

# LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN INSERTA EN CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE: DIMENSIONES CONTRACTUAL Y PROCESAL\*

## *THE JURISDICTION CLAUSE IN BILL OF LADING: CONTRACTUAL AND PROCEDURAL DIMENSIONS*

FRANCISCO DE BORJA LANGELAAN OSSET

*Universidad de Alcalá*

**Recibido: 12/05/2018**

**Aceptado: 06/07/2018**

**Resumen:** Las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque presentan una doble dimensión. De un lado, se trata de cláusulas contractuales que forman parte del contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento (dimensión contractual). De otro lado, aún formando parte del contrato, dichas cláusulas buscan un determinado efecto procesal, a saber, la prórroga de competencia de la jurisdicción designada por las partes. En este trabajo se analizan ambas dimensiones, clasificando la cláusula de jurisdicción como condición general de la contratación y, desde su dimensión procesal, se clasifican y definen las diferentes clases de designaciones que se encuentran en la práctica del sector marítimo.

**Palabras clave:** cláusula de jurisdicción, conocimiento de embarque, condiciones generales de la contratación.

**Abstract:** *Jurisdiction clauses inserted in Bill of Lading feature a double dimension. On one hand, they are contractual clauses that are part of the Bill of Lading contract of carriage of goods by sea (contractual dimension). On the other hand, though they are part of the contract, such clauses aim to a given procedural effect, that is to say, the prorogation of jurisdiction designated by the parties (procedural dimension). This paper tackles both dimensions, classifying the clause as a general term and condition, and from its procedural dimension classifies and defines different kinds of options that can be found within the sector practice.*

**Keywords:** *jurisdiction clause, Bill of Lading, general terms and conditions.*

**SUMARIO:** 1. LAS CLÁUSULAS DE ATRIBUCIÓN DE COMPETENCIA EN GENERAL Y SU UTILIZACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. 2. DIMENSIÓN CONTRACTUAL DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN INSERTAS EN CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE. 2.1. Contractualidad. 2.2. Disposición. 2.3. Imposición. 2.4. Generalidad. 3. DIMENSIÓN PROCESAL DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN INSERTAS EN CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE. 3.1. Consideraciones generales. 3.2. Grado de determinación del tribunal.

---

\* Este artículo forma parte del Trabajo de Fin de Grado realizado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Alcalá, defendido el día 10 de julio de 2017 y dirigido por la prof.<sup>ta</sup> Mati Hernández Alfaro, en primer lugar, y posteriormente por la prof.<sup>ta</sup> María Marcos González.

3.2.1. Determinación indirecta. 3.2.2. Determinación directa. 3.2.3. Designación jurisdiccional unidireccional del domicilio del demandado. 3.2.4. Designación indirecta o directa con referencia a sumisión tácita o a arbitraje. 4. CONCLUSIONES. 5. BIBLIOGRAFÍA.

## 1. LAS CLÁUSULAS DE ATRIBUCIÓN DE COMPETENCIA EN GENERAL Y SU UTILIZACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Las cláusulas de atribución de competencia internacional incluidas en toda clase de contratos son cláusulas contractuales o acuerdos *inter partes* por el cual éstas modifican las reglas de competencia internacional que en principio resultarían aplicables. Buscan designar el tribunal o los tribunales competentes para dirimir sus controversias en torno a las cuestiones o discrepancias que surjan o puedan surgir con ocasión de una relación jurídica determinada. En este trabajo analizamos estas cláusulas desde el punto de vista del contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y las diferentes cuestiones que plantean las dimensiones contractual y procesal de dichas cláusulas.

Brevemente debemos señalar el momento procesal en el que nos encontramos. El destinatario de las mercancías o su aseguradora demandan en España al porteador por daños a las mercancías. Éste interpone declinatoria de jurisdicción internacional esgrimiendo la cláusula de jurisdicción del conocimiento de embarque. En primera instancia el porteador suele casi siempre ver estimada su pretensión y por ello el destinatario recurre en apelación para intentar que el proceso se quede en España.

Dicho lo anterior, la cláusula de atribución de competencia inserta en un conocimiento de embarque es un acuerdo contractual *inter partes*, pues se ubica dentro del conocimiento de embarque, es accesoria al mismo. Esto es así pues no se puede transmitir el conocimiento sin transmitir al mismo tiempo la cláusula de atribución de competencia, y busca una serie de efectos procesales. Como señala GONZÁLEZ PELLICER, la cláusula sigue el mismo destino que el contrato de transporte, pero su validez sustancial es diferente de la validez sustancial del conocimiento de embarque<sup>1</sup>.

En cuanto a su naturaleza jurídica y efectos, podemos decir que se trata de una cláusula de naturaleza contractual y preprocesal, pues la incluyen las partes como cualquier otra cláusula que disciplina el contrato, pero que busca un efecto procesal doble<sup>2</sup>. Dicho efecto deriva a su vez de una doble finalidad. De un lado, las partes buscan derogar la competencia (efecto negativo/derogatorio o *derogatio fori*) de los tribunales que en principio resultarían competentes en base a los criterios de atribu-

---

<sup>1</sup> J. M<sup>a</sup>. GONZÁLEZ PELLICER, “Sobre el artículo 468 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima y la nulidad de las cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque”, Diario La Ley, núm. 8354, Sección Doctrina, 15 de Julio de 2014, Año XXXV, Edit. LA, p. 2.

<sup>2</sup> F. GASCÓN INCHAUSTI, “Algunas cuestiones en torno a la aplicación judicial de las normas de competencia internacional”, Tribunales de Justicia: Revista española de derecho procesal, núm. 12, 2001, apdo. 2 (ve), y F. F. GARAU SOBRINO, “Los acuerdos atributivos de jurisdicción en Derecho Procesal Civil Internacional Español”, Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2010), Vol.2, núm.2, p. 53.

ción de competencia internacional generales y especiales *ratione materiae*. De otro lado, se busca prorrogar la competencia (efecto positivo/prorrogatorio o *prorrogatio fori*) de tribunales que, sin mediar dicha cláusula ni sumisión tácita, no serían competentes, pues la competencia internacional es el primer presupuesto de un proceso, sin el cual no tendría sentido entrar a analizar todos los demás elementos de la relación jurídica litigiosa. Dicha competencia tendrá carácter exclusivo, salvo que las partes acuerden otra cosa. Todo ello se ubica dentro de la regla *pacta sunt servanda* (SAP de Cantabria núm. 36/2008, de 22 de enero, FJ 1) y de la naturaleza generalmente disponible de las normas de competencia internacional<sup>3</sup>.

Además, esa libertad *inter privatos* para configurar cuantas cláusulas estimen convenientes, podemos ubicarla también en los arts. 1.255 de nuestro Código Civil<sup>4</sup> y 248.2 LENMAR<sup>5</sup>, ambos en relación con el art. 1.5 del mismo Código. Lo anterior, teniendo siempre en cuenta que la norma aplicable para comprobar si la cláusula es contraria a la ley, a la moral, o al orden público, será el Reglamento 1215/2012<sup>6</sup>.

