

# **JURISPRUDENCIA RECIENTE DEL TRIBUNAL DE APELACIONES MARÍTIMAS**

**Licdo. Juan Manuel Estribí Pérez**

Oficial Mayor IV del Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá

Correo electrónico: [juanestribi@gmail.com](mailto:juanestribi@gmail.com)

# JURISPRUDENCIA RECIENTE DEL TRIBUNAL DE APELACIONES MARÍTIMAS

## Resumen

El presente artículo tiene por objeto exponer criterios esbozados por el Tribunal de Apelaciones Marítimas de la República de Panamá en el análisis de algunos casos que han sido sometidos a su conocimiento. El examen se centrará en seis sentencias dictadas por dicho Tribunal de segunda y última instancia marítima, en las que se abordaron temas relativos a la legitimidad en la causa, transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, seguros marítimos, interpretación contractual y ley aplicable al contrato internacional. El autor no pretende dar una opinión exhaustiva o pormenorizada de las temáticas, pero se procurará contextualizar y exponer las reglas que indirectamente se desprenden de esta jurisprudencia marítima, sin el ánimo de que se entienda que se trata de criterios inmutables. El autor ha considerado pertinente presentar parte de los criterios emitidos por el Tribunal de Apelaciones Marítimas en el contexto del quinto aniversario de su entrada en funcionamiento.

## Abstract

The purpose of this article is to present criteria outlined by the Maritime Appeals Court of the Republic of Panama in the analysis of some cases that have been submitted to its knowledge. The examination will focus on six sentences handed down by said Court of second and last maritime instance, through which were addressed issues related to standing to sue, transport of goods by sea under bill of lading, maritime insurances, contractual interpretation and applicable law to the commercial international contract. The author does not intend to give an exhaustive or detailed opinion of the topics, but it will be attempted to contextualize and expose the rules that indirectly follow from this maritime jurisprudence, without the intention of understanding that these are immutable criteria. The author has considered it pertinent to present part of the criteria issued by the Maritime Appeals Court in the context of the fifth anniversary of its entry into operation.

## Palabras Claves

Tribunal de Apelaciones Marítimas, Jurisprudencia, casos, legitimación en la causa, conocimiento de embarque, seguro marítimo, interpretación del contrato, Derecho internacional Privado marítimo.

## Keywords

Maritime Appeals Court, jurisprudence, cases, standing to sue, bill of lading, maritime insurance, contract interpretation, Maritime Private International Law.

## INTRODUCCIÓN

El pasado mes de septiembre el Tribunal de Apelaciones Marítimas de la República de Panamá cumplió cinco años de haber iniciado funciones (Tribunal de apelaciones marítimas, 2019a). Este Tribunal, que está compuesto por tres magistrados, constituye la última instancia en materia marítima, pues sus fallos, en principio, no pueden ser objeto de recursos ordinarios u extraordinarios (artículo 495 del Código de Procedimiento Marítimo), sin perjuicio de los mecanismos de tutela constitucional o convencional que permita nuestro ordenamiento jurídico.

De lo anterior se desprende que el Tribunal de Apelaciones Marítimas tiene la gran responsabilidad de emitir criterios jurisprudenciales que informen la doctrina y la práctica forense marítima local. Asimismo, dado que la gran mayoría de los casos que son sometidos a conocimiento de los tribunales marítimos panameños son de carácter internacional (Estribí, 2018a, p. 34), o al menos un elemento reviste dicha característica, las sentencias del Tribunal de Apelaciones Marítimas como última instancia en cuanto a la especialidad tienen impacto en el foro marítimo global. Estas determinan tanto el prestigio como el atractivo del foro por la calidad de su contenido, la confianza y una línea jurisprudencial consecuente con la realidad y la justicia marítima internacional. Lo anterior demanda, pues, el examen de lo que Panamá puede ofrecerle al mundo a través de esta jurisdicción especial.

Debemos manifestar que en el presente trabajo la mitad de los casos

que se abordarán tienen casi plena o total vinculación con la República de Panamá, lo que no siempre es así. Sin embargo, esto no quiere decir que no tenga impacto a nivel internacional, pues sigue siendo jurisprudencia relevante aplicable a casos análogos con independencia de la existencia o no de algún elemento internacional.

En el presente trabajo se pretende repasar jurisprudencia reciente del Tribunal de Apelaciones marítimas en materia de legitimación en la causa, transporte marítimo de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, seguros y derecho internacional privado marítimo.

### LA LEGITIMIDAD EN LA CAUSA

Desde el punto de vista procesal, la legitimación en la causa tiene una particularidad en nuestra legislación procesal marítima. De acuerdo al artículo 83 del Código de Procedimiento Marítimo, las defensas de falta de legitimación activa o pasiva se resolverán como excepciones de previo y especial pronunciamiento, *contrario sensu* al procedimiento civil ordinario, en el que este tipo de defensas deberán resolverse en la sentencia de fondo (artículo 694 del Código Judicial).

La conveniencia de que en nuestro procedimiento haya un trámite sumario y especial para ventilar estas defensas es debatible: por un lado está la posibilidad de cerrar la controversia de la legitimidad en la causa en una etapa casi inicial del proceso, lo que tiene como resultado que dicha discusión no tenga que resolverse al final del juicio, o que se tenga que

tramitar todo un procedimiento, con el desgaste que esto acarrea tanto para los abogados como para los jueces, cuando la parte ni siquiera tenía el derecho de participar en el mismo. Pero, por otro lado, está la línea delgada de excluir a un demandante o demandado del proceso cuando el mismo no se ha desarrollado en todas sus etapas procedimentales y probatorias.

La Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia (2013), otrora Tribunal de Apelaciones Marítimas, se refiere al concepto de legitimación en la causa que realiza el ex magistrado Adán Arnulfo Arjona (1989), cuando señala que esta es *"la condición que debe tener una persona según la ley sustantiva para lograr que el Juez se pronuncie respecto a las pretensiones formuladas en la demanda en relación con una concreta y particular relación jurídica"*, agregando además que desde *"el momento en que una persona se identifica con la hipótesis abstracta reconocida en la ley sustantiva (demuestra que es heredera, acreedora, cesionaria, etc.) se puede indicar que tiene legitimación"*. Igualmente, se hace referencia al autor GUASP (s.f.), quien aclara que cuando la condición que se estudia se refiere a la del demandante, se le conoce como legitimación activa; y, cuando se trata de la demandada, legitimación pasiva (Corte Suprema de Justicia, 2013).

La presentación de las excepciones de falta legitimidad activa o pasiva es reiterada en los procesos que se ventilan en la jurisdicción marítima. Gran parte del debate se centra en determinar cuál es el límite entre la legitimación en la causa y la defensa conocida como inexistencia de la obligación, siendo de

gran relevancia tal distinción desde el punto de vista procesal, pues la primera se resuelve mediante trámite de previo y especial pronunciamiento, mientras que la segunda, se resuelve en la sentencia como un asunto de fondo.

La legitimidad en la causa es el vínculo jurídico relevante y calificado que une a las partes con determinada causa de pedir, lo que trae como consecuencia que estas puedan, dependiendo del caso, accionar o defenderse frente a determinada pretensión en un juicio. En cambio, en el debate de la inexistencia de la obligación lo que se pretende es determinar si el demandado está obligado a responder a la pretensión del demandante, y no si este debe estar en el juicio, pues si bien la falta de legitimidad implica la inexistencia de la obligación, el demandado puede tener legitimación para comparecer a un proceso sin que esto implique que el demandante ostente el derecho que pretende (Primer Tribunal Marítimo, 2016).

A pesar de que existe consenso en ciertos temas relativos a la legitimación, como es el hecho de que la misma no implica responsabilidad de fondo (Primer Tribunal Marítimo, 2016; Tribunal de Apelaciones Marítimas 2018a y 2019b), lo relativo al *estándar* de valoración para determinar la existencia o no de la misma sigue siendo objeto de debate. Analizaremos tres casos que ilustran el criterio que ha tenido el Tribunal de Apelaciones Marítimas sobre la materia.

### **Jenny Morán et al vs M/N Baltic Klipper (2019b)**

El Tribunal de Apelaciones Marítimas

analizó el caso de un trabajador que falleció a causa de un accidente ocurrido en una terminal portuaria en el extranjero, donde se cuestionaba que una de las demandantes, quien pretendía una indemnización por daños y perjuicios ante la muerte del *de cuius*, tuviese legitimidad activa para actuar, pues no se había acreditado que fuera heredera del finado al no constar certificado de matrimonio o de unión de hecho emitido y legalizado por las autoridades competentes. Del análisis de las pruebas que obraban en el expediente tendientes a acreditar el vínculo matrimonial, el Tribunal de Apelaciones Marítimas confirmó la decisión del A-quo de decretar que sí había legitimación activa, pues si bien no constaba un certificado de matrimonio o de unión de hecho, no se “descartaba” que la unión de hecho hubiese existido.

Un punto importante a tomar en cuenta es que el examen de la excepción, en principio, debe realizarse conforme a la ley sustantiva aplicable, sin perjuicio de que la valoración probatoria tenga lugar de acuerdo a la *lex fori*, lo que se desprende del artículo 148 del Código de Derecho Internacional Privado, aplicado de manera supletoria a los conflictos marítimos conforme al artículo 161 del mismo texto legal. En el caso de marras, la ley sustantiva aplicable era la de Ecuador, la cual, de lo que se colige de la sentencia del *Ad-quem*, no establecía un sistema de prueba tasada en materia de acreditación u reconocimiento de uniones de hecho; su valoración estaba reservada al juez, quien debía analizar las circunstancias del caso, lo que tiene sintonía con el sistema de sana crítica adoptado por el sistema panameño.

Pero lo que merece especial atención es que el Tribunal no se aventuró a reconocer dicha unión de manera categórica, sino que concluyó diciendo que no se descartaba la posibilidad de que la demandante tuviera aquella condición, por lo que se colige a nuestro juicio que la prueba de la legitimación, al menos en materia de demandas de indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad civil extracontractual, mínimamente debe ofrecer un grado de verosimilitud del vínculo relevante o condición calificada que se alega tener con respecto a la causa de pedir, sin perjuicio de lo que efectivamente se pruebe a *posteriori*.

#### **Mund & Fester vs Apl. Pte. Ltd. -Garnet- (2018b)**

En el campo del transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque, una de las corrientes considera que un elemento esencial para determinar la legitimación activa en la causa, al menos de acuerdo al derecho inglés, lo constituye el hecho de haber sufrido la pérdida (Primer Tribunal Marítimo, 2016). No obstante, en un caso reciente, el Tribunal de Apelaciones Marítimas (2018b) se inclinó por un criterio distinto.

Una aseguradora alemana demandó a una compañía de transporte por los daños causados a una mercancía contenida en tres contenedores que esta última debía transportar desde Filipinas hasta Arabia Saudita. La demandante comparecía al proceso como subrogataria de quien figurara en el conocimiento de embarque como embarcadora y consignataria; sin embargo, se alegó y

probó que previo a la cesión de derechos que realizara la consignataria, ya esta había endosado el documento al *notify party*, lo que trajo a debate la legitimidad activa de la aseguradora, cuyos derechos para reclamar sobre la carga siniestrada habían quedado bajo escrutinio, pues al haberse dado el endoso del *bill of lading* en favor de un tercero antes de la alegada cesión a la demandante, esta no tendría validez alguna, deviniendo, a juicio de la transportista, en la ilegitimidad de la aseguradora para presentar acciones contra esta por motivos de la carga siniestrada.

