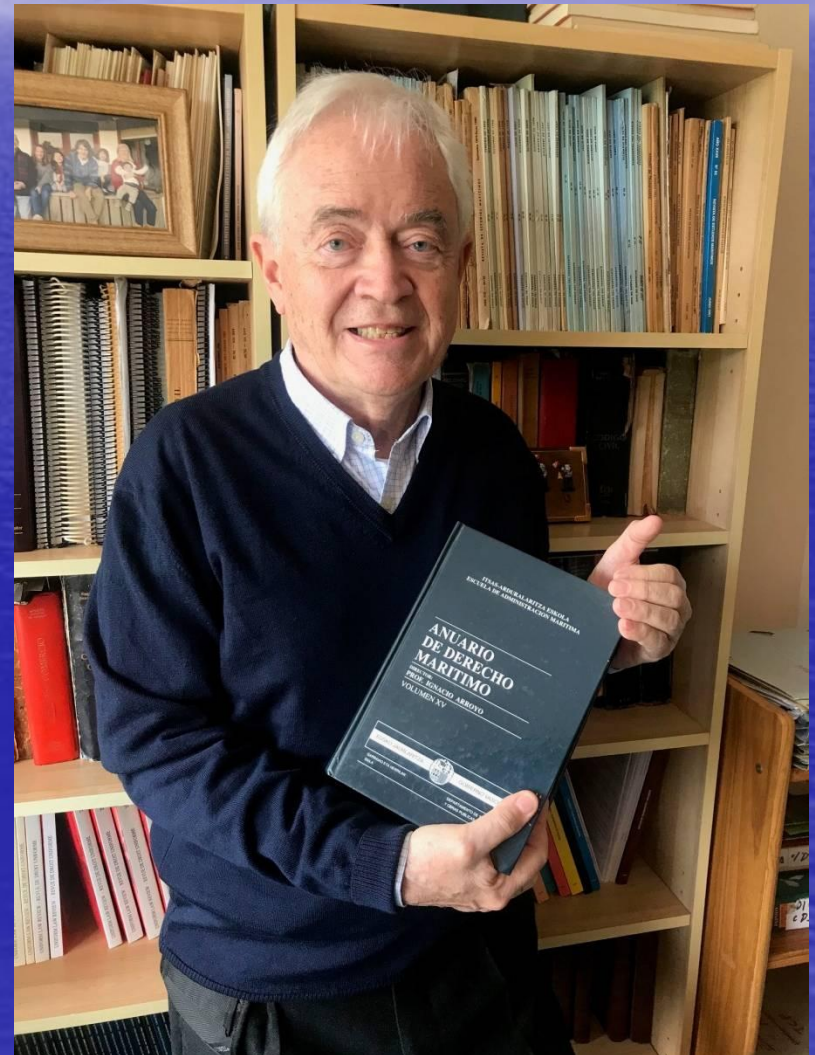


- María Blanca Noodt: *"En cuanto a la interpretación de "unidad", ha sido entendida mayoritariamente como unidad para el cálculo del flete (freight unit).*

