

PÉREZ SUAY, A., *La negociación individual y separada de las cláusulas de jurisdicción en contratos de transporte en régimen de conocimientos de embarque*, Cizur Menor, Aranzadi, 2020, 296 pp.

Las citas introductorias empleadas en obras monográficas pueden identificarse con valores y principios, incluso con ideologías y sentimientos. Andrea Pérez Suay emplea una de Ludwig Wittgenstein: *De lo que no se puede hablar, se debe callar*. Una cita muy elocuente si la trasladamos al ámbito del derecho. La profesora Pérez Suay sabe de lo que puede hablar, sabe de lo que puede escribir y, por ello, no calla y escribe como lo ha hecho. Y lo hace con la monografía que reseñamos: *La negociación individual y separada de las cláusulas de jurisdicción en contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque*; título que, en sí mismo y como señala en las conclusiones, constituye una de las novedades más destacadas en el ámbito de las reformas del Derecho marítimo español.

Para valorar el alcance de esta publicación y centrar su contenido, debemos conocer el perfil de su autora. Como se indica en el prólogo, Andrea Pérez Suay ha desempeñado el ejercicio de la abogacía y es profesora de Derecho mercantil. Esta doble condición en su trayectoria le permite presentar una monografía en la que combina teoría y práctica y, con buen criterio, se adentra en el ámbito del Derecho internacional privado. La relevancia y el interés por esta última disciplina queda en evidencia desde el propio inicio. Así, en una nota preliminar, la autora hace mención a un fragmento que da apertura al prefacio de la Ordenanza de comercio francesa de 1681, “donde se reconoce una de las máximas del Derecho marítimo, que no es otra que admitir que el transporte marítimo es, vocacionalmente, un derecho internacional”. Una afirmación que es reflejo de la estructura de la obra, en la que combina las dos disciplinas anteriormente mencionadas, lo que debe ser digno de alabanza porque entiende que esa internacionalidad del Derecho marítimo no puede ser analizada de forma coherente sin profundizar en el Derecho internacional privado.

Aúna ambas realidades y emplea referencias históricas y de contextualización general, que permiten crear una idea global de la temática de la obra: las cláusulas de jurisdicción. Pormenoriza estas cláusulas y las analiza con detalle de forma esclarecedora. No aísla el derecho de la realidad social y económica, sino que combina, de forma muy afortunada, las diferentes realidades y logra una obra alejada de tecnicismos extremos, lo que permite aproximar su lectura a todos aquellos que no disponen de un alto grado de especialización en las materias que se analizan.

En cinco capítulos concentra la noción del contrato de transporte de mercancías por mar en régimen de conocimiento de embarque, el régimen jurídico para la determinación de la competencia judicial internacional, la validez de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque, así como el análisis detallado de la unificación como presupuesto para la regularización del Derecho marítimo. Este último extremo resulta de especial interés, “dado el elevado número de cargadores y los conflictos que se originan

en el ámbito del comercio internacional”. A tan relevante valoración se une el análisis crítico de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima.

Son varios e interesantes los motivos en los que fundamenta la importancia de las cláusulas de jurisdicción: su interés e incidencia en la economía procesal y en la seguridad ante eventuales conflictos derivados de un accidente de transporte que puede conllevar la intervención de miles de cargadores; poder valorar la adecuación que merece la especialidad procesal incorporada en la Ley 14/2014, de 24 de julio, en las cuestiones relativas a la jurisdicción; y concretar la función general que ostentan las cláusulas de elección de foro en un contexto tan relevante como el internacional. Todas estas referencias derivan en una sugerente cuestión que plantea la autora: ¿resultan las especialidades en materia de jurisdicción insertas en la Ley 14/2014, un régimen jurídico compatible y coordinado con el Derecho marítimo internacional y la práctica actual del transporte marítimo?

Como ya hemos señalado, la autora es consciente de la vocación internacional del contrato de transporte de mercancías por mar en régimen de conocimiento de embarque, lo que provoca un escenario idóneo para la existencia de cláusulas de jurisdicción, aspectos que analiza en el capítulo I, con carácter general, en cuanto a su concepto, evolución, naturaleza y elementos personales del contrato.