Si bien el derecho de Singapur era el aplicable al caso, según los propios expertos de dicha jurisdicción, la ley relativa a los conocimientos de embarque de ese país está *in pari materia con el UK Carriage of Goods by Sea Act 1992*, estatuto del derecho inglés que regula el transporte de mercancías por mar. Sostenía el apelante que la consignataria nunca dejó de ser propietaria de la mercancía y por tanto, fue quien sufrió los daños; consideró que aun teniendo por cierto que el endoso a favor del tercero se dio, el mismo no surtía efectos, entre otras cosas, porque no había prueba de que dicho tercero había pagado por la mercancía. Por su parte, el opositor consideraba que, conforme al derecho sustantivo aplicable, quien puede demandar por los daños sufridos a una mercancía amparada por conocimiento de embarque es quien sea el tenedor legal de dicho documento, pues a su juicio, es este quien ostenta los derechos sobre la mercancía.

El Segundo Tribunal Marítimo de Panamá (2016) resolvió decretar

la falta de legitimación activa de la aseguradora, decisión que fue posteriormente confirmada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas. El análisis jurídico del Tribunal de Alzada se basó en las siguientes normas del *Bills of Lading Act (Cap 384)* de Singapur, el cual, como ya mencionábamos antes, está *in pari materia* con la ley de transporte de mercancías por mar del Reino Unido:

“Rights under shipping documents.

2.- (1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes--

(a) the lawful holder of a bill of lading;

...

(c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order, shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.”

“Interpretation. Etc. 5.- In this Act-

..

(2) References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say-

(a) a person with possession of the bill who, by virtue of being the person identified in the bill, is the consignee of the goods to which the bill relates;

(b) a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or, in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill;

(c) a person with possession of the bill as a result of any transaction by virtue of which he would have become a holder failing within paragraph (a) or (b) above had not the transaction being effected at a time when possession of the bill no longer gave a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates; and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading wherever he has become the holder of the bill in good faith".

El Tribunal de Apelaciones Marítimas, luego del análisis tanto de las pruebas aportadas y el derecho aplicable, arribó a las siguientes conclusiones:

"Conceptúa este Tribunal de segunda instancia que si bien la titularidad de los derechos sobre las mercancías amparadas por un conocimiento de embarque ya no está condicionada al traspaso de la propiedad mediante el contrato de compraventa, ya que se entiende que dichos derechos los detenta quien tenga la "tenencia legal" del documento, no menos cierto es que ... una transacción originaria no perfeccionada o la mala fe en la posesión del título valor en cuestión hace que quien tenga el documento físico

no sea considerado un tenedor legal, y en consecuencia, no tenga los derechos para reclamar por motivos de un contrato de transporte.

Como síntesis de lo antes expuesto, queda demostrado, a juicio de esta Colegiatura, que de acuerdo a la Ley de Conocimiento de Embarque de Singapur, solo puede reclamar por el incumplimiento de un contrato de transporte el tenedor "legal" o en debido curso del *Bill of Lading*, entendiéndose que este puede ser el endosatario o quien a la sazón funja como embarcador o consignatario, teniendo en cuenta que la tenencia de dicho documento ha tenido que ser de buena fe, y la transacción que ha originado la posesión tuvo que haberse perfeccionado.."

Es preciso mencionar que este razonamiento no es más que una confirmación de lo que ya había sido adelantado por el Tribunal de Apelaciones Marítimas en el caso *Concreta vs. Waterfront* (2018a), precisamente interpretando el Carriage of Goods by Sea Act 1992, es decir, el derecho inglés. En el caso que motivó dicho pronunciamiento, el cual fue objeto de nuestros comentarios en un artículo que publicamos el año pasado tratando una temática distinta (Estribí, 2018a), una mercancía que debía ser transportada de la República Popular China a Nicaragua fue siniestrada durante el tramo terrestre en territorio costarricense; quien presentó la demanda fue un cesionario del embarcador. El transitario, a la sazón parte demandada

en dicha causa, presentó excepción de falta de legitimación activa, pues a su juicio, en el conocimiento de embarque, que remitía al derecho inglés, al constar como consignatario una tercera persona, a la luz del derecho aplicable, era esta quien tenía que demandar, y no el embarcador. Luego del estudio de la relación entre el tercero consignatario y el embarcador, entiéndase contrato de compraventa de mercancías, la gestión misma del transporte de la mercancía y particularmente, una carta emitida por este consignatario en la que certificaba que no había recibido la carga ni había pagado por esta, el Tribunal concluyó que el actor sí tenía legitimación en la causa porque, si bien el consignatario era quien constaba en el conocimiento de embarque, el embarcador, cedente y vendedor de la mercancía nunca dejó de ser el propietario de la misma, cargando incluso con los costes del flete y las pérdidas, por lo que al valorar el *Ad-quem* que la transacción que había motivado la emisión del conocimiento de embarque no se perfeccionó, consideró que aquella situación desvirtuaba la condición de *lawful holder* o tenedor legal de un *Bill of lading* o conocimiento de embarque del consignatario a la luz del derecho inglés, interpretado y aplicado por el Tribunal de Apelaciones Marítimas.

En lo que respecta precisamente a la importancia de la perfección del negocio originario, otro tema tratado por el Colegiado en el caso *Mund Fester vs. Apl. Pte. Ltd -Garnet-* fue lo relativo a la carga de la prueba de la ilegitimidad del negocio o acto jurídico que dio lugar a la transferencia del conocimiento de embarque, y la presunción de buena fe de esta transacción:

En cuanto al segundo punto, este Tribunal de Apelaciones Marítimas concuerda con la apelante-demandante en el sentido de que una transacción inválida o no perfeccionada, como lo es la falta de *consideration* o pago por la mercancía amparada por un conocimiento de embarque, relativiza la validez de la transferencia del mismo, toda vez que para entenderse que ha habido tenencia legal, esta ha tenido que ser de buena fe, lo que es consecuente con el *Singapore Bill of Lading Act*, al que ya nos hemos referido antes. Sin embargo, cabe preguntarse en casos como el que nos ocupa, a quién le corresponde probar la mala fe en la tenencia de un conocimiento de embarque, lo que en el proceso sub-júdice se traduce en determinar a quién le compete probar la supuesta falta de pago.