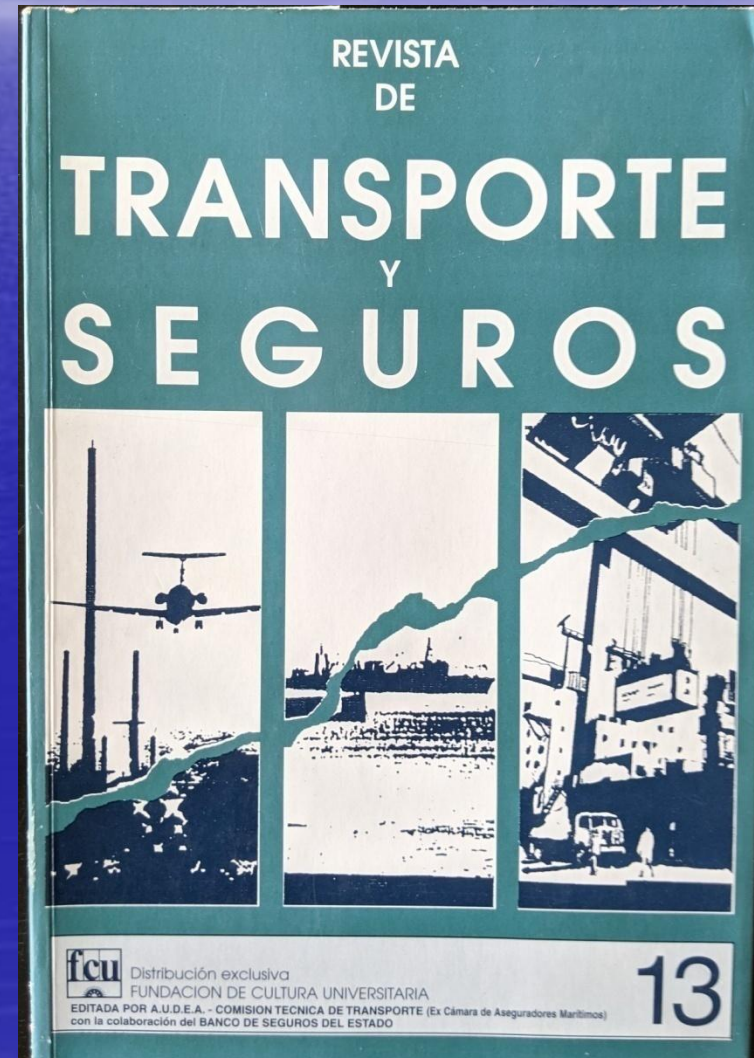
- *Se acepta entonces que unidad está utilizada en el sentido de calcular el flete, concretamente, la unidad que se declara en el anverso del conocimiento de embarque a efectos de dicho cálculo*

El barco que se cayó del barco

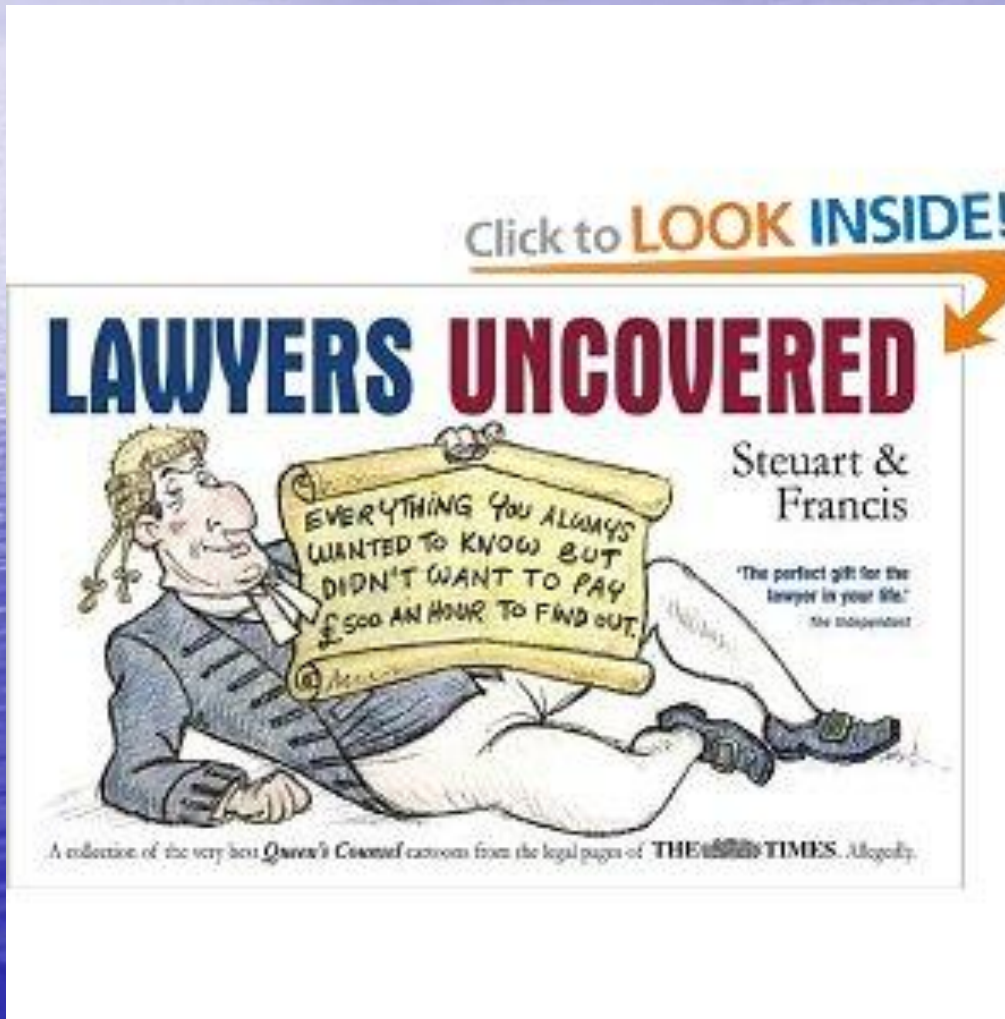
- Consulta a María Blanca Noodt
- El yate valía USD 850.000
- El límite caculado por unidad de flete era de USD 540.000
- No llegó a sentencia.
- Se transó en el monto de la limitación