## 2. DIMENSIÓN CONTRACTUAL DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN INSERTAS EN CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

Los términos y condiciones de un conocimiento de embarque son condiciones generales de la contratación del transporte marítimo internacional de mercancías. Es por ello que la cláusula de atribución de competencia presenta los caracteres de contractualidad, predisposición, imposición y generalidad<sup>7</sup>.

Antes de entrar en la aplicación del concepto de condición general de la contratación a una cláusula muy habitual en un sector determinado, consideramos necesario

<sup>3</sup> F. GASCÓN INCHAUSTI, “Algunas cuestiones...”, cit., apdo. 2.

<sup>4</sup> BOE núm. 206, de 27 de julio de 1889. Referencia: BOE-A-1889-4763.

<sup>5</sup> BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014, pp. 59193 a 59311. Referencia: BOE-A-20147877.

<sup>6</sup> Ni la doctrina ni la jurisprudencia recurren habitualmente al art. 1.255 de nuestro Código Civil, y ahora al 248.2 LENMAR, para fundamentar la autonomía de la voluntad de las partes a la hora de incluir estas cláusulas en los contratos de transporte marítimo, sino que fundamentan la inclusión de aquéllas aplicando únicamente el Reglamento 1215/2012. Es verdad que la norma de referencia a efectos procesales es el Reglamento europeo, pero los arts. 1.255 CC y 248.2 LENMAR nos dan el principio general de libertad contractual que tienen las partes en la contratación privada, sin perjuicio de que la norma de referencia para la validez y eficacia de las cláusulas sea el mencionado Reglamento.

<sup>7</sup> Sobre la doctrina del Tribunal Supremo en relación a los caracteres de las condiciones generales de la contratación mencionados en este apartado, *vid.* STS núm. 241/2013, de 9 de mayo. FJ 7, apdo. 2. También resultan de gran utilidad las siguientes guías jurídicas: WOLTERS KLUWER. “Condiciones generales de la contratación (Derecho Civil)”. [Consultado el 27/04/2018]. Acceso en: [http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbFljTAAAUNDSwtTibLUouLM\\_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAcWRt8jUAAAA=WKE](http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbFljTAAAUNDSwtTibLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAcWRt8jUAAAA=WKE); y WOLTERS KLUWER. “Condiciones generales de la contratación (Derecho Mercantil)”. [Consultado el 27/04/2018]. Acceso en: [http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbFljTAAAUNDSwtztlUouLM\\_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAFmSFvzUAAAA=WKE](http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbFljTAAAUNDSwtztlUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAFmSFvzUAAAA=WKE).

realizar unas observaciones sobre las condiciones generales de la contratación en general. En este sentido, siguiendo a BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ, el uso masivo de condiciones generales es una característica principal de la contratación moderna. Afirmación basada en la idea de que la contratación en masa lleva a la conclusión de contratos de contenido idéntico o muy similar con una pluralidad de personas. Además, señalan los autores, esta contratación en masa hace imposible o muy oneroso la negociación individual de cada contrato con las partes involucradas. Es por ello que el uso de las condiciones generales no debe entenderse como algo negativo pues, de no existir aquéllas, *resultaría imposible concluir en condiciones favorables para el adherente muchos contratos en sectores muy diversos*<sup>8</sup>. Y como señala RUIZ DE LARA, *las condiciones generales (...) están predispuestas e incorporadas a una pluralidad de contratos exclusivamente por una de las partes y no tienen porqué ser abusivas*<sup>9</sup>.

## 2.1. Contractualidad

El carácter contractual de la cláusula de jurisdicción se debe a que su inclusión en el conocimiento de embarque no deriva del cumplimiento de una norma imperativa. Queremos decir que forma parte de las condiciones en las que el porteador presta sus servicios y lo incluye porque así lo desea o porque así le conviene, es decir, podría o no incluirlo (arts. 248.2 LENMAR y 1.255 CC). El conocimiento de embarque es un título probatorio, que no constitutivo, del contrato de transporte en el que se recogen las condiciones contractuales que rigen el mismo (SAP de Barcelona núm. 175/2013, de 29 de abril, FJ 6). Entre dichas condiciones se encuentra la relativa a la atribución de competencia internacional y, como hemos dicho ya, la cláusula de jurisdicción sigue el mismo destino que el contrato de transporte<sup>10</sup>.

Podemos afirmar que la cláusula de atribución de competencia presenta una doble dimensión. Una contractual, pues la incluye el porteador en base a su voluntad contractual. Otra procesal, pues la cláusula en sí, aun formando parte del contrato, regula las relaciones procesales *inter partes*, como veremos más adelante.

## 2.2. Predisposición

La predisposición de la cláusula atributiva de competencia deriva directamente de la naturaleza del contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque como contrato de adhesión. ALBALADEJO<sup>11</sup> señalaba sobre los contratos de adhesión que *no hay tratos ni negociaciones ni ese tira y afloja*. Este autor se refería, con base en la STS 1084/1998, de 13 de noviembre, al contrato de adhesión como forma

---

<sup>8</sup> M. BROSETA PONT y F. MARTÍNEZ SANZ, Manual de Derecho Mercantil. Volumen II. Contratos mercantiles. Derecho de los títulos-valores. Derecho Concursal, Madrid, 2017, pp. 52 y 53.

<sup>9</sup> M. RUIZ DE LARA, Condiciones generales de la contratación, cláusulas abusivas y protección del consumidor a la luz de la jurisprudencia comunitaria y nacional, Madrid, 2014, p. 15.

<sup>10</sup> J. M<sup>a</sup>. GONZÁLEZ PELLICER, “Sobre el artículo...”, cit., p. 2.

<sup>11</sup> M. ALBALADEJO, Derecho Civil II. Derecho de Obligaciones, Madrid, 2011, pp. 435 y 436.

de contratación en general. Esa idea resulta aplicable al caso que estudiamos. Quien contrata con el porteador se va a encontrar la cláusula de jurisdicción, como todos los demás términos y condiciones del transporte, previa y unilateralmente redactada por aquél. El contratante no tendrá posibilidad alguna de sugerir un fuero distinto, ya sea más próximo o más lejano. El fuero es el que es por mera elección del aquél.

En cuanto al sujeto que ha redactado la cláusula, puede tratarse de alguno de los modelos aprobados por entidades como la Confederación Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO)<sup>12</sup> y que use el porteador (SAP de Cantabria, de 9 de diciembre de 1998, FJ 5). También puede tratarse de modelos propios elaborados por cada porteador, como por ejemplo MAERSK, sin que ello elimine el carácter de uso del comercio de la inclusión de tales cláusulas (AAP de Madrid núm. 5/2012 de 26 de enero, FJ 1). Esto quiere decir que el uso del comercio es la inclusión de las cláusulas de jurisdicción (SAP de Pontevedra núm. 13/2002, de 14 de enero, FJ 4), no el recurso a determinados formularios o modelos de conocimiento de embarque<sup>13</sup>.

La cláusula en cuestión podrá ubicarse tanto en el anverso (SAP de Cantabria, de 9 de junio de 2000, FJ 3) como en el reverso (AAP de Madrid núm. 164/2010, de 18 de noviembre, FJ 2), siendo lo habitual que se ubique en este último. Lo usual es colocarla como última de las condiciones del transporte, pero nada impide que pueda ser colocada en cualquier otra parte del conocimiento de embarque.

