

ALGUNOS CASOS DE JURISPRUDENCIA DE DERECHO PRIVADO MERCANTIL INTERNACIONAL

En el mundo contemporáneo existe un proceso de notable incremento de la compraventa de bienes y mercaderías en general, que es regulado, en gran medida, por diversas Convenciones Internacionales aprobadas por nuestro país y vigentes en Chile. Por ello, iniciamos la publicación de las partes más relevantes de diversas sentencias de tribunales extranjeros que han resuelto conflictos derivados de la aplicación de esas Convenciones, como la de Bruselas, de 1910 sobre Salvamento Marítimo, la de Bruselas, de 1924 sobre Conocimientos de Embarque, de la misma sede, de 1957 sobre Limitación de la responsabilidad de los armadores, la de Varsovia, de 1929 sobre transporte aéreo internacional, la de Ginebra sobre transporte internacional por carreteras, la de Nueva York, de 1958 sobre ejecución de sentencias arbitrales extranjeras y de La Haya, de 1964, relativa a una ley uniforme sobre la venta internacional de mercaderías.

En los casos de que alguna Convención no haya sido aprobada por Chile, su temática puede ser fuente de experiencias que será necesario recoger en una regulación internacional de los efectos de un próximo acuerdo de libre comercio con otros Estados del Cono Sur de nuestra América.

A) CONVENCION DE BRUSELAS DE 1910 SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARITIMO.

2. Decisión del United States District Court del 18.11.1985 y 12.12.1986.

Para decidir si la aplicación de la Convención queda excluida por

el hecho de que "todos los interesados son oriundos del mismo Estado que el Tribunal ante el que plantea el asunto", hay que tener en cuenta la nacionalidad no sólo de las partes firmantes y comparecientes, sino también la de los demandados citados, de modo que la Convención es aplicable cuando dos de los demandados presentes en el proceso son sociedades constituídas conforme al derecho de países que no son los Estados Unidos de América.

Una interpretación en este sentido de la expresión, que persigue una aplicación extensiva de la Convención, es conforme a la intención de sus autores de llegar a la uniformidad entre las naciones en la resolución de los casos de salvamento.

La Convención no prevé la responsabilidad eventual del demandado respecto de los terceros ni como objeto de un salvamento en el sentido del art. 1, ni como un aspecto de las cosas salvadas que puede ser tomado en consideración en virtud de los artículos 2 y 8. En concreto, la expresión "el peligro corrido por el buque asistido, por sus pasajeros o sus tripulantes, por su cargamento, por los salvadores y por el buque salvador" puede aplicarse en concreto al peligro eventual sufrido por el puente a causa del navío, de manera tal que no cubre el riesgo de reclamaciones judiciales de terceros tales como el propietario del puente o los usuarios de rutas marítimas si el salvador no hubiera prestado su asistencia.

El interés público y el interés del propietario del navío no son factores distintos que den derecho a remuneración por el salvamento en virtud de la Convención.

B) CONVENCION DE BRUSELAS DE 1924 EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

1. Decisión del Bunesgerichtshof (República Federal de Alemania) del 25.09.1986.

La limitación de la responsabilidad del porteador tal y como está prevista en la Convención se aplica únicamente a su responsabilidad por las pérdidas o daños causados a las mercancías y no a su responsabilidad frente al tercero tenedor del conocimiento que ha expedido un conocimiento provisto de la estampilla "embarcado" aún cuando las mercancías no hubiesen sido cargadas.

2. Decisión de la Corte Suprema de Ontario del 22.02.1985.

Cuando un formulario resumido del conocimiento de embarque incorpora como referencia el texto íntegro del conocimiento que autoriza la estiba de mercancías sobre el puente, a no ser que el cargador informe al porteador por escrito antes de entregarle las mercancías, que éstas deben ser estibadas en las bodegas, los términos del conocimiento constituyen un acuerdo expreso que permite la estiba en el puente.

En casos como éste, no puede pretenderse que la incorporación del texto como referencia sea discriminatoria porque el comisionista del transporte actuando por cuenta del cargador se hallaba en condiciones de actuar en pie de igualdad con el porteador.

La incorporación como referencia del texto íntegro del conocimiento no queda anulada por las disposiciones de la Convención, ya que los términos de la letra c) del artículo primero, cuando se leen en su contexto, no permiten deducir que el párrafo 2 del art. 3 exija que la estiba se haga en las bodegas.

La estiba en el puente expresamente acordada por las partes no implica una infracción del contrato ("unreasonable deviation"), que prive al porteador de su derecho a limitar su responsabilidad de acuerdo con los términos de la Convención.

3. Decisión de la Court o Appeals de United States del 03.04.1985.

La cuestión de saber si un contenedor o su contenido debe ser considerado como un bulto, a efectos de la aplicación de la limitación por bulto prevista por el párrafo 5 del artículo 4 de la COGSA, debe ser determinada según los términos empleados en el conocimiento.

