

ALGUNOS CASOS DE JURISPRUDENCIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

A) CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929 SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

1. Decisión del Tribunal Cantonal de Zurich (Suiza) de 11.11.1983. Para su interpretación, la Convención debe ser considerada como un cuerpo autónomo de derecho, cuyos términos y disposiciones deben ser interpretados, en la medida de lo posible, en el contexto de la propia Convención, y sólo de manera excepcional conforme al sentido que se les da en el derecho interno.

A efectos del artículo 28 de la Convención, el término "establecimiento" debe entenderse como referido no sólo a una sucursal del porteador, sino también a una agencia independiente *habilitada por el porteador, para celebrar contratos por su cuenta de manera continua.*

2. Decisión de la Corte de Justicia de Ginebra (Suiza) del 30.10.1985.

Para determinar la extensión en el tiempo de la responsabilidad del porteador aéreo en caso de daño de la mercancía sobrevenido en la zona de almacenaje de la carga durante la descarga del camión de la mercancía enviada por el remitente, resulta de la doctrina que "el criterio adecuado es el de custodia material y efectiva de las mercancías por el porteador o por sus agentes apoderados", y que la "recepción bajo custodia de la mercancía se efectúa en el momento en que ésta es depositada en el mostrador del transportista aéreo salvo el caso en el que esta toma bajo custodia se hubiera adelantado", como por ejemplo, cuando el porteador acepta venir a buscar la mercancía

al lugar designado por el remitente, como ocurre en este caso al ser entregada en la pista. En este caso particular la recepción bajo custodia de la mercancía se verificó en el momento en que los empleados de la compañía de manutención con la que había contratado el porteador empezaron a ocuparse de las mercancías.

3. Decisión del Bundesgericht (Suiza) del 29.06.1987.

Para asegurar la uniformidad de la aplicación de la Convención, ésta debe ser interpretada a la luz tanto de su génesis tal como se desprende de los trabajos preparatorios, como de su intención, y es preciso también tener en cuenta la jurisprudencia y la doctrina pertinentes de otros Estados contratantes.

A los efectos del artículo 25 de la Convención (enmendada por el Protocolo de La Haya de 1955), para que el porteador actúe "con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño", no basta, habida cuenta de las circunstancias del caso, que hubiera debido ser consciente de la posibilidad de que se produciese el hecho dañoso a consecuencia de su acción u omisión, sino que es necesario que él haya sido efectivamente consciente de esta posibilidad: así, incluso en presencia de una señal de peligro inminente de choque contra el suelo del avión, si la reacción del piloto muestra que no ha tomado efectivamente conciencia de la inminencia del peligro, no se puede considerar que estén satisfechas las condiciones planteadas por el artículo en cuestión.

4. Decisión del Handelsgericht del Cantón de Zürich (Suiza) del 10.07.1987.

Para los efectos del artículo 25 de la Convención (enmendada por el Protocolo de La Haya de 1955), para que el porteador actúe "con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño", no basta, habida cuenta de las circunstancias del hecho, que habría debido ser consciente de la posibilidad de que se produciese el hecho dañoso a consecuencia de su acción u omisión, sino que es necesario que él haya sido efectivamente consciente de esta posibilidad: así, en caso de pérdida de las mercancías, para que sea acorde con las condiciones del artículo citado, hay que probar cuanto menos que el porteador ha tratado las mercancías de una manera tal que era absolutamente consciente de que toda probabilidad ocasionaría la pérdida de las mismas.

B) CONVENCION DE GINEBRA DE 1956 SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADERIAS POR CARRETERA.

1. Decisión de la Corte Suprema Danesa del 16.10.1986.

En el caso de un daño sufrido por un cargamento de carne, el hecho de que el comisionista de transporte haya descartado la sugerencia del conductor del transportista de que la carne había sido cargada a una temperatura demasiado elevada, superior, en efecto, a la fijada en la reglamentación danesa basada en una Directiva de la CEE, y el hecho de que se haya aportado prueba del funcionamiento defectuoso del sistema de refrigeración durante el transporte, requieren que la responsabilidad por los daños sea compartida entre el comisionista de transporte y el transportista, ya que, aunque el fallo del sistema de refrigeración en el momento del envío no habría por sí solo causado el daño, no es posible determinar si el fallo del sistema de refrigeración durante el transporte fue o no la única causa del daño.

