



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA



FACULTAD DE DERECHO

**COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN EL CONTRATO
DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS**

Con referencia al impacto del Brexit

Autor: Rodrigo Fuentes Salas

5º E-3 A

Derecho Internacional Privado

Tutor: Isabel Lázaro González

Madrid

Junio 2022

Resumen:

Este trabajo tiene por objeto el estudio y valoración crítica de la competencia judicial internacional en el contrato marítimo de mercancías, y las distintas cuestiones y problemáticas que surgen al respecto. Se analiza, entre otros asuntos, los criterios seguidos por los principales bloques normativos aplicables y su ponderación de intereses de las partes del contrato de transporte marítimo, las cláusulas de jurisdicción, la compatibilidad de la Ley de Navegación Marítima con el Derecho Europeo y la doctrina más relevante al respecto. Por último, se evalúa el impacto que ha tenido el Brexit sobre los tribunales de Londres, foro de referencia en el Derecho Marítimo.

Palabras claves: Derecho Marítimo, Competencia Judicial Internacional, transporte marítimo de mercancías, Reglamento Bruselas I Bis, Reglas de la Haya-Visby, Reglas de Hamburgo, Ley de Navegación Marítima, Brexit, Londres.

Abstract:

The purpose of this work is to study and critically assess the international jurisdiction in the maritime contract of carriage of goods, and the different questions and problems that arise in this respect. It analyses, among other issues, the criteria followed by the main applicable regulatory blocks and their weighting of the interests of the parties to the maritime transport contract, the jurisdiction clauses, the compatibility of the Maritime Navigation Law with European Law and the most relevant doctrine in this regard. Finally, the impact that Brexit has had on the London courts, a reference forum in Maritime Law, is assessed.

Keywords: Maritime Law, International Jurisdiction, maritime transport of goods, Brussels I Bis Regulation, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Maritime Navigation Law, Brexit, London.

Índice

Listado de abreviaturas:	4
INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO I. EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS	7
1. CONCEPTO Y PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS	7
2. IMPORTANCIA DE LA DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL	9
CAPÍTULO II: LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN LAS DISTINTAS FUENTES DEL DERECHO	11
1. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES	11
1.1 Las Reglas de la Haya-Visby, de Hamburgo y de Rotterdam.....	12
1.2 División en la comunidad internacional.....	15
2. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL EN EL DERECHO COMUNITARIO	17
3. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL EN EL DERECHO NACIONAL...	20
CAPÍTULO III. LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS	22
1. CONCEPTO Y PROBLEMATICAS	22
2. REGULACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN EUROPEA	24
2.1 Cláusulas de jurisdicción en el Derecho Comunitario	24
2.2 Sentencia Castelletti y los usos en el transporte marítimo de mercancías	26
2.3 Sentencia Coreck Maritime y la remisión al Derecho nacional	30

3. REGULACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARITIMA.....	31
3.1 Artículos 468 y 251 de la Ley de Navegación Marítima	32
3.2 Aplicación de la Ley de Navegación Marítima por nuestros tribunales	34
CAPITULO IV. IMPACTO DEL BREXIT EN LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL MARITIMA	38
1. LONDRES COMO FORO DE REFERENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS	38
2. EL BREXIT Y SUS EFECTOS JURIDICOS	39
CONCLUSIONES.....	43
BIBLIOGRAFÍA.....	45

Listado de abreviaturas:

- LNM: Ley de Navegación Marítima
- RAHM: Reglas de Hamburgo
- UE: Unión Europea
- EFTA: European Free Trade Association
- UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
- TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea
- AP: Audiencia Provincia
- STS: Sentencia del Tribunal Supremo
- BOE: Boletín Oficial del Estado
- Ajdo: Auto del juzgado.
- OCDE: Organización para la cooperación y el Desarrollo Económicos

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de fin de grado tiene por objeto el profundo estudio crítico e investigación de la determinación de la competencia judicial internacional en el contrato de transporte marítimo de mercancías. En un sector caracterizado por la internacionalidad de sus sujetos y obligaciones, el Derecho Internacional Privado juega un crucial papel en la resolución de los distintos conflictos jurídicos que surgen durante el transporte de mercancías llevado a cabo por mar.

La cuestión de determinar que tribunales conocerán dichas disputas legales supone el punto de partida de toda reclamación jurídica, y en este caso en concreto, tiene una enorme relevancia dadas las diferencias normativas que presentan los distintos bloques legislativos que son de aplicación. Tal es su importancia, que, a raíz de la problemática de la jurisdicción, se han producido constantes choques de intereses y enfrentamiento de posturas a la hora de aprobar o de adoptar una determinada norma, en especial entre armadores y navieros, que se analizarán a lo largo de esta tesis.

El enfoque de esta investigación está centrado en la competencia judicial, por lo que no se tratarán otros temas de Derecho Internacional Privado estrechamente relacionados y también de suma importancia en el Derecho Marítimo, como la determinación de la ley aplicable o el arbitraje. El trabajo se estructura en cuatro capítulos, comenzando por un capítulo introductorio al Derecho Marítimo y al contrato de transporte marítimo de mercancías, así como al relevante papel que juega en ellos el Derecho Internacional Privado.

En el segundo capítulo abordaré el análisis de los criterios de establecimiento del foro seguidos por las distintas normativas a nivel internacional. Partiendo de los Convenios Internacionales más relevantes en el transporte marítimo de mercancías, se dará paso al estudio del Derecho comunitario de la Unión Europea, para terminar, viendo las disposiciones que el Derecho nacional español aplicable contiene en materia de determinación de competencia.

A continuación, se estudiarán las habituales cláusulas de jurisdicción insertas en los conocimientos de embarque, que en la práctica son las que determinan en la mayoría de casos la competencia judicial. Las cuestiones relativas a su validez y oponibilidad frente a terceros han suscitado mucha polémica en el sector, por lo que se valorará si realmente se encuentran

alineados y compensados por igual los intereses de las distintas partes desde el punto de vista del Derecho Europeo y el Derecho nacional español, con un especial hincapié a la polémica compatibilidad de ambas normativas. Las opuestas posturas del Reglamento Bruselas I Bis y la Ley de Navegación Marítima han generado un intenso debate en el sector acerca de su complementación, si, por ser contraría a una normativa internacional, la segunda debía ser inaplicada, por lo que se intentará arrojar algo de luz sobre el asunto y ver que aplicabilidad real tiene la ley española.

Por último, se reflexionará acerca de los efectos jurídicos que ha tenido el Brexit, que ha sacudido los cimientos del sector del transporte de mercancías por mar. Tradicionalmente, Londres, amparado por la legislación y doctrina comunitaria, era el indiscutido foro de referencia en el mundo marítimo. Sin embargo, la salida de Inglaterra de la Unión Europea y la consecuente inaplicación del acervo comunitario ha generado un clima de incertidumbre que parece amenazar la corona británica como principal sede mundial de resolución de conflictos, por lo que se analizarán las consecuencias legales y su alcance para reflexionar acerca del panorama marítimo post-Brexit.

A fin de dar respuesta a estas problemáticas, que a pesar de lo que pueda parecer, se encuentran relacionadas entre sí teniendo como nexo la naturaleza del contrato de transporte marítimo de mercancías, se ha seguido una metodología de estudio, reflexión y valoración crítica que parte desde las principales leyes y textos doctrinales en la materia hasta la opinión especializada de expertos y juristas del mundo marítimo.

CAPÍTULO I. EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

1. CONCEPTO Y PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

Como definía la propuesta de anteproyecto de la Ley General de la Navegación¹, el Derecho Marítimo es el conjunto de normas que regulan las distintas relaciones jurídicas surgidas con ocasión de la navegación marítima. Este conjunto de normas gira en torno a tres elementos fundamentales:

- El espacio marítimo, caracterizado por su internacionalidad,
- El vehículo empleado para la navegación, es decir, el buque, y
- El sujeto que organiza la navegación, el armador.

Esta amplia concepción del Derecho Marítimo integraría una gran variedad de situaciones reguladas por las distintas ramas del ordenamiento jurídico, de las cuales, debido a su relevancia en la economía internacional, nos vamos a centrar en el transporte marítimo de mercancías. El desarrollo del sector y su impacto en el mercado a lo largo de los siglos ha ido creciendo exponencialmente, hasta convertirse en uno de los pilares de la sociedad globalizada en la que vivimos hoy en día. En 2021, más del 80% del comercio internacional se lleva a cabo por mar, porcentaje que se incrementa en los países más desarrollados².

El elemento jurídico que rige las relaciones que hacen posible el funcionamiento de esta industria es el contrato de transporte marítimo de mercancías, que cuenta con dos modalidades, el contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y el contrato de fletamento documentado en una póliza de fletamento. A pesar de que en la práctica del comercio marítimo, ambos contratos se encuentran diferenciados, desde un punto

¹ Comisión General de Codificación, Sección de Derecho Mercantil, Ministerio de Justicia. (2004). *Propuesta de anteproyecto de la Ley General de la Navegación*, que dio pie a la vigente Ley 14/2014, de 24 de Julio, de *Navegación Marítima* (BOE 25 de julio de 2014).

² Conforme a datos de la UNCTAD. (2021, 18 de noviembre). *Review of maritime transport 2021*. Obtenida el 15/05/2022 de <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

de vista jurídico³, son sustancialmente idénticos. Los dos supuestos se basan en una relación formalizado en documentos que la practica ha estandarizado principalmente en los denominados “conocimientos de embarque”, emitidos también en los contratos de fletamento.

Así, el conocimiento de embarque, núcleo del contrato de transporte marítimo de mercancías, ejerce una triple función: En primer lugar, de título contractual, en el cual se incorporan las condiciones que regirán el transporte de las mercancías, con los caracteres propios de los contratos de adhesión. En segundo lugar, de título probatorio del hecho del embarque, de la condición y de la cantidad de mercancías cargadas a bordo, dejando latente distintos extremos como hacer constar su mal estado o incluso dudar de su veracidad si existe razón fundada. Por último, de título valor representativo de las mercancías y de tradición, incorporando el Derecho a reclamar la mercancía una vez llegue a su destino y a disponer de ella durante el viaje.

Dentro de los sujetos de esta relación jurídica nacida en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías distinguimos entre el cargador que es la parte la contratante que solicita el transporte de las mercancías y el porteador, que es aquel que se compromete al transporte de las mercancías conforme a lo pactado. Respecto del porteador, encontramos los siguientes tres supuestos:

- Que coincida con la figura del armador, que es el que posee el buque y lo dedica a la navegación, asegurándose de que este se encuentre en perfectas condiciones para ello, y que además coincida con la figura del naviero, que es el propietario del buque.
- Que únicamente coincida con la figura del armador, en cuyo caso se vinculara con el armador por medio de un contrato, que habitualmente, suele ser de arrendamiento.
- Que no coincida con la figura del armador, en cuyo caso el porteador pasaría a ser un fletador. La figura del fletador es la de aquel porteador (contractual) que tiene que recurrir a un tercero (otro armador, que ahora será el porteador efectivo) para que lleve a cabo el transporte de las mercancías, a fin de poder cumplir con sus obligaciones contractuales.

³ Tanto es así, que, al igual que otras normativas, la Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima (BOE 25 de julio de 2014) les da un tratamiento unificado, denominando el contrato que engloba a ambas modalidades como “fletamento” en su artículo 203:”Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.”

De este modo, se deja patente la importancia práctica del armador y de las navieras, pues sin su intervención, no sería posible el transporte de las mercancías por mar. Conocedores del valor de sus funciones, no son pocas las veces que han hecho valer su influencia en la redacción o ratificación de distintas normas de carácter internacional.