La elección de tribunal constituye una ventaja estratégica, y dedica el capítulo II a dejar constancia de la actuación de estas cláusulas en un escenario en el que se desenvuelve cualquier relación jurídica de carácter internacional, reconvirtiendo el Derecho marítimo internacional sobre la base de relaciones en las que actúan particulares y en las que existen elementos de conexión con un foro extranjero o elementos de extranjería. Hay que destacar que la interacción entre el Derecho marítimo y el Derecho internacional privado queda reflejada en la atención que le dedica al tratar los efectos de las cláusulas de jurisdicción y no olvidar el efecto derogatorio de la competencia o *derogatio fori* y, como resultado, la *prorrogatio fori* a favor del juez que, en principio, y conforme a las reglas generales no tendría competencia para conocer de la controversia suscitada. Resulta interesante e ilustrativa la mención en este capítulo a la relación *fórum versus ius*, en concreto al destacar que, “en la práctica, se siguen encontrando muestras que ponen de manifiesto la confusión de algunos autores entre las normas que regulan la competencia de los tribunales y las normas que regulan el fondo de la cuestión”. Un aspecto básico que se ejercita en las aulas de las facultades pero que descansa en el olvido y da lugar a equívocos, en numerosas ocasiones, cuando se emplea fuera del ámbito del Derecho internacional privado. Concluye con un análisis del régimen jurídico determinante de la competencia judicial internacional en toda su extensión, así como con la definición de las cláusulas de jurisdicción, sus efectos y evolución. Las define como “aquellos acuerdos contractuales mediante los cuales, las partes, con independencia de su domicilio, atribuyen a los órganos jurisdiccionales de un Estado, la competencia para conocer de cualquier litigio que hubiera surgido o pudiera surgir entre ellas con ocasión de una determinada relación jurídica”.

Destacamos la mención y el desarrollo, en el capítulo III, de la unificación como presupuesto para la regulación del Derecho marítimo: desde la era inicial de la unificación marítima hasta su fragmentación, pasando por su nacionalización, la contemporaneidad reflejada en la unificación comercial internacional, hasta llegar a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima. Compartimos con la autora el interés por esta última, dado que no debemos ni podemos olvidar que se emplearon, por el legislador, más de dos lustros para que fuera una realidad. Años que deberían implicar la perfección técnica, pues fueron suficientes para idear, para razonar y, sobre todo, para debatir con todos los interesados y dar soluciones a los problemas que pueden suscitarse en el ámbito de la navegación marítima. Somos conscientes del esfuerzo por adaptar la Ley a los tiempos actuales, que se concreta en su propio preámbulo, en el que se incorporan menciones constantes a los convenios internacionales que regulan los distintos sectores. Sin embargo, consideramos que debería haberse hecho una delimitación concreta y más detallada del propio ámbito de aplicación de la Ley. Acierta la autora al incidir en los conceptos, ya mencionados, de unificación, fragmentación y nacionalización, con los que exhibe el vaivén al que han estado sometidas las normas marítimas y que también sufrió la citada Ley con su propuesta de 2004, de 2006 y el anteproyecto de 2012. Años de trabajo que muestran la dificultad para consensuar normas. En este sentido es importante resaltar su parecer cuando concluye que se trata de “una reforma que alardea de haber alcanzado la imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo, superando las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regulaba el ámbito marítimo en el Derecho español”. Pero matiza que “las disposiciones del Capítulo I del Título IX de la Ley 14/2014 no solo han supuesto una trasgresión al régimen legal, quebrando la teoría de haber coordinado el Derecho marítimo español con el Derecho marítimo internacional, sino también, de haber quebrado con ello el objetivo de haber promulgado una legislación adecuada a la práctica habitual del transporte marítimo”. No concluye sin destacar que el régimen legal previsto en la materia objeto de estudio no es armónica con las normas de prórroga de jurisdicción establecidas en la normativa comunitaria y su interpretación por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El capítulo IV lo dedica a la validez de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque. Parte de la previsibilidad y de la seguridad jurídica en las situaciones litigiosas que puedan derivarse entre partes vinculadas contractualmente, promulgando la Ley 14/2014 tres artículos al efecto que vienen a regular requisitos complementarios. Se centra en el artículo 468, que ha establecido una serie de medidas en materia de jurisdicción y competencia bajo el título de cláusulas de jurisdicción y arbitraje, y que regula los requisitos que debe contener una cláusula de sumisión a una jurisdicción o arbitraje extranjeros. Resalta el contenido del citado artículo en cuanto a la previsión de los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, lo que obliga a la autora a examinar en qué situaciones resulta aplicable la normativa marítima y en cuáles la comunitaria e, igualmente, qué requisitos de validez son preceptuados en esa normativa. Un indicio de la contextualización global presente en la obra, y a la que ya hemos hecho mención, es la agudeza que muestra al analizar y valorar, en términos económicos, el citado artículo 468, y, así, considera que “una forma