El barco que se cayó del barco

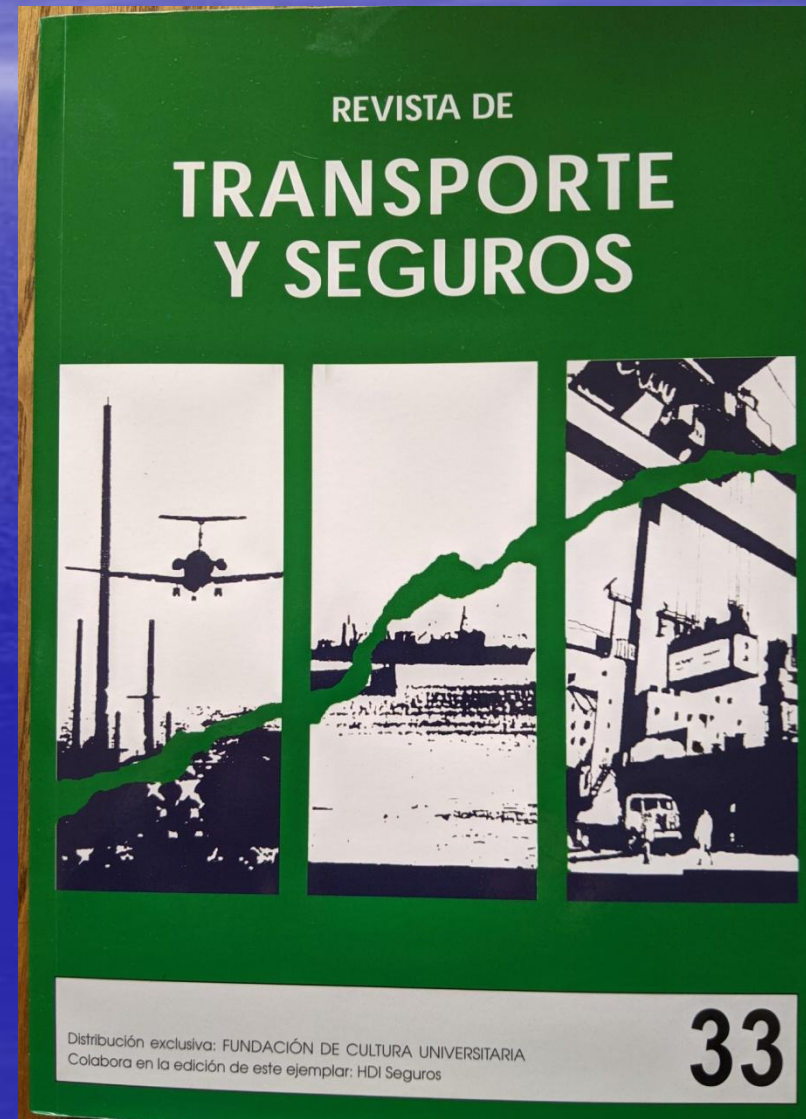


Problemas con la jurisprudencia inglesa: el caso Aqasia



El caso Aquasia

- Sentencia de la High Court of Justice
- Queen Bench Division Commercial Court
- (2016) EWHC 2514
- Las partes pactaron la Convención de Bruselas de 1924



