



---

# Universidad de Valladolid

## Facultad de Derecho

Trabajo de Fin de Grado

Grado en Derecho y Administración y Dirección  
de Empresas

Las especialidades de jurisdicción y  
competencia en el Derecho  
internacional privado de la navegación  
marítima

Presentado por:

**Clara Carbajo Pérez**

Tutelado por:

**Antonio Adrián Arnaiz**

Valladolid, julio de 2017

## RESUMEN

*El artículo 468 de la nueva Ley de Navegación Marítima (LNM) regula la validez formal de aquellas cláusulas de jurisdicción y arbitraje que prevean la sumisión de las partes a una jurisdicción extranjera o a un arbitraje en el extranjero. La norma en cuestión impone la negociación individual y separada de ambas cláusulas como requisito de validez. Si el tribunal designado por una de estas cláusulas es el de un Estado miembro de la Unión Europea, las condiciones de incorporación de aquella al contrato no vienen determinadas por la ley española, sino por el Reglamento de Bruselas I bis. Por el contrario, si se designa un tribunal de un tercer Estado, el art. 468 sí despliega sus efectos, generando con ello un escenario procesal complejo. Por último, las consecuencias de la norma sobre las cláusulas de sumisión a arbitraje también deben ser cuestionadas a la vista de lo establecido en el Convenio de Nueva York de 1958.*

**Palabras clave:** Ley de Navegación Marítima. Cláusulas de sumisión a tribunales. Contratos de navegación.

## **ABSTRACT**

*Article 468 of the new Maritime Navigation Act (Shipping Act) regulates the formal validity of choice of court agreements and arbitration agreements establishing the submission to a foreign court or to an arbitration located abroad. Article 468 provides a separated and individual negotiation as a condition of validity for both agreements. In cases where the court chosen is that of a member state of the European Union Spanish Law does not apply, except in a very specific case, since Regulation Bruselas I bis rules the conditions of incorporation of jurisdiction clauses. In other cases, the application of article 468 creates a complex procedural scenery. Finally, the application of article 468 to arbitration is in question according to the New York Convention.*

**Keywords:** Maritime Navigation Act (Shipping Act). Choice of Court Agreement. Navigation contracts.



## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: ¿EL DERECHO MARÍTIMO TRANSFRONTERIZO SECTOR ESPECIAL DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO ESPAÑOL?	8
2. EL MODELO GENERAL DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO ESPAÑOL	10
2.1. La confluencia de regímenes legales.	10
2.1.1.El régimen de la UE.	11
2.1.2.El régimen internacional.	17
2.1.3.El régimen interno español.	18
3. EL MODELO DE ESPECIALIDADES DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN EL DERECHO PRIVADO MARÍTIMO ESPAÑOL	22
3.1. Las bases jurídicas fundamentales de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima para los casos transfronterizos.	22
3.2. La estructura jurídica básica del Artículo 468 de la Ley de Navegación Marítima.	25
3.3. La estructura jurídica complementaria del artículo 469 de la Ley de Navegación Marítima.	28
4. SEMEJANZAS ENTRE EL MODELO GENERAL DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA Y EL MODELO DE ESPECIALIDADES DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA MARÍTIMOS	29
4.1. Foro de sumisión expresa: los acuerdos atributivos de competencia judicial.	29

4.2. Foro general: el domicilio del demandado en un Estado miembro de la UE.	30
5. LAS DIFERENCIAS FUNDAMENTALES ENTRE EL MODELO GENERAL DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA Y EL MODELO DE ESPECIALIDADES DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MARÍTIMO	31
5.1. Ámbito de aplicación material.	31
5.1.1. Los contratos de utilización del buque.	32
5.1.2. Los contratos auxiliares de la navegación.	38
5.2. La comparecencia voluntaria (del demandado): Foro de sumisión tácita.	39
5.3. Los requisitos de validez.	40
6. JURISDICCIÓN	43
6.1. La aplicación de los foros de competencia <i>intraUE</i> .	43
6.2. La aplicación de los foros de competencia <i>extraUE</i> .	44
7. CONCLUSIONES	47
8. BIBLIOGRAFÍA	49

## Índice de abreviaturas

- **AELC** - -Asociación Europea de Libre Comercio
- **LEC** – Ley de Enjuiciamiento Civil
- **LNМ** – Ley de Navegación Marítima
- **LOPJ** – Ley Orgánica del Poder Judicial
- **LPЕММ** – Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
- **LТМ** – Ley de Transporte Marítimo
- **RAE** – Real Academia Española
- **TFG** – Trabajo de Fin de grado
- **TJUE** – Tribunal de Justicia de la Unión Europea
- **TRLPEMM** - Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
- **UE** – Unión Europea

# 1. INTRODUCCIÓN: ¿EL DERECHO MARÍTIMO TRANSFRONTERIZO SECTOR ESPECIAL DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO ESPAÑOL?

El objetivo básico del presente Trabajo de Fin de Grado (TFG) es analizar los fundamentos jurídicos y las funciones reguladoras básicas del artículo 468 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en particular, las cláusulas de jurisdicción y arbitraje que prevén la sumisión de las partes a una jurisdicción extranjera o a un arbitraje en el extranjero, así como la racionalidad de los criterios de atribución de competencia establecidos en el artículo 469 de dicho texto legal.

A tal fin, el TFG analizará las cinco siguientes cuestiones absolutamente relevantes del nuevo Derecho internacional privado marítimo español del siglo XXI.

En primer lugar, se realizará un análisis del modelo general de jurisdicción y competencia del Derecho internacional privado español.

En segundo lugar, se hará un estudio de las principales especialidades de jurisdicción y competencia del Derecho internacional privado marítimo español.

En tercer lugar, se abordarán las semejanzas entre el modelo general de jurisdicción y competencia del Derecho internacional privado español y las principales especialidades de jurisdicción y competencia del Derecho internacional privado marítimo español.

En cuarto lugar, se abordarán las diferencias fundamentales entre el modelo general de jurisdicción y competencia del Derecho internacional privado español y las principales especialidades de jurisdicción y competencia del Derecho internacional privado marítimo español.

En quinto lugar, se hará un estudio de las principales aplicaciones prácticas de los foros de competencia judicial en los ámbitos *intra* y *extra* europeos.

En sexto, y último lugar, se mostrará el papel relevante del arbitraje en los contratos marítimos internacionales.

Finalmente, debe reseñarse la importancia que concita la Ley 14/2014, ya que a través de ella se aborda una actualización de todos los aspectos relacionados con las situaciones y relaciones jurídicas con ocasión de la navegación marítima para impregnarse del espíritu perseguido por las Reglas de Rotterdam (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato



de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo), adoptado por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008, que si bien todavía no han entrado en vigor, sí que han sido ratificadas por el Reino de España.

## 2. EL MODELO GENERAL DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO ESPAÑOL

### 2.1. La confluencia de regímenes legales.

Una de las características más importantes del sistema de normas del Derecho Internacional Privado, en general, y del sistema de normas de competencia judicial internacional, en particular, es la relativa a su pluralidad de fuentes. El abanico de normas que regulan el sistema español de competencia judicial internacional está compuesto tanto por normas de fuente europea (reglamentos) como por normas de fuente internacional (distintos convenios internacionales) y por normas de fuente interna (básicamente, arts. 21 a 25 LOPJ).

Las distintas normas de competencia pueden contemplar distintas soluciones para un mismo supuesto, de tal forma que en aplicación de una norma de competencia judicial internacional de fuente interna los Tribunales españoles pueden declararse competentes; mientras que en aplicación al mismo supuesto de una norma de competencia de fuente europea los Tribunales españoles deban declararse incompetentes.<sup>1</sup>

Esta circunstancia convierte en trascendental la cuestión relativa a la concreción de la norma aplicable; es decir, la identificación de la norma de competencia aplicable a cada supuesto concreto es una cuestión fundamental para la correcta localización del tribunal competente en un supuesto de tráfico jurídico externo. Esta identificación se lleva a cabo, o bien en atención a la materia objeto de la controversia, o bien en atención a determinadas circunstancias fácticas, o bien en atención a ambos factores a la vez.<sup>2</sup>

La primera premisa de la que se debe partir es la de la primacía del Derecho Internacional sobre el Derecho de origen interno. Así lo exigen: el artículo 96 de la Constitución Española;

---

<sup>1</sup> La jurisprudencia reconoce una jerarquía entre las fuentes, así, entre otras, la sentencia 12 de junio de 2003, la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, recuerda que la Ley Orgánica del Poder Judicial cede ante el Convenio de Bruselas, que fue sustituido por el Reglamento “*Bruselas I*”.

<sup>2</sup> <http://derecho.isipedia.com/cuarto/derecho-internacional-privado/parte-1-las-garantias-jurisdiccionales-de-los-derechos-privados-en-el-ambito-internacional/11-la-competencia-judicial-internacional-aspectos-generales>

el artículo 27 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados; el artículo 21 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ) y el artículo 36.1 de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil (LEC).<sup>3</sup>

La segunda consideración que debe hacerse en materia de competencia judicial internacional es la derivada del principio de especialidad, que exige, dentro de las normas de Derecho Internacional, la aplicación preferente de aquellas que regulan las instituciones concretas sobre las que regulan de forma general la competencia judicial internacional.<sup>4</sup>

### **2.1.1. El régimen de la UE.**

El modelo español de competencia judicial internacional en el ámbito civil y mercantil se articula, con carácter general, en torno a los mandatos del Reglamento 1215/2012, del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, conocido como Reglamento “*Bruselas I*”.<sup>5</sup>

El Reglamento 1215/2012 se trata de una norma que desarrolla la competencia judicial internacional y la eficacia extraterritorial de las resoluciones, y que tiene como función distribuir la competencia judicial internacional entre los órganos jurisdiccionales de los

---

<sup>3</sup> El Tribunal Constitucional se ha referido en repetidas ocasiones al contenido del artículo 96.1 de la Constitución (entre otras, SSTC 11/1985, 87/2000 Y 102/2000), recordando que un tratado internacional, una vez publicado en España (artículo 1.5 del Código Civil), forma parte de nuestro ordenamiento y goza, frente a la ley interna posterior, de la reserva establecida por el artículo 96.1 de la Constitución. Específicamente, el Tribunal Constitucional ha reconocido la primacía del Derecho comunitario europeo sobre la norma nacional (STC 28/1991).

<sup>4</sup> RAYO, M. “Las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque”. IX Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián 2001, pág. 94.

<sup>5</sup> En todas aquellas cuestiones que queden fuera de su ámbito de aplicación, y en defecto de convenio multilateral o bilateral que vincule a España o de norma especial, se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), de 1985. El Reglamento 1215/2012 tiene vigencia para todos los países de la Unión Europea. ESPLUGUES, C.; PALAO, G.; ESPINOSA, R.; FERNÁNDEZ, E.; GARÍN, F. (2015): “Derecho del Comercio Internacional”. 6º ed. Tirant Lo Blanch.

distintos Estados de la Unión, con el objetivo último de que el posible litigio suscitado sea conocido, tan sólo, por un único tribunal en todo el territorio de la Unión Europea.