2. IMPORTANCIA DE LA DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL

Habiendo introducido el contrato de transporte marítimo de mercancías objeto de este estudio, es necesario hablar del papel clave que juega el Derecho Internacional Privado en el Derecho Marítimo. Al contrario de lo que puede suceder en otras ramas, el razonamiento y enfoque jurídico de cualquier asunto relacionado con el ámbito marino comienza con la determinación de la jurisdicción. El motivo es, que siendo la internacionalidad y la pluralidad de fuentes normativas notas características del Derecho Marítimo, nos encontramos ante un complejo “ecosistema” legal donde una misma realidad tendrá distintas y, en muchas ocasiones, contradictorias soluciones jurídicas, por lo que la determinación de la norma aplicable y el tribunal que conocerá del litigio son asuntos de suma importancia. Así, cada uno de los subsistemas que integran el tejido normativo marítimo se rige por unas normas propias que siguen unos principios particulares. Considerando que el *fórum* y el *ius* tienden a andar de la mano, los juristas deberán tener en cuenta los efectos que la ley nacional aplicable puede tener sobre el fondo del litigio. Sí, existe cierta homogeneidad en algunas materias, pero lo cierto es que los distintos códigos marítimos nacionales y Convenios Internacionales divergen en muchos puntos a la hora de resolver diversas cuestiones. En palabras del Profesor Gabaldón:

*“Ante la inexistencia de un tribunal u órgano judicial internacional dotado de jurisdicción universal, es claro que el primer problema con el que se encuentra el jurista a la hora de preparar una reclamación judicial es el de la determinación de cual, entre las diferentes jurisdicciones nacionales posibles, es la legalmente facultada para conocer la controversia en cuestión”*⁴.

⁴ Gabaldón, J. L. (Ed.). (2012). *Competencia jurisdiccional internacional en materia marítima*. En *Curso de Derecho Internacional Marítimo* (p. 888). Marcial Pons.

Por ello, determinar la jurisdicción internacional es una cuestión de vital importancia en el Derecho Marítimo, pues no es lo mismo tener que litigar en un tribunal nacional que en un tribunal extranjero donde la ley aplicable sea divergente a la local, y donde las costas y gastos de litigación sean muy elevados. Véase el caso de Londres, foro por excelencia del Derecho Marítimo Internacional⁵, al cual, salvo que el litigio tenga por objeto cientos de miles de euros, no sale rentable ir a litigar desde el extranjero, resultando más caro acudir a los tribunales que aceptar la pérdida sufrida.

La determinación del foro podrá ser acordada por las partes a través de una cláusula de jurisdicción (objeto de análisis del Capítulo III de esta tesis) o podrá venir establecida por la ley en virtud de unos criterios (como se verá en el Capítulo II). En todo caso, dado que la cuestión se queda enmarcada por la normativa aplicable y sus pronunciamientos relativos a la competencia judicial, conviene aclarar el orden de prelación de las distintas regulaciones marítimas. Para la ocasión expongo el siguiente sistema de fuentes, pensado para cualquier país miembro de la Unión Europea, donde encontramos los presentes niveles normativos:

En primer lugar, encontramos los Convenios Internacionales Marítimos que hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico de cada Estado que haya participado en ellos, y que, además, se pronuncien, ya sea de forma directa o indirecta, sobre la competencia judicial internacional relativa al ámbito de aplicación de su contenido. Su supremacía sobre el Derecho nacional y el Derecho comunitario supone un principio básico configurativo del Derecho Internacional Privado, consagrado en incontables ocasiones en los ordenamientos jurídicos de los estados⁶ y de la propia Unión Europea⁷. En segundo lugar, entraría en juego el Derecho de la Unión Europea, así como los Convenios Internacionales comunes aplicables en materia de competencia judicial. Por último, encontramos la legislación nacional de cada país y sus normas sobre la competencia judicial internacional.

⁵ Jarrosson, V. C. (2004). *La especialidad del arbitraje y competencia judicial marítima internacional* (p. 445). Dialnet.

⁶ Entre otros, artículo 96 de la *Constitución Española* y el artículo 1.5 del *Código Civil*.

⁷ Artículo 67.1 del *Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil del 21 de Diciembre de 2007* (BOE 21 de diciembre de 2007): “*El presente Convenio no afectará a los convenios aplicables a los Estados contratantes o a los Estados vinculados por el presente Convenio que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones judiciales*”.

CAPÍTULO II: LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN LAS DISTINTAS FUENTES DEL DERECHO

En este apartado se estudiarán las situaciones en las que la competencia judicial viene establecida de forma directa por una normativa, analizando los distintos criterios que cada una de las principales normas que regulan el transporte marítimo de mercancías siguen para determinar el tribunal que debe conocer el litigio. Para ello, el estudio se llevará a cabo diferenciando los siguientes tres niveles normativos, en primer lugar, los distintos Convenios Internacionales que regulan las diversas situaciones que nos interesan desde el punto de vista del transporte marítimo de mercancías, en un segundo lugar el Derecho comunitario de la Unión Europea, y, por último, a nivel nacional, la Ley de Navegación Marítima, y en particular con sus disposiciones relativas a la determinación de la competencia judicial.

1. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

Los Convenios Internacionales que regulan el Derecho Marítimo, en ocasiones, contienen distintas disposiciones relativas a la atribución de competencia internacional. Son múltiples los convenios que regulan las diferentes cuestiones jurídicas presentes en el Derecho Marítimo, pero en el presente estudio nos centraremos en los convenios relativos a los contratos de explotación del buque, en concreto en aquellos que regulan directamente el transporte marítimo de mercancías. Los convenios más importantes al respecto son el *Protocolo por el que se modifica la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque* (en adelante y como se le conoce de forma popular, las Reglas de la Haya-Visby) así como sus distintas revisiones y el *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías* (en adelante, las Reglas de Hamburgo). Se finalizará el apartado con una reflexión crítica al actual panorama internacional, marcado por su fragmentación y la incertidumbre generada por la aplicación mayoritaria de una normativa que no se pronuncia en materia de competencia judicial

1.1 Las Reglas de la Haya-Visby, de Hamburgo y de Rotterdam

El primero de ellos, las Reglas de la Haya-Visby, aprobado en Bruselas el 23 de febrero de 1968, es el Convenio Internacional más trascendente en el transporte marítimo, teniendo por objeto la regulación de los conocimientos de embarque a través de su conjunto de normas. En su articulado se establece las distintas obligaciones, responsabilidades y derechos de las partes del contrato de transporte marítimo de mercancías, entre otros aspectos. Las Reglas de la Haya-Visby, tanto como las otras dos versiones del Convenio (la original, firmada en *Bruselas el 25 de agosto de 1924*, conocida simplemente como las *Reglas de la Haya*, cuya modificación de lugar a la comentada normativa y al otro protocolo, el del *21 de diciembre de 1979* como conocido como el *Protocolo Monetario*), resultan la normativa más difundida y predominante en el Derecho marítimo, rigiendo cerca de la totalidad del tráfico marítimo regular que tiene lugar entre los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Las tres versiones apenas cuentan con ciertas variaciones entre sí, siendo la mayoría relativas a su redacción, pero no a al significado de su contenido, y a efectos del presente trabajo enfocado en el estudio de las disposiciones relativas a la determinación de la competencia judicial internacional, resultan prácticamente idénticas, por lo que vamos a tratarlas de forma unitaria, centrándonos en la versión de las Reglas de la Haya-Visby dado que es el que más peso tiene hoy en día.

En lo que respecta a su ámbito de aplicación, las disposiciones de las Reglas de la Haya-Visby se aplicarán, tal y como establece su artículo 10, “*a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes*” cuando este conocimiento de embarque se “*otorgue en un Estado Contratante*” o cuando este “*prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato*”, además de cuando el transporte “*se efectúe desde el puerto de un Estado Contratante*”. Todo ello, independientemente de la nacionalidad en cuestión del buque, cargador, transportador, destinatario o en general, cualquier interesado.

Sin embargo, y a efectos de lo que nos resulta más relevante en el este estudio, las Reglas de la Haya-Visby (ni las otras versiones del convenio) no contienen disposición alguna relativa a la determinación de competencia judicial, guardando silencio en la elección del foro en caso de pérdidas, daños al cargamento transportado o cualquier otro problema relacionado a su contenido y aplicación. De esta forma se deja vía libre a las partes para que sean ellas las que

determinen los tribunales competentes en lo relativo al ámbito de aplicación del Convenio. Todo parece indicar, que este silencio se encuentra relacionado de forma directa con la protección de los intereses de los armadores y su tendencia al uso e imposición de cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarques por parte de los porteadores, controvertida cuestión que será analizada a luz de distintas normativas con mayor profundidad en el Capítulo III. Las Reglas de la Haya-Visby tampoco se pronuncia acerca de la validez ni de la oponibilidad a terceros de estas cláusulas de jurisdicción, dejando un inquietante vacío legal que el Derecho comunitario se encargará de tapan, aunque sea solo a nivel europeo. Los estados no pertenecientes a la UE deberán aplicar lo dispuesto en su Derecho interno o Convenios Bilaterales.

El deseo en el mundo anglosajón (recordemos la importancia de Inglaterra en el mundo marítimo y que Londres es el principal foro marítimo a nivel internacional) de eludir la mediación de los Jueces y Tribunales de los estados que cuentan con el sistema legal *civil law* también parece haber tenido que ver en la carencia de normas referentes a la competencia internacional en las Reglas de la Haya-Visby⁸.

En segundo lugar y con un enfoque normativo muy distinto, encontramos las Reglas de Hamburgo: Firmado en 1978 y entrando en vigor en 1992, este convenio contiene una normativa mucho más elaborada que las Reglas de la Haya-Visby en lo que respecta al aspecto técnico-jurídico- Las Reglas de Hamburgo fueron pioneras en establecer, por primera vez, unas disposiciones relativas a la determinación de la competencia judicial internacional en el contrato de transporte marítimo de mercancías. Así, en su artículo 21, el convenio faculta al demandante para ejercer su acción ante un foro, a su elección, entre los siguientes:

- ‘a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o*
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o*
- c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o*
- d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo ‘*

⁸ Al respecto, Calero, F. S. (2000). *El contrato de transporte marítimo de mercancías - (Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam)* (p. 472) Aranzadi.

Esta novedad de facilitar al demandante un abanico de foros entre los que elegir es el resultado su deseo de querer ofrecer una normativa mas neutral que las Reglas de la Haya-Visby, que tendían a ofrecer un trato jurídicamente más favorable a las compañías navieras⁹. Esta postura contraria a los intereses de los armadores, que tienen una gran influencia en la política marítima de los estados con mas peso en el sector tuvo como resultado que su ratificación solo se diese por 34 países, de los cuales solo hay tres de la Unión Europea (Austria, Republica Checa y Rumania) y otros tres de Latino-América (Chile, República Dominicana y San Vicente). Resulta evidente que sus miembros, en conjunto, no tienen la misma importancia y peso en el comercio internacional que sí tienen los adheridos a las Reglas de la Haya Visby, que han preferido mantenerse fieles a su normativa precisamente por esta cuestión relativa a los armadores.

En este contexto del gran poder e influencia que tienen las navieras y los armadores, conviene recordar el fracaso que supuso *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías* (también conocido con el nombre de las Reglas de Rotterdam). Este convenio abordaba, en opinión de especializados autores y juristas¹⁰, de forma novedosa y técnicamente impecable, la ponderación de intereses de los distintos sujetos implicados en la determinación de la competencia judicial internacional y las cláusulas de jurisdicción. Su articulado consagraba “*soluciones materiales divergentes, por ejemplo, en materia de ... admisibilidad de cláusulas contractuales de elección de ley o de selección del tribunal competente, en función de la parte contractual de que se trate*”¹¹, con un nivel de matices muy superior a la de los previos Convenios Internacionales.

En materia de competencia judicial, su Capítulo 14 Jurisdicción establecía un amplio abanico de foros entre los que elegir para entablar acciones contra el porteador¹². Y respecto de las

⁹ Aún a día de hoy, en el sector marítimo se considera que entre las posiciones de la naviera y la de los usuarios, existe un importante desequilibrio jurídico, al respecto Cánovas, C. (2010). Capítulo 5. Contratación del transporte marítimo. En *Contratación del Transporte Nacional e Internacional de Mercancías. Adaptado a las Reglas Incoterms 2010* (pp. 163–197). Fundación Confemental.

¹⁰ Mirar al respecto Emparanza Sobejano, A. (2010). *reglas de Rotterdam. la regulación del contrato de transporte internacional*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.

¹¹ Álvarez Rubio, J. J. (2010). *Jurisdicción y Arbitraje en el nuevo convenio UNCITRAL* (p. 317) Marcial Pons.