..a juicio de este Tribunal, la transportista cumplió con su carga probatoria al demostrar que la posesión de los *bills of lading* la tenía la prenombrada sociedad, lo que se colegía no solo del endoso realizado en su favor, sino de los documentos que evidencian indiciariamente la tramitación de la entrega de los contenedores, lo cual no hubiese sido posible sin que esta tuviera en su poder los conocimientos de embarque.

Lo anterior expuesto lleva a este Tribunal de segunda instancia a presumir que la transacción que originó la negociación o endoso de los *bills of lading* se



perfeccionó, ya que lógicamente, un comerciantediligente no trasladaría el dominio de un título representativo de tal envergadura sino ha garantizado el cumplimiento de su contraprestación, lo que va de la mano con el ánimo del lucro que persigue toda actividad mercantil y la presunción de onerosidad de los actos de comercio.

Siendo así las cosas, la parte demandante, al haber alegado la falta de pago de THAMER FOOD DISTRIBUTION CO. LTD., le correspondía probar tal hecho, no solo por tratarse de un tema de carga dinámica al encontrarse en una mejor posición para obtener la prueba, considerando su condición de subrogataria de DEL MONTE, sino porque habiéndose acreditado el endoso de los conocimientos de embarque, su posesión física y el posterior retiro de los efectos que estos amparaban, lo único que hubiese podido eventualmente desvirtuar la legitimidad de la transacción era la prueba del impago, cuestión que le competía probar, conforme al artículo 209 del Código de Procedimiento Marítimo, a MUND & FESTER GMBH & CO KG.

En síntesis, al no constar pruebas en el *dossier* sobre la falta de pago a la embarcadora DEL MONTE por el importe de la mercancía siniestrada, no hay motivos para que este Tribunal Superior asuma que no ha habido pago o *consideration*, y que en consecuencia, se invalide la tenencia "legal" o en debido

curso al momento relevante de los conocimientos de embarque objeto de nuestro estudio, ya que de las constancias procesales se puede inferir que la transacción originaria que motivó la transmisión mediante endoso de los títulos valores antes mencionados se perfeccionó, pues no se ha aportado prueba alguna por quien tenía la carga de probar lo contrario.

A diferencia de este caso, en *Concreca vs Waterfront* no se decretó la falta de legitimación activa porque sí se acreditó que el consignatario, supuesto tenedor del conocimiento de embarque, no había recibido ni pagado por la mercancía, lo que fue probado en el proceso por el demandante, entre otros, por medio de un documento en el que dicho tercero aparentemente certificaba o reconocía precisamente dichos hechos, lo que permitía arribar a la conclusión de que el embarcador pudo no haberse desprendido del dominio de la carga ni haber trasladado el riesgo del transporte de la misma, concluyéndose así que habría sufrido los daños por su pérdida.

En definitiva, a la luz de los precedentes antes citados y referenciados se puede confirmar que el análisis de la legitimidad activa o pasiva en la causa nos debe llevar a valorar una vinculación calificada y/o relevante entre quien demanda o a quien se demanda, con la causa de pedir que se plantea; y decimos causas de pedir sin perjuicio de que estamos conscientes de que todavía es discutible si esa vinculación solo debe ser al proceso o únicamente con la causa de pedir.

Lo relevante y calificado está ligado, a nuestro juicio, al estándar probatorio que se exige, que, a final de cuentas, de acuerdo a los casos estudiados, dependerá del derecho aplicable. Así, en el caso *Jenny Morán et al vs M/N Baltic Klipper*, al ser un caso de responsabilidad civil por hechos ilícitos o cuasi delictuales, se exigió una conexión relevante con la causa de pedir, lo que lleva al Tribunal a concluir que tal o cual persona ha podido sufrir un daño por su relación relevante con los hechos y el supuesto causante.

No obstante, en el caso del vínculo calificado, la persona o entidad, si bien tiene que probar al menos indiciariamente su relación con los hechos, lo imperativo es que se acredite su vínculo calificado, pues al este probarse, a la luz del derecho sustantivo aplicable, puede entenderse que se tiene legitimidad en la causa. Este último caso es el de *Mund Fester vs. Apl. Pte. Ltd.*, pues por más que se intentó alegar que el actor había sufrido pérdidas, el estándar para valorar esa legitimidad según la ley sustantiva requería un vínculo calificado, que en dicho escenario representaba que quien le cedió los derechos a la aseguradora fuera la tenedora legal de los conocimientos de embarque.

## **JURISPRUDENCIA SOBRE SEGUROS**

La jurisdicción marítima sustancia múltiples causas relativas a contratos de seguro. A continuación, presentamos dos casos: uno relativo al prescripción de las acciones y el otro referente a la interpretación del contrato.

### **Base Zona Libre vs. Assicurazioni Generali, S.p.A (2018c)**

En el caso mencionado, la demandante presentó proceso marítimo ordinario contra su aseguradora con el objeto de ser indemnizada por un riesgo cubierto en el contrato de seguro suscrito entre ambas partes. Se trataba del transporte de una mercancía que debía realizarse de Panamá a territorio venezolano, pero que aparentemente, al momento de la apertura del contenedor en el extranjero, la carga no estaba completa, lo que representó alegados perjuicios económicos sufridos por la demandante. Este último hizo el reclamo correspondiente a la aseguradora de la carga, la cual, luego de un proceso interno, no accedió a responder por el siniestro ocurrido. Al contestar la demanda, esta presentó excepción de prescripción, la cual, conforme al artículo 83 del Código de Procedimiento Marítimo, también es de previo y especial pronunciamiento.

Si bien ambas partes coincidieron en que el término de prescripción aplicable era el de un año conforme al numeral 5 artículo 1651 del Código de Comercio, la discusión de fondo se centraría en lo dispuesto en el artículo 1650 de dicho texto legal, que indica que el término de prescripción comienza a correr desde que la obligación es exigible. A juicio de la parte demandada, la obligación era exigible a partir de la ocurrencia del siniestro, por lo que sostuvo que era a partir de ese momento que se empezaba a contar el término de prescripción de la acción de la demandante. En cambio, esta última consideraba que la obligación era exigible cuando la aseguradora declinó o rechazó el reclamo, por lo que a su criterio era a partir de ese momento en que se debía computar el término de prescripción.