### 2.3. Imposición

La incorporación al contrato de transporte se impone por una de las partes (el porteador), de tal forma que si no se acepta también la cláusula relativa a la jurisdicción competente, el transportista se puede negar a prestar el servicio objeto del contrato, a saber, la realización del transporte de mercancías entre los puertos convenidos. Además, no solo se le impone al contratante la cláusula de jurisdicción. Se imponen todas las demás cláusulas del conocimiento de embarque pues, como señala el conocimiento de embarque de MSC, *al aceptar este C/E, el comerciante acepta expresamente como si estuvieran rubricados, todos los términos y condiciones [...] de este C/E. Asimismo, también acepta las condiciones de la tarifa del transportista*<sup>14</sup>.

### 2.4. Generalidad

La generalidad de las cláusulas de jurisdicción se debe a que son incorporadas a todos los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque del

---

<sup>12</sup> Para más información sobre BIMCO y sus modelos, *vid.* <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses>.

<sup>13</sup> Una condición general de la contratación no pierde tal naturaleza por el hecho de que la redacte un sujeto y la utilice otro distinto, es decir, la autoría material de la misma no le afecta en absoluto (art. 1.1 LCGC).

<sup>14</sup> MSC. "Standard terms and conditions. Spanish-Russian-Chine". [Consultado el 12/05/2018]. Acceso en: <https://www.msc.com/getattachment/26461fb8-6e46-44a3-a71d-4b74d-c8aafac/636355602596226360>, p.1.

porteador en cuestión. Se busca disciplinar todos los contratos del mismo tipo, independientemente de quien contrate el transporte. En ningún caso se va a ir contrato por contrato determinando y negociando la cláusula de atribución de competencia ni ninguna otra cláusula.

Se trata de una cláusula incluida de modo general y regular por porteadores de todo el mundo al celebrar los contratos de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Esto es reflejo de un comportamiento habitual y consolidado en un sector del comercio internacional, a saber, el del transporte marítimo internacional de mercancías (STJCE MSG (C-106/95), apartado 23).

Sin embargo, hay quien defiende que jamás puede ser considerado un uso del comercio internacionalmente conocido y aceptado la imposición de una condición estipulada por cada porteador<sup>15</sup>. Otros consideran que existe una posición de predominio absoluto del porteador, pues impone los términos y condiciones del transporte, siendo el contratante la parte débil de dicha relación contractual<sup>16</sup> y que esta práctica tiene unos efectos devastadores que alcanzan a cargadores (quienes normalmente celebran el contrato de transporte), receptores (los destinatarios de la mercancías), aseguradoras de los receptores y navieros españoles<sup>17</sup>.

Estas posiciones equiparan al cargador o al destinatario de las mercancías con la figura del consumidor, o lo colocan en tal posición contractual que parece que se trata de un sujeto prácticamente indefenso. Sujeto que no tendría conocimiento del sector y que está obligado a contratar un transporte marítimo sin opción de acudir a otro porteador que le ofrezca mejores condiciones, o bien contratar otro medio de transporte. Un cargador débil y ajeno al comercio internacional no sería nunca una gran empresa. Las posiciones más críticas se refieren con acierto a pequeñas y medianas empresas o, como señala SÁNCHEZ MIRANDA<sup>18</sup>, *al pequeño comerciante que embarca 20 cajas de vino*. Luego esa posición de superioridad y de abuso no se podría generalizar a todo tipo de cargadores y destinatarios de mercancías.

La crítica a los porteadores es más de razonable y coherente. Por ello, debemos encontrar una posición razonada y justificada de la inclusión de tales cláusulas. La posición que podríamos tener en cuenta es la que mantiene nuestra jurisprudencia cuando trata la finalidad de la inclusión de estas cláusulas.

---

<sup>15</sup> J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ MIRANDA, “La sumisión en los conocimientos de embarque y los procesos de limitación de la responsabilidad del armador en detrimento de los pequeños usuarios del transporte marítimo”. 2017. [Consultado el 27/04/2018]. Acceso en: <https://slidedoc.es/port-jose-maria-sanchez-miranda-amyra-abogados-pdf>.

<sup>16</sup> M. CALVO MARRERO, “Jurisdicción y derecho aplicable. Unive Servicio Legal”. [Consultado el 10/6/2017]. Acceso en: [http://www.unive.es/761a\\_clausula\\_sobre\\_jurisdiccion\\_y\\_derecho\\_aplicable\\_de\\_los\\_conocimientos\\_de\\_embarque\\_y\\_su\\_inaplicacion\\_frente\\_a\\_las\\_pequenas\\_y\\_medianas\\_empresas.html](http://www.unive.es/761a_clausula_sobre_jurisdiccion_y_derecho_aplicable_de_los_conocimientos_de_embarque_y_su_inaplicacion_frente_a_las_pequenas_y_medianas_empresas.html).

<sup>17</sup> A. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ-HORNEROS ADÁN, “La Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima: última llamada para la jurisdicción española en asuntos marítimos”, Diario La Ley, núm.8802, Sección Doctrina, 13 de Julio de 2016, Edit. LA LEY.

<sup>18</sup> J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ MIRANDA, “La sumisión...”.

Debemos partir de un hecho objetivo que nos ayude a entender mejor la lógica detrás del problema: la capacidad de carga de los buques. No podemos entrar a analizar la capacidad de carga media de los buques de las principales navieras del mundo, pero sí podemos basarnos en un ejemplo relevante. SALGADO Y SALGADO<sup>19</sup> señalaba como ejemplo que el buque “MSC DANIELA” de la naviera *Mediterranean Shipping Company*, es capaz de transportar 14.000 contenedores. Por tanto, nos encontramos ante un elevado número de contenedores que suele proceder de cargadores distintos (AAP de las Palmas núm. 159/2011, de 20 de octubre, FJ 4). Esta variedad deriva de su diferente identidad subjetiva y porque proceden de diversos Estados al tratarse de servicios de línea regular sujetos a escalas. Por ello los buques pueden ir recogiendo y soltando carga a lo largo de toda la ruta que cubran (SAP de Madrid, de 10 de noviembre de 2002, FJ 4).

Este elevado y constante número de transacciones obliga a los porteadores a realizar contratos uniformes, tanto en su estructura como en sus cláusulas (AAP de Madrid núm. 143/2009, de 21 de julio, FJ 3), en base a razones de índole práctica de extrema importancia. En primer lugar, este tratamiento uniforme o muy aproximado en la forma de contratación, lejos de ser una mera arbitrariedad del porteador, lo que busca es evitar un caos en la gestión comercial de todos esos contratos. En este sentido, el porteador ya tiene un modelo de contrato elaborado al que se adhiere el cargador según sus necesidades en cada transporte (número y clase de contenedores, tipo de mercancías, etc.). Piénsese en el coste de recursos humanos y económicos que supondría para el porteador una negociación individual y separada, como exige el art. 468 LENMAR<sup>20</sup>, y lo que podría llegar a encarecerse el transporte como consecuencia de ello. Este tipo de contratación mediante el uso de formularios-tipo responde al fenómeno de la contratación en masa, ante la imposibilidad y los costes de mantener diálogos individualizados (SAP de Cáceres núm. 140/2013, de 3 de julio, FJ 3).