¹² Artículo 66 de las Reglas de Rotterdam: “... el demandante tendrá Derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio:

a) Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares: i) El domicilio del porteador; ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte; iii) El lugar

cláusulas de jurisdicción, en el artículo 67 del convenio se optaba por exigir una serie de requisitos para su validez, partiendo por su negociación, clara exposición de la cláusula en el contrato y de su contenido, y otro par para su oponibilidad, limitando los foros, que se haya informado adecuadamente al tercero y que la subrogación venga recogida en la ley del tribunal. A pesar de este oportuno intento de conciliar los diversos intereses presentes en el contrato de transporte marítimo de mercancías, no logro la aceptación internacional, la cual sigue inclinándose a favor de los intereses de navieros y armadores, sin prestar atención a la necesaria protección de terceros más vulnerables. Las Reglas de Rotterdam al ser ratificado únicamente por cinco estados, en los que se incluye España, junto a Benín, Camerún, Congo y Togo.

1.2 División en la comunidad internacional

Así, en esta materia, encontramos a la comunidad internacional realmente fragmentada. Encontramos grandes potencias donde priman los intereses de los armadores, como Estados Unidos, que siguen las Reglas de la Haya en su forma original de 1924, otros países, apuestan por las Reglas de la Haya-Visby, donde figuran la mayoría de los estados de la Unión Europea, y otros que siguen las Reglas de Hamburgo, en su mayoría naciones pequeñas y en desarrollo. Por su puesto, también encontramos países donde no se ha ratificado convenio alguno, y otras posturas intermedias, como la de España o Francia, que forman parte de las Reglas de la Haya-Visby, pero que cuentan con normas de origen interno basadas en las Reglas de Hamburgo (sin ir más lejos, la Ley de Navegación Marítima que se tratará en el siguiente apartado comparte sus criterios de determinación del foro).

Reflexionando al respecto de la ausencia de pronunciamiento en materia de jurisdicción por parte de la normativa predominante, es decir, las Reglas de La Haya-Visby y, por mucho interés y presión externa que exista, dejar un asunto tan importante como el presente sin regular genera una inseguridad jurídica en perjuicio de los sujetos más vulnerables del sector. La inquietud generada por la incertidumbre legal dificultará la interposición de muchas acciones judiciales, lo cual lleva a calificar como insuficiente el contenido y la discutible intención perseguida por las Reglas de la Haya-Visby. La aplicación del acervo comunitario cubre este vacío legal en el

de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o

b) Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo...”.

caso de los estados europeos, que, en su gran mayoría, siguen las Reglas de la Haya-Visby; pero para el resto de países la incertidumbre legal sigue siendo significativa. Como se ha adelantado, estos últimos tendrán que atender a sus derechos internos y Convenios Bilaterales, que, en ambos casos, cuentan con mucho menos reconocimiento internacional que un Tratado Internacional. Precisamente ahora que Reino Unido, foro referente en el mundo marítimo, ha abandonado la Unión Europea (y con ello su legislación), provocando una gran confusión en el asunto de la determinación de la competencia, se pone en evidencia un problema que no sería tan grave si los principales Tratados Internacionales regulasen con mayor profundidad la cuestión.

Sin embargo, parece que esta carencia de legislación en materia de competencia judicial es fruto del deseo de las grandes potencias internacionales que más peso tienen en el mercado internacional, sumado al explicado interés de las navieras y armadores, que apuestan por la aplicación de las Reglas de la Haya-Visby a pesar de todo. Lo cual ocurre mientras que otras alternativas legislativas que, si intentaron abordar la cuestión, como las Reglas de Hamburgo o las de Rotterdam, acabaron relegadas, en el primer caso, a un segundo plano, y respecto de las últimas, a un rotundo fracaso.

La consecuencia inmediata de ello es que en el sector del transporte marítimo internacional de mercancías en la mayoría de casos, la determinación de los tribunales vendrá dada por la autonomía de las partes, establecida en las cláusulas de jurisdicción. Pero estas cláusulas tampoco son ajenas al problema, dado que las Reglas de la Haya-Visby tampoco se manifiestan al respecto de su validez u oponibilidad. Los armadores y sus fuertes intereses han llevado al blindaje de estas cláusulas por parte de la legislación internacional (en especial, la europea), que como se verá en el análisis del capítulo III, resultan en muchos casos instrumentos para la imposición del beneficio de los propios armadores. La regulación de las Reglas de la Haya-Visby (o, mejor dicho, su ausencia en este caso) ha llevado a la generalización de un uso o práctica en la que las cláusulas de jurisdicción no son objeto de negociación, sino que se imponen unilateralmente en los conocimientos de embarque, lo que hace, dado el tratamiento normativo de la cuestión, que con posterioridad sea extremadamente difícil oponerse a la validez de tales cláusulas.

2. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL EN EL DERECHO COMUNITARIO

En este apartado se tratarán las dos principales normativas comunitarias referentes a la competencia judicial en nuestro ámbito del transporte marítimo de mercancías, es decir *Reglamento (UE) N° 1215/2012 del parlamento europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil* (en adelante y como se le conoce popularmente, Reglamento Bruselas I Bis) y el *Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil del 21 de Diciembre de 2007* (me referiré a él como el Convenio de Lugano de 2007). Ambos son sustancialmente equivalentes, con la principal diferencia de que el segundo se aplica esencialmente en las relaciones de los países de la Unión Europea, con los estados de la EFTA (*European Free Trade Association*), que incluye a Noruega, Suiza y Islandia¹³, mientras que el primero se limita a las relaciones que afectan a estados miembros de la Unión.

Más allá de esta disparidad, y dada su identidad en lo que respecta a la competencia judicial internacional y para una mayor claridad en el presente estudio, me voy a referir principalmente al Reglamento Bruselas I Bis. La aplicación del acervo comunitario se encuentra en un escalón por debajo de los Convenios Internacionales vigentes en los estados de la Unión Europea, tal y como establece el Reglamento Bruselas I Bis en su artículo 71.1¹⁴, por lo que, solo en caso de ausencia o silencio de dichos convenios, entrara en juego el Derecho Europeo. Esto ocurre, precisamente, con los países miembros de la Unión que siguen las Reglas de la Haya, ante su falta de pronunciación en materia de competencia judicial.

El Reglamento Bruselas I cuenta con un marcado carácter general, por lo que me limitaré a analizar los aspectos que afecten en mayor medida al transporte marítimo de mercancías. Respecto a su ámbito de aplicación, su artículo 1 prescribe que la presente normativa se “*aplicará en materia civil y mercantil con independencia de la naturaleza del órgano jurisdiccional*”. Sin embargo, para la correcta interpretación de este precepto conviene tener

¹³ Liechtenstein también forma parte de la EFTA, pero no del Convenio de Lugano de 2007.

¹⁴ Dicho artículo 71.1 del Reglamento Bruselas I Bis dispone: “*El presente Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones.*”

en cuenta la doctrina asentada por el TJUE en su *sentencia del 21 de abril de 1993, Volker Sonntag contra Hans Waidmann, Elisabeth Waidmann y Stefan Waidmann, asunto C-172/91*, que imponía el uso del Reglamento Bruselas I Bis, con independencia de la calificación del tribunal, en las acciones de indemnización de daños aun cuando su ejercicio tenga lugar en un proceso penal relativo al campo marítimo.

Entrando en el ámbito de la competencia judicial que nos atañe, en su *Sección 1 Disposiciones generales* el artículo 4.1 del Reglamento Bruselas I Bis establece el domicilio del demandado como la regla general relativa al tribunal competente. Sin embargo, el reglamento también incluye en *Sección 2 Competencias especiales*, una serie de reglas en virtud de las cuales, una persona domiciliada en un país de la Unión Europea también pueda ser demandada en los tribunales de otros estados miembros, destacando los siguientes casos:

El artículo 7.1 establece, que, en materia contractual, los tribunales del lugar en el que “*se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda*” también serán competentes judicialmente. La letra b del artículo matiza esta regla aplicada a nuestro estudio de transporte marítimo de mercancías, concretando que cuando se trate de una compraventa de mercaderías, será “*el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías*”. Poniendo un ejemplo, un armador con domicilio en Francia que, en virtud de su contrato de transporte marítimo de mercancías, entrega las mercaderías en Italia, podrá ser demandado ante los órganos de ambas naciones.

Por su parte, el artículo 7.2 prescribe en materia delictual o cuasidelictual, esto es para supuestos de responsabilidad civil extracontractual causada por daños, la competencia judicial a favor del órgano del lugar “*donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso*”. Conviene citar las sentencias del TJUE del *11 de enero de 1990, asunto C-220/88* y *27 de octubre de 1998 C-51/97*, (esta última, relativa precisamente a un caso de transporte marítimo de mercancías) que aclararon que en el supuesto en el que no coincidiesen el lugar donde ocurriese el hecho causante de la responsabilidad, y el lugar donde se ocasionase el daño, serán competentes los tribunales de ambos lugares, siendo la elección del demandante.

El artículo 7.7 regula que, en el caso de que, durante el transporte marítimo de mercancías, el buque requiera de un auxilio o un salvamento marítimo, para el litigio relativo al pago de la cantidad reclamada, será competente el órgano jurisdiccional ante el cual “*haya sido*

embargado para garantizar dicho pago” o “habría podido ser embargado a tal fin, pero se ha prestado una caución o cualquier otra garantía”.

Respecto al artículo 9, este establece que *“un órgano jurisdiccional de un Estado miembro (que) sea competente para conocer de acciones de responsabilidad derivadas de la utilización o la explotación de un buque”* será también competente para conocer *“la demanda relativa a la limitación de esta responsabilidad”*. Lo cual también se aplicará a cualquier otro órgano que, en virtud del Derecho interno de ese estado, le sustituyese.

Fuera ya de esta sección segunda, y moviéndonos a la sección quinta del reglamento, encontramos en la denominada *Competencia en materia de contratos individuales de trabajo* el artículo 21, que establece el foro en el cual un trabajador puede demandar al empresario. Así, al empresario que estuviese domiciliado en un estado miembro se le podrá demandar:

- *“ante los órganos del estado en el que estuviese domiciliado,*
- *ante los del estado donde habitualmente preste el servicio el trabajador, o*
- *en caso de ser varios, en el estado donde estuviese el establecimiento que le hubiese contratado. ‘’*

En nuestro ámbito de transporte marítimo de mercancías, el lugar de prestación de los servicios viene dado por el pabellón del buque, no por las aguas en las que este navegue. Ciertamente, esto solo se aplica a la tripulación a bordo del barco, pues aquellos trabajadores que presten sus servicios en puertos o en plataformas de ultramar podrán demandar ante los órganos del estado donde este el puerto y, en el segundo caso, el país determinado por el criterio de Plataforma Continental del Estado ribereño¹⁵ de la instalación.

Por último, la regulación de las cláusulas de jurisdicción en el Derecho comunitario se tratará en el Capítulo III, con un profundo análisis de las disposiciones y jurisprudencia del TJUE que ha marcado su aplicación a nivel europeo.

¹⁵ TJUE, Sala Sexta, Sentencia de 27 de febrero de 2002, asunto C-37/2000: *“Este cumulo de factores conduce a la evidente conclusión de que los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no le otorgan soberanía territorial sobre ella, sino jurisdicción”*.

3. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL EN EL DERECHO NACIONAL

Al hablar del ámbito del Derecho Marítimo en nuestro país, resulta necesario referirse a la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima* (en adelante, Ley de Navegación Marítima o su abreviación LNM). Fruto de una larga y elaborada tramitación comprendida entre 1999 y 2014, la LNM se aplica, con carácter general a ‘‘situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima’’¹⁶, regulando, en sus más de 500 artículos, los distintos aspectos jurídicos del Derecho Marítimo. Previamente, la regulación marítima se encontraba dispersa a lo largo del ordenamiento español, por lo que, en palabras de juristas y autores del campo marino, la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima ‘‘ha venido a simplificar de manera notable la regulación de este importante sector que ahora se concentra en ella misma y en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante’’^{17,18}.

La Ley de Navegación Marítima trata la competencia judicial en su Capítulo I del Título IX, denominado *De las especialidades de jurisdicción y competencia*. El mencionado capítulo cuenta con dos artículos, el 468, que aborda las cláusulas de jurisdicción y arbitraje que se analizarán en el APARTADO, y el 469 que fija los criterios de atribución de competencia. La Ley de Navegación Marítima, a través de ambos artículos, establece el orden de prelación de la atribución de competencia según la legislación nacional, habiendo que atender, en primer lugar, a ‘‘lo previsto en los Convenios Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea’’, en segundo lugar, a lo dispuesto en las cláusulas de jurisdicción pactadas, y, por último, a los criterios establecidos en el artículo 469 de la LNM.