Hay legislaciones como la italiana, la mexicana y la suiza en las que se establece que a partir de la ocurrencia del riesgo cubierto se genera o empieza a correr el término de prescripción, elemento importante que también es tomado en cuenta en Francia y Alemania (Thomson Reuters, 2018). No obstante, la legislación panameña no es muy clara en cuanto a esta materia, por lo que la respuesta al debate planteado por las partes requería un ejercicio jurisprudencial y casuístico importante.

Luego del análisis de los artículos 166 y 201 de la Ley 55 de 2008 sobre comercio marítimo; el artículo 998 del Código Civil y jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia sobre la buena fe en materia de seguros (2001), el Tribunal de Apelaciones Marítimas determinó lo siguiente:

Tal como lo revisamos en la Ley N° 55 de 2008, el Contrato de Seguro Marítimo es de carácter aleatorio, ya que el cumplimiento de la prestación por parte de la Aseguradora está condicionado a la ocurrencia del riesgo cubierto. No obstante, la ley y la práctica nos han demostrado que las Aseguradoras, previo a honrar o no la indemnización prevista en la póliza, realizan un escrutinio de los hechos que dieron lugar al siniestro, vis a vis, las disposiciones y condiciones con las que se pactó el seguro.

Precisamente, en el caso sub júdice se configuraron los hechos que anteceden.

.....esta Superioridad debe entender que la obligación

emanada del contrato de seguro que nos ocupa, era exigible a partir de la entrega de la nota de declinación del reclamo suscrita por **ASSICURAZIONI GENERALI S.p.A.**, es decir, desde el 15 de julio de 2009.

Esto es así porque una vez presentado el reclamo del seguro, la demandante se encontraba a la expectativa de saber si el mismo sería honrado o no, razón por la cual debe entenderse que evitó proceder por la vía judicial ante la falta de certeza de una eventual negativa, debido a que la espera del resultado de ese dictamen constituía la dependencia al hecho futuro e incierto que trata el artículo 998 del Código Civil. Igualmente, pese a los procedimientos facultativos de las aseguradoras para la determinación del riesgo y la proporción del daño (art. 201 de la Ley de Comercio Marítimo), tratándose de contrataciones regidas esencialmente por principios de buena fe, un reclamante o asegurado no da por sentado que su petición será denegada, tomando en cuenta la relación de confianza que debe motivar la suscripción de este tipo de contratos. Es por ello que en el presente caso, no es sino hasta la declinación formal del reclamo que la obligación de la Aseguradora se hace exigible, debido a que es en este acontecimiento que se configura la ocurrencia de ese hecho futuro e incierto para exigir el cumplimiento.

Si bien la solución del juez marítimo panameño al problema de la prescripción extintiva de la acción en materia de seguros no está escrita en piedra, pues se trató de un ejercicio casuístico, fue pertinente porque permitió brindar una respuesta pragmática al contenido abstracto de la norma de derecho positivo plasmada en el Código de Comercio, no pasando por alto la práctica comercial en materia de seguros.

### **Empresa de Inversiones García vs. Assa Compañía de Seguros (2017).**

Un comerciante reclamaba el pago por parte de su aseguradora de la indemnización por daños y perjuicios pactada en un contrato de seguro, cuyo objeto o bien asegurable era un buque pesquero que se habría inundado en aguas panameñas. El problema radicó en que, a juicio de la aseguradora, la póliza solamente cubría si los hechos tenían lugar en el mar territorial de la República de Panamá, pero que, al haberse suscitado el siniestro en la denominada zona contigua, no se podía pagar la indemnización peticionada. Por su parte, la parte actora-opositora sostuvo que en la póliza de seguros se hacía referencia al término “aguas territoriales”, el cual bien podía ser interpretado ampliamente incluyendo tanto el mar territorial como la zona contigua, o podría interpretarse en contra del redactor de la cláusula que en tal caso habría sido quien generó la ambigüedad.

En el juicio se hacía referencia a posibles violaciones a la Convención de Montego Bay. No obstante, el Tribunal de Apelaciones Marítimas fue claro desde un principio estableciendo que

la controversia giraba en torno a un tema estrictamente de interpretación contractual. En ese sentido, el colegiado se avocó al análisis de los artículos 1132, 1137 y 1139 del Código Civil. La primera de estas normas establece, entre otras cosas, que, si existe discrepancia entre las palabras utilizadas en un contrato con la intención de las partes, se preferirá esta última; en la segunda norma se señala que las palabras que tengan distintas acepciones serán entendidas con el significado que más se ajuste al objeto y naturaleza del contrato; la última norma, se refiere al principio denominado *contra proferentem*, adoptado también por la Corte Suprema de Justicia, y que establece que la interpretación de las cláusulas oscuras de un contrato no deberán favorecer a quien provocó la oscuridad. Una expresión bastante explícita de esta última máxima la podemos encontrar en el artículo 4.6 de los Principios de UNIDROIT: “*Si los términos de un contrato dictados por una de las partes no son claros, se preferirá la interpretación que perjudique a dicha parte.*”

El Tribunal determinó que debía realizar un examen tanto semántico del término “aguas territoriales”, como de los elementos naturales e intencionales que motivaron la suscripción del contrato. En tal sentido, realizó un análisis de la terminología empleada tanto por legislación local como por los convenios internacionales adoptados por Panamá sobre la materia. Además de las conclusiones referidas a la terminología, las cuales pudiesen ser objeto de estudio en otro artículo a futuro, el Tribunal determinó que la aseguradora era conocedora de que la actividad habitual realizada con el buque siniestrado era la

pesca, lo que le permitió colegir que esta labor representaba el principal riesgo asegurado.