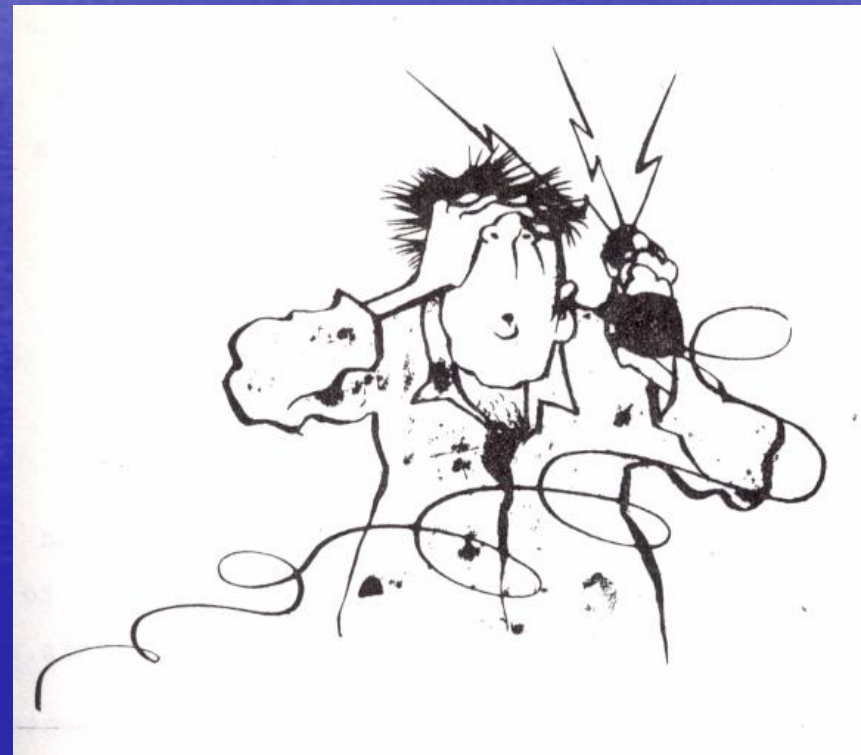
Buque tanque AQASIA

- Cargamento de aceite de pescado a granel
- 2.056.926 kgs.
- Transporte de Islandia a Noruega



El buque tanque Aqasia

- La carga llegó contaminada
- Se perdieron 547.309 kgs.
- Actora: Reclamó 367.386 Libras
- Demandada: Límite de 100 Libras por tonelada:
- Libras 54.730,90



La sentencia de la High Court of Justice (Sir Jeremy Cooke)



- **Primer problema**
- **¿Libras Papel o Libras Oro?**
- **El caso Rosa S no es aplicable**
... final judgement ...
- **El contrato de fletamento se refiere sólo a los arts. 2 a 4 de las Reglas de la Haya**

¿Qué significa “package or unit”

- La High Court está de acuerdo en que “package” sólo se aplica a cargas empaquetadas
- ¿Pero entonces cómo se aplica el límite en graneles?