Si en el transporte marítimo un contenedor no puede ser considerado como bulto a falta de un claro acuerdo de las partes en tal sentido, al menos para aquellos cuyo contenido y el número de bultos o de unidades aparecen indicados, no ocurre lo mismo cuando el conocimiento menciona al contenedor como un bulto o cuando no describe los objetos que pueden considerarse, razonablemente según su descripción, como bultos y no precisa que él esté constituido por mercancías no agrupadas en bultos ("goods non shipped in packages"), en cuyo caso el contenedor debe ser considerado como un bulto, incluso si el contenido del mismo está indicado; ésta sería la solución en este caso, en que los

conocimientos mencionaban como bultos el número de contenedores transportados e indicaban el número total de plantas en los contenedores sin indicar, sin embargo, si y cómo las plantas venían agrupadas, ya que la referencia al número de plantas no calificaba cada planta como siendo un bulto diferente, conforme a lo dispuesto en el parágrafo 5 del art. 4 de la COGSA.

Sin embargo, en virtud de la incertidumbre existente sobre este aspecto del derecho antes de decidir sobre el caso concreto planteado, y por el hecho de que el cargador puede haberse referido a decisiones judiciales anteriores que habrían podido sugerir una actitud más restringida en la calificación de los contenedores como bultos, la regla dictada por la Corte en este caso no se aplicará retroactivamente a los conocimientos preparados antes de la fecha de la decisión, de manera que las plantas descritas en los conocimientos serán reputadas como mercancías no agrupadas en bultos ("goods not shipped in packages") y el importe de la limitación de 500 \$ se aplicará utilizando como referencia cada medida de manera corriente ("customary freight unit").

4. Decisión de la Corte de Apelación de Génova del 20.06.1987.

El derecho a demandar al porteador por pérdidas o daños en las mercancías corresponde al portador del conocimiento, y, una vez que las mercancías han sido consignadas al destinatario, al propietario de las mercancías.

La prueba aportada por el porteador de que en el momento del cargamento el estado de las mercancías era diferente del que figuraba en el conocimiento es admisible igualmente frente al tercero poseedor del conocimiento.

Dado que el porteador está obligado a verificar, en la medida de lo posible, el estado de las mercancías y a indicar su estado en el conocimiento, debe responder frente al tercero poseedor del conocimiento por el perjuicio que éste ha sufrido como consecuencia del error al que fue inducido por su parte si, frente al documento de garantía emitido por el cargador, él expide un conocimiento en regla sin mencionar el estado de manifiesto deterioro de las mercancías.

- c) CONVENCION DE BRUSELAS DE 1957 SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES.

1. Decisión de la Corte de Apelación de París (5ª Cámara, B) del 29.05.1987.

La jurisdicción que conoció de la acción de responsabilidad del porteador no puede sustituir a las jurisdicciones competentes en materia de constitución y liquidación del fondo de limitación de responsabilidad del propietario del buque para apreciar las condiciones de funcionamiento del fondo de limitación y para investigar en este marco jurídico, la existencia o la ausencia de una responsabilidad personal de tal naturaleza que sirva para retirar al propietario el beneficio de la limitación.

D) CONVENCION DE LONDRES DE 1976 SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE CREDITOS MARITIMOS.

1. Decisión de la Corte de Apelación de Burdeos (2ª Cámara), del 08.09.1987.

Si el decreto de ratificación de Francia indica que "de acuerdo con el artículo 18, párrafo 1, el gobierno de la República francesa se reserva el derecho de no aplicar los apartados d) y e) del par. 1 del artículo 2", no se trata aquí de una exclusión, sino que Francia ha querido simplemente precisar que se reservaba el recurrir ulteriormente el artículo 18 de la Convención.

Los créditos de los apoderados del buque excluidos de la limitación son los de los apoderados del propietario que constituyen el fondo de limitación y no, como en este caso, los de los apoderados de su eventual acreedor.

Los créditos del Estado o de un organismo público entran en la masa que constituye el perjuicio que la Convención ha tratado de limitar, debiendo las reglamentaciones nacionales inclinarse ante las convenciones internacionales.

E) CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929 SOBRE EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

1. Decisión del Bundesgerichtshof (República Federal de Alemania) del 09.04.1987.

El Decreto del 4 de diciembre de 1973 por el que el Ministerio de Justicia de la República Federal de Alemania convierte los límites de

responsabilidad del porteador, expresados en francos-oro en la Convención, en moneda nacional utilizando como unidad de conversión el último precio oficial del oro en la República Federal de Alemania, debe ser considerado válido; pese al hecho de que el oro haya perdido su función monetaria oficial y no tenga ya más valor oficial, la adopción de una unidad de conversión fija se adapta mejor al sistema de limitación de responsabilidad previsto en la Convención que una referencia a una unidad fluctuante como es por ejemplo la cotización del oro en el mercado libre.

2. Decisión de la Corte de Apelación de Bruselas (2^a. Cámara) del 05.02.1986.

Para determinar la duración temporal de la responsabilidad del transportista aéreo conviene tener a la vista dos criterios, por un lado el del inicio del servicio o del control ejercitado por el porteador sobre los viajeros y el de la exposición del pasajero a los riesgos inherentes al transporte aéreo; si se ha producido el daño entre la bajada del autobús y el pie de la pasarela de la aeronave, hay que admitir -en el terreno de los principios- que ha sucedido en un momento en que el pasajero se encuentra ya bajo el servicio del porteador aéreo, pero que el hecho dañoso pudo haberse producido en otro lugar y no se debió a un riesgo específico del transporte aéreo, en cuyo caso no puede aplicarse la presunción de responsabilidad enunciada en el artículo 17.

NOTA: Estas reseñas han sido tomadas y adaptadas del Boletín de Información, enero-abril 90, del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, Roma, Italia.