Una de las novedades más destacables – que nos interesa para este estudio – es la extinción del requisito de que, al menos, una de las partes tuviese el domicilio en un Estado miembro. De modo que, el artículo 25 del Reglamento sirve para acuerdos celebrados por partes domiciliadas en terceros Estados<sup>6</sup>, incluso cuando ninguna de las partes tenga un domicilio en un Estado miembro<sup>7</sup>. Este precepto es resultado de múltiples modificaciones<sup>8</sup>.

Antes de analizar el objeto y la naturaleza del Reglamento 1215/2012, parece conveniente aclarar algunos términos que aparecerán con frecuencia a lo largo de la exposición.

En primer lugar, cabe estudiar qué se entiende por situación internacional. Para J.C. Fernández Rozas y S. Sánchez Lorenzo<sup>9</sup>, una situación privada internacional es aquella en la que hay un elemento extranjero, bien referido a las partes (nacionalidad, residencia, domicilio) bien referido a otros elementos de la relación (lugar dónde se encuentra el objeto de la relación, lugar firma contrato, lugar dónde despliega sus efectos el contrato...), con una mínima relevancia, por lo que implica que se pongan en relación varios sistemas jurídicos.

De una forma clara, el concepto internacionalidad del contrato es estudiado por A. Lara Aguado y R. Rueda Valdivia<sup>10</sup>: “Los vínculos que determinan el carácter internacional del contrato pueden ser de distinta naturaleza: 1) de naturaleza personal. Este criterio atiende a

---

<sup>6</sup> DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “*El nuevo Reglamento Bruselas I bis*”, 10 diciembre de 2012

<sup>7</sup> ROCA, M. “El mercado inglés y el arbitraje marítimo”, ADM., Vol. XXVI, 2009, Op. Cit. Nota 12

<sup>8</sup> Originariamente artículo 17 del Convenio de 27 de septiembre de 1968 sobre la competencia judicial y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil; posteriormente es regulado en el artículo 23 del Reglamento CE 44/2001 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. En la última modificación de este precepto se elimina la exigencia del domicilio en un Estado miembro, que venía siendo un requisito en las anteriores redacciones.

<sup>9</sup> J. C. Fernández Rozas y S. Sánchez Lorenzo: *Derecho Internacional Privado*. Navarra 2011 Thomson Reuters. (pp. 23 y 24.)

<sup>10</sup> AGUADO, L. y VALDIVIA, R., “6.1. Contratación internacional: Aspectos generales”, *Curso Especialista Universitario en Derecho del Comercio Internacional*, (Universidad del País Vasco y UNED), 2013.

la nacionalidad de los sujetos intervinientes; 2) de índole territorial, cuando las partes contratantes tienen sus establecimientos o residencia habitual en diversos Estados o el contrato se celebra o ha de ejecutarse en un país distinto de aquel en el que están domiciliadas las partes o cuya nacionalidad ostentan; 3) de carácter material, atendiendo al bien objeto del contrato; 4) de carácter jurídico, como sucede en las ocasiones en que los contratantes elijen una ley extranjera para regular las relaciones obligacionales derivadas de un contrato estrictamente interno ...”

Siguiendo la jurisprudencia del Tribunal Supremo<sup>11</sup>, en materia de competencia judicial internacional y de contratación, no parte de un *numerus clausus* de situaciones, sino que se plantea el hecho internacional como algo abierto en el que necesariamente debe existir un elemento extranjero.

De modo que, cuando estamos ante una relación obligacional en la que hay vínculos con varios países, se entenderá que nos encontramos ante un supuesto de contrato internacional y, por ende, en los litigios que deriven de esta relación comercial y sean sometidos a Tribunales de Justicia se deberán aplicar las normas de competencia judicial internacional.<sup>12</sup>

Esto nos lleva a formular, en segundo lugar, el concepto de jurisdicción y competencia judicial internacional. Siguiendo a M. Virgos Soriano y F. J. Garcimartín Alférez<sup>13</sup>, “jurisdicción es un poder o capacidad que tiene atribuido un determinado órgano estatal, el poder/capacidad de juzgar (*facultas iurisdictionis*)” y “la competencia judicial internacional es la posibilidad de ejercer ese poder o capacidad en un litigio concreto”. El juzgado español al que sometan un asunto con elementos de internacionalidad, antes de todo, ha de verificar si España tiene jurisdicción y competencia judicial internacional.

Llegados a este punto, volvemos al estudio iniciado, ya que son las normas de competencia judicial internacional, el Reglamento 1215/2012, las que van a determinar si corresponde o no el enjuiciamiento a los Tribunales españoles. El Reglamento establece los criterios de

---

<sup>11</sup> STS 687/2010 de 15 de noviembre de 2010 Sala de Lo Civil (n. de recurso 637/2007); STS 212/2013 de 5 de abril de 2013 Sala de Lo Civil (n. de recurso 1992/2010).

<sup>12</sup> LÓPEZ, N. Competencia Judicial Internacional en Contratación Mercantil desde la perspectiva de los Tribunales Españoles. Especial estudio en contratación con Méjico y con China.

<sup>13</sup> VIRGOS SORIANO, M. y GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., Derecho Procesal Civil Internacional. Litigación Internacional, Navarra, 2007, pp. 52 y 53.

atribución de competencia únicamente a favor de tribunales de Estados miembros de la UE, por lo que no resulta de aplicación en aquellos casos en los que el tribunal designado está situado en un tercer Estado.

Sin embargo, como ya he mencionado, a diferencia de sus predecesores, no exige para que sean aplicadas sus reglas en materia de elección de foro que al menos una de las partes esté domiciliada en un Estado miembro de la UE<sup>14</sup>. De modo que, en aquellos casos en los que las partes no están domiciliadas en un Estado miembro y el litigio no presenta ninguna conexión con un Estado miembro, pero se designa igualmente un tribunal de alguno de ellos, se aplican las normas del Reglamento Bruselas I bis.

El Reglamento 1215/2012 estructura un modelo de competencia judicial internacional articulado sobre un conjunto de foros jerarquizados.

#### 1) Foros exclusivos

Los foros exclusivos, contenidos en el artículo 24 del Reglamento 1215/2012, se diseñan atendiendo a la especial vinculación existente entre un determinado tipo de litigio y un concreto país, sin considerar el domicilio de las partes. Consecuencia de ello es su naturaleza imperativa -quedan fuera del alcance de la voluntad de las partes-, y la necesidad de ser interpretados de forma estricta en lo que a su número y literalidad se refiere.<sup>15</sup>

Una definición bastante completa nos la proporcionan M. Virgós y F. J. Garcimartín<sup>16</sup>: “Los foros de competencia exclusiva obedecen a la pretensión del legislador de monopolizar, para cierta categoría de litigios, la Competencia Judicial Internacional de sus tribunales. Son foros especiales por razón de la materia, pues se establecen en atención al objeto material del proceso, pero que atribuyen competencia judicial con alcance exclusivo y excluyente. Este carácter exclusivo de los foros conlleva tres consecuencias: (a) se descarta el juego de los demás foros, generales o especiales, incluso de los foros por conexidad; (b) se descarta

---

<sup>14</sup> Así se desprende de su art. 25: “Si las partes, con independencia de su domicilio, [...]”.

<sup>15</sup> ESPLUGUES, C.; PALAO, G.; ESPINOSA, R.; FERNÁNDEZ, E.; GARÍN, F. (2015). “Derecho del Comercio Internacional”. 6º ed. Tirant Lo Blanch

<sup>16</sup> VIRGOS SORIANO, M. y GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., Derecho Procesal Civil Internacional. Litigación Internacional, Navarra, 2007, Op. Cit. nota 3, p. 255

igualmente el juego de la voluntad expresa o tácita de las partes, lo cual implica, a su vez, un control *ex officio* de la Competencia Judicial Internacional en estos casos, comparezca o no el demandado (vid art. 25 Reglamento “Bruselas I”); y (c) se establece como causa de denegación del reconocimiento que la decisión extranjera resuelva sobre un litigio para cuyo conocimiento tuviesen competencia exclusiva los tribunales de otro Estado....”

## 2) Foros imperativos (foros de protección)

Se trata de unas normas de competencia judicial especial en relación con ciertos tipos contractuales, en concreto los contratos de consumo, de trabajo y de seguros, en los que existe una posición manifiestamente inequitativa de las partes. Siendo así, el Reglamento solo excluye la posibilidad de pactar los tribunales competentes las materias de competencia exclusiva exhaustivamente enumeradas en su art. 24 - entre las que no se encuentran los contratos marítimos - y la limita a ciertos tipos contractuales en los que se considera que hay una parte débil a la que proteger.

Como afirma el art. 17.3., las soluciones previstas en el Reglamento en materia de contratos de consumo no serán aplicables al contrato de transporte, salvo aquellos que, por un precio global, ofrezcan una combinación de viaje y de alojamiento.

## 3) Comparecencia voluntaria (del demandado): sumisión tácita.

Las partes tiene plena capacidad para determinar -bien de forma expresa o tácita- el, o los tribunales que deberán conocer los conflictos que surjan de la relación contractual.

El Reglamento 1215/2012, al igual que ya hicieron el Convenio de Bruselas de 1968 y el Reglamento 44/2001, guarda silencio sobre el ámbito de aplicación del foro de la sumisión tácita, ahora en el art. 26<sup>17</sup>.

## 4) Competencia judicial voluntaria: los acuerdos atributivos de competencia judicial o sumisión expresa.

---

<sup>17</sup> Artículo 26: *Con independencia de los casos en los que su competencia resulte de otras disposiciones del presente Reglamento, será competente el órgano jurisdiccional de un Estado miembro ante el que comparezca el demandado. Esta regla no será de aplicación si la comparecencia tiene por objeto impugnar la competencia o si existe otra jurisdicción exclusivamente competente en virtud del artículo 24.*

La sumisión genera ventajas a las partes, pudiendo éstas acumular diferentes litigios relacionados ante un mismo Tribunal (unidad jurisdiccional de litigios). También aporta seguridad jurídica ya que ambas conocen qué Tribunal va a conocer el asunto en caso de litigio. Por último, posibilita la elección del Tribunal que consideren más apropiados para resolver sus conflictos.<sup>18</sup>

En relación a este foro contenido en el art. 25, cabe mencionar que la UE tiene previsto vincularse por el *Convenio de La Haya de 30 de junio de 2005 sobre acuerdos de elección de foro*. Este Convenio establece que no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte del Convenio, cuando ninguna de las partes sea residente en un Estado contratante que no es un Estado miembro de la organización regional de integración económica<sup>19</sup>. En definitiva, que, si una de las partes en el acuerdo de sumisión expresa reside en un Estado vinculado por el Convenio, no miembro de la UE, se aplicará el Convenio en lugar del Reglamento<sup>20</sup>.

