Una historia sobre una carta de porte marítimo y un capitán con una pata de madera (y mohosa) / Doron Afik, Esq.*

Un enigma: Una carta de porte marítimo establece que todas las reclamaciones se resolverán únicamente en Londres, Reino Unido, pero la mercancía es madera noruega cargada en Finlandia en un buque propiedad de Singapur, arrendado a una empresa de las Bermudas, que lo subarrendó a un carguero danés que emitió la carta de porte a un comprador israelí utilizando un agente portugués y cuando el buque fondeó en Israel resultó que debido a la negligencia de la tripulación española (¡pero el capitán era ruso, y el cocinero, naturalmente, un chef sueco!) al no ventilar el almacén del barco como era preceptivo cuando el barco fondeó en un puerto alemán durante dos meses debido a un problema con el motor, la madera se pudrió y enmohecó y el comprador israelí abrió una demanda contra el barco en el Tribunal Marítimo de Israel. ¿Quién se acuerda de lo que ponía en la carta de porte?

Así que me dejé llevar un poco por la cantidad de jurisdicciones implicadas, pero una fábula similar fue el centro de una veredicto concedida por el Tribunal Supremo israelí en enero de 2018¹, actuando como Tribunal de apelación sobre la decisión del Tribunal Marítimo de Haifa, actuando en virtud de la Ley del Tribunal Marítimo israelí de 1952, concediéndole las autoridades de un Tribunal de Almirantazgo en virtud de la Ley de Tribunales de Almirantazgo Colonial británica de 1890, la Ley de Tribunales de Almirantazgo de 1840 y la Ley de Tribunales de Almirantazgo de 1861. Las características especiales del derecho marítimo se deben a la necesidad de resolver exactamente los casos de muchas jurisdicciones en los que a veces están implicadas las actividades diarias de un buque marítimo y el interés público de permitir el viaje de los buques entre puertos.

Una carta de porte es también una creación jurídica especial en la que, en lugar de un acuerdo normal, actúa como un recibo del cargador al remitente, atestiguando el envío de la carga en la cantidad, número o peso establecidos en ella; prueba de un acuerdo de flete entre el cargador y el remitente y un certificado que atestigua la propiedad de la carga. Las Reglas de La Haya-Visby son un tratado internacional (que en realidad fue aceptado en Bruselas, 1924) destinado a crear una unificación de los derechos y obligaciones de los cargueros marítimos y los destinatarios de sus servicios, incluso en lo que respecta a las cartas de porte. Estas fueron adoptadas en Israel dentro de la Ordenanza de Transporte Marítimo de Mercancías de 1926. El Tribunal Supremo sostuvo que cuando una carta de porte establece una disposición de jurisdicción exclusiva para la resolución de litigios, dicha disposición no anula la jurisdicción del Tribunal israelí, sino que el Tribunal normalmente la respetará. En este caso, en el momento en que el Tribunal Marítimo dictó su decisión, el plazo de prescripción en el Reino Unido ya había transcurrido, por lo que el Tribunal sugirió que el armador renunciara al derecho a plantear tal alegación de defensa y, al negarse, sostuvo que el caso se juzgará en Israel a pesar de la cláusula de jurisdicción exclusiva de Londres.

De hecho, el Tribunal no aceptó la cláusula de jurisdicción de la carta de porte, pero con la opinión discrepante de uno de los jueces, que señaló que una parte en un acuerdo comercial internacional debe prever que el acuerdo establecerá un plazo de prescripción diferente al del foro local y debe revisar las posibles implicaciones de ello en sus derechos y obligaciones. Este dictamen amplifica la importancia de un asesoramiento jurídico adecuado tanto en el momento de suscribir un acuerdo comercial internacional (aunque parezca una "simple" carta de porte) como, desde luego, cuando surja un litigio.

*Doron Afik es notario público y abogado admitido para ejercer en Israel y Nueva York y es el socio gerente de Afik & Co., Attorneys and Notaries (www.afiklaw.com). Doron se desempeñó como profesor adjunto en la Universidad Hebrea, Doron enseña Fusiones y Adquisiciones como parte del programa EMBA. La práctica de Doron se centra principalmente en transacciones internacionales, incluyendo fusiones y adquisiciones, resolución de disputas y cuestiones de derecho público. Se graduó de un curso de resolución alternativa de disputas de la Unión Europea y de la Clase Magistral de la CCI para árbitros, y también se desempeña como árbitro. Nada de lo aquí contenido debe tratarse como un asesoramiento legal y todos los problemas deben revisarse caso por caso. Para más detalles: +972-3-6093609 o al correo electrónico: afiklaw@afiklaw.com

¹ Civil Appeal 8205/16 Contrastock Oy contra el armador Thor Horizon, Tribunal Supremo de Israel, 25.01.2018, los honorables jueces Neil Hendel, Isaac Amit y David Mintz, recurso sobre decisión del Tribunal Marítimo de Haifa (Haifa Case 36926-08-15 de 27.08.2016, juez Ron Sokol).