2. Decisión del Tribunal Supremo Español (civil) del 14.07.1987.

La falta de carta de porte no impide la existencia del contrato de transporte, y tiene la condición de transportista la persona que se ha puesto de acuerdo con el remitente sobre las condiciones del contrato, se ha encargado de su ejecución efectiva, ha percibido el precio estipulado para el transporte así como las primas del seguro complementario, ha seguido de manera directa e inmediata las incidencias de la expedición desde la carga hasta la determinación del daño después del accidente, y fue quien obtuvo por todo ello un lucro económico.

La persona que aparece como transportista en la carta de porte que sirve como prueba del contrato de transporte, tiene la condición de transportista respecto del remitente y no la de transportista sucesivo.

El transportista sustituto, que ha sido encargado del transporte efectivo durante el cual se produjo el accidente, es extraño al contrato de transporte celebrado con el remitente y será el transportista contractual, que lo ha designado, quien responda de sus actos u omisiones, conforme al artículo 3.

La interrupción de la prescripción se rige por la ley de la jurisdicción concedora del asunto, y en este caso, en que el demandante se ha dirigido a la Junta de Tasas la prescripción ha sido válidamente interrumpida.

3. Decisión de la Corte de Casación Francesa (Cám. Comercial) del 22.07.1986.

Cuando las averías han tenido lugar durante la estiba y estas operaciones de estiba han sido realizadas por otra persona que no es el transportista, corresponde a la parte que pretende alegar la responsabilidad del transportista el probar que el defecto cuya existencia se considera era aparente y que el conductor había incumplido su obligación de controlar la estiba.

4. Decisión de la Corte de Casación Francesa (Cám. Comercial) del 03.02.1987.

Las disposiciones del artículo 23 contienen una enumeración exhaustiva de las causas de indemnización en caso de pérdida parcial o total de la mercancía, de manera que la pérdida del interés del capital representado por la mercancía averiada durante el transporte no da derecho a indemnización.

C) CONVENCION DE NUEVA YORK DE 1958 PARA EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCION DE SENTENCIAS ARBITRALES EXTRANJERAS.

1. Decisión del United States Court of Appeals del 18.06.1984.

El hecho de que la prueba presentada ante los árbitros en Londres sea incompatible con la presentada por el mismo testigo en procesos judiciales anteriores en los Estados Unidos, pero sin que se alegara que constituyera falso testimonio, no es razón para rehusar la confirmación de la sentencia en virtud del párrafo b) del parágrafo 2 del artículo V de la Convención como contraria al orden público de los Estados Unidos, puesto que en este caso tal confirmación no iría en contra ni de los "principios más fundamentales de moralidad y de justicia de la nación" ni del interés de preservar "la integridad del sistema judicial", y es preciso también tener en cuenta el hecho de que la excepción contemplada en el párrafo b) del parágrafo 2 del Artículo V debe ser interpretada restrictivamente a la luz del fin primordial de la Convención, que es "estimular el reconocimiento y la ejecución de las convenciones de arbitraje comercial contenidas en contratos internacionales y unificar los criterios conforme a los cuales se aplican los convenios de arbitraje y se ejecutan las sentencias arbitrales en los Estados firmantes".

El silencio de la Convención sobre el pago de intereses posteriores a la sentencia arbitral y anteriores al proceso no modifica la presunción

en favor de concederlos, ya que, en una época de inflación, sólo si le son abonados una persona que ha sido desposeída erróneamente de su dinero puede obtener reparación de todo el perjuicio sufrido y que, sólo incluso si tales intereses hubieran podido ser obtenidos pidiendo confirmación de la sentencia arbitral a los tribunales ingleses, no sería en absoluto conforme a los fines de la Convención pedir confirmación de la sentencia arbitral a Inglaterra, y además su ejecución en los Estados Unidos, lo que implicaría una doble actividad judicial y atentaría gravemente contra el fin primordial de la Convención de facilitar la ejecución de las sentencias arbitrales, habida cuenta del hecho de que el Second Circuit estima que la Convención sólo se aplica para la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras y no para los procesos extranjeros que confirmen sentencias arbitrales extranjeras.

