

STS 18 noviembre 2004

(= privilegios marítimos y buque de bandera chipriota)

Cuestiones:

1º) ¿Es aplicable a este supuesto el Convenio de Bruselas de 1926? ¿Por qué?

2º) ¿Accede el TS a la aplicación del Derecho material español al no probarse el Derecho extranjero?

STS 18 noviembre 2004

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO «Cigna Insurance» que en virtud de seguro de transporte marítimo había tenido que abonar 22.633.610 ptas. a «Sociedad Ibérica de Molturación, SA» (Simsa), por los daños por la misma sufridos en unas partidas de habas de soja transportadas por el buque «Eve Trader» desde San Lorenzo (Argentina) y Río Grande (Brasil) hasta Santander formuló demanda contra «Oceanalpha Shipping», en su calidad de porteadora, y contra «Stamina Shipping», como actual propietaria del buque, al objeto de que le reintegrasen la suma indicada. «Oceanalpha» se personó en autos una vez precluido el trámite de contestación de la demanda y «Stamina» se mantuvo en situación de rebeldía.

.... Para decidir acerca del posible acogimiento de la tesis de «Cigna» es suficiente tener en cuenta que las sentencias de esta Sala de 22 mayo 1989 y 18 junio 1990 coinciden en la afirmación de que el Convenio de Bruselas de 1926 solamente tiene aplicación cuando el buque «gravado» pertenezca a un estado contratante, según se desprende del artículo 14 del referido Convenio. Dado que ambas partes reconocen que el buque en que se transportaban las mercaderías de litigio era de bandera chipriota y no se ha demostrado por la demandante que Chipre hubiera firmado el mencionado Convenio, el motivo ha de ser desestimado.

SEXTO En el segundo motivo se alega la infracción del artículo 12.6 en relación con el 10.2, ambos del CC y artículo 96 Constitución española, afirmando que si bien el segundo de dichos preceptos establece que el derecho aplicable a los buques es el de su Ley de bandera, el artículo 12.6 exige que la persona que invoque el deberá acreditar el contenido y vigencia de éste. En consecuencia, se sostiene que a falta de prueba del derecho nacional del país de bandera del buque, ha de considerarse que el Convenio de Bruselas de 1926 es el único derecho vigente, por ser derecho español, en virtud de cuanto dispone el artículo 96 de la Constitución. El motivo debe ser igualmente

rechazado pues la incorporación del mencionado Convenio al derecho español, por el hecho de haber sido suscrito por España y publicado en el Boletín Oficial del Estado, ha de entenderse que se ha llevado a cabo en bloque, es decir, comprendiendo todos y cada uno de sus preceptos y por tanto, también su artículo 14 que define el ámbito de aplicación de las normas que contiene. Este ámbito se ha configurado desde el punto de vista de que el buque al que afecta la relación jurídica -en este caso, el privilegio marítimo- objeto de controversia pertenezca a uno de los estados contratantes, lo que aquí no acontece. La pretendida aplicación de los preceptos que se dicen infringidos daría lugar a que la finalidad perseguida por el Estado español al firmar el Convenio (el establecimiento de un marco de reciprocidad con los demás países signatarios) se viese totalmente desvirtuada, lo que resulta absolutamente improcedente.

SÉPTIMO En el último de los motivos de su recurso denuncia Cigna la infracción del artículo 580.10 en relación con el 584, ambos del Código de Comercio , y el artículo 12.6 del CC. Se señala que en la demanda se citaba expresamente como derecho subsidiario del Convenio, el contenido en el Código de Comercio. Por ello, se añade, si no se considera aplicable el referido Convenio, ha de estarse a lo prevenido en el citado Código, que establece en el apartado 10 de su artículo 580 un privilegio para el crédito del cargador por el valor de los géneros embarcados que no se hubiesen entregado a los consignatarios o por las averías sufridas de que sea responsable el buque. El motivo debe ser igualmente desestimado, por cuanto es precisamente el artículo 12.6 del CC el que ordena a los Tribunales la aplicación de las normas de conflicto del derecho español, una de las cuales -el artículo 10.2 del mismo Cuerpo legal- establece claramente que los derechos que se constituyan sobre buques quedarán sometidos a la Ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro. La inmediata consecuencia de la observancia de esta última norma es la imposibilidad de aplicar al presente debate la normativa del Código de Comercio español, siendo así que, como se afirma por la Audiencia Provincial la parte actora ha acreditado que el buque respecto al cual se solicita la afección real en garantía de la deuda que se reclama, es de nacionalidad chipriota.

... Se declara no haber lugar al recurso de casación interpuesto por «Oceanalpha Shipping Limited» ...

* * * *