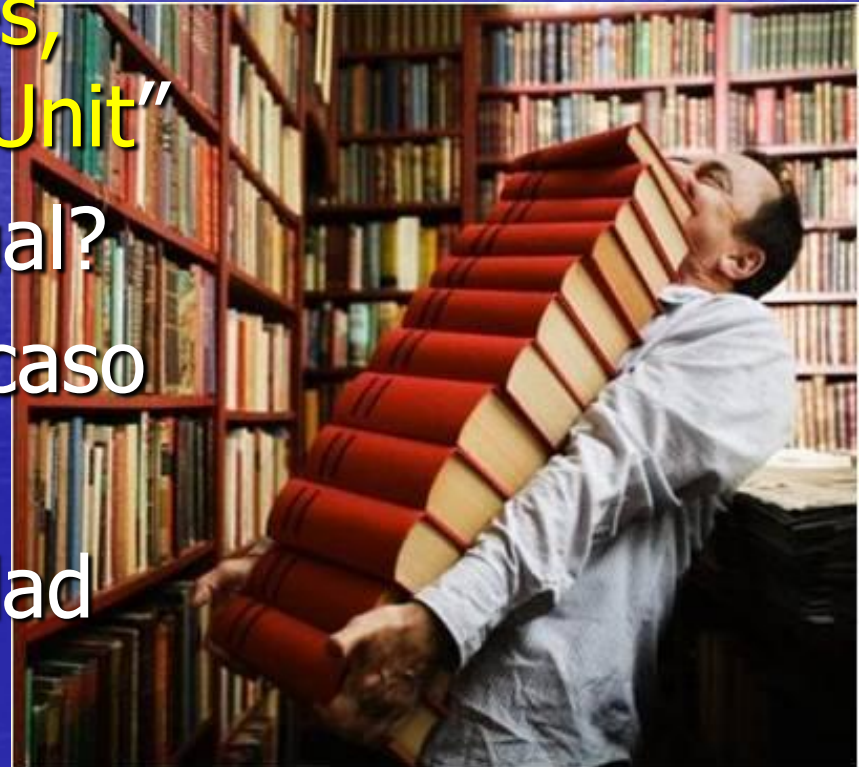


El caso Studebaker vs. Charlton Steam Shipping

- Reconoce que el caso no resuelve el punto pero alega que el redactor Goddard J, en sus considerandos indicó lo siguiente: "**Package debe indicar algo empaquetado**. Es obvio que esta cláusula no puede referirse a todas las cargas que pueden enviarse bajo un conocimiento de embarque; por ejemplo, en un envío de grano podría aplicarse al grano enviado en bolsas, pero, en mi opinión no podría aplicarse a un envío a granel. Si los armadores desean que se refiera a cualquier pieza individual de la carga, no sería difícil utilizar palabras más adecuadas como, por ejemplo" "bulto o unidad" para utilizar el lenguaje de las Reglas de La Haya",

¿Pero entonces cómo se aplica a graneles?
¿qué significa "unidad"?

- COGSA: "in case of goods not shipped in packages, per customary Freight Unit"
- ¿Unidad de flete habitual?
- ¿Unidad de flete en el caso concreto?
- ¿Unidad de flete o unidad de Carga?



¿El COGSQA 1936 es aclaratorio o modificativo?

- Según explica la sentencia (parr. 31): *"El trabajo del profesor Tetley, Marine Cargo Claims (4ª edición) en la página 2175, en una nota al pie de página hace referencia al Memorandum del Departamento de Estado de los EEUU del 5 de junio de 1937 que describe las diferencias en la redacción entre la COGSA de EEUU y las Reglas de La Haya. Allí declaró que "las diferencias anteriores con el Convenio establecidas en la Ley de Transporte Marítimo de Mercaderías tienen por objeto principalmente (1) aclarar las disposiciones del Convenio que puedan tener un significado incierto, evitando así litigios costosos en los Estados Unidos" a los efectos de interpretación y (2) para coordinar la Ley de Transporte Marítimo de Mercaderías con otra legislación de los Estados Unidos. Una nota posterior del Departamento de Estado de los Estados Unidos afirmó la creencia de que ni los entendimientos a los que sometió la ratificación, ni las disposiciones de la Ley de Transporte Marítimo de Mercadería o la Ley de Conocimientos de Embarque Pomerene estaban en descuerdo con las disposiciones de la Convención"*.

¿Unidad de carga habitual o unidad pactada en ese caso?

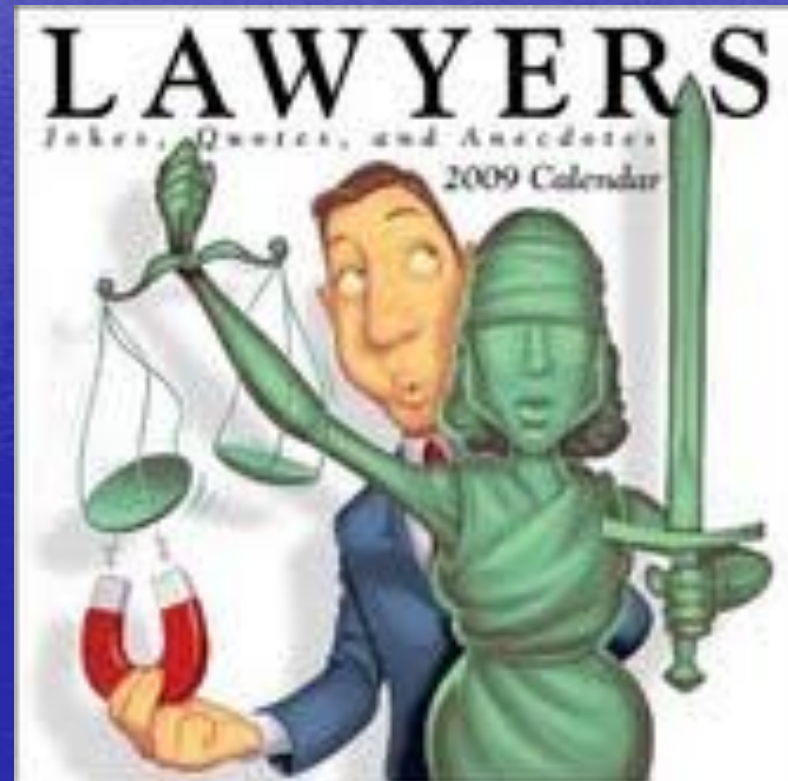
- La sentencia explica luego que a partir de ese momento la jurisprudencia de Estados Unidos debatió cuál era la “unidad de carga habitual” buscando pruebas en cada caso de cuál era la unidad de carga que se utilizaba habitualmente en el comercio correspondiente. *“No obstante, desde la década de 1980, los tribunales estadounidenses han abandonado toda expectativa de que una unidad de carga sea “habitual” en ese sentido. En cambio la atención **se centra en el flete real utilizado por las partes para calcular el flete en cuestión**”*. Se cita en este sentido el libro “Cooke on Voyage Charters” (4ª edición, 2014) en el párrafo 85 A.36-41 y la decisión del caso Ulrich Ammann Building Equipment Ltd.