Este último artículo establece, de manera casi idéntica para ambos casos, los tribunales que serán competentes en los contratos de utilización del buque (donde se encuentra el contrato de

¹⁶ Como viene establecido en el artículo 1.1 de la propia LNM

¹⁷ El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no se va a ser tratado en el presente trabajo en el sentido de que carece de disposiciones relativas a la cuestión de la determinación competencia judicial internacional que nos atañe.

¹⁸ Fuentes Gómez, J. C. (2015). El largo proceso de elaboración de la ley de navegación marítima. En *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima* (p. 44). Dykinson.

transporte marítimo de mercancías objeto de este estudio) y los contratos auxiliares de la navegación. Centrándonos en los primeros:

“Serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

a) Domicilio del demandado.

b) Lugar de celebración del contrato.

c) Puerto de carga o descarga.”

No es casualidad que estos criterios de atribución de la competencia coincidan¹⁹ con los establecidos por las Reglas de Hamburgo en su artículo 21.1, pues tanto el legislador del Convenio como el de la LNM deseaban ofrecer al demandante un abanico de foros entre los que poder escoger en caso de que no se haya establecido uno vía cláusula de jurisdicción. Sin embargo, la aplicación de este artículo, manifestación clara de la postura de la Ley de Navegación Marítima que opta por amparar y facilitar las acciones llevadas a cabo frente los abusos jurídicos de las navieras y armadores, resulta casi residual en la práctica, teniendo en cuenta la primacía del resto de la normativa (que precisamente tiende a blindar los intereses de estos últimos) y de las habituales cláusulas de jurisdicción sobre su contenido.

¹⁹ A excepción de la letra d) del artículo 21.1 de las Reglas de Hamburgo, que hace referencia a la elección del tribunal a través de una cláusula de jurisdicción.

CAPÍTULO III. LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS

1. CONCEPTO Y PROBLEMATICAS

Una de las manifestaciones del principio de la libertad contractual que más relevancia tienen en el ámbito del Derecho Internacional Privado lo encontramos en las cláusulas de jurisdicción (también conocidas como cláusulas de sumisión) habituales en la contratación propia de la navegación marítima. A través de estas cláusulas, las partes establecen los tribunales competentes para conocer los distintos conflictos jurídicos que hayan surgido o puedan surgir a lo largo de su relación contractual. Sin embargo, esta articulación de la autonomía de las partes para decidir el foro de competencia judicial debe de ser regulada considerando los intereses de todas las partes. Por un lado, pero no en exclusividad, los del cargador y porteador original que negociaron estas condiciones, y, por otro lado, los intereses de terceras partes que no participaron en la celebración del contrato en un principio, pero que posteriormente se verán afectados por sus estipulaciones. De esta situación se derivan dos de los principales problemas que dividen a los juristas y la doctrina de este campo.

La primera cuestión a la que me refiero no es otra que la ausencia en la práctica de una negociación real de las cláusulas de jurisdicción por las partes, cuando lo habitual es su imposición por parte de una de ellas. En efecto, la realidad más común del día a día en este sector refleja que en la gran mayoría de los contratos de transporte marítimo de mercancías que se suscriben no tiene lugar la negociación individual, siendo lo habitual que el pliego de cláusulas y condiciones venga impuesto por el porteador, sin posibilidad para la otra parte de poder negociar dichas estipulaciones. Lo normal es que en las distintas normativas se exija esta negociación o en su defecto, aceptación para la validez de la cláusula, ¿pero realmente esta es tiene lugar de forma efectiva en la práctica? La respuesta es no, pues las grandes navieras, regularmente, celebran sus contratos con arreglo a formularios internacionales, elaborados por asociaciones de navieros y de aseguradores, que suelen incluir cláusulas de jurisdicción que mayoritariamente tienden a la elección de foros internacionales preestablecidos (principalmente Londres, Nueva York y Singapur). Los usos del sector, como se verá y se analizará en la sentencia Castelletti, juegan un papel crucial en la validez de estas cláusulas,

por lo que no se debe perder el ojo al *modus operandi* cotidiano del mundo del transporte marítimo de mercancías.

El segundo y primordial problema deriva de la oponibilidad frente a terceros no contratantes de estas cláusulas de jurisdicción que se insertan en los contratos de transporte marítimo de mercancías. El contrato de transporte marítimo de mercancías acaba afectando y generando derechos y obligaciones para muchas más partes que al cargador y al porteador que cerraron el acuerdo. Así sucederá con cualquier adquirente de un conocimiento de embarque, al que se lo transmita el dueño de la carga, o a figuras tradicionales del ámbito marítimo, como es el caso del consignatario²⁰, que como representante del naviero en puerto se hace cargo de distintas ‘*gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto*’ como las relativas a la carga de mercancías en el puerto, que pueden acabar provocando distintas obligaciones. Como ya se ha mencionado, si en la práctica no es común su negociación entre las partes principales originarias del contrato, menos lo será aún su negociación por parte de terceros, que se encuentran con estas cláusulas insertadas en los conocimientos de embarque.

Pero en muchos casos, la ausencia de negociación de las cláusulas jurisdicción no es el mayor óbice al que se enfrenta un tercero, sino el absoluto desconocimiento de la mera existencia de estas estipulaciones, enfrentándose de imprevisto a unos efectos legales que ni siquiera esperaba. Litigar ante un tribunal extranjero, ya sea en el domicilio de la naviera o en el recurrente foro de Londres al que se suelen remitir una gran parte de estas cláusulas, supone unos enormes gastos económicos y trabas jurídicas que no todos los potenciales reclamantes pueden. Así, la validez de estas cláusulas frente a terceros ha sido uno de los temas más controvertidos de los últimos tiempos, y cuya solución por parte de los tribunales no ha estado exenta de polémica.

Ante estas problemáticas cabe cuestionarse bajo qué circunstancias y formas deberían tener validez las cláusulas de jurisdicción en nuestro sector, a fin de encontrar una postura que pondere los distintos intereses. Es decir, la línea entre la vulneración de los derechos de la parte que no ha negociado la cláusula, y la correcta funcionalidad del transporte marítimo de mercancías, que se vería gravemente obstruido en caso de que las exigencias legales fuesen muy rígidas, provocando una incorrecta operatividad del sistema. Nos preguntamos si en el

²⁰ Regulado en los artículos 319 a 324 LNM

actual sistema realmente están compensados y protegidos por igual todos los sujetos del contrato de transporte marítimo de mercancías a raíz de estas teóricas manifestaciones de la autonomía de las partes.

La cobertura normativa de las cláusulas de jurisdicción, así como los requisitos para su validez, varían entre los bloques y fuentes legislativas aplicables en el Derecho marítimo, dando lugar, como se adelantaba en el primer capítulo, a distintos, o incluso opuestos, tratamientos legales en función de la normativa aplicable, a pesar de encontrarnos en todo caso ante la misma realidad contractual. Por ello, vamos a realizar un análisis de las dos posturas normativas que más nos atañen en esta materia, la mantenida por el Reglamento Bruselas Bis I y el Convenio de Lugano de 2007 y, por otro lado, en el ámbito nacional, la postura adoptada al respecto por la Ley de Navegación Marítima.

2. REGULACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN EN LA LEGISLACIÓN EUROPEA

Conviene recordar una vez más, que ante el silencio de la normativa internacional predominante (las Reglas de la Haya-Visby) acerca de la validez y la oponibilidad de las cláusulas de jurisdicción, tal y como establece el artículo 71.1 del Reglamento Bruselas I Bis y sus homólogos, son las disposiciones del Derecho Europeo relativas a las cláusulas de jurisdicción las que primarán en esta materia. Además, debe tenerse en cuenta que estos pronunciamientos comunitarios sobre las cláusulas de jurisdicción solo se aplicaran cuando la competencia sea conferida a los órganos jurisdiccionales de un estado miembro de la Unión o de la EFTA en su caso, y que se trate de un litigio con carácter internacional.

2.1 Cláusulas de jurisdicción en el Derecho Comunitario

Tanto el Reglamento Bruselas I Bis como el Convenio de Lugano de 30 de Octubre de 2007, se pronuncian acerca de las cláusulas de jurisdicción en sus artículos 25.1 y 23.1 respectivamente. Ambos son herencia directa al artículo 17 del antiguo *Convenio de Bruselas*

de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, con el que se corresponden y al que dan continuidad.

En efecto, la absoluta semejanza legislativa de estos preceptos sólo se ve interrumpida por las dos diferencias que el artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I Bis presenta respecto a sus homólogos. La primera la encontramos en la primera línea, pues mientras que en el Reglamento Bruselas I Bis el domicilio de las partes no tiene efecto alguno sobre el acuerdo (tal y como establece “*con independencia de su domicilio*”, lo cual supone una excepción a la regla general de aplicación del propio reglamento), las otras dos normativas condicionan la validez del pacto a que una de las partes se encuentre domiciliada en uno de los estados miembros del tratado (el Convenio de Bruselas habla de “*Estado Contratante*” y el Convenio del 30 de Octubre de “*Estado vinculado*” al incluir el convenio a los países de la EFTA como ya se ha tratado). Y, en segundo lugar, y al contrario que en el resto de leyes comentadas, el Reglamento Bruselas I Bis condiciona una vez más la validez de la cláusula de jurisdicción a que su acuerdo no sea “*nulo de pleno Derecho en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro*”.

Comentadas ya estas singularidades a las que no conviene perder de vista, dejar claro, que en todo lo demás, estas normativas comparten el mismo espíritu, finalidad y prácticamente idéntica literalidad de su articulado en relación con las cláusulas de jurisdicción, por lo que el siguiente desglose y la posterior jurisprudencia comentada resultan válidos y se aplican de forma indiscriminada para todas ellas sin perjuicio de sus diferentes ámbitos de aplicación (miembros de la UE y la EFTA).

En su párrafo inicial, el mencionado artículo establece (en adelante, y dejada clara la equivalencia de todos ellos, nos vamos a referir en exclusiva al artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I Bis para facilitar su análisis) la competencia judicial internacional de un órgano jurisdiccional con relación a los litigios que hayan surgido o que puedan surgir “*con ocasión de una determinada relación jurídica*” si así hubiese sido acordado por las partes. Esta competencia judicial, además, será exclusiva, salvo que las partes estipulasen lo contrario, reconociendo y consagrando así la autonomía de las partes en acuerdos tales como las cláusulas de jurisdicción.

A continuación, el artículo establece como deberá formalizarse el acuerdo:

“*a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita;*

b) en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o

c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.”

De estos tres puntos, sin duda el que tiene una mayor relevancia dadas las dudas que puede suscitar su redacción es el correspondiente a la letra c. Son muchas las cuestiones a tratar en este artículo, sobre todo en este sector donde, como ya se ha comentado, los usos y tradiciones tienen un enorme peso, que a veces entra en conflicto con los derechos y seguridad jurídica de las partes.

Por ello, y para la correcta interpretación del artículo y la determinación de la validez de las cláusulas de jurisdicción que se insertan en conocimientos de embarque, resulta obligatorio hablar de la histórica sentencia *TJUE, de 16 de marzo de 1999, transporti Castelletti Spedizioni Internazionali Spa contra Hugo Trumpy Spa, asunto C-159/97* (en adelante, me referiré a ella simplemente como la sentencia Transportes Castelletti), que asentó doctrina de vital importancia al respecto y fijó de manera definitiva la posición que mantiene el TJUE que mantiene al respecto de esta cuestión.

2.2 Sentencia Castelletti y los usos en el transporte marítimo de mercancías

Esta sentencia fue dictada el 16 de marzo de 1999, es decir, previamente a la entrada en vigor del actual Reglamento Bruselas I Bis y cuando aún se aplicaba el Convenio de Bruselas de 1968. Por ello debo recordar una vez más que el contenido del actual artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I Bis comparte la esencia normativa que nos interesa en este análisis, y que el TJUE sigue manteniendo hoy en día esta misma postura. El litigio enfrentaba a Castelletti contra la histórica naviera Hugo Trumpy SpA a razón de unas dificultades surgidas en la descarga de unas mercancías que fueron embarcadas al amparo de veintidós conocimientos de embarque emitidos en Buenos Aires en marzo de 1987. La contienda se vio envuelta ante una gran incertidumbre a la hora de determinar el tribunal competente, dadas las circunstancias que envolvían a una cláusula jurisdicción en los conocimientos de embarque que atribuía la competencia a la *High Court of Justice* en Londres. La ambigüedad y formalidades

de la cláusula, así como el hecho de que no estuviese firmada de forma concreta por el cargador llevaron a que la Corte Suprema *Di Cassazione* italiana decidiese suspender el procedimiento a fin de plantear al Tribunal de Justicia Europeo una serie de cuestiones relativas a la validez de las cláusulas de jurisdicción. Ante esta petición, el TJUE llevó a cabo un profundo análisis del entonces artículo 17 del convenio para responder a las cuestiones prejudiciales y para fijar su interpretación de dicho precepto.