Luego del estudio semántico, legal y convencional, aplicando los principios contractuales antes aludidos, el Tribunal concluyó lo siguiente:

En conclusión, el término "aguas territoriales", a la luz del Contrato de Seguro, debe entenderse como el ámbito jurisdiccional en el que el Estado panameño ejerce soberanía conforme a las leyes y los tratados internacionales, por lo que este no se limita a un sólo marco espacial en concreto, sino que abarca todos los espacios marítimos a los que alude la Convención de Montego Bay, con independencia del grado específico de deberes y derechos de la República de Panamá con respecto a los mismos.

En cuanto al elemento volitivo que motivó la suscripción del contrato de Seguro (art. 1132 del C.C.), este Tribunal de Apelaciones Marítimas es del criterio que el hecho de que el objeto del mismo era asegurar un Buque de Pesca, y al existir, en principio, ambigüedad o falta de claridad en cuanto a la garantía promisorio del Área de Navegación, el contrato debe interpretarse conforme a la misma naturaleza del negocio pesquero (Art. 1137 del C.C.), es decir, otorgándole al asegurado un rango de protección naturalmente consecuente al giro normal de los negocios que conlleva la utilización del objeto

asegurable.

Por tanto, una interpretación cercenadora de los derechos de la persona asegurada, tratándose de cláusulas oscuras u ambiguas, no puede ajustarse a Derecho, toda vez que es precisamente la Aseguradora quien ostenta el poder de negociación del contrato y elabora el clausulado, por lo que, siguiendo la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia ante estas eventualidades, debe aplicarse el principio *contra proferentem* al que se refiere el artículo 1139 del Código Civil, es decir, que la interpretación de una cláusula ambigua u oscura no debe favorecer a quien la ha generado.

Igualmente, al no existir disposición legal o contractual que prohibiera expresamente, y sin género de dudas, que la M/N DOÑA EVELIA no podía navegar en la Zona Contigua de la República de Panamá, entonces no puede esta Superioridad inferir que esta era la intención de las partes, pues del marco normativo descrito anteriormente, y del giro normal de los negocios pesqueros, se colige que el asegurado podía ejercer la actividad pesquera en todos los espacios marítimos, sin más limitación que aquellas áreas geográficas específicas descritas en la Póliza.

La bondad de este pronunciamiento judicial está en la metodología empleada para el ejercicio de interpretación contractual al que se tuvo que avocar el Tribunal de Apelaciones Marítimas.

Nunca se desatendió la presunta voluntad de las partes plasmada en el contrato, la objetividad de los términos empleados y la realidad comercial.

## **JURISPRUDENCIA SOBRE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO**

Un debate habitual en la jurisdicción marítima es la determinación de la ley de fondo aplicable a la causa. En un artículo que publicamos el año pasado titulado *“Temas de derecho internacional privado marítimo: la competencia judicial internacional y los Acuerdos de ley aplicable”* (Estribí, 2018a), analizamos algunas temáticas constantes del Derecho internacional Privado Marítimo que se discuten en esta jurisdicción a la luz de la jurisprudencia más reciente del Tribunal de Apelaciones Marítimas.

En esta ocasión, solamente haremos referencia a un caso que, a nuestro juicio, establece un precedente de capital importancia en esta materia.

### **Pasras vs. M/V Chaser (2018d)**

Una empresa panameña fue contratada por una operadora de buques griega con el objeto de que la primera realizara reparaciones a una nave de pabellón nacional, servicios que finalmente fueron prestados en Colombia, Panamá y Guatemala. La compañía panameña presentó proceso especial de ejecución de crédito marítimo privilegiado en Panamá contra la nave de marras, con el objeto de reclamar el importe de los servicios brindados en Guatemala y Panamá, puesto que la factura por la asistencia brindada en Colombia ya había sido pagada. Surgió el

conflicto de la ley de fondo aplicable.

La parte demandada se refirió al numeral 13 del artículo 566 del Código de Procedimiento Marítimo, que establece, entre otras cosas, que los servicios brindados a una nave se regirán, salvo pacto expreso en contrario, por la ley del lugar donde se prestaron los mismos. En ese sentido, consideraba que al no existir pacto expreso de las partes, debía aplicarse el derecho guatemalteco a la factura emitida por los servicios que se brindaron en dicho país, y la ley panameña a aquellos servicios que se brindaron en Panamá. Por otro lado, la demandante era del criterio que todos los servicios brindados, tanto los prestados en Panamá como aquellos que se dieron en Guatemala, constituían una sola prestación de ejecución continuada, y que la mayoría de los puntos de conexión involucraban a Panamá, por lo que a su juicio, este era el derecho que debía aplicarse a la controversia.

El elemento más atípico de este caso es la casi inexplicable ausencia de un pacto de derecho de fondo (Estribí, 2018b) en un contexto en el que *“las normas de conflicto establecidas en el artículo 566 del Código de Procedimiento Marítimo, particularmente las que versan sobre disputas de carácter contractual, tienen como principal criterio para definir el derecho de fondo aplicable, la autonomía de la voluntad de las partes plasmada en un “pacto expreso”* (Estribí 2018a, p. 38).

Finalmente, el Tribunal de Apelaciones Marítimas, luego de establecer que se trataba de un sola causa de pedir derivada de un solo contrato (Tribunal de Apelaciones Marítimas,

2018, p. 9), determinó lo siguiente:

De acuerdo a las constancias del proceso, no se acredita la existencia de una cláusula o acuerdo de ley aplicable; igualmente, no es posible utilizar aisladamente el factor de conexión del lugar de la prestación del servicio para la determinación de la ley de fondo, ya que la naturaleza de la asistencia demanda que ocasionalmente se brinde en distintos puertos y/o países, y que en el caso concreto, consta que el trabajo se efectuó en distintas jurisdicciones siendo un solo contrato.

Por tanto, este Tribunal de segunda instancia, en base al numeral 13 del artículo 566 lex cit., se avocará a precisar la ley sustantiva aplicable al presente proceso determinando qué país tiene el vínculo más estrecho con el contrato internacional bajo estudio, aplicando la doctrina norteamericana de la Proper Law, adoptada por el artículo 69 del Código de Derecho Internacional Privado panameño, en virtud de la cual, en un contexto convencional, ante la ausencia de acuerdo de elección de Derecho aplicable, el Juez debe escoger la ley que sea más apropiada a la relación jurídica internacional. Este examen dará como resultado la vinculación o localización del contrato con cierto Derecho sustantivo, utilizando como base criterios objetivos como el lugar del cumplimiento de la prestación, el domicilio y la nacionalidad de los contratantes.