D) CONVENCION DE LA HAYA DE 1964 RELATIVA A UNA LEY UNIFORME SOBRE FORMACION DE LOS CONTRATOS DE VENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS.

1. Decisión del Landgericht Bielefeld (República Federal de Alemania) del 05.06.1987.

Un acuse de recibo escrito de la petición en el que el remitente confirma su aceptación de la oferta, pero en el que al mismo tiempo declara que desea contratar según sus disposiciones contractuales tipos a las que se refiere por primera vez en el escrito, constituye una alteración sustancial de los términos de la oferta y debe pues ser considerado como una contra-oferta que debe ser aceptada por el autor de la oferta inicial.

Una oferta puede ser aceptada igualmente por un acto del destinatario de la misma que puede ser considerado como equivalente a una declaración expresa, pero para que este acto produzca efecto, debe hacerse en el mismo plazo que el previsto para la declaración expresa.

E) CONVENCION DE LA HAYA DE 1964 RELATIVA A UNA LEY UNIFORME SOBRE LA VENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS.

1. Decisión del Oberlandesgericht Düsseldorf (República Federal de Alemania) del 09.07.1986.

La determinación del lugar en el que, según el parágrafo 2 del artículo

78 de la ley uniforme, el vendedor, a consecuencia de la resolución del contrato, debe restituir al comprador el precio que éste ha pagado, es una cuestión relativa a una materia regulada por la ley uniforme pero no expresamente contemplada por ella y debe pues ser regulada, según el artículo 17, conforme a los principios generales en los que se inspira la ley uniforme.

Como de las normas enunciadas en el párrafo 2 del artículo 19 y en el párrafo 1 del artículo 59 de la ley uniforme, relativos al lugar en el que la entrega de la cosa y el pago del precio deben realizarse, resulta que el principio en el que se inspira la ley uniforme es que el lugar de ejecución es, como criterio general, el del establecimiento del vendedor, el mismo principio debe de aplicarse igualmente respecto del lugar en el que la restitución del precio de compra deba hacerse.

2. Decisión del Oberlandesgericht de Koblenz (República de Alemania) del 06.02.1987.

Incluso si las partes han acordado que el precio debe ser satisfecho en la moneda del país del comprador, el vendedor, en caso de retraso en el pago, tiene derecho a intereses moratorios a un tipo igual a la tasa oficial de descuento de su país incrementado en un 1%.

3. Decisión del Bundesgerichtshof (República Federal de Alemania) del 08.07.1987.

Aunque, conforme a la regla general enunciada en el párrafo 1 del artículo 49 de la ley uniforme, el comprador ve normalmente caducado su derecho de hacer valer la falta de conformidad con la cosa después del transcurso del plazo de un año a partir de su denuncia, el derecho del comprador a la petición del precio no está sometido a este mismo plazo de un año si las partes quedan obligadas a la restitución de la cosa contra reembolso del precio pagado.

4. Decisión de la Corte de Casación Italiana del 09.02.1987.

Teniendo en cuenta que, según el párrafo 2 del artículo 19, en el caso en que el contrato implique un traslado de la cosa, y la entrega debe hacerse consignando la misma al transportista para su transmisión al comprador, el vendedor no responde del incumplimiento por el transportista de sus obligaciones derivadas del contrato de transporte, siempre que haya elegido al transportista con la diligencia debida y conforme a los términos del contrato de venta.

5. Decisión del Presidente Rechtbank's-Gravenhage (Países Bajos) del 17.09.1982.

No obstante la pretensión de un Estado de extender la aplicación de su reglamentación de prohibición de exportación a los contratos celebrados en el extranjero (en este caso concreto los Export Administration Regulations de los Estados Unidos de América), una sociedad que no está registrada en virtud de la ley del citado Estado, incluso si es enteramente poseída por una sociedad registrada según la ley de este Estado, no puede invocar la prohibición de exportación para liberarse de su responsabilidad por inejecución del contrato celebrado fuera del territorio del Estado autor de la prohibición.

NOTA:

Esta reseña ha sido tomada del Boletín de Información N° 81/82 de enero-abril 1990 del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, (UNIDROIT), de Roma, Italia.