En segundo lugar, en caso de que el porteador incurriese en alguna clase de responsabilidad con diversos cargadores o destinatarios de mercancías de diferentes países, aquél se vería obligado a litigar ante tribunales de varias ciudades y de varios Estados (SAP de Madrid, de 10 de noviembre de 2002, FJ 4; y AAP de las Palmas núm. 159/2011, de 20 de octubre, FJ 4). La inclusión con carácter general en todos los contratos de transporte del porteador de cláusulas de atribución de competencia, busca una centralización de las reclamaciones judiciales contra el porteador (AAP de Barcelona núm. 65/2009, de 18 de marzo, FJ 4).

### 3. DIMENSIÓN PROCESAL DE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN INSERTAS EN CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

La jurisdiccionalidad, es decir, la elección de jueces y tribunales como medio de resolución de las controversias *inter partes*, es una característica de la cláusula de

---

<sup>19</sup> J. E. SALGADO Y SALGADO, Manual de Derecho Marítimo, Tomo I, Saarbrücken, 2012, p. 588.

<sup>20</sup> A pesar del debate doctrinal existente, consideramos que este artículo resulta aplicable solamente cuando la cláusula designe un tribunal extracomunitario y exige, para su validez y eficacia, que la misma haya sido negociada separada e individualmente.

atribución de competencia inserta en el conocimiento de embarque. Es fundamental a la hora de analizar la cuestión que nos ocupa, pues determina aspectos muy importantes que veremos a continuación.

### 3.1. Consideraciones generales

Una cláusula será jurisdiccional cuando el porteador elija la vía jurisdiccional como medio de resolución de los conflictos que puedan surgir en base al contrato de transporte marítimo.

Esta característica es la más importante de todas, pues nos indica que debemos aplicar aquellas normas que determinan con carácter general la competencia judicial internacional en la UE y los requisitos que las mismas establecen para la validez y eficacia de la prórroga de competencia. En nuestro caso esas normas son los arts. 25 del Reglamento 1215/2012 y 23 del Convenio de Lugano de 2007, cuando la cláusula designe un tribunal o tribunales de un Estado miembro de la UE o vinculado por dicho Convenio. Bastará, por tanto, con una simple lectura de la cláusula para ver si estamos ante una cláusula jurisdiccional o arbitral, comunitaria o extracomunitaria.

Si, por el contrario, el porteador decide que resolverá cualquier controversia que pueda surgir mediante arbitraje, algo que también es frecuente en Derecho Marítimo, deberemos tener en cuenta dos circunstancias relacionadas entre sí. Primera, el Reglamento 1215/2012 señala en su considerando (12) que *el presente Reglamento no se aplica al arbitraje*, además de ser una materia expresamente excluida de su ámbito material de aplicación (art. 1.2., letra d, Reglamento 1215/2012). Segunda, dicha exclusión supone que deberemos acudir a un cuerpo normativo diferente y específico sobre arbitraje, tanto nacional como internacional<sup>21</sup>, y que deberemos atender a sus requisitos y exigencias de validez y eficacia.

### 3.2. Grado de determinación del tribunal

Un problema específico que nos plantean estas cláusulas, cuando ya hemos determinado qué normativa debemos aplicar, es el grado de concreción del tribunal designado en la misma. Esto hace que debamos preguntarnos si el art. 25 del Reglamento 1215/2012 (antiguo art. 17 del Convenio de Bruselas) exige que la cláusula de competencia se formule de tal forma que, por su propio tenor, sea posible identificar el órgano jurisdiccional competente<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje; Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional, hecho en Ginebra el 21 de abril de 1961; y el Convenio sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958). También puede consultarse C. ROSENDE VILLAR, “Principales novedades del Reglamento nº. 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil”, Revista Aranzadi Unión Europea núm. 11/2014 parte Doctrina, Editorial Aranzadi, S.A.U. Cizur Menor. 2014 (ve), apdo. II. A.

<sup>22</sup> STJCE Coreck (C-387/98), apdos. 10 y 15.



El TJUE respondió a esta cuestión señalando que la primera frase del primer párrafo del art. 17 del Convenio de Bruselas de 1968 (ahora el art. 25 del Reglamento 1215/2012) no puede interpretarse en el sentido de que *una cláusula atributiva de competencia deba formularse de tal forma que por su tenor literal sea posible identificar el órgano jurisdiccional competente, pues será suficiente con que aquella identifique los elementos objetivos para identificar al tribunal o tribunales ante los cuales las partes resolverán sus controversias. Estos elementos deberán ser lo suficientemente precisos para que el juez que conoce del litigio pueda determinar si es competente y podrán ser concretados, en su caso, por las circunstancias de cada situación*. Sin embargo, creemos, como señala AGUILAR GRIEDER, que el TJUE podría haber determinado cómo deben ser los términos utilizados por la cláusula para que puedan considerarse elementos objetivos suficientemente precisos<sup>23</sup>.

Por tanto, en base a las designaciones contenidas en los autos y sentencias estudiadas y, teniendo siempre en cuenta el art. 25 del Reglamento 1215/2012, hemos identificado una doble forma de determinación del tribunal o tribunales competentes<sup>24</sup> en las cláusulas atributivas de competencia de los conocimientos de embarque.

Esto no quiere decir que las designaciones propuestas y sus denominaciones sean un *numerus clausus* ni compartimentos estanco, por lo que podemos encontrar cláusulas en las que se mezclan varias clases de designaciones. Además, se puede alterar el orden de designación o el lenguaje más o menos formal con el que han sido redactadas.

### 3.2.1. Determinación indirecta

La cláusula jurisdiccional de determinación indirecta es aquella que contiene los elementos objetivos suficientes que permiten al juez que esté conociendo del litigio apreciar si es o no competente<sup>25</sup>. Esta cláusula realiza una remisión *in genere*. Se designa la competencia internacional de los tribunales del Estado en cuestión, pero no la competencia territorial de un tribunal concreto. El ejemplo por excelencia lo encontramos en la STJCE Coreck<sup>26</sup>:

*“Cualquier litigio que se suscite en relación con el presente conocimiento de embarque será resuelto en el país en el que el porteador tenga su establecimiento principal y se aplicará el Derecho de ese país<sup>27</sup>, salvo disposición en contrario contenida en el presente conocimiento de embarque”.*

---

<sup>23</sup> H. AGUILAR GRIEDER, “Cláusula de elección de foro, conocimiento de embarque y artículo 17 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968. (1)”, Diario La Ley, Sección Doctrina, 2000, Ref. D-291, tomo 9, Editorial LA LEY, apdo. IV.

<sup>24</sup> Esta clasificación y su nomenclatura constituyen una mera referencia con el objeto de facilitar el estudio de aquellas redacciones o designaciones más recurrentes. Se trata, en cualquier caso, de cláusulas de redacción privada y se podría asignar otra nomenclatura, así como otras redacciones.