La cuestión que nos atañe respecto a la oponibilidad de las cláusulas de jurisdicción frente a terceros y la importancia de su consentimiento empieza a ser resuelta en el apartado 19 de la sentencia. Para ello, y mencionando anteriores estimaciones realizadas por la sala,²¹ el tribunal manifiesta que *“la realidad de la existencia del consentimiento de los interesados continúa siendo uno de los objetivos de dicha disposición (en referencia al artículo 17 del Convenio de Bruselas de 1968), justificado por el deseo de proteger a la parte contratante más débil, evitando que pasen desapercibidas cláusulas atributivas de competencia insertadas en el contrato por una sola de las partes”*. Estas primeras declaraciones parecían entrever una interpretación del artículo más proteccionista de los terceros en posición de vulnerabilidad, para, sin embargo, verse interrumpidas por el siguiente apartado de la sentencia, donde el TJUE añadió que se presumirá *“acreditada la existencia de dicho consentimiento cuando existan al respecto, en el sector del comercio internacional considerado, usos comerciales que las partes conocen o debieran conocer”*.

Así, el consentimiento de las partes pasa a ser algo de reducida importancia en virtud de los usos del sector que las partes o bien conocen, o bien deberían conocer. La existencia de estos usos va a presuponer la aceptación, y por tanto validez de la cláusula de jurisdicción en los casos donde se requiera. Quedan muchos hilos sin atar respecto de los usos en esta interpretación del tribunal, que se fueron aclarando a lo largo de la sentencia en el resto de cuestiones prejudiciales, las cuales fueron agrupadas en cuatro grupos que he sintetizado a continuación:

Comenzando por las cuestiones novena, cuarta, quinta y octava, relativas al *concepto de usos del comercio internacional*: El tribunal expuso que para los usos deberán comprobarse *“no en relación con el comercio internacional en general, sino con el sector comercial en el que las partes contratantes ejercen su actividad”* lo cual ocurrirá cuando *“los operadores de dicho*

²¹ En la sentencia previa TJUE, Sala Sexta, de 20 de febrero de 1997, asunto C-106/95.

sector siguen un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos”, desprendiéndose que no es necesario que el uso esté acreditado en determinados países ni estados contratantes, sino que este comportamiento se trate de forma general y regular. Tampoco cabe “*exigir sistemáticamente una forma de publicidad específica*” y por último en este punto, recordar que “*la impugnación ante los tribunales de un comportamiento que constituye un uso no basta para hacer que pierda su condición de uso*”.

Respecto a las cuestiones segunda, undécima y décima, que engloban el concepto de *forma conforme a los usos*, el tribunal estableció que el artículo debe interpretarse “*en el sentido de que las exigencias concretas que engloba el concepto de <<forma conforme a los usos>> deben valorarse exclusivamente a la luz de los usos comerciales del sector del comercio internacional del que se trate, sin tener en cuenta las exigencias particulares que pudieran establecer las disposiciones nacionales*”. Con ello se refiere a la lengua en la que la cláusula está redactada, a se encuentre insertada en un formulario preestablecido o que si no se encuentra firmado por una parte que no ha sido partícipe de su elaboración o negociación.

El tercer bloque, que incluía las cuestiones duodécima, decimotercera y decimocuarta, con relación al *conocimiento del uso de las partes*, fue respondido por el tribunal exponiendo que el artículo debe interpretarse en el sentido de que el “*conocimiento del uso debe apreciarse [...] sin que la nacionalidad de las mismas (en referencia a las partes originarias) tenga repercusión alguna a este respecto*”. Además, respecto a la existencia de dicho conocimiento, “*esta quedará acreditada, con independencia de toda forma de publicidad específica, cuando en el sector comercial en el que operan las partes se siga de modo general y regular un determinado comportamiento al celebrar cierta clase de contratos, de modo que pueda considerarse como una práctica consolidada*”.

Y por último encontramos las cuestiones tercera, sexta y séptima, relativas a la *elección del tribunal asignado*. Acerca de ello, el TJUE se limita a manifestar que la elección del tribunal que haya sido designado por la cláusula “*sólo puede examinarse a la luz de consideraciones que guarden relación con las exigencias que establece el artículo*”. Teniendo en cuenta que dichas exigencias no incluyen “*los vínculos entre el tribunal designado y la relación objeto de litigio, a la justificación de la cláusula y a las disposiciones materiales, atinentes a la responsabilidad, aplicables ante el tribunal elegido*”, realmente se deja un casi absoluto margen a la hora de determinar el tribunal.

Todo esto, aplicado a nuestro campo de estudio se traduce a que el consentimiento de las partes y de los terceros se dará por acreditados cuando existan unos usos al respecto en el sector del transporte marítimo de mercancías. Efectivamente, como se viene comentando, es uso consolidado que los portadores inserten cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque, que no son objeto de negociación individual y que responden a unos formularios preestablecidos. Es un *modus operandi*, que corresponde a un uso habitual que, como tal, es conocido o debería serlo por sus operarios. Aunque suelen ir redactados en la lengua local o en inglés, la variedad en la práctica y la flexibilidad de la interpretación del TJUE en la sentencia de Castelletti hacen que su formulación en otra lengua, salvo en casos muy extremos de dialectos exóticos, no vaya a suponer un problema para su oponibilidad.

En definitiva, el TJUE y su interpretación del pretexto legal otorgan una gran flexibilidad en las cláusulas de jurisdicción en el transporte marítimo de mercancías, dada la importante presencia de los usos que imperan en este sector, que resultan, en muchos casos, ciertamente abusivos. Que la acreditación de la voluntad de las partes dependa de manera tan directa de unos usos tan establecidos se acaba traduciendo en la ausencia de necesidad de que las cláusulas de jurisdicción sean aceptadas por escrito, firma u otro modo por los terceros para que les sean oponibles. En virtud de esta doctrina, las dos problemáticas planteadas al principio de este capítulo se saldan con que la negociación *inter partes* y la exigencia de la aceptación de los terceros para que se les pueda oponer las cláusulas de jurisdicción son omitidas con motivo de la existencia de los usos del sector.

Por ello, está marcada tendencia a admitir la validez y su oponibilidad frente a terceros no hace más que perjudicar de forma directa a estos últimos, que ven cómo sus intentos de acudir a los tribunales impuestos por lo previsto en las cláusulas de jurisdicción se ven trabados por cargas que dificultan sus reclamaciones. Así, y en especial en aquellos casos donde los costes de pleitear en órganos extranjeros son incluso mayores que la cuantía que se discute en el litigio, los terceros se ven a menudo obligados a abandonar sus acciones. Teniendo en cuenta todos los factores, la balanza se encuentra claramente a favor de astilleros y navieros, al verse la aceptación sustituida por los usos. Frente a esta posición de vulneración y la pérdida de recursos legales que sufren muchos sujetos de la industria, mirando la moneda por la otra cara, observamos un mayor dinamismo en el sector que no sería posible sin estos usos y la polémica interpretación del artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I Bis.

2.3 Sentencia Coreck Maritime y la remisión al Derecho nacional

A penas un año y medio después de la sentencia Castelletti, se dictaría la sentencia *TJUE, Sala Quinta, de 9 de noviembre de 2000, Maritime GmbH v. Handelsveem BV and others, asunto C-387/98* (en adelante, simplemente sentencia Coreck Maritime) la cual asentaría una trascendente jurisprudencia a la hora de interpretar la validez de las cláusulas de jurisdicción frente a terceros que no fueron parte de su negociación. Su importancia radica de que, en este caso, el TJUE que fue un paso más allá de la sentencia Castelletti, definiendo la doctrina establecida sobre las cláusulas de jurisdicción, al conjugar la aplicación con el Derecho nacional. Así, en el tercer apartado de su fallo²² sobre las cuestiones prejudiciales que se le había planteado, el TJUE manifestó lo siguiente:

“El tercero tenedor de un conocimiento de embarque estará vinculado por una cláusula atributiva de competencia contenida en él si dicha cláusula es válida y dicho tercero ha sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones con arreglo al Derecho nacional aplicable.”

Con ello, el TJUE limita a que una cláusula de jurisdicción insertada en un conocimiento de embarque sea válida y oponible a un tercero (que no ha dado su consentimiento expreso a dicha cláusula) a que, con arreglo del Derecho nacional aplicable, dicho tercero haya sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones. Cuestión, que tal y como se expresa en el apartado cuarto del fallo, *“debe ser resuelta por el Juez nacional”*, que también decidirá en caso de que la sucesión no estuviese regulada en el Derecho nacional.

Ahora bien, ¿qué ocurre si dicha sucesión no estuviese establecida (no que no estuviese recogida en el ordenamiento, sino que, conforme a este, la sucesión no tuviese lugar, al estar regulada la cuestión en sentido negativo) por el Derecho nacional, como ocurre en el Derecho español? La respuesta la encontramos a continuación, en el segundo párrafo del tercer punto del fallo, que establece que *“si el tercero tenedor no ha sucedido al cargador, no podrá oponérsele la cláusula atributiva de competencia, a no ser que haya dado su consentimiento a ella”*. Requerir la aprobación del tercero supone una gran garantía a fin de evitar las situaciones en las cuales este ni siquiera era conocedor de dicha cláusula, limitando así, en beneficio de su

²² Destinado a la eficacia de la cláusula frente a un tercero tenedor, distinguiéndola así de la eficacia *inter partes*, a los que destina el apartado primero y segundo del fallo.

seguridad jurídica, los escenarios a los cuales se le puede oponer una cláusula de jurisdicción. Este consentimiento, además, no podrá ser presumido en virtud de “*los conocimientos especiales del tenedor o su prologada relación comercial con el porteador*”.

De esta manera, la sentencia aporta cierto amparo al tercero frente a cláusulas de jurisdicción que no ha negociado ni consentido. Sin embargo y a pesar de la salvaguarda que aporta esta doctrina, la realidad es que la flexibilidad que otorgaba la interpretación fijada en la sentencia Castelletti respecto a los usos sigue dejando en un plano de inferioridad a los terceros, y la tendencia a aceptar la validez y oponibilidad de las cláusulas de jurisdicción por parte de los tribunales sigue siendo predominante. Dada la presunción de que las partes han dado su consentimiento cuando su comportamiento responda a un uso del sector, la eficacia de esta doctrina se encuentra ciertamente limitada. La postura e intención desde los organismos europeos de blindar las cláusulas de jurisdicción se manifiesta una vez más en la misma sentencia Coreck Maritime, que, en el primer punto de su fallo establece la línea en la que debe interpretarse el artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I Bis al respecto de las cláusulas que no fijan expresamente el tribunal competente. Así, el TJUE falla:

“... para que un convenio atributivo de competencia sea válido no es necesario que la identidad del tribunal al que se ha acordado atribuir la competencia pueda deducirse directamente de su propio tenor.

Por el contrario, es suficiente con que pueda ser determinado con arreglo a criterios objetivos derivados de la cláusula atributiva de competencia, no solo por las propias partes, sino también por terceros y por el tribunal que conozca del asunto”.

De esta manera se consideraría válida toda cláusula de jurisdicción en la cual haya sido posible inferir, aunque sea de una forma indirecta, a que lugar y país se refiere.

3. REGULACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARITIMA

Analizada la postura adoptada desde las instituciones europeas acerca de las cláusulas de jurisdicción, podemos entrar ya en el ámbito nacional, en el que encontramos una visión que

diverge de la comunitaria. De este modo, la *Ley 14/2014, de 24 de julio*, de Navegación Marítima opta por una posición proteccionista de los terceros, a fin de *“evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente”*²³. Posición que se dejará latente en lo que respecta a sus disposiciones relativas a la validez y oponibilidad de las cláusulas de jurisdicción

3.1 Artículos 468 y 251 de la Ley de Navegación Marítima

La LNM se regula la validez de las estudiadas cláusulas en su artículo 468, que cuenta con la siguiente redacción:

“Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.”