Téngase en cuenta que el acuerdo atributivo de competencia (denominado frecuentemente como cláusula de elección de foro o de jurisdicción) incluido en un contrato es considerado un acuerdo independiente del resto de cláusulas del contrato, no pudiendo impugnarse su validez por la sola razón de la invalidez del contrato en que se contiene<sup>21</sup>.

Los pactos de sumisión a una jurisdicción no pueden contravenir competencias exclusivas<sup>22</sup>. La doctrina es unánime en plantear las competencias exclusivas como el límite de la

---

<sup>18</sup> CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*, Vol. I (15ª edición), Ed. Comares, 2015, pág. 13

<sup>19</sup> Artículo 26 del Convenio de la Haya

<sup>20</sup> CAMPUZANO, B. “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE: análisis de la reforma. Revista electrónica de estudios internacionales, 2014. Pág. 12

<sup>21</sup> Así se desprende del artículo 25.5 del Reglamento 1215/2012

<sup>22</sup> En caso de conflicto prevalece el foro exclusivo, artículo 23.5 del Reglamento 1215/2012



autonomía de la voluntad de las partes, señalando incluso la ineficacia de cualquier cláusula que lo vulnere<sup>23</sup>.

5) Foro general: domicilio del demandado en un Estado miembro de la UE

Para C. Esplugues *et al* (2015)<sup>24</sup>, el criterio del domicilio del deudor cumple una doble función en el modelo diseñado por el Reglamento 1215/2012:

- a. Por un lado, permite la aplicación de las soluciones del texto reglamentario, con las excepciones de los fueros exclusivos y de la autonomía de la voluntad, en las que el Reglamento es aplicable con independencia del domicilio del deudor en territorio comunitario.
- b. Por otro lado, actúa como fuero de competencia judicial internacional de carácter general. En relación con esta última finalidad, el art. 4 del propio Reglamento precisa que una persona con domicilio en un Estado de la Unión estará sometida, con independencia de su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado.

El foro general del demandado responde a la regla *actor sequitur fórum rei* que hace competente al juez del domicilio del demandado. Son tres las razones principales para su inclusión como foro general<sup>25</sup>. En primer lugar, se trata de un foro altamente previsible para ambas partes. En segundo lugar, la parte que ha de soportar la carga del proceso, esto es, el demandado, tiene una mayor proximidad a su sistema judicial. Para finalizar, establece mayores garantías para una mejor ejecución de la sentencia.

---

<sup>23</sup> VIRGOS SORIANO, M. y GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., Derecho Procesal Civil Internacional... op. cit. nota 3, pp.296 y 297

<sup>24</sup> ESPLUGUES, C.; PALAO, G.; ESPINOSA, R.; FERNÁNDEZ, E.; GARÍN, F. (2015). "Derecho del Comercio Internacional". 6º ed. Tirant Lo Blanch

<sup>25</sup> *Las normas de competencia judicial deben presentar un alto grado de previsibilidad y deben fundamentarse en el principio de que la competencia judicial se basa generalmente en el domicilio del demandado. La competencia judicial debe regirse siempre por este principio, excepto en algunos casos muy concretos en los que el objeto del litigio o la autonomía de las partes justifique otro criterio de conexión [...] El foro del domicilio del demandado debe completarse con otros foros alternativos a causa de la estrecha conexión existente entre el órgano jurisdiccional y el litigio o para facilitar una buena administración de justicia.* Exposición de motivos del Reglamento 1215/2012.

## 6) Foros especiales

El Reglamento diseña un conjunto de fueros especiales por razón de la materia. Estos fueros son los estipulados en el art. 7 del Reglamento 1215/2012. que van a intervenir de forma alternativa al fuero del domicilio del demandado<sup>26</sup>. Se les conoce también como foros de ataque, y, además, la remisión que efectúan estos fueros no es genérica sino específica a tribunales concretos.

En concreto, el Reglamento señala que las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán, sin embargo, ser demandadas en otro Estado miembro, entre otros supuestos, en materia contractual ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiera ser cumplida la obligación que sirve de base a la demanda.

Téngase en cuenta que, salvo pacto en contrario de las partes, se considerará que dicho lugar será, cuando se trate de una compraventa internacional de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o deban ser entregadas las mercaderías. Por su parte, en el supuesto de una prestación de servicios, se entenderá por tal el lugar del estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios.

Nótese como, a diferencia de lo que ocurre en los fueros exclusivos o en el general del domicilio del demandado, la atribución de competencia judicial internacional realizada en este caso por el Reglamento no lo es a todos los tribunales de un determinado Estado miembro, sino específicamente al órgano de jurisdicción de un concreto lugar.<sup>27</sup>

Es preciso tener en cuenta que a través de la Decisión 2009/397/CE, de 26 de febrero de 2009, del Consejo, la Comunidad Europea decidió vincularse al ya mencionado Convenio sobre acuerdo de elección de foro, hecho en la Haya el 30 de junio de 2005. El Convenio pretende consagrar la validez y la eficacia de las cláusulas de elección de foro a nivel mundial.

El propio Convenio explica que la razón de su existencia se haya en promover el comercio y las inversiones internacionales mediante el fortalecimiento de la cooperación judicial, asimismo dicha cooperación se ve fortalecida por medio de reglas uniformes sobre

---

<sup>26</sup> PÉREZ, M. Derecho Internacional disponible en <http://documents.tips/documents/tema-3-derecho-internacional-privado.html>

<sup>27</sup> ESPLUGUES, C.; PALAO, G.; ESPINOSA, R.; FERNÁNDEZ, E.; GARÍN, F. (2015). “Derecho del Comercio Internacional”. 6º ed. Tirant Lo Blanch.

competencia, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales extranjeras en materia civil o comercial.

Es preciso recordar, por tanto, que, si las partes se someten a los órganos jurisdiccionales de un Estado de la UE, en el caso que una de las partes resida en un Estado vinculado por el Convenio de la Haya que no es miembro de la UE, se aplica el Convenio en vez del Reglamento 1215/2012.

### **2.1.2. El régimen internacional**

En el ámbito internacional conviven una multiplicidad de convenios, entre los que se encuentran el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías (total o parcialmente) Marítimo* y el *Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*.

La falta de ratificaciones suficientes a las Reglas de Hamburgo por parte de los países económicamente fuertes, junto al deseo constante de la comunidad marítima internacional de consolidar un derecho uniforme para el transporte marítimo de mercancías, han sido los factores principales que han llevado a promover y aprobar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías (total o parcialmente) Marítimo, aprobado en Rotterdam el 23 de septiembre de 2009, más conocido como Reglas de Rotterdam<sup>28</sup>.

Los artículos 66 a 78 regulan las cláusulas de jurisdicción y arbitraje, y siguiendo el precedente de las Reglas de Hamburgo imponen limitaciones a la libertad contractual, fijando una serie de lugares o jurisdicciones que el demandante tiene derecho a elegir<sup>29</sup>.

El capítulo 14, Jurisdicción, establece una regla general y varias excepciones. La regla general consiste en el derecho reconocido al demandante para elegir una serie de lugares donde puede reclamar al porteador. Concretamente, la jurisdicción competente será, a elección del porteador, una de las siguientes: a) el domicilio del porteador; b) el lugar de recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte; c) el lugar de entrega de las mercancías pactado en el contrato de transporte; d) el puerto inicial de carga o puerto final de descarga;

---

<sup>28</sup> ARROYO, I. “*Las Reglas de Rotterdam, ¿para qué?*”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXVII, pág. 15

<sup>29</sup> STURLEY, M. “*Jurisdiction and Arbitration under the Rotterdam Rules*”, *Uniform Law Review*. 2009, pp. 945 y ss.

e) el tribunal competente o el designado de común acuerdo y siempre que se trate de un contrato de volumen.

El convenio no deja la regulación ni a la *lex fori* ni a la autonomía de las partes, pues regula la jurisdicción de forma imperativa, si bien con excepciones y exige alguna conexión entre la jurisdicción competente y la relación subyacente<sup>30</sup>.

En lo que respecta al Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, firmado en Lugano en 2007. Está en vigor desde el 1 de enero de 2010 entre los Estados de la UE, Noruega, Suiza e Islandia (miembros de la AELC -Asociación Europea de Libre Comercio-). Por tanto, si el demandado tiene su residencia en un Estado de la UE, los tribunales de un Estado sólo podrán declararse competentes en aplicación de las normas de competencia del Reglamento de Bruselas I. Si, en cambio, el demandado tiene su residencia en Noruega, Suiza o Islandia, los tribunales de un Estado de la UE sólo podrán declararse competentes en aplicación del Lugano II.

El Protocolo 2 del Convenio crea un Comité permanente que asume su interpretación uniforme.

En cuanto a las relaciones con este Convenio, el Reglamento 1215/2012 dispone en su art. 73.1 que no afectará a su aplicación. Se siguen rigiendo por tanto por lo dispuesto en el art. 64 del Convenio de Lugano, donde se establece que se aplicará en materia de competencia cuando el demandado esté domiciliado en un Estado parte del Convenio que no sea miembro de la UE.<sup>31</sup>

### **2.1.3. El régimen interno español**

La Constitución Española impone unos mínimos en materia de configuración de las reglas de competencia judicial internacional y en su aplicación por los tribunales. El Tribunal

---

<sup>30</sup> ARROYO, I. *Protección de la parte débil frente a las cláusulas de jurisdicción internacional en el transporte marítimo* en *Anuario de Derecho Marítimo*. Vol. XXX, pág. 35

<sup>31</sup> CAMPUZANO, B. “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE: análisis de la reforma. *Revista electrónica de estudios internacionales*, 2014. Pág. 12

Constitucional, en la Sentencia 61/2000 declara que “las reglas ordenadoras de la competencia judicial internacional [...], responden todas ellas, en primer y fundamental lugar, a una doble y relativamente contrapuesta exigencia constitucional. De una parte, a nadie puede exigírsele una diligencia irrazonable o cargas excesivas para poder ejercitar su derecho de defensa en juicio; de modo que el demandado en el proceso civil sólo podrá ser sometido a una determinada jurisdicción si las circunstancias del caso permiten considerar que el ejercicio del derecho de defensa no se verá sometido a costes desproporcionados. De otra parte, desde el punto de vista procesalmente activo, es preciso asegurar una posibilidad razonable, según las circunstancias, de accionar ante la Justicia” (fundamento de derecho 4º)

Las normas de competencia judicial internacional se encuentran en los artículos 21 y 25 de la Ley Orgánica del Poder Judicial<sup>32</sup> y son de aplicación subsidiaria respecto de las normas europeas o internacionales. El Reglamento 1215/2012 no desplaza por completo a las normas nacionales de competencia judicial internacional, sino que remite a ellas en su art. 6 cuando el demandado está domiciliado en un tercer Estado<sup>33</sup>.