¿Unidad de flete en el caso concreto?

- La sentencia cita el caso *The Aramis* (1987- Lloyd's Rep. 58) que en un caso similar dijo: *"No existe un "bulto" correspondiente para una parte indivisa de una carga a granel y existe un debate de larga data sobre el significado correcto de "unidad". La opinión de los demandados, que recibe cierto apoyo de *Scrutton on Charterparties* (18ª ed.) págs.. 441-443, es que para una carga a granel debe adoptarse la "unidad de carga" o "unidad de carga habitual". Esta afirmación solamente beneficia a los demandados si esa unidad puede identificarse en el presente caso con una tonelada. Los conocimientos de embarque no lo hacen. El peso se expresa en kilos, tanto en letra impresa, como en tipografía. No hay evidencia de que la unidad de flete habitual sea la tonelada métrica".*

CONCLUSIÓN DE LA SENTENCIA

- Podía haber dicho que no había limitación en este caso concreto.
- Pero concluye que LAS REGLAS DE LA HAYA NUNCA SE PUEDEN APLICAR A GRANELES
- ¡NO HAY LIMITES DE RESPONSABILIDAD EN GRANELES!



CRITICA A LA SENTENCIA DEL CASO DEL BUQUE AQASIA

- No es admisible que la Convención de 1924 no se aplique a los transportes a granel
- *Art. 4.2: Neither the carrier nor the ship shall be responsible for lost or damage arising or resulting from (...)*
- *m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods"*

CRITICA A LA SENTENCIA DEL CASO DEL BUQUE AQASIA

- No puede decir que el art.4.5 no incluye graneles, cuando el 4.2 sí los incluye.
- La definición de "GOODS" en el art. 1.c) es: *"Goods includes, goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried"*.
- *"EVERY KIND WHATSOEVER "* incluye todos los bienes .
- *No están excluidos los graneles.*

NEGOCIACIÓN PREVIA A LAS CONVENCIONES DE BRUSELAS 1924

- El proyecto original de 1921 ponía un límite en Libras por bulto, o *“por pie cúbico, o por cwt...”*
- La Sentencia dice que Sir Henry Duke lo cambió porque los franceses se opusieron.
- Me parece evidente que si los franceses se opusieron no debería ser para excluir graneles sino por las medidas inglesas (**pie cúbico** y **“hundredweight”**: 112 libras).
- Al final transaron en “Unidad” o sea la medida que se hubiera pactado para el flete (“customary freight unit”)
- O sea no usaron ni el sistema métrico ni el “Imperial”
- Hubo que esperar hasta 1968 (La Haya Visby) para que el límite alternativo se expresara en kilogramos.

CONCLUSIONES

- La sentencia inglesa del caso Aquasia está equivocada
- Las Reglas de La Haya se aplican a graneles
- El límite de responsabilidad cuando no se trata de bultos empaquetados, se calcula por la **UNIDAD DE FLETE** en el caso concreto



ESTAMOS DE ACUERDO:

- C'EST QU'ILS SONT FOUS CES ANGLAIS