El artículo comienza recordándonos una vez más la primacía de los Convenios Internacionales suscritos por España y la normativa europea. Primacía, que, como se verá en el siguiente apartado, deja la aplicación práctica de esta disposición de Derecho Internacional Privado de la Ley de Navegación Marítima en un plano secundario, pero no por ello absolutamente residual. Desde el punto de vista que más interesa en este trabajo, el precepto es conciso, teniendo por no puestas todas aquellas cláusulas de jurisdicción que no hayan sido negociadas, de forma individual e independiente. Nos encontramos, así, ante una opuesta que ciertamente difiere con la adoptada por la normativa comunitaria, apostando por la protección de las partes

²³ Preámbulo de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

más vulnerables y siendo claramente más restrictiva respecto a la validez de las cláusulas de jurisdicción, exigiendo la existencia de una negociación para que puedan surtir efecto. Una medida que ampara los derechos de los terceros y sujetos más desprotegidos de la industria, a los que, en virtud de esta ley, ya no se les podrá oponer una cláusula de jurisdicción por el mero hecho de haber sido incluida en un conocimiento de embarque sin previo acuerdo entre las partes. Esto último se viene a consolidar en el segundo párrafo del artículo, no vinculando el hecho de la inserción de una cláusula de jurisdicción en el condicionado de un contrato de transporte marítimo de mercancías al cumplimiento de su contenido.

También es necesaria la mención del artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima, que trata la eficacia traslativa del conocimiento de embarque. Así, aquel que adquiriera un conocimiento de embarque adquirirá también “*todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías*”, exceptuando, en continuación de la línea proteccionista de la LNM, “*de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje*”, que para que sean válidos “*requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX*”.

Al hablar de acuerdos, la ley se refiere en claridad a las cláusulas de jurisdicción, y con los términos del capítulo I del título IX, al mencionado artículo 468. Con esto, se consagra que el adquirente podrá ejercer todos los derechos y acciones que le correspondiesen del transmitente, pero que las cláusulas de jurisdicción previamente interpuestas (que presumiblemente afectarían a estos derechos y acciones al determinar el tribunal al cual acudir para ejercerlas) requerirán de la negociación individual y separada que establece el artículo 468. De nuevo, la Ley de Navegación Marítima acude a salvaguardar los intereses del tercero, que no ha sido parte originaria del contrato, al cual se le pretendería oponer una cláusula que no ha negociado y que le obligaría presumiblemente a acudir a una jurisdicción extranjera con todos los costes y trabas que ello supone.

Esta cuestión resulta especialmente relevante a raíz de la jurisprudencia asentada por la sentencia *Coreck Maritime*²⁴, puesto que, al no suceder el tercero al cargador en sus derechos y obligaciones relativos a los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje con arreglo a la

²⁴ Recordemos que la *Sentencia TJUE 9 de noviembre de 2000 Coreck Maritime* establece que una cláusula de jurisdicción será oponible a un tercero tenedor del conocimiento de embarque cuando al adquirirlo “*éste haya sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho nacional aplicable*”, asentando el escenario de que este regule que dicha sucesión no tiene lugar al pronunciarse acerca “*De lo contrario*” y exigiendo entonces el consentimiento de la cláusula.

LNM, se requería de su consentimiento para su oponibilidad conforme a la doctrina del TJUE. Y es que, esta redacción y postura distante de la comunitaria tiene como base la vía abierta que dejó el TJUE en el caso *Coreck Maritime* a los estados de poder regular esta cuestión de forma negativa, dando una justificación a la controvertida regulación de la Ley de Navegación Marítima, que en un primer momento suscitó una serie de dudas al poder ser considerada como opuesta a la normativa europea, y dado el orden de prelación, inaplicable, cuestión que se tratará a continuación.

3.2 Aplicación de la Ley de Navegación Marítima por nuestros tribunales

Con anterioridad a la entrada en vigor de la LNM, el Derecho nacional aplicable a la materia, que se encontraba principalmente formado por el Código de comercio, la Ley de Transporte Marítimo de 1949 y las Reglas de La Haya-Visby, no se pronunciaba al respecto de los efectos generados por la transmisión del conocimiento de embarque por parte de un tercero, por lo que dicha cuestión debía ser resuelta por el juez nacional, situación que nuestros tribunales no tuvieron ocasión de plantearse. En este periodo pre-LNM, la jurisprudencia española tendía a la aceptación general de la validez de las cláusulas de jurisdicción insertadas en los conocimientos de embarque mediante la aplicación del Derecho comunitario, sin entrar a cuestionar en profundidad momento la concurrencia de los requisitos para su aplicación²⁵. También era polémica la apreciación realizada por nuestros tribunales²⁶ de que no aceptar la aplicación de la cláusula de jurisdicción supondría la fraccionar el conocimiento de embarque, acudiendo a él solo para los posibles efectos beneficiosos, véase, por ejemplo, reclamar los daños, pero no para los aspectos perjudiciales relativos a la determinación del foro de la cláusula.

El panorama normativo marítimo español cambió radicalmente con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima en 2014 y sus disposiciones relativas a la determinación de la

²⁵ Al respecto, las sentencias *STS 697/2005 (Civil) del 29 de septiembre de 2005*, donde se acepta como sujeto al que aplicar el conocimiento de embarque a una aseguradora subrogada en una posición que no se aclara si era o no tenedor del conocimiento de embarque. Se encuentran similares pronunciamientos en casos de dudosas subrogaciones en las sentencias *STS 116/2007 (Civil) del 8 de febrero de 2007* y *STS 804/2007 (Civil) del 5 de julio de 2007*.

²⁶ Véase, entre otras, *STS 64/2003 (Civil) de 6 de febrero de 2003* o *350/2008 16 de mayo de 2008*.

competencia judicial. Desde sus primeros meses de vida se planteó un intenso debate jurídico acerca de la validez de sus artículos 468 y 251 por su teórica contradicción a la normativa europea. Sin ánimo de repetirme, está claro que esos preceptos se alejan de la legislación europea, llegando a poder ser considerados como opuestos e incompatibles. Para poder estudiar la cuestión y analizar el punto actual en la que se encuentra, se va a analizar la corriente jurisprudencial de nuestros tribunales en torno a la aplicación de ambos artículos.

En primer lugar, se aclaró ‘*la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea*’²⁷, dejando latente la subordinación de la Ley de Navegación Marítima respecto del Reglamento Bruselas I Bis. Estos pronunciamientos, sumados a la doctrina asentada por la sentencia Coreck Maritime, parecen aclarar la compatibilidad de la LNM con el acervo comunitario. Partiendo de ese punto, y a fin de establecer las situaciones en las que habría que acudir a la Ley de Navegación Marítima como Derecho aplicable, nos preguntamos ¿cuándo entrarían en juego los artículos 468 y 251 de la LNM? La cuestión fue zanjada de la siguiente manera por nuestros tribunales.

Comenzando por la primera de las citadas disposiciones, la Audiencia Provincial de Barcelona manifestó que ‘*sólo si la cláusula de sumisión lo es a favor de los tribunales españoles puede enjuiciarse su validez con arreglo al artículo 468 de la LNM*’²⁸, de forma que no se aplicará dicho precepto cuando la cláusula de jurisdicción establezca como competentes los órganos jurisdiccionales de otro estado²⁹. Esta afirmación se lleva a cabo en el contexto de su subordinación con el Reglamento Bruselas I Bis, que entra en juego, recordemos, cuando haya un elemento internacional en el litigio, por lo que, para asuntos plenamente nacionales, se aplicara la Ley de Navegación Marítima con independencia del foro establecido por la cláusula. Del mismo fallo, se extrae que el artículo 468 de la LNM, ni desplaza, ni complementa ni añade nuevos requisitos al Reglamento Bruselas I Bis, sino que se limita establecer las circunstancias en las que resulta válida la cláusula de jurisdicción, en virtud del ‘*Derecho de dicho Estado miembro*’ al que se remite el artículo 25 del reglamento. Esto se debe a que la nulidad de las cláusulas de jurisdicción no negociadas de forma individual y separada que establece el 468,

²⁷ Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona del 13 de Febrero de 2019 (EDJ 2019/508253)

²⁸ Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona del 21 de Diciembre de 2016 (EDJ 2016/304470)

²⁹ Al respecto, *Ajdo. Mercantil Barcelona del 9 de mayo de 2016*(EDJ 2016/301312), que hacía uso del Derecho francés en virtud del artículo 25 del Reglamento Bruselas I Bis y de cláusula de jurisdicción que remitía a los tribunales franceses, declarando su falta de jurisdicción.

lo será ‘sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea’,

Sin embargo, a juicio de la Audiencia Provincial de Barcelona, la cuestión cambia al referirnos a la eficacia de la cláusula de jurisdicción frente a terceros adquirentes regulada en el artículo 251, respecto a la cual, basándose en los pronunciamientos del TJUE en la Sentencia Coreck Maritime, afirmó en el mismo auto previamente citado: ‘entendemos que la eficacia traslativa del conocimiento de embarque ha de analizarse con arreglo al Derecho español y, en concreto, conforme al artículo 251 de la LNM’. Con esto, la Audiencia Provincial de Barcelona se refiere a los casos en los que el Derecho nacional aplicable, que ‘no es el del Estado Miembro al que se hayan sometido las partes, como dispone el artículo 25 del Reglamento, sino el que decida el Juez nacional’ tal y como establece la doctrina asentada por el asunto Coreck Maritime, sea el español.

En conclusión, la comentada corriente jurisdiccional española obra de nuestras Audiencias Provinciales, la propia literatura del 468 que establece su subordinación respecto al Derecho Europeo y la vía que abrió la sentencia Coreck Maritime, al permitir regular la sucesión de manera negativa, hacen que, a mi humilde juicio, las analizadas disposiciones de la LNM no sean incompatibles con el acervo comunitario. Sin embargo, pronto saldremos de dudas, pues el reciente *Auto de la Audiencia Provincial de Pontevedra del 16 de mayo de 2022*, (EDJ 2022/587438), de apenas unas semanas previas a la finalización de este estudio, planteó precisamente estas cuestiones al Tribunal de Justicia de la Unión Europea acerca de la validez y compatibilidad de los artículos 251 y 465 de la LNM con el acervo comunitario. Habrá que estar atentos a la resolución de este asunto, pues al final, dada la primacía de la normativa europea, serán el TJUE quien tenga la última palabra.

Por último, en los supuestos en los que la cláusula de jurisdicción establezca como competentes a los órganos de un estado que no es miembro de la Unión Europea, no se aplicará el Reglamento Bruselas I Bis. En dichos casos, nuestros tribunales³⁰ apuestan por la aplicación íntegra de la LNM, llevando a cabo un restrictivo control de las cláusulas de jurisdicción a fin de garantizar su negociación efectiva y proteger a los terceros a los que se les pretenda oponer sin su consentimiento.

³⁰ Véase, entre otros, el *Auto de la Audiencia Provincial de Valencia del 15 de Mayo de 2017* (EDJ 2017/175430).

Como conclusión, la Ley de Navegación Marítima tiene un margen de aplicación reducido, pero no residual. Los tribunales deberán estudiar caso por caso para determinar en qué ocasiones habrá que acudir a ella, y dado que la primacía del Derecho Europeo y de los Convenios Internacionales está fuera de toda duda, en los supuestos donde la jurisprudencia se incline por la no aplicación de la LNM, habrá que reconocer y respetar la prevalencia de la normativa internacional. Fuera de estas incompatibilidades, la Ley de Navegación Marítima deberá aplicarse a aquellos casos que la requieran, a fin de garantizar la negociación de las cláusulas de jurisdicción, así como su validez y oponibilidad.

CAPITULO IV. IMPACTO DEL BREXIT EN LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL MARITIMA

1. LONDRES COMO FORO DE REFERENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

A lo largo de todo el trabajo, se ha ido haciendo alusión a Londres como foro principal a nivel internacional, ya no solo en los contratos de transporte marítimo de mercancías, sino también en contratos de seguros marítimos, de construcción y reparación de buques, sociedades de clasificación... y en general, todo lo relativo al Derecho Marítimo.