de acreditar el consentimiento de manera distinta a la que contempla el Reglamento 1215/2012, de 12 de diciembre, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, como se pretende a través del artículo 468 de la Ley 14/2014 es económica y logísticamente insostenible”. Es plenamente consciente, con un alto grado de certeza, de que las personas que operan en el comercio marítimo conocen su vocación eminentemente internacional. Entienden estos operadores que actuar de este modo puede provocar interferencias de diferentes ordenamientos jurídicos en la contratación, y aceptan la posibilidad de que, consecuentemente, sea un tribunal extranjero quien juzgue las eventuales controversias. Como muestra de la desvinculación del citado art. 468 de la realidad y de la práctica del transporte de línea regular, no duda en destacar la grave consecuencia que tendrá su escasa eficacia, no solo por el acotado ámbito de aplicación, sino también respecto a la posibilidad práctica de que las partes negocien las citadas cláusulas. No falta una referencia a los requisitos de validez formal de las cláusulas de sumisión respecto del artículo 25 del Reglamento 1215/2012, que complementa con un pormenorizado análisis jurisprudencial y doctrinal. Esta combinación la esquematiza y la da a conocer, a través de sus correspondientes sentencias, en seis argumentos de oposición a la validez de las cláusulas, en los que se detiene de manera esclarecedora: idioma extranjero de las mismas, ausencia de elementos de conexión con el tribunal designado, falta de firma, abusividad de la cláusula, contrato no negociado, desigualdad de las partes.

Analiza, en el capítulo V, “la eficacia traslativa del conocimiento de embarque en el fletamento para el transporte de mercancías”. Se centra en el análisis del contenido del art. 251 de la citada Ley, al tratarse de una especialidad procesal en materia de jurisdicción, y señala que “el adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el Capítulo I del Título IX”. Esta afirmación constituye para la autora una novedad sin precedentes. Considera que el art. 251 no es armónico con la interpretación comunitaria, como sucedía con el art. 468, sino que provoca serias dudas de que ambos regímenes sean compatibles. Reafirma el interés de la reforma del Derecho marítimo español en cuanto a la validez del consentimiento del tercer adquirente, y no se corresponde, ahora, con ninguno de los dos presupuestos que se describen en la interpretación comunitaria. Indica que “el ordenamiento jurídico español ha establecido otras formas para verificar el consentimiento del tercer adquirente, lo que pone de manifiesto una desviación en la normativa nacional no compatible con el régimen comunitario por cuanto hace depender la validez de la cláusula de su negociación individual y separada por parte del tercero, algo que en modo alguno hace posible la interpretación comunitaria”.

No duda en valorar positivamente la reforma y ha centrado sus esfuerzos en señalar que “no ocurre lo mismo respecto de las especialidades procesales en materia de jurisdicción, por cuanto no solo suponen un paso atrás en la unificación del Derecho marítimo internacional, sino que también supone un atentado a la seguridad jurídica al pretender, en virtud de una misma situación de hecho, esto es, ante la existencia de una cláusula de sumisión inserta en contratos de transporte, que los jueces españoles decidan su

admisibilidad de modo distinto en función de si remiten o no a la jurisdicción de un tribunal de un Estado miembro”. Es plenamente consciente de que la normativa marítima comunitaria no dejó margen de maniobra a los Estados miembros para que establecieran requisitos de forma complementarios a la admisibilidad de las citadas cláusulas, sin saber qué sentido tiene prever un régimen jurídico distinto para la solución de una situación idéntica.

Nos encontramos con una obra interdisciplinar que describe y clarifica un régimen jurídico complejo como es el del Derecho marítimo, máxime cuando se tiene en cuenta la internacionalidad de las relaciones, una característica propia de su naturaleza. Una obra de especial utilidad para los diferentes operadores jurídicos que se ven obligados a enfrentarse a diversos ámbitos del ordenamiento jurídico y, todo ello, lo construye sin estridencias, con una claridad que permite la comprensión, incluso por todos aquellos que no “navegan” en la compleja especialización propia del Derecho marítimo y del Derecho internacional privado, lo que resulta de agradecer.

Eloy Gayán Rodríguez
Universidade da Coruña