<sup>25</sup> En este sentido, *vid.* H. AGUILAR GRIEDER, “Comentario a SAP Pontevedra (Sec. 2ª) sobre cuestión de competencia de declinatoria internacional”, Revista Xurídica Galega, nº 29, 2000, pp. 272 y 278.

<sup>26</sup> STJCE Coreck (C-387/98), apdo 5.

<sup>27</sup> La SAP de Pontevedra núm. 83/2002, de 6 de marzo, FJ 2, desestimó una cuestión de competencia, en la que la cláusula de atribución de competencia está redactada en términos casi idénticos

En este caso, la parte que se proponga demandar deberá averiguar cuál es el Estado en el que se ubica el establecimiento principal del porteador y se deberá dirigir a dicho país para entablar el pleito. Si, por ejemplo, el porteador tuviese su establecimiento principal en Dinamarca, la competencia internacional sería de los tribunales (en general) de Dinamarca y se aplicaría el Derecho sustantivo de este país.

Estas remisiones *in genere* suelen referirse al lugar del establecimiento principal del porteador (STJCE Coreck), a los tribunales de todo el territorio de un Estado miembro de la UE (SAP de Pontevedra núm. 13/2002, de 14 de enero, FJ 5) o a una ciudad de dicho Estado (SAP de Valencia núm. 84/2004, de 16 de febrero, FJ 1), con independencia de la ciudad<sup>28</sup> y del Estado de la UE<sup>29</sup>.

Por lo que respecta al establecimiento principal del porteador, AGUILAR GRIEDER<sup>30</sup> nos llama la atención sobre el hecho de que aquél no tiene por qué coincidir con el lugar en el que se halle el domicilio o la sede del porteador. Por tanto, será el tribunal ante el que se presente el pleito el que deba determinar mediante un análisis fáctico caso por caso cuál es el establecimiento principal del porteador.

A pesar de que la designación *in genere* se suele realizar en las dos formas que hemos indicado en el párrafo anterior, nada obsta, sin embargo, para que podamos incluso admitir la remisión a los tribunales de una región o de una provincia<sup>31</sup>, apli-

---

a los de la STJCE Coreck y, además, aplica el art. 55 LEC (antiguo art. 57 LEC), así como doctrina del Tribunal Supremo sobre la sumisión expresa. De la lectura de la sentencia no desprende en qué se basó la Audiencia para aplicar nuestra normativa procesal, salvo que el transporte hubiese sido una operación de cabotaje, cosa que tampoco podemos saber del texto de la resolución. Argumenta que no se designa con precisión al juez al que se someten las partes, pero lo cierto es que, si se investiga un poco, descubrimos que el porteador tiene su sede en Finlandia, lo que supondría la aplicación del Convenio de Bruselas de 1968 (por el momento en el que tuvo lugar el proceso) y no de la LEC, al darse un elemento de internacionalidad jurídicamente relevante. Destaca que en otra sentencia de la misma Audiencia, de 30 de julio de 2002, es decir, pocos meses después de la primera, la Audiencia considera suficientemente probado que el domicilio del porteador se encuentra en Rotterdam y, por tanto, desestima el recurso contra la declinatoria propuesta por el porteador.

<sup>28</sup> El Reglamento no impone qué ciudad debe ser designada, pero en las resoluciones estudiadas lo habitual es que sea la capital del Estado en cuestión, o alguna ciudad relevante, pues ningún sentido tendría designar una ciudad o pueblo pequeño en el que no hay tribunales.

<sup>29</sup> Para AGUILAR GRIEDER, la admisibilidad de las designaciones *in genere* se debe a tres razones. Primera, de la interpretación literal de la norma europea no se desprende la imposibilidad de realizar designaciones genéricas. Segunda, de una interpretación histórica y teleológica se deduce que las modificaciones sucesivas a dicha norma han relegado las formas a un segundo plano, favoreciendo la validez formal, pues lo importante es la prestación del consentimiento. Tercera, las designaciones *in genere* son consecuentes con la gran libertad de que gozan las partes dentro de la norma europea a la hora de convenir dichas cláusulas. Para una visión completa de estas razones, *vid.* H. AGUILAR GRIEDER, “Cláusula de elección...”, *cit.*, apdo. IV.

<sup>30</sup> H. AGUILAR GRIEDER, “Cláusula de elección...”, *cit.*, apdo. IV.

<sup>31</sup> Bastaría con decir que “cualquier litigio que se suscite en relación con el presente conocimiento de embarque será resuelto por los tribunales de la Región de Lombardia” o “cualquier litigio que se suscite en relación con el presente conocimiento de embarque será resuelto por los tribunales de la provincia de Alicante”.

cando la doctrina sentada por la STJCE Coreck y el tenor del art. 25 del Reglamento 1215/2012. En todos estos casos se habría designado por defecto la competencia internacional del Estado en el que se encuentre la región o provincia, pero no habríamos designado la competencia territorial de un tribunal concreto.

Dos consecuencias se siguen de la determinación indirecta de la competencia internacional. En primer lugar, la falta de determinación del órgano jurisdiccional concreto determina la aplicación de las normas de competencia territorial del Derecho Procesal interno del Estado miembro designado<sup>32</sup>. Lo anterior se debe a que esta clase de designaciones fijan solamente la competencia internacional, pero no la territorial, salvo que encontremos un supuesto de designación local o regional. En estos casos, como se ha visto, se designaría por defecto la competencia internacional, pero faltaría determinar la territorial. En segundo lugar, no podrá usarse como motivo de recurso contra la resolución que resuelva la declinatoria de competencia internacional, el hecho de que la cláusula realice una designación *in genere*, queriendo asimilar esta designación a aquellas en las que verdaderamente el actor no puede saber *ex ante* a qué tribunales acudir.

En la designación que nos ocupa bastará con atender a los concretos elementos objetivos suficientes del caso para determinar el Estado y, una vez determinado éste, nos guiaremos por las normas de competencia territorial interna del Derecho Procesal del Estado miembro designado<sup>33</sup>.

Un ejemplo de redacción ambigua y, por tanto, no admisible lo encontramos en la SAP de Valencia núm. 210/2012 de 29 de mayo, FJ 2. En ella se dice que *cualquier reclamación o disputa bajo este conocimiento será determinada en Inglaterra o en Kuwait a elección del Porteador*. El problema lo plantea el “a elección del Porteador”. En primer lugar, porque si quien acciona no es el porteador, sino el destinatario, entonces el actor-destinatario no podría saber por sí mismo a qué fuero puede dirigirse para accionar contra aquél. Si quien accionase fuese el porteador, podría elegir cualquier fuero de los designados en la cláusula. En segundo lugar, como consecuencia de lo anterior, el actor-destinatario tendría que pedir “permiso” al porteador-demandado para que éste le indique el tribunal ante el cual quiere ser demandado. Resulta ilógico y contrario a las exigencias de la buena fe que sea el porteador quien decida de esta forma. Podría darse la situación de contratar el transporte pensando que se va a litigar en Reino Unido, como es habitual en Derecho Marítimo y, sin embargo, acabar litigando en Kuwait por mera elección del porteador.