Es habitual en este sector que una gran parte de las cláusulas de jurisdicción insertadas en los conocimientos de embarque se remitan a los órganos jurisdiccionales británicos, el motivo, no es otro que la seguridad jurídica que aporta la jurisdicción inglesa, basada en un sistema *common law*. La ley inglesa, basada en previas decisiones de los tribunales, permite conocer desde un momento temprano como va a acabar el asunto³¹, sin la incertidumbre que acompaña a la normativa de los países que siguen el sistema *civil law*. Reino Unido lleva ya muchas décadas siendo el centro de resolución de disputas referente en cuanto a jurisdicción marítima, con una amplia doctrina al respecto.

Esto es algo que los astilleros y navieros tienen muy en cuenta a la hora de redactar las cláusulas de jurisdicción a favor de los tribunales londinenses, cuya validez y oponibilidad, como se ha expuesto, se encuentra legalmente amparada por el Reglamento de Bruselas I Bis y su jurisprudencia. La aplicación de la normativa europea rara vez considera nula una cláusula que atribuyese la competencia judicial internacional en exclusiva a Londres, blindando aún más su eficacia. La doctrina de la sentencia Castelletti y la presunción del consentimiento dada la existencia de unos usos que se conocen o se debieran conocer en el sector juega también un papel clave en la validez generalizada de las cláusulas de jurisdicción que asignan a los tribunales británicos como competentes.

³¹ Al respecto, Roca, M. (2022, 17 enero). *¿POR QUÉ SE ELIGE LA LEY INGLESA Y EL ARBITRAJE EN LONDRES EN EL SECTOR MARÍTIMO?* LMAlegal. Obtenido el 1/06/2022 <https://www.lmalegal.co.uk/por-que-se-elige-la-ley-inglesa-y-el-arbitraje-en-londres-en-el-sector-maritimo/>

Todo esto no juega solo en beneficio de los astilleros, sino además de la economía del mercado legal inglés, que se veía favorecida de este tráfico jurídico. De hecho, los elevados costes de litigar³² en Inglaterra suponen una gran traba para los demandantes sin demasiados fondos, para el respaldo de los navieros, no siendo rentable económicamente acudir a los tribunales de Londres si el litigio no gira en torno a una gran cantidad de dinero.

2. EL BREXIT Y SUS EFECTOS JURIDICOS

Sin embargo, Reino Unido abandono la Unión Europea el 1 de febrero de 2020, aunque a los efectos jurídicos que nos atañen, fue el 31 de diciembre de ese mismo año, cuando dejo de aplicarse el acervo comunitario conforme a lo que se estipulo en el Acuerdo de Retirada³³. Este evento histórico tuvo unas enormes repercusiones legales que afectaron a todas las ramas del Derecho, aunque nos centraremos únicamente en las consecuencias producidas en materia de competencia judicial internacional. En este apartado, trataremos de arrojar algo de luz al asunto y aclarar el actual panorama jurídico en la determinación de los órganos competentes en el contrato de transporte marítimo de mercancías tras la salida del país británico de la UE.

El conocido Brexit³⁴ se llevó a cabo en virtud del artículo 50.1 del Tratado de la Unión Europea, el cual prescribe que “*Todo Estado miembro podrá decidir, de conformidad con sus normas constitucionales, retirarse de la Unión*”. Hasta su salida efectiva, y desde la aprobación del Brexit en marzo de 2017 tras el referéndum del 23 de junio de 2016, los tribunales siguieron considerando a Reino Unido como un país de la Unión, prevaleciendo la aplicación de la normativa europea por encima de la LNM y el resto de Derechos nacionales aplicables³⁵. A partir de esa fecha, junto con el resto de la normativa europea, se dejo de aplicar el Reglamento Bruselas I Bis, el cual jugaba un papel esencial para garantizar la primacía de Londres como

³² Al respecto, Gálvez, J. (2021, 12 julio). *Cartas desde Londres: El coste de pleitear en Inglaterra y Gales (III)*. Confilegal. Obtenido el 1/06/2022, de <https://confilegal.com/20210316-opinion-cartas-desde-londres-el-coste-de-pleitear-en-inglaterra-y-gales-iii/>

³³ Hasta aquel entonces, a pesar de la efectiva salida de Reino Unido de la UE, la principal normativa europea se siguió aplicando en virtud del *Acuerdo de Retirada, aprobado el 17 de octubre de 2019* y cuya vigencia comprendió el periodo entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020.

³⁴ Acrónimo formado por las dos palabras inglesas *Britain* (Gran Bretaña) y *exit* (salida).

³⁵ Al respecto, Auto de la *Audiencia Provincial de Barcelona del 18 de Abril de 2019 (8941/2019)*.

sede central del Derecho Marítimo. Tal era así, que la influencia inglesa logró que la eficacia conocida regla *Court first Seised*³⁶, consagrada en el artículo 27 entonces *Reglamento 44/2001 de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*, en virtud de la cual, el primer tribunal que conociese un asunto sería el que se manifestaría sobre su competencia judicial en el litigio, pasase a un segundo plano en favor del artículo 31.3³⁷ del Reglamento Bruselas I Bis, que prescribe que es el órgano seleccionado por la cláusula de jurisdicción el que debe pronunciarse acerca de su competencia en primera instancia. Este cambio legislativo beneficiaba manifiestamente a Londres, habitual foro establecido en las cláusulas de jurisdicción, que de este modo se garantizaba que serían sus tribunales los que se pronunciasen acerca de la validez de los pactos de sumisión sometidos a su jurisdicción.

Sin la aplicación del Derecho comunitario, ni su asentada jurisprudencia, las cláusulas de jurisdicción que se sometían a los tribunales ingleses ya no contarán, entre otras ventajas jurídicas, con la presunción del consentimiento debido a la existencia de unos usos en el sector, tal y como establecía la sentencia *Catelletti*. Por otra parte, los órganos jurisdiccionales ingleses deberán determinar su competencia haciendo uso de su Derecho interno, que cuenta con menor fuerza y reconocimiento jurídico que los Convenios Europeos. Y mirando este asunto desde el otro lado de la moneda, un tribunal español, podrá aplicar la Ley de Navegación Marítima, si entiende que es competente según su Derecho interno (por ejemplo, en virtud de que la obligación deba cumplirse en España³⁸) y declarar a partir de su artículo 468 la nulidad de una cláusula de jurisdicción no negociada separada e individualmente que designe a Londres como foro competente, sin que se pueda invocar al respecto a la normativa europea. Y similares escenarios podrían encontrarse en los tribunales del resto de estados de la Unión Europea que

³⁶ Artículo 27 del *Reglamento 44/2001*: “1. Cuando se formularen demandas con el mismo objeto y la misma causa entre las mismas partes ante tribunales de Estados miembros distintos, el tribunal ante el que se formule la segunda demanda suspenderá de oficio el procedimiento en tanto no se declare competente el tribunal ante el que se interpuso la primera.”

2. Cuando el tribunal ante el que se interpuso la primera demanda se declare competente, el tribunal ante el que se interpuso la segunda se inhibirá en favor de aquél.”

³⁷ Artículo 31.3 del Reglamento Bruselas I Bis: “Cuando el órgano jurisdiccional designado en el acuerdo se declare competente en virtud de dicho acuerdo, los órganos jurisdiccionales de los demás Estados miembros deberán abstenerse en favor de aquél.”

³⁸ El artículo 22 quinquies de la *Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial* establece que los “Tribunales españoles serán competentes: a) En materia de obligaciones contractuales, cuando la obligación objeto de la demanda se haya cumplido o deba cumplirse en España.”, lo cual es invocado en el ya citado *Auto de la Audiencia Provincial de Valencia del 15 de Mayo de 2017 (EDJ 2017/175430)*, en cual se declara nula una cláusula de jurisdicción que remitía a Hong Kong a través de la aplicación de la Ley de Navegación Marítima.

cuenten con una legislación interna más restrictiva respecto a las cláusulas de jurisdicción. En cuestiones de litispendencia y conexidad, ya no solo perderán el trato a favor recibido del artículo 31.3 del Reglamento Bruselas I Bis, sino que, en caso de concurrencia de procedimientos entre los órganos de un estado miembro y los ingleses, se aplicarán las reglas de los artículos 33 y 34, mucho más flexibles que las que rigen los litigios abiertos en varios países de la unión en los artículos 29 a 32.

Ante tal situación jurídica de desamparo generada por su exclusión del espacio judicial comunitario y de la inaplicación de la normativa europea, redactada a beneficio de los tribunales ingleses, Reino Unido solicitó el 8 de abril de 2020 adherirse al Convenio de Lugano de 2007, a fin de poder acceder a esta normativa que regula el entendimiento jurisdiccional de la Unión Europea con países de la EFTA que no son miembros como Suiza, Noruega e Islandia. Al respecto, la Comisión emitió el 4 de mayo de 2021 un comunicado³⁹ para el Parlamento Europeo donde manifestaban su consideración de que la Unión Europea no debía consentir la adhesión del país británico al Convenio de Lugano de 2007, dado que *“Reino Unido es un tercer país sin una vinculación especial con el mercado interior”*, y por lo tanto *“no hay motivo para que la Unión Europea se aparte de su enfoque general en relación con el Reino Unido”*. A finales de junio de 2021, y haciendo caso a las recomendaciones de la Comisión, la Unión Europea rechazó formalmente⁴⁰ la incorporación británica al Convenio de Lugano de 2007. Esto no cierra a Reino Unido las puertas de manera definitiva de poder acceder al acervo comunitario, que podrá llevar a cabo más solicitudes de adhesión en el futuro, pero si apunta que, por el momento, sus tribunales se quedarán fuera de la protección jurídica que les ofrecía la legislación europea.

Como conclusión, podemos afirmar que las cláusulas de jurisdicción a favor de los tribunales ingleses no se van a beneficiar más del amparo de las disposiciones y jurisprudencia de la normativa comunitaria, lo que supone una grave amenaza a la tradicional posición de Londres como indiscutido primer foro marítimo a nivel mundial. La incertidumbre que rodea el actual panorama jurídico es algo que tampoco juega a favor de los británicos. Las cláusulas de

³⁹ *COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO Evaluación relativa a la solicitud de adhesión del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte al Convenio de Lugano de 2007*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52021DC0222>

⁴⁰ A través de la Nota Verbal enviada el 23 de junio al Consejo Federal Suizo como depositario del Convenio, la Comisión de la UE declaró: *“la Unión Europea no está en condiciones de dar su consentimiento para invitar al Reino Unido a adherirse al Convenio de Lugano”*.

jurisdicción que atribuyan a los órganos ingleses la competencia judicial no dejan de ser válidas, pero ya no contarán con las ventajas de la libre circulación de sentencias dentro de la Unión Europea, perdiendo el reconocimiento automático del que gozaba hasta su salida. Reino Unido pasará a recibir el mismo tratamiento que el resto de foros no pertenecientes a la UE.

Sin embargo, dada la seguridad jurídica que ofrece el Derecho interno anglosajón, la larga tradición doctrinal y en las cláusulas de jurisdicción del sector, así como los intereses y preferencia de los grandes navieros y armadores a favor de los tribunales londinenses siguen teniendo una gran presencia que no va a facilitar que Inglaterra pierda su privilegiada situación jurídica de un día para otro. El varapalo puede ser considerable, pero no suficiente por sí solo para despojar al país británico de su destacada posición en materia de competencia judicial internacional. No va a ser fácil y, desde luego, no aparenta que vaya a ocurrir a corto plazo, pero los estados de la Unión Europea, que aún cuentan con la protección de la normativa comunitaria, tienen una oportunidad sin precedentes para disputarle parte del terreno a Londres como sede referente en la resolución de conflictos jurídicos marítimos.

CONCLUSIONES

Ha quedado fuera de toda duda, que la competencia judicial para conocer las controversias que se deriven del contrato de transporte marítimo de mercancías es un asunto tan complejo y polémico, como importante y determinante en el devenir de todo litigio del sector. Su enredado ecosistema legislativo, formado por distintos bloques de variada tipificación hacen que a una misma realidad jurídica se le apliquen distintas soluciones en función de la normativa aplicada.

