

Caso nº 1

En el puerto de El Havre (Francia) se cargaron cajas de botellas de vino almacenadas en contenedores a bordo del buque «Suhadiwarno Panjan» para que fueran transportadas por la compañía Pro Line hasta el puerto de Santos (Brasil) por vía marítima. El contrato de transporte se formaliza en Madrid por los representantes de las compañías afectadas, la compañía francesa Bordeaux (con sede en Burdeos) y Pro Line.

Cuando el barco llegó a su destino, se comprobó que la mercancía había sufrido averías y que faltaba parte de ella.

Los aseguradores, siete compañías de seguros y GIE Groupe Concorde, que actuaba como entidad abridora, la cual tiene su domicilio social en París indemnizaron al destinatario.

Subrogados en los derechos de éste, presentaron, mediante escrito de 22 de septiembre de 1991, una demanda reclamando el pago de la indemnización por daños y perjuicios, en particular, contra el capitán del buque «Suhadiwarno Panjan» con domicilio en Panamá y Pro Line Ltd con domicilio social en Hamburgo (Alemania). Se demanda así mismo a una empresa con sede en Alemania, que actuaba como garante de la operación.

Determinar la competencia judicial internacional
Determinar el Derecho aplicable

Caso nº 2

Se pretende presentar demanda por despido improcedente planteada por X, integrante de la tripulación polaca del buque de carga Tor Caledonia, propiedad del armador francés DFDS Torline A/S, que efectúa la travesía entre Gotemburgo (Suecia) y Harwich (Reino Unido). La demanda se plantea de forma conjunta con SEKO Sjöfolk Facket för Service och Kommunikation (el sindicato sueco que representa a los trabajadores marítimos en los sectores de servicios y comunicaciones).

Indicar la jurisdicción competente y el Derecho aplicable.

Caso nº 3

En mayo de 1985, Mærsk Olie & Gas A/S (Dinamarca) instaló un oleoducto y un gaseoducto en el Mar del Norte. En el mes de junio de 1985, un barco de arrastre perteneciente a los armadores M. de Haan en W. de Boer (Holanda) efectuó operaciones de pesca en la zona de inmersión de dichas conducciones. Mærsk comprobó que éstas habían sido dañadas.

Mediante escrito de 3 de julio de 1985, Mærsk informó a los armadores de que les consideraba responsables de dichos daños, cuya reparación se valoraba en 1.700.019 USD y en 51.961,58 GBP.

Bases Jurídicas

Convenio internacional de 1957 relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar

Art. 1.1 prevé la posibilidad de que el propietario de un buque limite su responsabilidad a un importe determinado para los créditos que resulten de una de las causas que enumera, a menos que el acaecimiento que da origen al crédito haya provenido de culpa personal del propietario. Entre las causas enumeradas figuran, en la letra b), los daños materiales ocasionados por acto, negligencia o culpa de cualquier persona que se encuentre a bordo del buque, siempre que el hecho, la negligencia o la culpa se refieran a la navegación del buque.

En virtud del artículo 3, apartado 1, de dicho Convenio, el importe de la limitación de la responsabilidad se calcula en función del tonelaje del buque y varía según la naturaleza del daño causado. Así, cuando el hecho dañoso no haya dado lugar más que a perjuicios materiales, el importe al que puede limitar su responsabilidad el propietario del buque corresponde a 1.000 francos por tonelada de arqueo del buque.

Cuando el conjunto de los créditos resultantes de un mismo suceso exceda los límites de la responsabilidad así determinada, el artículo 2, apartados 2 y 3, del mencionado Convenio prevé la posibilidad de crear un fondo, por un importe correspondiente a dichos límites, que quede exclusivamente afectado al pago de los créditos a cuyo respecto pueda invocarse la limitación de la responsabilidad. El fondo se distribuye, a tenor del artículo 3, apartado 2, «entre los acreedores, en proporción a la cuantía de sus créditos reconocidos».

A tenor del artículo 1, apartado 7, del Convenio de 1957, «el hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituye reconocimiento de dicha responsabilidad».

El artículo 4 del mismo Convenio dispone:

«[...] las normas relativas a la constitución y a la distribución del fondo eventual y todas las normas de procedimiento se determinarán por la ley nacional del Estado en el que el fondo se constituya.»

Convenio de Bruselas de 1968 sobre competencia judicial internacional y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil.

Reglamento 44/2001 sobre competencia judicial internacional y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil.

Búsqueda de la organización en la que se crean los textos normativos para determinar su posible aplicación al caso que se plantea

Determinación de la competencia judicial Internacional para determinar la responsabilidad y para determinar la limitación de la misma.

Determinación de la Ley aplicable.