---

<sup>32</sup> F. J. GARCIMARTÍN ALFEREZ, *Derecho Internacional Privado. Tratados y Manuales* (Civitas), Edición 2014, Edit. Aranzadi, S.A.U. (ve); y F. F. GARAU SOBRINO, “Los acuerdos...”, cit., p. 53.

<sup>33</sup> Otros ejemplos admisibles de designaciones *in genere* los encontramos en las siguientes resoluciones: AAP de Huelva núm. 63/2003, de 12 de septiembre de 2003, FJ 1 y 4; y en las SS de la AP de Barcelona, de 20 de septiembre de 1999, FJ 1; y de 3 de diciembre de 1999, FJ 5, entre otros muchos autos y sentencias.

### 3.2.2. *Determinación directa*

La determinación directa supone que la cláusula de jurisdicción identifica sin lugar a dudas cuál es el órgano jurisdiccional elegido para la resolución de las controversias *inter partes*, pues así lo permite el Reglamento 1215/2012.

Esta designación identifica al tribunal con su nombre concreto y determina la competencia territorial de dicho tribunal y, por defecto, también la competencia internacional. Todo lo anterior independientemente de la ciudad elegida (Londres, Rotterdam, Hamburgo, París, Marsella...) y de la denominación del tribunal (*High Court of Justice of London, Tribunal de Commerce de Le Havre*, etc.). A su vez, la determinación directa puede ser de tres clases que se pueden mezclar entre sí: jurisdicción única, doble y múltiple.

En primer lugar, encontramos la determinación directa de jurisdicción única. Ésta designa por su nombre al concreto órgano jurisdiccional de un único Estado miembro de la UE y fija, con carácter exclusivo, su competencia territorial y, por defecto, su competencia internacional. La designación única no es imperativa, más bien es la primera opción de las dos que da el art. 25 del Reglamento 1215/2012 cuando dice que se podrá elegir *un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro*, sin más limitaciones. El ejemplo más sencillo y recurrente, tanto por la ciudad designada como por su redacción, lo encontramos en la STS núm. 942/1993, de 13 de octubre, FJ 1:

*“Cualquier reclamación o disputa que surja bajo este Conocimiento de Embarque se regulará por las leyes inglesas y se determinará por el Alto Tribunal de Justicia de Londres (“High Court of Justice”) con exclusión de la jurisdicción de los Tribunales de cualquier otro país”<sup>34</sup>.*

En segundo lugar encontramos la determinación directa de jurisdicción doble. En ella se designa por su nombre a dos órganos jurisdiccionales concretos de dos Estados diferentes, designando igualmente tanto la competencia territorial como la competencia internacional.

En este caso, el ejemplo más recurrente es aquél en el que la cláusula designa un tribunal en la UE (habitualmente la *High Court of Justice of London*) y otro en los Estados Unidos (generalmente la *Federal Court for the Southern District of New York*)<sup>35</sup>. Como ejemplo, tenemos la siguiente cláusula transcrita en la SAP de Vizcaya núm. 208/2002 de 15 de marzo, FJ 1:

<sup>34</sup> Otros ejemplos de designación directa de jurisdicción única, aunque variando las ciudades, se pueden encontrar en las siguientes resoluciones: AAP de Valencia núm. 77/200, de 6 de marzo, FJ 3 (en el que además se hace referencia al lugar en el que el porteador tenga registrada su oficina); de Barcelona núm. 27/2009, de 21 de enero, FJ 1; de Madrid núm. 164/2010, de 18 de noviembre, FJ 1; y de Cantabria núm. 188/1999, de 24 de noviembre, FJ 3 (en el que además se hace referencia al lugar del domicilio registral del porteador), y STS núm. 350/2008, de 16 de mayo, FJ 1; y SSAP de Barcelona, de 20 de diciembre de 1999, FJ 2; y de 3 diciembre de 1999, FJ 5.

<sup>35</sup> También puede darse el caso de que la cláusula designe un órgano jurisdiccional concreto de un Estado y se remita al mismo tiempo a los tribunales *in genere* de otro Estado, surgiendo una designación mixta directa e indirecta. En la SAP de Pontevedra núm. 13/2002, de 14 de enero,

*"[...] Las reclamaciones y controversias que surjan de o en relación con este conocimiento de embarque serán sometidas al Tribunal Superior de Justicia en Londres. La legislación inglesa será de aplicación, [...], con la excepción de que las reclamaciones y controversias relativas a la mercancía transportada a o desde los Estados Unidos estarán sometidas a la exclusiva jurisdicción de los Estados Unidos en el Tribunal de Distrito de Estados Unidos, Distrito Sur de Nueva York, y la legislación de Estados Unidos será de aplicación"*<sup>36</sup>.

Estas cláusulas presentan una estructura o tratamiento normativo doble. Cuando las controversias se diriman en un Estado miembro de la UE será de aplicación el Reglamento 1215/2012. Por otro lado, tratándose de un transporte desde o hacia un Estado que no es miembro de la UE y al que no le es de aplicación dicho Reglamento (en el ejemplo los Estados Unidos), entonces deberemos aplicar las normas de competencia judicial internacional de nuestro Derecho Procesal interno, así como los convenios internacionales que resulten de aplicación<sup>37</sup>.

En este caso la cláusula designa un órgano jurisdiccional de un Estado miembro de la UE y otro de un Estado no miembro. Sin embargo, surge la duda de si podríamos designar dos tribunales de dos ciudades diferentes del mismo Estado de la UE en la misma cláusula de atribución de competencia. Un ejemplo de lo anterior podría ser el Tribunal de Comercio de París y el Tribunal de Comercio de Le Havre, ambos en Francia. Más aún, debemos preguntarnos si se podría designar un tribunal en Francia y otro en España.

La respuesta es afirmativa con el mismo fundamento que en la designación directa de jurisdicción única, pues el Reglamento permite que se elija un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro que tendrá/n competencia exclusiva salvo que las partes dispongan lo contrario. De ello podemos concluir que el Reglamento deja abierta la vía para designar dos o más órganos jurisdiccionales de varios Estados miembros de la UE o del mismo Estado. Además, en ningún caso se dice que deba ser un solo Estado miembro.

Por último, la designación directa de jurisdicción múltiple es aquella que designa tres o más órganos jurisdiccionales de varios Estados miembros de la UE, confirmando así la pregunta que nos hacíamos en la designación anterior. En base a esa libertad de elección que configura el Reglamento 1215/2012, este tipo de designación múltiple ha sido admitida por nuestro Alto Tribunal, aunque no parece que sea frecuente en la práctica. El ejemplo más llamativo y complejo de este tipo de cláusula lo encontramos en la STS núm. 116/2007, de 8 de febrero, FJ 2:

---

FJ 2, la designación de la cláusula hace referencia a un concreto órgano jurisdiccional de los Estados Unidos para transportes desde o hacia ese país y se remite *in genere* al derecho y jurisdicción ingleses para todos los demás casos.

<sup>36</sup> Otro ejemplo muy parecido de designación directa de jurisdicción doble lo encontramos en la SAP de Valencia núm. 338/2001, de 11 de mayo, FJ 1.