Ni las Reglas de la Haya-Visby ni cualquiera de sus versiones, Convenios Internacionales referentes en este ámbito, contienen disposiciones relativas a la determinación del foro competente, lo que supone un vacío legal que da paso a una gran inseguridad jurídica. Los intentos de regular esta cuestión a nivel internacional se vieron frenados por la influencia de las grandes potencias y los poderosos navieros y astilleros, acabando en rotundos fracasos como las Reglas de Rotterdam o las Reglas de Hamburgo, acogida por naciones de poco peso en el mercado. En su defecto, los países extracomunitarios tendrán que acudir a su Derecho interno o tratados bilaterales, mientras que en los estados europeos se aplicara con primacía a su Derecho nacional el Reglamento Bruselas I Bis y el Convenio de Lugano de 2007.

Respecto a las cláusulas de jurisdicción, teórico fruto de la autonomía de las partes, el sector se enfrenta a marcadas problemáticas en torno a su validez en caso de ausencia de negociación efectiva y su oponibilidad a terceros que no las han consentido, y menos negociado. El Derecho Comunitario afronta estas cuestiones desde una postura proteccionista de estas cláusulas hasta el punto de blindarlas por medio del artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I Bis y la doctrina asentada por la sentencia Castelletti. En virtud de la última, la presunción del consentimiento requerido vendrá dada a raíz de unos usos que las partes conocieran o deberían conocer, que, en el sector del transporte marítimo de mercancías, se traducirá en su inserción en los conocimientos de embarque. En la práctica, esto se traducirá en una aceptación generalizada de su validez y oponibilidad, a juicio del autor de este trabajo, manifiestamente abusiva que desampara los intereses de las partes más vulnerables. Por lo cual, desde la perspectiva comunitaria, no se puede afirmar que los intereses de las partes del contrato (los del cargador que contrata/terceros que se ven posteriormente involucrados y los del porteador/armador/naviero que se encargan del transporte) se encuentran igualmente protegidos, habiendo un gran desequilibrio a raíz del amparo del Derecho Europeo.

Sin embargo, la sentencia Coreck Maritime abrió una vía a la aplicación del Derecho nacional de los estados a pesar de su subordinación del Derecho de la Unión. La doctrina asentada estableció que una cláusula de jurisdicción vinculará a los terceros tenedores de un conocimiento de embarque si dicha cláusula es válida y la sucesión ha tenido lugar conforme al Derecho nacional aplicable.

Por su parte, la legislación marítima española, concentrada en esencia en la Ley de Navegación Marítima, apostaba por una postura mucho más restrictiva de las cláusulas de jurisdicción, a fin de proteger a las partes más vulnerables. Esta posición se manifestaba en su artículo 468, que considera nulas las cláusulas de jurisdicción que no fuesen objeto de una negociación individual y separada, y en el 251, que no establece la sucesión en materia de jurisdicción, requiriendo dichos pactos de aceptación independiente.

Estas disposiciones abrieron un intenso debate acerca de su compatibilidad con el Derecho comunitario, al poder considerarse como directamente opuestos a su superior prelativo. Parece que saldremos definitivamente una vez el TJUE se pronuncie al respecto, a raíz de que la Audiencia Provincial de Pontevedra elevara esta cuestión el pasado mes de mayo. Mientras tanto, parece que, en virtud de la línea jurisprudencial marcada por los tribunales españoles, la propia redacción del 468 estableciendo la supremacía del Derecho Europeo y la mencionada vía que abrió la sentencia Coreck Maritime, la LNM es compatible con las disposiciones comunitarias, teniendo un margen de aplicación puntual, pero no residual.

Por último, respecto al Brexit, podríamos resumir sus efectos en que las cláusulas de jurisdicción que establezcan a los tribunales como competentes ya no gozarán con el amparo de la normativa y doctrina comunitarios que tanto le beneficiaban. Los órganos judiciales de Reino Unido pasarán a recibir el mismo tratamiento jurídico que el resto de foros no pertenecientes a la Unión Europea. Sin duda, una compleja situación que perjudica a Londres, tradicional y referente foro mundial en el Derecho Marítimo, pero que no parece suficiente para hacerle perder su predilecta posición al menos a corto plazo.

BIBLIOGRAFÍA

1. LEGISLACIÓN

- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE 25 de julio de 2014).
- Comisión General de Codificación, Sección de Derecho Mercantil, Ministerio de Justicia. (2004). Propuesta de anteproyecto de la Ley General de la Navegación. (BOE 25 de julio de 2014).
- Reglamento (UE) N° 1215/2012 del parlamento europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Reglamento Bruselas I Bis).
- Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil del 21 de Diciembre de 2007 (BOE 21 de diciembre de 2007).
- Convenio de Bruselas de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
- Protocolo por el que se modifica la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de la Haya-Visby).
- Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, (Reglas de Hamburgo).

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías, 2008 (Reglas de Rotterdam)
- Constitución Española
- Código Civil

2. JURISPRUDENCIA

- TJUE, Sala Quinta, Sentencia de 9 de noviembre de 2000, Maritime GmbH v. Handelsveem BV and others, asunto C-387/98.
- TJUE, de 16 de marzo de 1999, trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali Spa contra Hugo Trumpy Spa, asunto C-159/97.
- TJUE, Sala Sexta, Sentencia de 27 de febrero de 2002, asunto C-37/2000.
- TJUE, Sentencia de 21 de abril de 1993, Volker Sonntag contra Hans Waidmann, Elisabeth Waidmann y Stefan Waidmann, asunto C-172/91.
- TJUE, Sala Sexta, Sentencia de 20 de febrero de 1997, asunto C-106/95
- TJUE, Sentencia de 11 de enero de 1990, asunto C-220/88.
- TJUE, Sentencia de 27 de octubre de 1998 C-51/97.
- TJUE, Sala Sexta, Sentencia de 27 de febrero de 2002, asunto C-37/2000.

- STS 697/2005 (Civil) del 29 de septiembre de 2005.

- STS 116/2007 (Civil) del 8 de febrero de 2007.

- STS 804/2007 (Civil) del 5 de julio del 2007.

- STS (Civil) 64/2003 de 6 de febrero de 2003.

- STS 350/2008 (Civil) de 16 de mayo de 2008.

- Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona del 13 de Febrero de 2019 (EDJ 2019/508253).

- Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona del 21 de Diciembre de 2016 (EDJ 2016/304470).

- Audo. Mercantil Barcelona del 9 de mayo de 2016(EDJ 2016/301312).

- Auto de la Audiencia Provincial de Pontevedra del 16 de mayo de 2022, (EDJ 2022/587438).

- Auto de la Audiencia Provincial de Valencia del 15 de Mayo de 2017 (EDJ 2017/175430).

3. OBRAS DOCTRINALES

- Gabaldón, J. L. (Ed.). (2012). *Competencia jurisdiccional internacional en materia marítima*. En *Curso de Derecho Internacional Marítimo*. Marcial Pons.
- Calero, F. S. (2000). *El contrato de transporte marítimo de mercancías - (Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam)*. Aranzadi.
- Cánovas, C. (2010). Capítulo 5. Contratación del transporte marítimo. En *Contratación del Transporte Nacional e Internacional de Mercancías. Adaptado a las Reglas Incoterms 2010* (pp. 163–197). Fundación Confemetal.
- Emparanza Sobejano, A. (2010). *reglas de rotterdam. la regulacion del contrato de transporte internacional*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.
- Álvarez Rubio, J. J. (2010). *Jurisdicción y Arbitraje en el nuevo convenio UNCITRAL* Marcial Pons.
- Fernández, R. D. & Facultat de Nàutica de Barcelona. (2007). *El Conocimiento de embarque frente al convenio de la Haya-Visby y las reglas de Hamburgo*. Universitat Politècnica de Catalunya. Facultat de Nàutica de Barcelona.
- Arroyo, I. (2020). *Compendio de Derecho Marítimo: (Ley 14/2014, de Navegación Marítima) (Derecho - Biblioteca Universitaria de Editorial Tecnos)* (3.ª ed.). Tecnos.
- Inchausti, F. G. (2016). *Reconocimiento y Ejecución de Resoluciones Extranjeras en el Nuevo Reglamento Bruselas I Bis*. Tirant lo Blanch.
- Simone, O. B. (1980). *Las Reglas de Hamburgo*. Ediciones Novum Forum.
- Vendrell, A. T. (2022). *El contrato de transporte internacional de mercancías puerta a puerta en las Reglas de Rotterdam*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.
- Asociación Española de Derecho Marítimo. (2015). *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Dykinson.
- Cordero, C. I. (2008). *La Cláusula atributiva de jurisdicción en el conocimiento de embarque*. Real Centro Universitario Escorial-María Cristina.

- Belintxon Martín, U. (2020, abril). *Derecho Internacional Privado y Derecho Marítimo Internacional: Competencia Judicial Internacional Y Acuerdos Atributivos de Jurisdicción en la LNM*. Universidad Pública de Navarra.
- Rubio, J. (1982). *Derecho Marítimo y Derecho aéreo*. Dickynson
- Girón, J. (1975). *Problemas en torno al estado actual de nuestra legislación marítima*. Estudios Deusto.
- Pulido, J. L. (2012). *¿Qué es y qué debe ser el Derecho marítimo?* Thomson Reuters.
- Ortiz, L. P. (2021). *INTRODUCCIÓN A LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO Y EXPLOTACIÓN DEL BUQUE (I): CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN - VENTA MARÍTIMA - FLETAMENTO POR VIAJE (FLETAMENTOS MARÍTIMOS) (Spanish Edition)*. Independently published.
- Gabaldón, J. L. (Ed.). (2012). *Curso de Derecho Internacional Marítimo*. Marcial Pons.
- Muñoz, J. M. (1986). *Código de comercio y Derecho Marítimo*. Ministerio de Justicia.
- Álvarez Rubio, J. J. (2019, junio). *Una Acertada Orientación Jurisprudencial En Relación A LA Validez Y Alcance De La Cláusula Sumisoria A Favor de Tribunal Extranjero Contendida En Un Conocimiento de Embarque*. Universidad del País Vasco.
- R. Arenas García, (2020) *El Reino Unido y el Convenio de Lugano*, Diario La Ley Unión Europea, núm. 83
- *Legislacion maritima y fuentes complementarias / Maritime Legislation and Additional Sources*. (2009). Tecnos Editorial S a.

4. RECURSOS DE INTERNET

- UNCTAD. (2021, 18 de noviembre). *Review of maritime transport 2021*. Obtenida el 15/05/2022 <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

- *Portal Europeo de e-Justicia - Reglamento Bruselas I (refundición)*. (2012). European Justice - Web Oficial de la UE. Obtenida el 28/04/2022 de https://e-justice.europa.eu/content_brussels_i_regulation_recast-350-es.do

- E. Pannebakker. (2021, 8 de Julio). *UK & Lugano: the final no*. Obtenida el 26/05/2022 de <https://conflictoflaws.net/2021/uk-lugano-the-final-no/>

- Gálvez, J. (2021, 12 julio). *Cartas desde Londres: El coste de pleitear en Inglaterra y Gales (III)*. Conflegal. Recuperado 2 de junio de 2022, de <https://conflegal.com/20210316-opinion-cartas-desde-londres-el-coste-de-pleitear-en-inglaterra-y-gales-iii/>

- Roca, M. (2022, 17 enero). *¿POR QUÉ SE ELIGE LA LEY INGLESA Y EL ARBITRAJE EN LONDRES EN EL SECTOR MARÍTIMO?* LMAlegal. Obtenido el 1/06/2022 <https://www.lmalegal.co.uk/por-que-se-elige-la-ley-inglesa-y-el-arbitraje-en-londres-en-el-sector-maritimo/>

- Portales, G. A. A. J. P.-. (2017, 23 mayo). *Brexit y el Derecho internacional privado: ¿quién tiene la sartén por el mango?* Expansión.com. Obtenida el 15/05/2022 de <https://www.expansion.com/juridico/opinion/2017/05/23/59246f7ee2704e88618b456c.html>

- Albors, J. (2021, 16 marzo). *#BREXIT ¿PUEDE EUROPA GANAR COMPETITIVIDAD COMO SEDE DE RESOLUCIÓN DE DISPUTAS?* Albors

Galiano Portales. Obtenida el 15/05/2022 de https://www.alborsgaliano.com/brexit-puede-europa-ganar-competitividad-como-sede-de-resolucion-de-disputas/#_ftn1