Pese a su carácter subsidiario, es un régimen completo, por cuanto regula todos los supuestos de competencia judicial internacional que puedan suscitarse. La LOPJ se inspiró en el entonces Convenio de Bruselas de 1968, estableciendo prácticamente lo mismo que lo previsto en el Reglamento actual.

Por otro lado, sólo regulan la competencia judicial internacional de los tribunales españoles, por lo que se trata de un régimen unilateral.

---

<sup>32</sup> «BOE» núm. 157, de 2 de julio de 1985, páginas 20632 a 20678 (47 págs.)

<sup>33</sup> CAMPUZANO, B. “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE: análisis de la reforma. Revista electrónica de estudios internacionales, 2014, pág. 28

### 3. EL MODELO DE ESPECIALIDADES DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN EL DERECHO PRIVADO MARÍTIMO ESPAÑOL

#### 3.1. Las bases jurídicas fundamentales de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima para los casos transfronterizos.

El Derecho de la navegación marítima comprende el conjunto de normas jurídicas que tratan aquellas relaciones jurídico-mercantiles surgidas como consecuencia de la navegación marítima, es decir, aquella que se desarrolla en el medio marino<sup>34</sup>

La nueva Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima<sup>35</sup> (de ahora en adelante LNM), reforma ampliamente el Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. El carácter antiguo de la normativa interna hacía necesario este cambio modernizador del marco regulador, el cual debía ser acorde con la pluralidad de fuentes normativas vigentes en el plano internacional<sup>36</sup>. Este marasmo legislativo en el que estaba el sector marítimo hasta la entrada en vigor de la LNM no contribuía en absoluto a solucionar, de forma contundente, los problemas legales derivados de la navegación.<sup>37</sup>

Un mayor grado de armonización del Derecho de la navegación se hace preciso, puesto que el carácter internacional que engloba al Derecho marítimo deriva en una necesidad normativa<sup>38</sup>. Esta nueva LNM supone una renovación que responde a una imprescindible

---

<sup>34</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., Manual de Derecho de la Navegación Marítima, 3ª Edición, Editorial Marcial Pons, 2006, pág.2

<sup>35</sup> «BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311 (119 págs.)

<sup>36</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “*Cuestiones internacionales de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Gobierno Vasco, Dpto. de Transporte y Obras Públicas, 2006, págs. 729 y730.

<sup>37</sup> FERREIRO ROZAS, M., *Especialidades procesales en la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, de 4 de julio*. Artículo Monográfico. Junio 2016

<sup>38</sup> El Derecho marítimo tiende hacia una uniformidad propiciada por la europeización del Derecho privado, la cual se ha acentuado con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa (2007); Luzzatto habla de los diferentes métodos de unificación normativa, la cual debe caracterizarse por el respeto de las diferentes normativas internas existentes, aceptando internamente las novedades introducidas en los

coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

En concreto, la regulación material del contrato de transporte marítimo se caracteriza por la existencia de una enorme variedad de textos convencionales, lo cual genera una compleja regulación, pudiendo un mismo contrato estar sometido a varios Convenios. La aplicación de uno u otro va a depender en último término, del Tribunal que conozca el litigio<sup>39</sup>. Se trata fundamentalmente de:

- a) El Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocido como “Las Reglas de la Haya”. El objetivo de las Reglas de la Haya fue poner un freno mínimo a la conducta de las navieras en cuanto a su libertad para excluirse de responsabilidades.<sup>40</sup>
- 1) Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo internacional, elaborado en Hamburgo el 21 de febrero de 1978, conocido como “Reglas de Hamburgo”. Redactado, como menciona en su preámbulo, debido a la manifiesta conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías.
- 2) Aunque todavía no está en vigor, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, cuya firma tuvo lugar el 23 de septiembre de 2009 en Rotterdam, conocido como “Reglas de Rotterdam”.<sup>41</sup>

---

Convenios internacionales. LUZZATTO, R. “Metodi di unificazione del diritto marittimo e interpretazione uniforme”, *Dir. Mar.* 1999 (I) págs. 147-152.

<sup>39</sup> Ello va a dar lugar al *forum shopping*, fenómeno que radica en la búsqueda por parte del demandante del juez o tribunal del que espera una decisión favorable a sus intereses. ADRIÁN ARNÁIZ, A.J.: “*Forum non conveniens*” y *Forum shopping*” en *el sistema comunitario de competencia judicial y ejecución de sentencias*. Profesor Titular de Derecho Internacional Privado de la Facultad de Derecho de Valladolid.

<sup>40</sup> Definición disponible en <http://www.administracionmoderna.com/2013/07/las-reglas-de-la-haya-normas-internacionales-del-transporte-maritimo.html>

<sup>41</sup> En [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html), puede consultarse el estado de firmas, ratificaciones, adhesiones y entradas en vigor del Convenio en los distintos Estados. Conforme al artículo 88.1 RR (“Firma, ratificación, aceptación, aprobación o

Todos estos Convenios coexisten con una pluralidad de Leyes estatales que les han dado efecto, de un modo u otro, en el orden interno. En concreto, en España, la Ley 22 de diciembre de 1949, sobre transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque<sup>42</sup>, dio efecto al Convenio de Bruselas de 1924.

La situación de la LTM plantea innumerables dudas de aplicación como consecuencia de que nuestro país, habiendo ya ratificado en 1930 el Convenio de Bruselas, elaboró la LTM de 1949 con el objeto de incorporar dicho Convenio a nuestro sistema. Ello ha provocado una doble incorporación del mismo en el ordenamiento jurídico español.

El problema se agudiza porque España ratificó en 1984 el protocolo 1979, planteándose la duda de considerar, bien que el Convenio de Bruselas está vigente para España en su última versión, lo que supone una derogación implícita de la LTM o bien, por el contrario, que ésta sigue vigente, pero alterada parcialmente en los aspectos que los protocolos de 1968 y 1979 han modificado.

Dicha dualidad de regulaciones tuvo su fin con la entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación Marítima que pretende, como ya se ha dicho, establecer uniformidad en el Derecho marítimo<sup>43</sup>.

Integrada por 524 artículos, pretende poner fin a las contradicciones mencionadas entre los diversos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa, encabezada por el Libro III del Código de Comercio de 1885, texto que queda derogado con la presente Ley. A lo largo de sus 10 títulos, la Ley regula el marco en el que se inscriben las actividades

---

adhesión”), el Convenio “*estará abierto a la firma de todos los Estados en Rotterdam (Países Bajos) el 23 de septiembre de 2009, y después de esa fecha, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York*”. En su apartado 2, dicho precepto establece que el Convenio “*estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios*” y en el apartado 3 señala que “*estará abierto a la adhesión de todo Estado que no sea signatario del mismo desde la fecha en que su texto quede abierto a la firma*”. “*Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas*” (artículo 88.4 RR).

<sup>42</sup> Conocida como LTM o Ley de Transporte Marítimo.

<sup>43</sup> ESPLUGUES, C.; PALAO, G.; ESPINOSA, R.; FERNÁNDEZ, E.; GARÍN, F. (2015). “Derecho del Comercio Internacional”. 6º ed. Tirant Lo Blanch.



propias del tráfico marítimo<sup>44</sup>. Además, toma una posición clara sobre el concepto al delimitar, por un lado, el objeto y ámbito de aplicación<sup>45</sup>, y por otro, la enumeración y jerarquía de las fuentes y su interpretación<sup>46</sup>.

### **3.2. La estructura jurídica básica del artículo 468 de la Ley de Navegación Marítima.**

La LNM, en su Capítulo I del Título IX “*Especialidades procesales*” contiene los artículos 468 y 469, que van a consagrar el modelo de especialidades de jurisdicción y competencia.

La explicación del legislador sobre el porqué del artículo 468 está contenida en el punto XI de la Exposición de Motivos de la LNM -conforme a las normas de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil<sup>47</sup>-. Según la misma, el objetivo del precepto<sup>48</sup> es tratar de evitar los abusos detectados frecuentemente en el tráfico marítimo, sufridos por terceros poseedores de conocimientos de embarque, que se ven obligados a someterse a tribunales o cortes arbitrales extranjeros cuando no han negociado tales cláusulas o incluso las podían desconocer.

En relación al artículo 468, existe una controversia jurídico-doctrinal que viene a defender dos tipos de posicionamientos. Por un lado, a favor de la exposición de motivos, se encuentra una parte de la doctrina que defiende que, en el transporte de mercancías, la parte débil es el cargador<sup>49</sup>. Dicho “abuso”, entiende, que es consecuencia del hecho de que tener que

---

<sup>44</sup> ARROYO, I. (2015) Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima). Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

<sup>45</sup> Artículo 1 de la Ley 14/2014

<sup>46</sup> Artículo 2 de la Ley 14/2014

<sup>47</sup>BOE núm. 7, de 08/01/2000

<sup>48</sup> La doctrina se encuentra dividida en la interpretación de este artículo y su fundamentación. A favor de este artículo se encuentran personalidades como Ignacio Arroyo Martínez, en “Protección de la parte débil frente a las cláusulas de jurisdicción internacional en el transporte marítimo”, Anuario de Derecho Marítimo (ADM), Vol. XXX, 2013 pá

<sup>49</sup> ARROYO, I. “Protección de la parte débil frente a las cláusulas de jurisdicción internacional en el transporte marítimo”, ADM., Vol. XXX, 2013, págs. 24-26.

plantear la acción ante una jurisdicción, un idioma y unos procedimientos que le son desconocidos. Debido a este desconocimiento, a las dificultades derivadas y a los elevados costes que le supondrían, la parte débil decide abandonar el proceso<sup>50</sup>. Esta corriente también basa su posicionamiento en la imposición unilateral de las cláusulas del conocimiento de embarque, ya que son impuestas al cargador sin ninguna negociación.

Por otro lado, la doctrina contraria a dichos argumentos expone que el cargador no es, sino, otro profesional más del sector marítimo que no debería tener las garantías propias del consumidor<sup>51</sup>. De modo que, el desequilibrio existente entre las partes, no se da ni en la superioridad a nivel económico del armador ni en su imposición al cargador, puesto que de ser así el cargador no aceptaría las condiciones y acudiría al mercado en búsqueda de mejores condiciones y contrataría a alguna empresa competidora<sup>52</sup>. La única superioridad justificable entre las partes, para esta corriente, se encuentra en el hecho de que el armador redacta el conocimiento de embarque de forma unilateral<sup>53</sup>. Sin embargo, la redacción unilateral se justifica en que los contratos están estandarizados, lo cual facilita la fluidez del tráfico comercial, por lo que se ha constituido un uso libremente aceptado por las partes de que los contratos son estandarizados y establecidos unilateralmente por el armador con un importante ahorro en tiempo y costes<sup>54</sup>.

El artículo 468, titulado *Cláusulas de jurisdicción y arbitraje*, queda plasmado del siguiente modo en la Ley de Navegación Marítima:

*“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.*

---

<sup>50</sup> ROCA, M. “El mercado inglés y el arbitraje marítimo”, ADM., Vol. XXVI, 2009, pág. 186

<sup>51</sup> GÓMEZ JENE, M., “Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en la nueva ley de navegación marítima”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 6, núm. 2, octubre 2014, pág. 114

<sup>52</sup> GONZÁLEZ PELLICE, J.M., “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, 15 de julio de 2014, XXXV, pág. 5

<sup>53</sup> GONZÁLEZ PELLICER, J.M., Op. Cit. Nota 20, págs. 11-14.

<sup>54</sup> GONZÁLEZ PELLICER, J.M., Op. Cit. Nota 20, pág. 13

*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".*

Va a establecer la nulidad de las cláusulas de sumisión a jurisdicción extranjera o a arbitraje en el extranjero contenidas en los contratos de utilización de buque o auxiliares de la navegación que no hubieran sido negociadas individual y separadamente. Estos requisitos no quedan evidenciados por la simple inserción de las cláusulas en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos mencionados<sup>55</sup>.

Si el tribunal designado por una de estas cláusulas es el de un Estado miembro de la Unión Europea, las condiciones de incorporación de aquella al contrato no vienen determinadas por la ley española, sino por el Reglamento de Bruselas I bis, que deja escaso margen a la posibilidad de oponer lo previsto en el ordenamiento español. Por el contrario, si se designa un tribunal de un tercer Estado, el art. 468 sí despliega sus efectos, generando con ello un escenario procesal complejo.<sup>56</sup>

Para finalizar, señalar que las consecuencias de la norma sobre las cláusulas de sumisión a arbitraje deben ser cuestionadas a la vista de lo establecido en el Convenio de Nueva York de 1958.

Como veremos en los siguientes epígrafes, la eficacia de la norma en cuestión será cuanto menos limitada. Estas dos normas de aplicación preferente - el Reglamento de Bruselas I bis y el Convenio de Nueva York - van a reducir drásticamente su ámbito de aplicación.

### **3.3. La estructura jurídica complementaria del artículo 469 de la Ley de Navegación Marítima.**

El artículo 469 de la Ley de Navegación Marítima va a establecer los criterios de atribución de competencia, fijando como fueros alternativos a elección del demandante bien el del lugar del domicilio del demandado, el del lugar de celebración del contrato o el del lugar del puerto

---

<sup>55</sup> TORRALBA, E. "Las especialidades procesales de la Ley de Navegación Marítima: cláusulas de jurisdicción y arbitraje". Revista de Derecho del Transporte N°16 (2015): 121-139

<sup>56</sup> TORRALBA, E. C., *Las "especialidades procesales" de la ley de navegación marítima*. Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal, ISSN 1889-1810, N°. 16, 2015, págs. 121-139

de carga o descarga, si estamos ante un contrato de utilización del buque, o del lugar de prestación de los servicios, si estamos ante un contrato auxiliar de la navegación.

*“1. Salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula de arbitraje, según lo establecido en este capítulo, se aplicarán los criterios previstos en este artículo.*

*2. En los contratos de utilización del buque, 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.*

*3. En los contratos auxiliares de la navegación, serán competentes, a elección del demandante, los Tribunales del:*

- a) Domicilio del demandado.*
- b) Lugar de celebración del contrato.*
- c) Lugar de prestación de los servicios.*

*4. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el tribunal del lugar de finalización del transporte o el del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto”.*

Con este artículo se establecen los diferentes foros posibles cuando se ven cumplidos los requisitos establecidos en el artículo anterior.

#### 4. LAS SEMEJANZAS BÁSICAS ENTRE EL MODELO GENERAL DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA Y EL MODELO DE ESPECIALIDADES DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MARÍTIMO

##### 4.1. Foro de sumisión expresa: los acuerdos atributivos de competencia judicial.

La primera de las semejanzas entre ambos modelos se encuentra en el artículo 25 del Reglamento que, al igual que el artículo 469 de la LNM, contempla los acuerdos atributivos de competencia, afirmando en su primer apartado que un acuerdo atributivo de competencia es válido solamente si existe un auténtico pacto entre las partes que deposite la competencia para conocer en un Tribunal de un Estado miembro, con independencia del domicilio de las partes, debiendo concurrir también la nota de internacionalidad y la condición de que el acuerdo no recaiga sobre una competencia exclusiva de un Tribunal de otro Estado miembro<sup>57</sup>, ya que los pactos de sumisión a una jurisdicción no pueden contravenir competencias exclusivas<sup>58</sup>. La doctrina es unánime: el límite de la autonomía de la voluntad de las partes lo determina las competencias exclusivas, decidiendo incluso la ineficacia de cualquier cláusula que las contravengan.

En este mismo apartado se recoge que la forma que debe presentar el acuerdo debe ser *ad solemnitatem*, o lo que es lo mismo, ha de darse en una de las tres formas dispuestas en el artículo<sup>59</sup>:

*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*

---

<sup>57</sup> VIRGOS SORIANO, M. y GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho Procesal Civil Internacional (Litigación internacional)*, Civitas, Madrid, 2000, Op. cit. nota 3, pp.296 y 297

<sup>58</sup> Artículo 25.5 del Reglamento 1215/2012

<sup>59</sup> CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ J., págs. 218-232

*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*

Por último, el apartado quinto del precepto mantiene la autonomía de la cláusula de jurisdicción respecto del resto de cláusulas del contrato de transporte.

En definitiva, el órgano jurisdiccional competente para conocer los litigios derivados de un contrato vendrá determinado por el pacto celebrado entre las partes, que constituye un acuerdo atributivo de competencia o sumisión expresa<sup>60</sup>, y ello con independencia del domicilio de las partes; este acuerdo tendrá la consideración de exclusiva, salvo pacto en contrario.

Finalmente, ha de tenerse en cuenta que este acuerdo atributivo de competencia es un acuerdo independiente del resto de cláusulas del contrato, por lo que no se vería afectada su validez por el mero hecho de que el contrato donde se encuadra sí que fuera inválido.

#### **4.2. Foro general: el domicilio del demandado en un Estado miembro de la UE**

El foro del domicilio va a ser el segundo y último punto de encuentro entre el modelo general y el modelo especial.

De conformidad con el artículo 4 del Reglamento 1215/2012, *con las excepciones previstas en el propio reglamento, las personas domiciliadas en un Estado miembro, sea cual sea su nacionalidad, se someten a los órganos jurisdiccionales de dicho país*, y en relación con ello, el artículo 72 determina cuál es el domicilio en el caso de personas físicas remitiéndonos a la Ley interna de cada Estado y el 73.1 nos especifica el de las personas jurídicas, que estará donde se encuentre su sede, administración central o centro principal de operaciones.

---

<sup>60</sup> RUIZ SOROA, J.M. *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, 1992, págs. 281 y 284.

## 5. LAS DIFERENCIAS FUNDAMENTALES ENTRE EL MODELO GENERAL DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA Y EL MODELO DE ESPECIALIDADES DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MARÍTIMO

### 5.1. Ámbito de aplicación material

Mientras que las reglas de la UE – el Reglamento 1215/2015 – son aplicables “en materia civil y mercantil”<sup>61</sup>, y, en consecuencia, también a los litigios surgidos con ocasión de los contratos a los que se refiere la norma que aquí se analiza. La LNM tiene un ámbito de aplicación más restringido, de forma que se aplica con carácter general a “*situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima*”<sup>62</sup>.

Todavía más limitado va a ser el ámbito de aplicación del artículo 468, ya que va a regir únicamente sobre los *contratos de utilización del buque*, o en los *contratos auxiliares de la navegación*. De modo que, este precepto no se aplicará a la totalidad de negocios jurídicos surgidos en el ámbito marítimo, únicamente a los que se mencionan a continuación.

La explicación del tratamiento diferenciado de este tipo de contratos la encontramos en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley Marítima<sup>63</sup>. El objetivo es *tratar de evitar los abusos detectados frecuentemente en el tráfico marítima, sufridos por terceros poseedores de conocimientos de embarque, que se ven obligados a terceros poseedores de conocimientos de embarque, que se ven obligados a someterse a tribunales o cortes arbitrales extranjeros cuando no han negociado tales cláusulas o incluso las podían desconocer (como sucede con las cláusulas incorporadas al conocimiento de embarque por referencia a una póliza de fletamento)*.

Acontece que no existe una negociación individual debido a factores como la existencia de impresos estandarizados o el contexto de rapidez comercial.

---

<sup>61</sup> De acuerdo con lo establecido en el artículo 1, se aplicará en materia civil y mercantil, con independencia de la naturaleza del órgano jurisdiccional. En su apartado 2, enumera un elenco de materias excluidas de su ámbito de aplicación.

<sup>62</sup> Artículo 1 de la LNM

<sup>63</sup> «BOCG» Núm. 73-1, a 29 de noviembre de 2013. 121/000073 Proyecto de Ley de Navegación Marítima

### 5.1.1. Los contratos de utilización del buque

En primer lugar, siguiendo la estructura del artículo 469<sup>64</sup>, se ven involucrados los contratos de utilización de buque<sup>65</sup>.

En torno a la noción de buque, concepto capital para el Derecho marítimo<sup>66</sup>, no siempre ha habido consenso ya que existen diversas acepciones. El Diccionario de la RAE<sup>67</sup> define buque como *barco<sup>68</sup> con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.*

De modo que, desde el punto de vista etimológico y gramatical el buque debe cumplir dos requisitos esenciales, la flotabilidad y la capacidad de transporte. Sin embargo, en sentido técnico se considera buque cualquier construcción destinada a la navegación acuática (marítima, fluvial o lagunal). Esa heterogeneidad terminológica se ve aumentada por la existencia de normas en la UE y en los Convenios internacionales.<sup>69</sup>

En un intento por superar las dificultades acaecidas en relación al concepto, la LNM proporciona una definición de buque en su artículo 56 “*se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.*” Definición legal de la que se extraen la presencia de cuatro requisitos<sup>70</sup>:

---

<sup>64</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

<sup>65</sup> Título IV. De los contratos de utilización de buque. Artículos 188 a 313

<sup>66</sup> ARROYO, I. (2015) *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

<sup>67</sup> Real Academia Española

<sup>68</sup> *Vaso de madera, hierro u otra materia, que flota y que, impulsado por un artificio adecuado, puede transportar por el agua personas, animales o cosas.* Definición contenida en el Diccionario de la Real Academia Española.

<sup>69</sup> ARROYO, I. (2015) *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

<sup>70</sup> Ídem



- a) Aptitud para navegar, significa navegabilidad, noción más amplia que la de transporte.<sup>71</sup>
- b) Aptitud para transportar personas o cosas.<sup>72</sup>
- c) Cubierta corrida.<sup>73</sup>
- d) Eslora no inferior a veinticuatro metros.<sup>74</sup>

Las expresiones “utilización” y “explotación” del buque vienen siendo utilizadas indistintamente para designar el empleo del buque por el naviero para fines o actividades diversas pero referidos al fenómeno técnico de la navegación marítima.<sup>75</sup>

La teoría general de los contratos de utilización del buque comprende: el arrendamiento de buque, a casco desnudo (bare-boat) o armado y equipado (bare-boat by demise); el fletamento por tiempo (time charter); el fletamento por viaje (voyage charter); el transporte regular bajo conocimiento de embarque; el transporte de viajeros o contrato de pasaje y sus equipajes; y el remolque. La clasificación no es cerrada sino abierta, pudiendo incluirse nuevas formas de utilización.

---

<sup>71</sup> Entiéndase que, aunque navegabilidad no se define legalmente, exige flotabilidad y movilidad, al menos potencialmente.

<sup>72</sup> La ley justifica el requisito porque prescinde de la finalidad, al tiempo que identifica navegación y transporte: cuando de navega siempre se transporta algo, aunque no sea la finalidad principal.

<sup>73</sup> Es una condición exigida por razones técnicas.

<sup>74</sup> Es otra exigencia técnica, objetiva y ajena a la discusión.

Para la LNM<sup>76</sup> transporte y fletamento son términos equivalentes. El legislador encuentra una respuesta<sup>77</sup> en las necesidades de la práctica reconociendo y regulando una serie de contratos de utilización que engloba bajo la expresión genérica de fletamento.<sup>78</sup>

Los contratos que contempla la LNM<sup>79</sup> son: arrendamiento del buque, arrendamiento náutico, el fletamento o transporte de mercancías, el contrato de pasaje, el contrato de crucero marítimo y el contrato de remolque.

---

<sup>76</sup> La regulación positiva, la más extensa y completa en la LNM (artículos 188 a 313), no abarca toda la realidad, pues existen otras formas de explotación que no encajan en los moldes legales ni pueden explicarse, como en cambio defiende un sector doctrinal acogido por el legislador, desde la consideración del transporte como finalidad última del fletamento, aunque sea el destino preponderante.

<sup>77</sup> La solución adoptada por la LNM, cuya justificación recoge la Exposición de Motivos en los términos literales siguientes: *“soluciones recogidas en el texto no se separan de la práctica usual, por lo que el fletamento se configura como contrato de transporte. El fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo del transporte que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado. El tipo contractual unificado que contempla la ley se compagina con la previsión de especialidades cuando son necesarias, como sucede con los fletamentos por viaje, el fletamento por tiempo y el traslado de mercancías bajo conocimiento. Se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos), supuestos en los que sólo serán de aplicación las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición, empleo del buque, flete y extinción anticipada).*

*También se regulan los contratos de pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte), el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios, y el arrendamiento náutico, conocido comúnmente como chárter y que goza de particularidades propias.”*

<sup>78</sup> ARROYO, I. (2015) *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

<sup>79</sup> Título IV. De los contratos de utilización del buque. Artículos 188 a 313. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### El contrato de arrendamiento del buque

Es un contrato mediante el cual una persona, el arrendador, a cambio de una renta o alquiler, cede el uso temporal del buque a otra persona, el arrendatario, quien, haciéndolo navegar por su cuenta, asume los derechos y obligaciones inherentes a la explotación, convirtiéndose en naviero o empresario de la navegación marítima.<sup>80</sup> La definición legal está recogida en el artículo 188<sup>81</sup>

La Ley reconoce dos tipos de arrendamiento: arrendamiento a casco desnudo (*bareboat charter*) y de buque armado y equipado (*charter by demise*). La diferencia radica, básicamente, en la cesión o no de las relaciones laborales.

### El contrato de fletamento o de transporte de mercancías

El contrato de fletamento es aquél por el que una persona (fletante) pone a disposición de otra (fletador) un buque para el transporte de mercancías a cambio de un precio determinado<sup>82</sup>. La navegación marítima gira en torno al transporte, de ahí la consideración del fletamento como el acto jurídico central.<sup>83</sup>

Siguiendo con el Capítulo II del Título IV en el que está contenido dicho contrato, existen dos clases de fletamento, por tiempo o por viaje<sup>84</sup>.

---

<sup>80</sup> ARROYO, I. (2015) *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

<sup>81</sup> *Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características.* Artículo 188 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

<sup>82</sup> Artículo 203 de la Ley 14/2014: “*el contrato de 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*”.

<sup>83</sup> Desde las Ordenanzas del Bilbao de 1737 pasando por el Código de Comercio y a actual LNM, se ha considerado el contrato de fletamento como un contrato de transporte.

<sup>84</sup> Artículo 204 de la Ley 14/2014: “*1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados.*”

El fletamento por tiempo (*time charter*) es un contrato cuyo objeto es la navegación del buque, durante un período de tiempo, a cambio de una contraprestación económica denominada flete. El fletamento por viaje (*voyage charter*), dependiendo de la corriente puede ser identificado con aquel contrato mediante el cual un naviero (fletante) cede a otra persona (fletador) la utilización de todo o parte de un buque para la carga de mercancías, obligándose a cambio de un precio (flete), a transportar la carga de un puerto a otro; o puede ser entendido como el contrato en virtud del cual el naviero (owner) se obliga frente al fletador, a cambio de un precio (flete), a poner un buque en condiciones de navegabilidad para la realización de un viaje convenido.<sup>85</sup>

Dentro del fletamento, encontramos un contrato derivado, el subfletamento. La LNM dedica su artículo 296 al respecto. Se trata de un subcontrato dependiente de otro fletamento anterior en el que el fletador, convertido en subfletante, cede la utilización del buque, por tiempo o por viaje, a favor de otro u otros subfletadores.

### El contrato de pasaje

El concepto de contrato de pasaje lo proporciona el artículo 287 LNM, que lo define del siguiente modo “por el contrato de pasaje marítimo el portador se obliga, a cambio de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.

A los efectos de aplicación de la Ley van a verse excluidos el transporte amistoso y el pasaje clandestino, pero se va a aplicar a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros.

A la luz de la tradición jurídica<sup>86</sup>, se califica al pasaje como una variedad de contrato de fletamento, aunque no plenamente identificada con él.

---

2. *El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación. En el fletamento por viaje dichos gastos serán por cuenta del porteador, a no ser que se pacte de otra forma.”*

<sup>85</sup> ARROYO, I. (2015) *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

<sup>86</sup> Consulado del mar.

El crucero marítimo, que puede ser considerado una modalidad de pasaje, es un contrato atípico en virtud del cual una parte, el organizador o responsable del crucero, se obliga a transportar a un colectivo de pasajeros a una o varias localidades determinadas según un itinerario convenido, y a proporcionar otra serie de prestaciones a bordo o en tierra, a cambio de una contraprestación económica. Es un contrato mixto, de transporte de personas al que se añaden otras prestaciones esenciales, que consisten en el alojamiento, manutención y, en general, la organización del tiempo libre.

### El contrato de remolque

Por el contrato de remolque marítimo el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque.<sup>87</sup> Esta definición comprende las dos grandes categorías de remolque, el remolque transporte y el remolque maniobra.

En segundo lugar, conforme al artículo 469 de la LNM, van a verse involucrados en las especialidades de jurisdicción y competencia y arbitraje, los denominados contratos auxiliares: el contrato de gestión naval, el contrato de consignación de buques, el contrato de practica, el contrato de manipulación portuaria, los contratos de carga descarga, estiba y desestiba.

### El arrendamiento náutico

El arrendamiento náutico constituye una de las novedades de la LNM<sup>88</sup> ya que la figura carecía de tratamiento<sup>89</sup> y es la primera vez que se regula como un contrato autónomo y diferenciado.

---

<sup>87</sup> Artículo 301 de la Ley de Navegación Marítima.

<sup>88</sup> Artículos 307 a 313, de la Ley de Navegación Marítima.

<sup>89</sup> En España el número de embarcaciones de recreo matriculadas supera los dos millones de unidades, a las que se deben sumar las numerosas embarcaciones extranjeras que surcan sus mares.

Popularmente conocido como *chárter náutico*, el contrato de arrendamiento náutico cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de un precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa.<sup>90</sup> Existen dos modalidades, arrendamiento náutico con o sin donación.

### **5.1.2. Los contratos auxiliares de la navegación**

#### El contrato de gestión naval

Por el contrato de gestión naval una persona se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y en nombre del armador, todos o alguno de los aspectos implicados en la explotación del buque. Dichos aspectos pueden hacer referencia a la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque.<sup>91</sup>

#### El contrato de consignación de buques

Por el contrato de consignación, una persona, denominada consignatario, por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque o de las mercancías en puerto.<sup>92</sup>

#### El contrato de practica

Seguendo el TRLPEMM<sup>93</sup>, artículos 126, 279, 280 y 281 y el artículo 325 LNM, se puede definir el practica como el servicio de asesoramiento prestado por el práctico al capitán para facilitar la entrada y salida portuaria y cualquier otra maniobra náutica dentro del espacio

---

<sup>90</sup> Artículo 307 de la Ley de Navegación Marítima.

<sup>91</sup> Artículo 315 de la Ley de Navegación Marítima

<sup>92</sup> Artículo 319 de la Ley de Navegación Marítima

<sup>93</sup> «BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011, páginas 109456 a 109710 (255 págs.). 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

portuario o aguas adyacentes (artículo 102 LPEMM<sup>94</sup> y en el mismo sentido el artículo 81 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general<sup>95</sup>).

### El contrato de manipulación portuaria

Por el contrato de manipulación portuaria un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o algunas de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas en esta Ley u otras de similar naturaleza.<sup>96</sup>

La estiba y desestiba propiamente dichas suponen la colocación o separación ordenada y acertada de las mercancías en la bodegas de los buques y la llevan a cabo los estibadores, aunque en la práctica se utiliza esta terminología indistintamente, la carga y descarga son la puesta y extracción de mercancías en un vehículo para ser transportadas o pasar a otro medio de transporte o ser almacenadas, depositadas, distribuidas, clasificadas, desplazadas en la misma zona portuaria, así como la manipulación de contenedores, bultos, movimiento de la mercancía a granel.....<sup>97</sup>

## **5.2. La comparecencia voluntaria (del demandado): Foro de sumisión tácita**

La siguiente diferencia entre el modelo general y el modelo especial de jurisdicción de competencia se encuentra en el foro de sumisión tácita contenido en el Reglamento, pero no contemplado en la Ley de Navegación Marítima.

En el supuesto del sometimiento tácito, el Reglamento menciona que la comparecencia del demandado determina la existencia del mismo.

---

<sup>94</sup> Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

<sup>95</sup> «BOE» núm. 284, de 27 de noviembre de 2003, páginas 42126 a 42238 (113 págs.)

<sup>96</sup> Artículo 329 de la Ley de Navegación Marítima

<sup>97</sup> Definición disponible en <http://transporteinternacional.blogspot.com.es/2006/11/contratos.html>

Sin embargo, continuando con el art. 26.1, esta regla no entra en juego cuando la comparecencia del demandado tiene por objeto impugnar la competencia, o en el supuesto de que hubiese otra jurisdicción exclusivamente competente al amparo del art. 24. Consciente de la existencia de una parte más débil y con el fin de protegerla en determinados contratos, el legislador afirma en el siguiente inciso que, en los casos de los contratos de seguro, de consumo y privados de trabajo, se asegurará de que se ha informado al demandado de su derecho a impugnar la competencia del órgano jurisdiccional y las consecuencias de comparecer o no antes de asumir dicha competencia.

El Reglamento establece que la comparecencia del demandado fija la existencia del mismo; no obstante, según el artículo 26.1, esta regla no es aplicable cuando la comparecencia persigue la impugnación de la competencia, o en el caso de existir otra jurisdicción exclusiva que la ostente, según el artículo 24. Ahora bien, el apartado 2 del artículo 26 dispone que *si el demandado es el tomador del seguro, el asegurado, un beneficiario del contrato de seguro, la persona perjudicada, el consumidor o el trabajador, el órgano jurisdiccional se asegurará, antes de asumir la competencia en virtud del apartado 1, de que se ha informado al demandado de su derecho a impugnar la competencia del órgano jurisdiccional y de las consecuencias de comparecer o no*; es decir, se exige que se haya informado al demandado del derecho que le asiste a impugnar la competencia y de las consecuencias de comparecer o no.

### **5.3. Requisitos de validez formal**

La última, pero más relevante de las diferencias está en los requisitos de validez formal de las cláusulas de sumisión.

Por un lado, en cuanto a las cláusulas de sumisión contenidas habitualmente en los documentos y contratos de transporte marítimo (los conocimientos de embarque, las pólizas de fletamento, etc.), el art. 468 condiciona su validez a que hayan sido *negociadas individual y separadamente*, no siendo la mera inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de un contrato, por sí sola, prueba de su validez del consentimiento de las partes.

Por otro lado, el artículo 25 del Reglamento establece que los acuerdos de sometimiento a jurisdicción extranjera deberán producirse de una de las siguientes maneras:



- a. *Por escrito o verbalmente con confirmación escrita; de acuerdo con el art. 25.2, se entenderá hecha por escrito toda transmisión efectuada por medios electrónicos que proporcione un registro duradero del acuerdo.*
- 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 acorde 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<sup>98</sup>.*

En relación al último apartado, la jurisprudencia nacional y comunitaria ha ido flexibilizando progresivamente los requisitos de validez de las cláusulas de sumisión atendiendo al criterio de los “usos” comúnmente conocidos y aceptados en el tráfico marítimo internacional. Así, nuestros tribunales han venido entendiendo que una cláusula contenida en el anverso de un conocimiento de embarque, que sea visible y clara, es válida, y que puede vincular a un tercero se haya subrogado en la posición jurídica del cargador, a pesar de no haber sido negociada individualmente por este tercero.

En idéntico sentido, la jurisprudencia comunitaria<sup>99</sup> ha establecido una presunción que las partes han dado su consentimiento a una cláusula atributiva de competencia cuando el comportamiento de las mismas corresponda a un uso generalizado que las partes conocen o debieran conocer. Es decir, cuando los operadores siguen un comportamiento determinado

---

<sup>98</sup> Los INCOTERMS 2010 recogen las prácticas más usuales de la contratación internacional actual. La Sentencia de 16 de marzo de 1999 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea asunto C159-97 establece que “el criterio decisivo continúa siendo el de si los operadores del sector del comercio internacional en el que las partes contratantes ejercen su actividad siguen o no el comportamiento de que se trata de modo general y regular.”

<sup>99</sup> STJUE de 20 de febrero de 1997, as. C-106/95, MSG y 16 de marzo de 1999. “*existe un uso en un sector del comercio internacional cuando, en particular, las partes contratantes que operan en dicho sector siguen generalmente un comportamiento determinado al celebrar cierta clase de contratos. El conocimiento de dicho uso por las partes contratantes queda acreditado cuando, en particular, hubieren entablado con anterioridad relaciones comerciales entre ellas o con otras partes que operen en el sector comercial que se trate o cuando, en dicho sector, se siga un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos, de modo que pueda considerarse una práctica consolidada*”.

de forma general y regular al celebrar cierta clase de contratos, como es la inclusión de cláusulas de sumisión en documentos-tipo propios del comercio marítimo internacional, la formación de ese uso no requiere más prueba y se presume que dicha cláusula es conocida y consentida por las partes, pese a no haber sido negociada individualmente.

De la dicción del artículo 468 de la LNM parece desprenderse que el legislador pretende invertir esta presunción de validez de las cláusulas de sumisión incluidas en documentos estándar, cuando indica que, sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas aquellas cláusulas de sumisión que no hayan sido negociadas individual y separadamente, sin que su mera inserción en el condicionado impreso sirva por sí solo de base para acreditar su aceptación<sup>100</sup>. Aunque supone aumentar el nivel de seguridad jurídica, por otra parte, diverge de las actuales tendencias legislativas y jurisprudenciales en su intento de equilibrar la seguridad jurídica y el principio del *favor negotii*<sup>101</sup>.

Existe por lo tanto una evidente discrepancia entre lo dispuesto por el Derecho europeo y el artículo 468 de la LNM. Sin embargo, la reiterada jurisprudencia española estima que los requisitos de forma de sumisión expresa los decreta la Unión Europea, no los Estados<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> GÓMEZ, M. *Competencia internacional marítima*. Artículos profesionales 15 de junio de 2014.

<sup>101</sup> Tal como es formulada y sostenida en la actualidad, la doctrina del *favor negotii* postula elegir entre dos normas jurídicas o entre dos interpretaciones normativas que se refieren en modo diverso a determinado negocio jurídico, aquella que confiera a este una mayor validez.

<sup>102</sup> Sentencia n. 428/2008 del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 2008 (Sala 1ª Sección 1ª)

## 6. JURISDICCIÓN

En este apartado lo que se pretende analizar son los efectos de la aplicación del artículo 468 de la Ley de Navegación Marítima. Por un lado, para los supuestos *intraeuropeos* -cuando el tribunal designado en la cláusula<sup>103</sup> es un tribunal de un Estado miembro de la UE. Por otro lado, para los supuestos *extraeuropeos* -cuando el tribunal designado en la cláusula es el tribunal de un Estado no miembro de la UE.

### a. Aplicación en supuestos *intraeuropeos*

Para determinar la validez formal de las cláusulas de sumisión al tribunal de un Estado miembro de la UE será de aplicación el artículo 25 del Reglamento de Bruselas I *refundido*. Este precepto recoge el “núcleo uniforme directamente regulado” de las cláusulas de elección de foro y las condiciones de su eficacia procesal<sup>104</sup>. Este artículo entra en juego aun cuando ninguna de las partes tenga su domicilio en la UE<sup>105</sup>.

Ello quiere decir que la validez formal de cualquier cláusula de jurisdicción inserta en un contrato de utilización de buque o en un contrato auxiliar de navegación que determine la competencia judicial de un tribunal “europeo” (ad. Ex., Italia) se regulará conforme a lo previsto en este precepto. O lo que es lo mismo: el artículo 468 LNM no se aplicará cuando

---

<sup>103</sup> La cláusula de jurisdicción internacional, también denominada “prórroga de jurisdicción” es un acuerdo que produce dos efectos, uno positivo y otro negativo. Positivo porque el pacto designa o atribuye la solución del litigio, nacido o no, a los tribunales de un determinado país u ordenamiento extranjero. Es el denominado efecto atributivo de competencia. Negativo porque el tribunal ante el que se dirige la demanda, o aquel que resulta aplicable según las normas legales, debe abstenerse o declinar su jurisdicción en favor del extranjero designado en la cláusula. Es el denominado efecto privativo de competencia. ARROYO, I. Protección de la parte débil frente a las cláusulas de jurisdicción internacional en el transporte marítimo en Anuario de Derecho Marítimo. Vol. XXX, pág. 24.

<sup>104</sup> TORRALBA, E. “Las especialidades procesales de la ley de Navegación Marítima: cláusulas de jurisdicción y arbitraje”. Revista de Derecho del Transporte. Nº 16 (2015): 121- 139

<sup>105</sup> Vid. El Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Dinamarca relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil, DOUE, L 240, 13.8.2014.

la cláusula de sumisión prevista en algunos de los contratos citados remita al tribunal de un Estado miembro.

El artículo 25 del Reglamento de Bruselas I refundido se caracteriza por introducir cierta liberalidad en la forma de prestar el consentimiento, esto se aprecia en el inciso c), que reproduce de forma prácticamente literal la sentencia *Castelleti* del TJUE<sup>106</sup>: *se presume que las partes contratantes han dado su consentimiento a la cláusula atributiva de competencia cuando el comportamiento de las mismas corresponda a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional en el que operan y que conocen o debieran conocer*. En este sentido, impone un criterio de interpretación mucho menos rígido que el que el legislador ha impuesto ahora por vía del artículo 468 LNM, y es, como hemos afirmado, el criterio que debe aplicarse para todos los supuestos *intraeuropeos*.

#### **b. Aplicación en supuestos *extraeuropeos***

Fuera del ámbito europeo y convencional, la regla de determinación de la competencia judicial internacional de los tribunales españoles es la LOPJ. Es, pues, en este ámbito, donde el art. 468 de la LNM, en tanto regla especial respecto de la LOPJ, puede desplegar su eficacia<sup>107</sup>.

De modo que, al contrario de lo que ocurre con las cláusulas de sumisión a los tribunales de Estados de la UE, para las cláusulas de sumisión a los tribunales de terceros Estados, la negociación separada de la cláusula sería un requisito inexcusable. Es decir, en principio, sólo se consideraría válida la cláusula de sumisión a tribunales *extraeuropeos* que hubieran sido negociada *individual y separadamente*.

---

<sup>106</sup> 16.3.1999, as. C-159/97. Esta sentencia fue, en su momento, muy bien acogida en la doctrina. Ilustrativo, D. girSberger, “Gerichtsstandsklausel im Konnossement: Der EuGH und der internationale Handelsbrauch”, IPRax, 2000, pp. 87-91. Ya anteriormente, también referida a los conocimientos de embarque, STJUE de 19.6.1984, Tilly Russ, as. 71/83.

<sup>107</sup> TORRALBA, E. “Las especialidades procesales de la ley de Navegación Marítima: cláusulas de jurisdicción y arbitraje”. Revista de Derecho del Transporte. N° 16 (2015): 121- 139

Sin embargo, el principal problema que plantea es el de su relativa eficacia práctica<sup>108</sup>. Y es que, el hecho de que, en principio, las cláusulas de sumisión no negociadas separadamente se consideren inválidas a la luz del ordenamiento jurídico español, no impedirá que se consideren válidas a la luz del ordenamiento jurídico del Estado a cuyos tribunales remiten. De hecho, esto es lo que ocurrirá en la mayoría de los supuestos. Así, por ejemplo, una cláusula de sumisión a los tribunales de EEUU<sup>109</sup> inmersa en un conocimiento de embarque será inválida a la luz del ordenamiento español si no ha sido negociada de forma individual y separada; pero no tiene por qué serlo a la luz del ordenamiento jurídico estadounidense. De tal modo que, si en aplicación del ordenamiento jurídico estadounidense la cláusula de sumisión se considera válida, el juez estadounidense entrará a conocer de la controversia. A partir de ese momento, se plantea un escenario procesal incierto, sobre todo para aquella parte que pretenda hacer valer el artículo 468 LNM.

En efecto, quien pretenda hacer valer el artículo 468 LNM –es decir, quien pretenda hacer valer la invalidez de la cláusula por falta de negociación individual y separada- podrá: basar su estrategia procesal en una hipotética demanda de no reconocimiento de la sentencia extranjera ante los tribunales españoles<sup>110</sup>; y/o demandar ante los tribunales españoles si estos fueran competentes en virtud de los foros de competencia previstos en el artículo 469 LNM (en los contratos de utilización de buque, a elección del demandante: tribunal del domicilio del demandado, lugar de celebración de contrato y puerto de carga o descarga; en los

---

<sup>108</sup> Sobre la caracterización y naturaleza del conocimiento de embarque, RECALDE, A. El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte. Función representativa, Madrid, Civitas, 1992, pp. 256 y ss.

<sup>109</sup> La cuestión relativa a la eficacia de una cláusula de sumisión a los tribunales de EEUU ha sido una cuestión tradicionalmente controvertida tanto en la jurisprudencia como en la doctrina de aquel país. No obstante, a partir de la última sentencia de la Supreme Court sobre el particular (*Atlantic Marine Construction v. US District Court for the Western District of Texas*, 134 S. Ct. 568, 3.12.2013) la eficacia de la misma ha quedado firmemente consolidada. Al respecto vid., F. Eichel / g. niehoff, “US Supreme Court stärkt Gerichtsstandsvereinbarungen”, RIW, 2014, pp. 329-335

<sup>110</sup> Dicha demanda de no reconocimiento está expresamente prevista en el artículo 42.2 del Anteproyecto de Ley de cooperación jurídica internacional en materia civil (aprobado por Consejo de Ministros del 4.7.2014).

contratos auxiliares de la navegación, a elección del demandante: tribunal del domicilio del demandado, lugar de celebración del contrato y lugar de prestación de los servicios).

Sin embargo, tal y como desarrolla Gómez (2014)<sup>111</sup>, ninguna de las dos estrategias resuelve problema alguno. Antes, al contrario, somete a quien por ellas opte a una espiral de costes de la que no se derivará mayor beneficio.

---

<sup>111</sup> GÓMEZ, M. *Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en la nueva Ley de Navegación Marítima*. Cuadernos de Derecho Transnacional (octubre 2014), Vol. 6, Nº2, pp. 112-129. ISSN 1989-4570 – [www.uc3m.es/cdt](http://www.uc3m.es/cdt).

## 7. CONCLUSIONES

1.- La competencia puede contemplar distintas soluciones para un mismo supuesto, pero debe partirse de la base de que prima el Derecho Internacional sobre el Derecho de origen interno.

2.- El Reglamento 1215/2012 distribuye la competencia judicial internacional entre los órganos jurisdiccionales de los distintos Estados de la Unión, y estructura un modelo de competencia judicial internacional articulado sobre un conjunto de foros jerarquizados

3.- En el régimen internacional conviven una multiplicidad de convenios, el más conspicuo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Marítimo, más conocido como Reglas de Rotterdam, que no deja la regulación ni a la *lex fori* ni a la autonomía de las partes, pues regula la jurisdicción de forma imperativa.

4.- El régimen español tiene carácter subsidiario, sólo regula la competencia judicial internacional de los tribunales españoles,

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima responde a una imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional; sus artículos 468 y 469 consagran el modelo de especialidades de jurisdicción y competencia. Establece la nulidad de las cláusulas de sumisión a jurisdicción extranjera o a arbitraje en el extranjero contenidas en los contratos de utilización de buque o auxiliares de la navegación que no hubieran sido negociadas individual y separadamente.

5.- La gran semejanza básica entre el modelo general de jurisdicción y competencia y el modelo de especialidades del derecho internacional privado marítimo radica en que ambos modelos contemplan los acuerdos atributivos de competencia, así el límite de la autonomía de la voluntad de las partes lo determina las competencias exclusivas, decidiendo incluso la ineficacia de cualquier cláusula que las contravengan.

6.- Las diferencias residen en:

a) Que la LNM tiene un ámbito de aplicación más restringido, y aún más limitado es el ámbito de aplicación del artículo 468, ya que rige únicamente sobre los *contratos de utilización del buque*, o en los *contratos auxiliares de la navegación*. De modo que este precepto no se aplica a la totalidad de negocios jurídicos surgidos en el ámbito marítimo, tan solo a los contratos de utilización del buque y a los contratos auxiliares de navegación

b) Que el foro de sumisión tácita está contenido en el Reglamento, pero no se contempla en la Ley de Navegación Marítima.

c) Que, en los requisitos de validez formal, el art. 468 condiciona su validez a que hayan sido negociadas individual y separadamente.

Conclusión final.- La reiterada jurisprudencia española estima que los requisitos de forma de sumisión expresa los decreta la Unión Europea, no los Estados miembros, por lo que el principal problema que plantea la LNM es el de su relativa eficacia práctica, y es que el hecho de que, en principio, las cláusulas de sumisión no negociadas separadamente se consideren inválidas a la luz del ordenamiento jurídico español, no impedirá que se consideren válidas a la luz del ordenamiento jurídico del Estado a cuyos tribunales remiten. De hecho, esto es lo que ocurrirá en la mayoría de los supuestos.



## 8. BIBLIOGRAFÍA

### Doctrina

Adrián Arnaiz, J.: “Forum non conveniens” y Forum shopping” en el sistema comunitario de competencia judicial y ejecución de sentencias, *Curso de Derecho internacional privado*, Universidad de Valladolid.

Aguado, L. y Valdivia, R. (2013): “Contratación internacional: Aspectos generales”, *Curso Especialista Universitario en Derecho del Comercio Internacional*, Universidad del País Vasco y UNED.

Álvarez Rubio, J.J. (2006): “Cuestiones internacionales de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Gobierno Vasco, Dpto. de Transporte y Obras Públicas.

Arroyo, I. (2015): *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Tercera edición. Editorial Aranzadi, SA

Arroyo, I. (2013): “Protección de la parte débil frente a las cláusulas de jurisdicción internacional en el transporte marítimo”, *Anuario de Derecho Marítimo (ADM)*, Vol. XXX.

Calvo Caravaca, A.L. y Carrascosa González, J.: *Derecho Internacional Privado*, Vol. I (15ª edición), Ed. Comares, 2015

Canedo, M. P. (2007 – 2008): “El Negocio marítimo y el Derecho Internacional” *Máster en Derecho Marítimo y Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias*. Universidad de Deusto. Curso 2007-2008

De Miguel Asensio, P.A. (2012): “*El nuevo Reglamento Bruselas I bis*”.

Esplugues, C.; Palao, G.; Espinosa, R.; Fernández, E.; Garín, F. (2015): *Derecho del Comercio Internacional*. 6º ed. Tirant Lo Blanch.

Ferreiro Rozas, M. (2016): *Especialidades procesales en la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, de 4 de julio*. Artículo Monográfico.

Fernández Rozas, J.C. y Sánchez Lorenzo, S. (2011): *Derecho Internacional Privado*. Thomson Reuters.

Gabaldón García, J.L. y Ruiz Soroa, J.M. (2006), *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 3º Edición, Editorial Marcial Pons.

Gómez Jene, M. (2014): “Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en la nueva ley de navegación marítima”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 6, núm. 2.

Gómez, M. (2014): *Competencia internacional marítima*. Artículos profesionales.

González Pellice, J.M. (2014): “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, XXXV.

López, N.: “Competencia Judicial Internacional en Contratación Mercantil desde la perspectiva de los Tribunales Españoles”. *Especial estudio en contratación con Méjico y con China*.

Luzzatto, R. (1999): “Metodi di unificazione del diritto marittimo e interpretazione uniforme”, *Corso de Diritto Maritimo*.

Meana Green, F. (1993): “Particularidades que el convenio arbitral presenta en el arbitraje marítimo”, *Revista Vasca de Derecho Procesal y Arbitraje*, Tomo V, Cuaderno 3.

Pérez, M.: *Derecho Internacional* disponible en <http://documents.tips/documents/tema-3-derecho-internacional-privado.html>

Rayo, M. (2001): “Las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque”. *IX Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*.

Recalde, A. (1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte. Función representativa*. Madrid, Civitas.

Roca, M. (2009): *El mercado inglés y el arbitraje marítimo*, ADM., Vol. XXVI.

Torralba, E. C. (2015): “Las “especialidades procesales” de la ley de navegación marítima” *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, ISSN 1889-1810, Nº. 16.

Virgos Soriano, M. y Garcimartín Alférez, F. J. (2007): *Derecho Procesal Civil Internacional. Litigación Internacional*, Navarra.

## **Jurisprudencia**

STS 11/1985, del Tribunal Constitucional

STS 28/1991, del Tribunal Constitucional

STS 87/2000, del Tribunal Constitucional

STS 102/2000, del Tribunal Constitucional

STS 12 de junio de 2003, Sala de lo Social del Tribunal Supremo

STS 428/2008 del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 2008 (Sala 1ª Sección 1ª)

STS 687/2010 de 15 de noviembre de 2010 Sala de Lo Civil (nº de recurso 637/2007);

STS 212/2013 de 5 de abril de 2013 Sala de Lo Civil (nº de recurso 1992/2010).

STJUE de 20 de febrero de 1997, as. C-106/95

### **Legislación**

Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), de 1985. «BOE» núm. 157, de 2 de julio de 1985, páginas 20632 a 20678

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE núm. 7, de 08/01/2000

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. «BOE» núm. 284, de 27 de noviembre de 2003

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. «BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311

Convenio de La Haya, de 30 de junio de 2005, sobre Acuerdos de Elección de Foro. DOUE de 10 de diciembre de 2014 (L 353/5)

«BOE» núm. 284, de 27 de noviembre de 2003

«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011, páginas 109456 a 109710 (255 págs.). 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

«BOCG» Núm. 73-1, a 29 de noviembre de 2013. 121/000073 Proyecto de Ley de Navegación Marítima

Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Dinamarca relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil, DOUE, L 240, 13.8.2014.

### **Webgrafia**

<http://derecho.isipedia.com/cuarto/derecho-internacional-privado/parte-1-las-garantias-jurisdiccionales-de-los-derechos-privados-en-el-ambito-internacional/11-la-competencia-judicial-internacional-aspectos-generales>

[http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)

<http://transporteinternacional.blogspot.com.es/2006/11/contratos.html>