<sup>37</sup> Nos referimos a la Ley 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, así como los tratados bilaterales que haya ratificado España con Estados no miembros de la UE.

*“[...] Cualquier reclamación o disputa [...] que surja del presente conocimiento de embarque, incluidas las acciones o procedimientos iniciados por terceros, o aquellos en los que se involucran varios demandados, se registrarán, salvo que se establezca lo contrario en el presente, por la Ley y determinada por los Tribunales del lugar donde el transportista tenga registrada su sede, la cual será Madrid para MAC, el Tribunal de Comercio de Nanterre para Navale Delmas Afrique y el Tribunal inferior de Koper para Splonsa Plovna”.*

La designación se refiere a tres países de la UE: España, Francia y Eslovenia. En el caso de Madrid designa todos sus tribunales (se hace una designación indeterminada de carácter local) y en el caso de Francia y Eslovenia dos tribunales concretos (designación directa de jurisdicción única), con los efectos que ya hemos tratado.

### 3.2.3. Designación jurisdiccional unidireccional del domicilio del demandado

Esta clase de designación la encontramos en la STJCE Meeth (C-23/78). En el marco de un contrato de suministro de cristal, que nada tiene que ver con el transporte marítimo internacional de mercancías, que la empresa francesa Glacetal efectúa a la empresa alemana Meeth. Las partes acordaron que toda acción de la empresa francesa contra la alemana se entablaría en Alemania y, en sentido contrario, que toda acción de la empresa alemana contra la francesa se entablaría en Francia.

El TJUE señaló que el art. 17 (ahora 25) del Convenio de Bruselas de 1968 permitía la designación de dos o más órganos jurisdiccionales y que la designación que se efectúa en la sentencia en cuestión, mantenía un efecto útil, aunque designase el fuero general del domicilio del demandado. Dicho efecto útil de la cláusula deriva de que excluía con tal designación los fueros especiales por razón de la materia y se establecía que cada parte solo podría ser demandada en los tribunales de su Estado<sup>38</sup>.

En las resoluciones que hemos tenido ocasión de estudiar no hemos encontrado esta clase de designaciones, pero lo queremos dejar indicado, pues si se permite tal designación en un contrato de suministro de cristal, nada impide que se pueda configurar de tal forma una cláusula de atribución de competencia en un conocimiento de embarque. Esta clase de designación llevada al objeto de nuestro trabajo podría adoptar la siguiente redacción<sup>39</sup>:

*“Cualquier reclamación en relación con el presente conocimiento de embarque, será resuelto por los tribunales del lugar en el que el porteador tenga su centro principal de negocios, si el comerciante accionase contra el porteador; inversamente, si el porteador accionase contra el comerciante, el porteador deberá accionar ante los tribunales del lugar del domicilio de dicho comerciante”.*

<sup>38</sup> STJCE Meeth (As. 23/78), apdos. 4 a 6.

<sup>39</sup> Propuesta de cláusula con designación *in genere* tomando como ejemplo la cláusula de la STJCE Meeth (As. 23/78).

### 3.2.4. Designación indirecta o directa con referencia a sumisión tácita o arbitraje

Esta clase de designación hace referencia a aquel tipo de cláusula que, fijando la jurisdicción, ya sea de un concreto órgano jurisdiccional o de los tribunales *in genere* de un Estado miembro de la UE, mencionan la sumisión tácita en la que podría incurrir el porteador. Esto no le concedería especiales prerrogativas ni alteraría la atribución de competencia fijada por la cláusula (SSAP de Vizcaya núm. 228/2003, de 28 de marzo, FFJJ 2 y 3; y núm. 170/2002, de 16 de abril, FJ 3; y Autos núm. 78/2015 del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Barcelona, de 4 de marzo, FJ 2; y núm. 1243/2016 de la AP de Valencia, de 27 de julio, FJ 4). También puede señalar que, si se acude a una jurisdicción distinta de la expresamente designada en la cláusula, se deberá acudir siempre a tribunales ordinarios de justicia con exclusión expresa de la posibilidad de acudir a arbitraje (SAP de Pontevedra núm. 20/2016, de 19 de enero, FJ 2).

El ejemplo más sencillo y evidente lo encontramos entre los términos y condiciones de MAERSK<sup>40</sup>:

*“Para los envíos hacia o desde los Estados Unidos de América, cualquier disputa relacionada con este conocimiento de embarque se regirá por la ley de los Estados Unidos de América y la Corte Federal de los Estados Unidos de América del Distrito Sur de Nueva York [...]. En todos los demás casos, [...] estará regido por y será interpretado de conformidad con la ley inglesa y todas las disputas que surjan conforme al presente serán determinadas por el Alto Tribunal de Justicia de Londres, quedando excluida la jurisdicción de los tribunales de otro país. Por otra parte, y a discreción del Transportista, el Transportista podrá iniciar procesos contra el Comerciante en un tribunal competente en el lugar de operación del Comerciante”.*

Esta cláusula en concreto, realiza una designación directa de jurisdicción doble a dos tribunales concretos, al tiempo que consagra la posibilidad de sumisión tácita del porteador, a su elección, ante una jurisdicción distinta.

Hay algún recurrente que ha visto en esto la posibilidad de que el porteador litigue donde le convenga, mientras que aquél solo puede litigar en el fuero designado por la cláusula de jurisdicción. Sin embargo, esto no es completamente cierto por cuanto entendemos que el demandado podría alegar la falta de competencia del tribunal ante el cual el porteador intenta someterse, bastando con que dicha contraparte opusiere la cláusula de sumisión expresa recogida en el conocimiento de embarque, es decir, impugnando la competencia internacional para evitar la sumisión tácita.

## 4. CONCLUSIONES

Las cláusulas de atribución de competencia insertas en conocimientos de embarque, a pesar de ser en la práctica una imposición del porteador, contribuyen *ex*

---

<sup>40</sup> MAERKS, “Terms for Carriage-Spanish language”, cláusula 26. 2013. [Consultado el 12/05/2018]. Acceso en: [http://terms.maerskline.com/carriage\\_spanish](http://terms.maerskline.com/carriage_spanish).

*ante* a determinar fácilmente el órgano jurisdiccional ante el cual el actor ejercitará su acción. Por su parte, al demandado le permite prever ante qué órgano se interpondrá dicha acción, descartando previamente otros fueros que puedan resultar competentes, como el fuero general del domicilio del demandado y los fueros especiales *ratione materiae*. Además, la incorporación de estas cláusulas permite que el porteador centralice sus reclamaciones en un solo foro ya que, como hemos visto, un mismo buque puede transportar cientos de miles de cargamentos que, en caso de daños, supondría que el porteador tuviese que litigar por todo el mundo con el consiguiente encarecimiento del transporte.

Hemos dicho que la inserción de estas cláusulas tiene una finalidad de centralización de reclamaciones y de uniformización de la contratación del porteador propia de la contratación en masa. Sin embargo, en algunos casos podría suponer un grave perjuicio para pequeñas y medianas empresas que no puedan permitirse los costes de litigación lejos de un foro conocido y al que están habituadas. En este sentido, podrían buscarse designaciones que mantuviesen un cierto equilibrio, siquiera aparente, entre las partes que intervienen en un contrato de transporte marítimo, como la determinación jurisdiccional unidireccional del domicilio del demandado. Esto obligaría al actor a acudir al foro del domicilio del demandado y creemos que aportaría algo más de reciprocidad en los contratos que hemos estudiado aquí.