En ese sentido, este Tribunal constata que la presente controversia trata sobre la contratación de una sociedad panameña, domiciliada en Panamá, dedicada al servicio técnico y de reparación de sistemas eléctricos de automatización y control de barcos comerciales (fjs. 5, 10, 11 y 97), que fue contactada para efectuar una serie de asistencias a una nave de registro panameño, y cuya gran mayoría de prestaciones relacionadas con el objeto del contrato se dieron en Panamá, a excepción de la primera visita realizada en Colombia, la cual no es objeto de conflicto (fj. 233); y una tercera visita que de manera circunstancial tuvo lugar en Guatemala (fj. 255).

Es por ello que esta Superioridad conceptúa que el contrato de servicios objeto de nuestro análisis tiene vínculos más estrechos con la República de Panamá, por lo que la presente controversia, tanto en lo que respecta a la Demanda incoada por PANAMA SHIP REPAIR AND SERVICES (PASRAS), S.A, como la Demanda de Reconvencción interpuesta por los propietarios de la M/V "CHASER", debe ser regida por la ley sustantiva panameña, tal como lo determinó la Juez A-quo.

El vínculo más estrecho al contrato internacional constituye uno de los regímenes subsidiarios a la autonomía de la voluntad de las partes en el Código de Derecho Internacional Privado (artículo

69). Dichas ideas también son recogidas por la Convención de México de 1994 y el Convenio de Roma I del año 2008. En un artículo que publicamos en el Diario La Prensa (2018b), precisamente refiriéndonos a esta temática, sostuvimos que la aplicación de criterios subjetivos para determinar el vínculo más estrecho también es viable a casos como el que se hizo referencia, como lo recoge la Convención de México en su artículo 9. Así, la prestadora del servicio, al momento de contratar, usualmente procuraría que la relación sustancial con sus clientes fuese regida por un derecho de fondo afín, conocido y coherente ante una eventual acción judicial frente al riesgo del incumplimiento de su contraparte, sobre todo si se trata de la ejecución de un crédito marítimo privilegiado, y dentro de los potenciales derechos aplicables, estén tanto aquellos que lo permitan, como los que no (Estribí, 2018b).

En definitiva, los contratantes pueden mediante acuerdo, establecer

la ley sustantiva que regirá el fondo de una eventual controversia que surja del nacimiento, interpretación y ejecución de su relación convencional; desde luego, sin perjuicio de las limitaciones de la ley y el orden público (Estribí, 2018b, p. 38). Empero, el Tribunal de Apelaciones Marítimas brinda una respuesta subsidiaria cuando no se ha pactado un derecho de fondo aplicable tratándose de servicios brindados en distintas jurisdicciones, criterio que incluso tiene sustento en el Código de Derecho Internacional Privado panameño, aplicado de manera supletoria en materia de Derecho Internacional Privado Marítimo. La bondad de este precedente está en que el juzgador se ha servido de un análisis inductivo para brindar una solución jurídica que podría ser aplicable a la generalidad de los casos, evidenciando ese diálogo e intercambio constante entre los sistemas de derecho continental y *common law* en la jurisdicción marítima panameña (Estribí, 2017).

## CONCLUSIÓN GENERAL

En el contexto del 35° aniversario del Código de Procedimiento Marítimo, publicamos el artículo "*Algunos Temas pendientes del Derecho Procesal Marítimo*" (Estribí, 2017). En dicho trabajo, entre otras cosas, presentamos al foro el debate del valor normativo vinculante (*erga omnes*) de la jurisprudencia en la interpretación y aplicación del derecho procesal marítimo (Estribí, 2017, p. 99), dado el "mestizaje" (Boutin, 2014, p.14) al que fue sometida la ley de procedimiento marítimo, que de fuente anglosajona, no fue "anglijizada",

sino que, a juicio del Doctor Boutin, habría sido romanizada (2014, p. 14), o adaptada al sistema continental.

Si bien aquel debate puede o no tener incidencia en la discusión del valor vinculante de la jurisprudencia en la interpretación y aplicación del derecho sustantivo, además de que no pretendemos dar respuesta a la problemática en esta ocasión, no es nuestra idea sugerir, reiteramos, que los criterios antes revisados sean inmutables



o invariables. Lo que se ha querido es simple y llanamente presentar algunas soluciones a las que ha arribado el Tribunal de Apelaciones Marítimas para resolver

distintos problemas que se plantean diariamente en los casos sometidos a su conocimiento.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros, revistas y otras publicaciones:

- Boutin, G. (2014). *Forum non conveniens: La limitación de Jurisdicción y la Denegación de Justicia*. Ciudad de Panamá, República de Panamá. Editorial Mizrachi y Pujols.
- Barbosa. E. (2017). *Thomson Reuters Practical Law*. Recuperado de [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/0-501-3460?originationContext=knowHow&transitionType=KnowHowItem&contextData=\(sc.Default\)&comp=pluk&firstPage=true&bhcp=1](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/0-501-3460?originationContext=knowHow&transitionType=KnowHowItem&contextData=(sc.Default)&comp=pluk&firstPage=true&bhcp=1) el 25 de noviembre de 2019.
- Estribí Pérez, J.M. (2018a). "Temas de derecho internacional privado marítimo: la competencia judicial internacional y los acuerdos de ley aplicable". *Revista Sapientia, año 9* (nº4), 32-50. Recuperado de <http://repositoriodigital.organojudicial.gob.pa/bitstream/001/1111/1/sapientia%20diciembre%202018.pdf> el 25 de noviembre de 2019.
- Estribí Pérez, J.M. (4 de julio de 2018b). La Funcionalidad Práctica de la *Proper Law*. *La Prensa*. Recuperado de [https://www.prensa.com/opinion/funcionalidad-practica-proper-law\\_0\\_5067993240.html](https://www.prensa.com/opinion/funcionalidad-practica-proper-law_0_5067993240.html) el 25 de noviembre de 2019.
- Estribí Pérez, J. M. (enero 2017). Algunos temas pendientes del Derecho Procesal Marítimo panameño. *Revista Lex*. Pp 97-109.
- Le Blanc, Arroyo y Lefort. (2017). *Thomson Reuters Practical Law*. Recuperado de [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/9-501-3248?originationContext=document&transitionType=DocumentItem&contextData=%28scDefault%29&comp=pluk#co\\_anchor\\_a321432](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/9-501-3248?originationContext=document&transitionType=DocumentItem&contextData=%28scDefault%29&comp=pluk#co_anchor_a321432) el 25 de noviembre de 2019.
- *Practical Law*. (2018). *Thomson Reuters Practical Law*. Recuperado de [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/8-518-2251transitionType=Default&contextData=\(scDefault\)&firstPage=true&bhcp=1](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/8-518-2251transitionType=Default&contextData=(scDefault)&firstPage=true&bhcp=1) el 25 de noviembre de 2019.
- Tribunal de Apelaciones Marítimas. (2019). Informe de Gestión - período de 21 septiembre de 2018 al 20 de septiembre de 2019. Recuperado de <https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/blogsdire/1/2019/10/420/informe-de-gestion-mg-calixto-malcoml.pdf> el 25 de noviembre de 2019.

## **Instrumentos internacionales y derecho extranjero:**

- Principios UNIDROIT sobre los contratos comerciales internacionales 2010.
- Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales, suscrita en México, D.F., México el 17 de marzo de 1994, en la Quinta Conferencia Especializada Interamericana sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP-V).
- Reglamento (CE) No 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).
- Codes Des Assurances – version consolidée au 16 novembre 2019 (Francia).
- Código Civil alemán (BGB).

## **Leyes nacionales**

- Ley N° 61 de 7 de octubre de 2015, que adopta el Código de Derecho Internacional Privado de la República de Panamá. Publicada en Gaceta Oficial N° 27885-A de 8 de octubre de 2015.
- Código Judicial de la República de Panamá.
- Ley 8 de 30 de marzo de 1982, que crea los Tribunales Marítimos y dicta normas de procedimiento marítimo, con las modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes

11 de 23 de mayo de 1986 y 12 de 23 de enero de 2009 Texto único publicado en Gaceta Oficial 26322 el 13 de julio de 2009. (Conocida como Código de Procedimiento Marítimo).

- Código Civil de la República de Panamá

## **Jurisprudencia panameña**

- Sentencia de 26 de abril de 2013 dictada por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia que resuelve el recurso de apelación presentado por Dos Valles, s.a. contra la Sentencia N° 13 de 4 de septiembre de 2007, dictada por el Primer Tribunal Marítimo de Panamá, dentro del Proceso Marítimo Ordinario que esta le seguía a CMA. CGM, S.A.
- Sentencia de 14 de octubre de 2019 (b) dictada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá, dentro del Proceso Marítimo presentado por JENNY KAROLA MORÁN CASTRO *et al* en contra de la M/N Baltic Klipper.
- Sentencia de 11 de diciembre de 2018 (b) dictada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá, dentro del Proceso Marítimo Ordinario presentado por Mund & Fester GMBH & CO. KG. en contra de APL. CO. PTE. LTD. ("GARNET").
- Sentencia de 10 de agosto de 2018 (a) dictada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá, dentro del Proceso Marítimo Ordinario que Construcciones Civiles y Reparaciones, s.a. (CONCRESA) presentó en contra de Waterfront Shipping Panama, corp.

- Sentencia de 4 de julio de 2018 (c) dictada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas dentro del Proceso que Base Zona Libre presentó en contra de Assicurazioni Generali S.p.A.
- Sentencia de 1 de junio de 2018 (d) dictada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá, dentro del Proceso Especial de Ejecución de Crédito Marítimo Privilegiado que PANAMA SHIP REPAIR AND SERVICES (PASRAS), S.A., presentó en contra de la M/V "CHASER".
- Sentencia de 2 de octubre de 2017 dictada por el Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá, dentro del Proceso Marítimo Ordinario que Empresa de Inversiones García, s.a., presentó en contra de Assa Compañía de Seguros, s.a.
- Auto N° 168 de 1 de julio de 2016 dictado por el Primer Tribunal Marítimo de Panamá, dentro del Proceso Marítimo Ordinario presentado por Mund & Fester GMBH & CO. KG. en contra de APL. CO. PTE. LTD. ("ARABIA"). Recuperado de [https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/wp\\_repo/uploads/2017/12/Auto-N-168-de-1-de-julio-de-2016.pdf](https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/wp_repo/uploads/2017/12/Auto-N-168-de-1-de-julio-de-2016.pdf) el 25 de noviembre de 2019.

## Licdo. Juan Manuel Estribí Pérez

- Licenciado en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad de Panamá (Capítulo de Honor Sigma Lambda)
- Especialista en Docencia Superior por la Universidad Interamericana de Panamá.
- Diplomado en Derecho Continental por la Universidad de París II Panthéon-Assas.
- Diplomado Internacional en Derechos Humanos y Control de la Convencionalidad por la Universidad Santa María La Antigua.
- Oficial Mayor IV del Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá.
- Miembro de la Association Des Amis Pour Le Droit Continental (París)
- Miembro de la Federación Interamericana de Abogados (FIA)
- Miembro del Colegio Nacional de Abogados.
- Fue miembro fundador y primer Presidente de la Asociación de Estudiantes de Derecho Privado (AEDP).
- Ha publicado artículos académicos y de opinión tanto en Revistas jurídicas como en diarios panameños, en materia de Derecho Internacional Privado, Derecho Procesal Marítimo, Práctica Forense, Filosofía, Ética y Moral.

# VISITE LA PÁGINA WEB DEL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN JUDICIAL (CENDOJ)

<https://www.organojudicial.gob.pa/cendoj>

