

NOTA DE LA ASESORIA JURÍDICA SOBRE
LA SUMISIÓN A LOS JUECES Y TRIBUNALES DE UN DETERMINADO PAIS
EN EL TRANSPORTE MARITIMO

En una anterior Nota para la Asesoría Jurídica me referí a esta cuestión, aunque únicamente en relación al transporte internacional por carretera, valorando las disposiciones del Convenio CMR – concretamente las de su artículo 31.1 b) --, de las que deduje que cuando se trate de un transporte sometido a dicho Convenio y el domicilio del remitente, del destinatario o del porteador se encuentre situado fuera de España, no por ello será forzoso entablar las reclamaciones judiciales en el extranjero, pues el Convenio contiene unas reglas para determinar la competencia de los jueces y tribunales entre las que destaca, en primer lugar, los de los países adheridos al Convenio designados de “común acuerdo” por las partes contratantes. Es decir, y con otras palabras, en esta modalidad de transporte se admite que los contratantes pacten sobre la jurisdicción que habrá que entender de los litigios que surjan entre las mismas. (*ver Circular JUR.-F.07/03*).

Pero, ¿podrá hacerse otro tanto, con idéntico valor y fuerza vinculante, en el **transporte marítimo** insertando la correspondiente cláusula de sumisión expresa a favor de los jueces y tribunales de un determinado país en el Conocimiento de Embarque, pese a estar redactado, emitido y firmado por una sola de las partes?.

La respuesta a esta cuestión la da con acierto la sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria num. 257/2002, de 10 de julio, al decir que “el art. 17, apartado C) del Convenio de Bruselas establece “<<Si las partes, cuando menos una de ellas tuviere su domicilio en un Estado contratante, hubieren acordado que un tribunal o los tribunales de un Estado contratante fueren competentes para conocer de cualquier litigio que hubiera surgido o pudiera surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal tribunal o tales tribunales serán los únicos competentes. Tal convenio atributivo de competencia deberá celebrarse C) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que en dicho comercio fueren

ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado. Tal como se afirma por la sentencia ahora recurrida --la sentencia que se reproduce fue dictada en apelación-- en el comercio marítimo internacional de mercancías desde luego constituye un uso generalizado la inserción de cláusulas de jurisdicción en los Conocimientos de Embarque. Los Conocimientos de Embarque en parte son contratos de adhesión redactados y firmados por una de las partes, lo que no empece para la validez de su contenido, pues en caso contrario si siempre fuere exigible la forma escrita y bilateral nunca tendría aplicación este apartado C) del art. 17 del Convenio de Bruselas. En realidad, la aceptación escrita de las cláusulas atributivas de competencia de los intervinientes no es sino una de las formas atributivas previstas en los apartados a A) y B) del referido precepto. No es necesario, en rigor, la aceptación escrita del receptor de la carga para la validez de la cláusula de jurisdicción litigiosa>>”.

En definitiva, pues, la diferencia con el transporte internacional por carretera radica en que éste es preciso para la validez de la cláusula de jurisdicción el acuerdo expreso entre las partes contratantes, o sea la aceptación del cargador, mientras que en el transporte marítimo internacional no se requiere dicha aceptación, siendo suficiente en principio la inserción de la cláusula en los Conocimientos de Embarque, como así suele hacerse.

Manuel Mª Vicens Matas
Secretario y Asesor Jurídico