En relación con lo anterior, no creemos que pueda predicarse una posición general de debilidad contractual de todos los sujetos que se relacionan con los porteadores. Entendemos que la posición contractual podría venir determinada por el tamaño e influencia de una empresa que, en ocasiones, podría llegar a tener más fuerza que la empresa porteadora. Por ello, no parecería del todo acertado generalizar sobre quién está en la posición contractual más débil, aunque normalmente nunca sea el porteador dicha parte débil. Por otro lado, ningún porteador va a introducir unas condiciones de transporte manifiestamente perjudiciales y abusivas, pues se quedaría sin clientes.

En cuanto a una posible correlación entre la clase de designación y la estimación o desestimación de la declinatoria del porteador, no parece haber nada en la jurisprudencia que indique que un determinado tipo de designación vaya a fortalecer la validez y eficacia de la cláusula de atribución de competencia, asegurándonos la estimación de la declinatoria. En cualquier caso, en la práctica desaconsejaríamos las designaciones *in genere*. Siendo perfectamente admisibles, obligan al destinatario de las mercancías o a su aseguradora a una labor de investigación tendente a determinar el lugar o Estado concreto en el que demandar al porteador, pesquisas que no siempre serán sencillas. Además, dichas designaciones podrían ser entendidas, a nuestro juicio, como una forma de confundir al sujeto que suscribe el conocimiento de embarque, pues dicha investigación no se realizaría hasta el momento del nacimiento de la controversia.

Sobre la posibilidad de aplicar directamente nuestro Código Civil proponemos dos reflexiones. En cuanto al carácter consensual del contrato de transporte marítimo, la jurisprudencia podría recurrir a la aplicación de los arts. 1.254 y 1.262 CC



cuando se entre a analizar la perfección de este contrato y que mencionase directamente dichos artículos y no simplemente aludiendo a la idea de los preceptos en sí. Estas disposiciones consideramos que no entran en contradicción con el art. 25.1 del Reglamento 1215/2012 y, además, resultarían aplicables al contrato de transporte marítimo al ser éste un contrato que existe desde que el porteador asume la obligación de transportar (art. 1.254 CC) después de realizada la oferta del transporte (art. 1.262 CC).

En cuanto a la autonomía de la voluntad *inter partes* para introducir estas cláusulas, señalábamos que también nuestro Código Civil resulta de utilidad en este sentido. Consideramos aplicable, asimismo, el art. 1.255 CC. Entendemos que la jurisprudencia, al analizar la existencia de la cláusula de atribución de competencia, podría partir de esta libertad contractual que el art. 1.255 CC reconoce a las partes, sin perjuicio de que a la hora de analizar los concretos requisitos de validez y eficacia de la cláusula se recurra a las normas internacionales aplicables a la materia (art. 1.5 CC y art. 96.1 CE), es decir, el artículo 25.1 del Reglamento 1215/2012 y su jurisprudencia interpretativa.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR GRIEDER, H., “Cláusula de elección de foro, conocimiento de embarque y artículo 17 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968. (1)”, Diario La Ley, Sección Doctrina, 2000, Ref. D-291, tomo 9, Editorial LA LEY.
- ALBALADEJO, M., Derecho Civil II. Derecho de Obligaciones, Madrid, 2011.
- BROSETA PONT, M. y MARTÍNEZ SANZ, F., Manual de Derecho Mercantil. Volumen II. Contratos mercantiles. Derecho de los títulos-valores. Derecho Concursal, Madrid, 2017
- AGUILAR GRIEDER, H., “Comentario a SAP Pontevedra (Sec. 2ª) sobre cuestión de competencia de declinatoria internacional”, Revista Xurídica Galega, nº 29, 2000.
- GARAU SOBRINO, F. F., “Los acuerdos atributivos de jurisdicción en Derecho Procesal Civil Internacional Español”, Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2010), Vol.2, núm.2.
- GARCIMARTÍN ALFEREZ, F. J., Derecho Internacional Privado. Tratados y Manuales (Civitas), Edición 2014, Edit. Aranzadi, S.A.U. (ve).
- GASCÓN INCHAUSTI, F., “Algunas cuestiones en torno a la aplicación judicial de las normas de competencia internacional”, Tribunales de Justicia: Revista española de derecho procesal, núm. 12, 2001 (ve).
- GONZÁLEZ PELLICER, J. Mª., “Sobre el artículo 468 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima y la nulidad de las cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque”, Diario La Ley, núm. 8354, Sección Doctrina, 15 de Julio de 2014, Año XXXV, Edit. LA.
- MAERKS, “Terms for Carriage-Spanish language”, cláusula 26. 2013. [Consultado el 12/05/2018]. Acceso en: [http://terms.maerskline.com/carriage\\_spanish](http://terms.maerskline.com/carriage_spanish).

- MSC, "Standard terms and conditions. Spanish-Russian-Chinese". [Consultado el 12/05/2018]. Acceso en: <https://www.msc.com/getattachment/26461fb8-6e46-44a3-a71d-4b74dc8aafac/636355602596226360>.
- SALGADO Y SALGADO, J. E., Manual de Derecho Marítimo, Tomo I, Saarbrücken, 2012.
- SÁNCHEZ-HORNEROS ADÁN, A. M<sup>a</sup>., "La Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima: última llamada para la jurisdicción española en asuntos marítimos", Diario La Ley, núm.8802, Sección Doctrina, 13 de Julio de 2016, Edit. LA LEY.
- SÁNCHEZ MIRANDA, J. M<sup>a</sup>., "La sumisión en los conocimientos de embarque y los procesos de limitación de la responsabilidad del armador en detrimento de los pequeños usuarios del transporte marítimo". 2017. [Consultado el 27/04/2017]. Acceso en: <https://slidedoc.es/por-jose-maria-sanchez-miranda-amy-a-abogados-pdf>.
- ROSENDE VILLAR, C., "Principales novedades del reglamento nº. 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil", Revista Aranzadi Unión Europea núm. 11/2014 parte Doctrina, Editorial Aranzadi, S.A.U. Cizur Menor. 2014 (ve).
- RUIZ DE LARA, M., Condiciones generales de la contratación, cláusulas abusivas y protección del consumidor a la luz de la jurisprudencia comunitaria y nacional, Madrid, 2014.
- WOLTERS KLUWER. "Condiciones generales de la contratación (Derecho Civil)". [Consultado el 27/04/2018]. Acceso en: [http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUNDSwtTtbLUouLM\\_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJocSoAcWRt8jUAAA=WKE](http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUNDSwtTtbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJocSoAcWRt8jUAAA=WKE).
- WOLTERS KLUWER. "Condiciones generales de la contratación (Derecho Mercantil)". [Consultado el 27/04/2018]. Acceso en: [http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUNDSwsztlUouLM\\_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJocSoAFmSFvzUAAA=WKE](http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUNDSwsztlUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJocSoAFmSFvzUAAA=WKE).