

## La jurisdicción dentro del contrato de transporte de mercancías por mar y en particular en las Reglas de Rotterdam.<sup>1</sup>

Rafael Durán Sanhueza\*

**I.- Introducción; II.- Periodo previo a las convenciones internacionales; III.- Reglas de la Haya y Protocolos Modificatorios; IV.- Reglas de Hamburgo; V.- La jurisdicción en las Reglas de Rotterdam. VI.- Conclusiones.**

### I. INTRODUCCIÓN.

En el presente trabajo pretendemos analizar el estado de la institución de la jurisdicción a la luz de las principales convenciones internacionales existentes en materia de transporte marítimo y en particular, dentro de las recientes Reglas de Rotterdam<sup>2</sup>.

Para comprender el tema a cabalidad efectuaremos una breve reseña sobre el tratamiento del tema en las principales convenciones internacionales que han reglado el transporte marítimo internacional. Así transitaremos por la Convención de Bruselas de 1924<sup>3</sup> y su protocolo modificadorio de 1968<sup>4</sup>, luego por las Reglas de Hamburgo de 1978<sup>5</sup>, para centrarnos finalmente en las denominadas Reglas de Rotterdam de 2008.

Es frecuente que en el derecho marítimo se contemplen diversas jurisdicciones<sup>6</sup>, en las que el actor<sup>7</sup> podrá válidamente iniciar su acción extrajudicial y/o judicial en contra de un porteador<sup>8</sup>, armador, naviero, operador<sup>9</sup>, etc. La posibilidad de optar entre aquellas

---

\* Abogado, LLM © en Inversiones, Comercio y Arbitraje, Universidad de Heidelberg y de Chile.

<sup>1</sup> Publicado en Vásquez Palma, María Fernanda (Dir.), Estudios de Derecho Comercial. Primeras jornadas chilenas de Derecho Comercial, 2010, Santiago, Abeledo Perrot Legal Publishing Chile, 2011.

<sup>2</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, Aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas el 11 de diciembre de 2008. Su texto íntegro puede revisarse en: [http://www.uncitral.org/pdf/spanish/workinggroups/wg\\_3/CTCRotterdamRulesS.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/spanish/workinggroups/wg_3/CTCRotterdamRulesS.pdf). Accesado por última vez el 20 de julio de 2010. En adelante el Convenio, las Reglas de Rotterdam o sencillamente RR.

<sup>3</sup> “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos”, aprobada en Bruselas el 24 de Agosto de 1924. Conocidas como Reglas de la Haya.

<sup>4</sup> “Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque”, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968. Conocidas como Reglas de la Haya-Visby.

<sup>5</sup> Oficialmente denominadas “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías”, aprobadas por conferencia diplomática del 31 de marzo de 1978 y que entraron en vigencia el 1º de noviembre de 1992.

<sup>6</sup> Seguimos el concepto que otorga Barroilhet de la jurisdicción, quien la define como la atribución legal para conocer de las controversias jurídicas, juzgarlas y hacer ejecutar lo juzgado. Vid. Barroilhet Acevedo, Claudio: *Jurisdicción Marítima*, Librotecnia, 2008, p. 20.

<sup>7</sup> Genéricamente denominado reclamante de carga.

<sup>8</sup> Para los efectos del contrato de transporte de mercancías por mar, reglado en el Código de Comercio chileno (C.Co), se entiende que “Porteador o transportador es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador; y que Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien

jurisdicciones y el principio del “forum non conveniens” forman parte uno de los aspectos clásicos de los conflictos de normas que se presentan en el derecho marítimo<sup>10</sup>. La elección de la jurisdicción pertinente al momento de iniciar una acción fundada en el incumplimiento de un contrato de transporte de mercancías por mar es de una enorme importancia. En consecuencia, el principal objetivo que perseguimos es el de exponer dichas posibilidades, y en particular, del estado de la cuestión en las Reglas de Rotterdam. Dejamos nota que generalmente la jurisdicción va de la mano de la regulación de la forma de solución de controversia, pero que en el presente trabajo nos referiremos solamente al primer acápite.

## II. PERIODO PREVIO A LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES.

Brevemente diremos que en la Europa Medieval en que no existían reglas que regularan el transporte marítimo internacional, las decisiones que se adoptaban al existir conflictos entre partes de lugares o nacionalidad diversos, generalmente se acudía al tribunal de alguna de las partes involucradas o a aquel del lugar más cercano al siniestro.<sup>11</sup>

## III. REGLAS DE LA HAYA Y PROTOCOLOS MODIFICATORIOS.

Ni las Reglas de la Haya, de 1924, ni sus protocolos modificatorios de 1968 y 1979<sup>12</sup> contienen provisiones respecto de la jurisdicción en que el actor puede válidamente incoar

---

*se ha encomendado esa ejecución*”. Vid. Art. 975 n° 1 y 2. Al porteador o transportador “a secas” se le denomina porteador documental, ya que frecuentemente emite el conocimiento de embarque u otro documento que sirva de prueba del contrato de transporte, teniendo presente que el presente contrato es de carácter consensual y por ende que el conocimiento de embarque, cumple a estos efectos, entre otras, una función probatoria del contrato.

<sup>9</sup> Art. 882 del C.Co.: “*Armador o naviero es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.*

*Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba en contrario.*

*Operador es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.*

*Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos”.*

Vid. Genskowsky Moggia, Maximiliano, et al: *Sujetos del Derecho Marítimo*, Librotecnia, 2010, pp. 15-39 respecto del concepto y funciones que realiza el armador o naviero y pp. 235-242 respecto del operador de naves.

<sup>10</sup> Tetley, William: *International Conflict of Laws*, 1994, pp 791- 867, quien agrega que las otras dos cuestiones trascendentales son la elección de la ley aplicable y la ejecución de fallos extranjeros.

<sup>11</sup> Frankot, Edda: “Medieval Maritime Law from Oleron to Wisby: Jurisdictions in the Law of the Sea”, en AA.VV: *Communities in European history: representations, jurisdictions, conflicts*, Pan-Montojo, Juan y Pedersen, Frederik (editores), 2007, Edizioni Plus – Pisa University Press, pp. 151-172, en particular p. 165.

<sup>12</sup> El texto del convenio de 1924, como su protocolo de 1968, pueden verse en Eyzaguirre Echeverría, Rafael: *Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, 1980, pp. 225-241.

un procedimiento judicial<sup>13</sup>. La omisión se justifica en que el fin de las Reglas era únicamente establecer ciertas disposiciones sobre los conocimientos de embarque. Ello pese a que uno de sus propósitos fue el de evitar los conflictos de leyes en el derecho marítimo, tan característico atendido su eminente carácter internacional<sup>14</sup>.

Desde luego, el hecho que no se contemplasen provisiones sobre la jurisdicción únicamente trajo como consecuencia una gran litigiosidad sobre la materia. En dichos litigios generalmente se discutía (y se sigue discutiendo) sobre la validez de las cláusulas contenidas en los conocimientos de embarque en que se atribuye jurisdicción, en forma unilateral por parte del emisor de dicho documento, al tribunal ordinario o arbitral ubicado en algún país determinado, generalmente aquel donde el porteador tiene su establecimiento principal u oficinas centrales<sup>15</sup>. Debe recordarse, que los conocimientos de embarque generalmente no son firmados por los embarcadores (shippers o cargadores<sup>16</sup>), quienes, por cierto, no intervienen en la redacción del clausulado contenido en su reverso.

Considerando que estas convenciones son las que más países signatarios tienen en la actualidad<sup>17</sup>, la falta de normas que establezcan que país tendrá jurisdicción y dentro de éste, que juez será competente para conocer de una determinada controversia, han generado una infinidad de disquisiciones y posturas dispares en los diversos lugares en que se ha tratado la cuestión.

Sobre la base del artículo 3 N°8 de las Reglas de la Haya<sup>18</sup> algunos tribunales han sostenido que la cláusula contenida en los conocimientos de embarque por la que se atribuye jurisdicción por parte del emisor del documento son nulas, en la medida en que coarten las posibilidades con que naturalmente cuenta el actor<sup>19</sup>. Otros tribunales han resuelto que, por regla general, dichas cláusulas son válidas, pero dejarán de serlo en la medida en que la

---

<sup>13</sup> No sucede lo mismo con ciertos países que han incorporado las Reglas de La Haya – Visby en su regulación interna. Así en Australia, el Carriage of Goods by Sea Act 1991, en particular sus secciones 10 y 11. Vid Hetherington, Stuart: “Jurisdiction and Arbitration”, en *CMI Yearbook*, 2003, pp. 245-249.

<sup>14</sup> Sánchez Calero, Fernando: *El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya – Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Aranzadi, 2° ed., 2010, p. 42.

<sup>15</sup> Principal place of business. Vid. la cláusula cuarta del conocimiento de embarque de BIMCO (Conlinebill 2000”), luego de su modificación de noviembre de 2000. Su texto puede verse en Wilson, John F.: *Carriage of goods by sea*, Pearson Education Limited, Sexta edición, Londres, 2008, pp. 482-483.

<sup>16</sup> Nuevamente, para los efectos del contrato de transporte de mercancías por mar, el C.Co. define al cargador como toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al porteador en virtud del contrato de transporte marítimo. Art. 975 N° 3.

<sup>17</sup> El listado puede verse en la página web del Comité Marítimo Internacional, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>.

<sup>18</sup> “Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte, que exoneren al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o que atenuen dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no escritos. La cláusula de cesión del beneficio del seguro al porteador y cualquiera otra cláusula semejante, se considerarán como exoneratorias de la responsabilidad del porteador”

<sup>19</sup> Según indica Sturley, esta ha sido la postura adoptada por los tribunales belgas. Vid. Sturley, Michael: *Jurisdiction Under the Rotterdam Rules*, exposición realizada en coloquio sobre las Reglas de Rotterdam, efectuado el 23 de septiembre de 2009 en la ciudad de Rotterdam, p. 3. Su texto se encuentra disponible en [www.rotterdamrules2009.com](http://www.rotterdamrules2009.com). Accesado por última vez el 28 de junio de 2010.

jurisdicción impuesta al reclamante de carga cuente con un régimen de limitación de responsabilidad más estricto (y por ende, más beneficioso a los intereses navieros) que aquel que impera en una jurisdicción diversa y eventualmente válida, de no existir la cláusula del conocimiento de embarque<sup>20</sup>.

Al discutirse las normas del Protocolo de Visby de 1968 se realizaron dos propuestas para regular el asunto de la jurisdicción aplicable, pero en definitiva ninguna de ellas prosperó, dejando la solución entregada a aquella de cada uno de los países en que se discutiese el tema<sup>21 22</sup>.

#### **IV. REGLAS DE HAMBURGO.**

Las Reglas de Hamburgo (en adelante en forma indistinta las RH), adoptadas en 1978, consideraron que era necesario establecer normas sobre la competencia judicial referente al contrato de transporte marítimo que impusieran ciertas limitaciones a las cláusulas de los conocimientos de embarque sobre esta materia, y que en la mayor parte de los casos eran perjudiciales para los cargadores<sup>23</sup>.

Chile adhirió a dichas reglas el 31.03.1978, ratificándolas el 9.07.1982, habiendo entrado en vigor el 1.11.1992<sup>24</sup>. Sin embargo antes de su entrada en vigor, las incorporó en el Libro III del Código de Comercio, con ciertas modificaciones, mediante la ley 18.680 de 11.01.1988. De esta forma, las normas de las RH tienen su correlativo en aquellas contenidas en dicho Libro III, en particular en las contenidas en su párrafo 3º del título V titulado “Del contrato de transporte marítimo”.

El artículo 21.1 de las RH le concede al reclamante la posibilidad de optar diversos posibles foros, todos los que tienen alguna conexión con el transporte o bien con el porteador. Así, las RH establecen que el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes: a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o b) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o c) el puerto de carga o el puerto de descarga; o d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

Las RH establecen por vez primera un sistema orgánico y autosuficiente, ya que reconoce diversas jurisdicciones válidas en que el actor puede iniciar o deducir una acción judicial. Contienen, por ende, un estatuto en que se dilucida el asunto de la elección del foro

---

<sup>20</sup> Este es mayoritariamente el caso de los tribunales ingleses y norteamericanos. Vid. los fallos dictados en *The Hol-landia*, [1983] A.C. 565, 574-575 (1982); *Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer*, 515 U.S. 528, 540-541 (1995), citados por Sturley en ibídem. El primero marca la posición de los tribunales ingleses y el segundo de los norteamericanos. Para un análisis procesal de las implicancias de la falta de jurisdicción en el derecho norteamericano Vid. Davies, Martin: “Forum selection clauses in maritime cases”, en *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 27., Verano, 2003, N°2, pp. 367-387.

<sup>21</sup> Sturley, ob. cit, pp. 3-4.

<sup>22</sup> Para el caso de España vid. Sánchez Calero, F.: ob. cit., pp. 535-536; para el de Inglaterra vid. AA.VV., *The Rotterdam Rules: A practical annotation*, Informa, Londres, 2009, pp. 214-215. La situación de otros países puede verse en Tetley, William: *Marine Cargo Claims*, Éditions Y. Blais, Cuarta edición, Canadá, 2008.

<sup>23</sup> Sánchez Calero, F.: ob. cit., p. 537.

<sup>24</sup> Vid. [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html).

aplicable. Ello se ve favorecido por el carácter de ciertas normas contractuales, sancionadas con la nulidad, en la medida que se aparten de los términos de las RH<sup>25</sup>.

El correlativo del art. 21.1 de las RH se encuentra en el art. 1032 del Código de Comercio que establece que “*Sin perjuicio de las normas sobre competencia que establece la ley, en los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías regido por este párrafo, serán también competentes, a elección del demandante, los siguientes tribunales: 1º El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado; 2º El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; 3º El del puerto o lugar de carga o de descarga, y 4º En las acciones contra el transportador, el de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo*”. Comentando esta norma Barroilhet indica que cualquier disputa que se relacione con el transporte será de competencia de los tribunales indicados en este precepto, sin que necesariamente se circunscriban al contrato de transporte, puesto que la referencia es amplia y la norma se refiere al transporte y no al contrato de transporte<sup>26</sup>. No compartimos tal opinión, ya que el artículo en comento se circunscribe al transporte regido en el párrafo 3º, título V (De los Contratos para la Explotación Comercial) del Libro III, nominado “Del contrato de transporte marítimo”, ya que indica expresamente que se refiere a “*los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías regido por este párrafo*”, por ende es únicamente aplicable a las acciones fundadas en tal contrato.

Al momento de discutirse el texto del artículo 21 de las RH se suscitó una gran discusión entre los representantes de aquellos países que se encontraban a favor de reglar la jurisdicción<sup>27</sup> y aquellos que sostenían la postura contraria<sup>28</sup>. Como expuso el representante de Chile, este artículo vendría a poner término a la práctica de introducir cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque para determinar los tribunales a los que se someterían los litigios. Agregaba que esto subsanaría la omisión de las Reglas de la Haya – Visby al no señalar que el puerto descarga es un foro válido para iniciar acciones en contra del porteador<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> “23.1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.”

<sup>26</sup> Vid. Barroilhet Acevedo, Claudio: *Jurisdicción Marítima*, p. 48.

<sup>27</sup> Venezuela, Estados Unidos, Finlandia, Chile, Australia, México, Francia, entre otros. Vid documento Uncitral A/CONF.89/C.1/SR.27. Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías. A/CONF.89/14. Publicación de las Naciones Unidas, Nueva York, 1982, pp. 334-337.

<sup>28</sup> Ello, a raíz de una propuesta presentada por el representante de la a ese entonces, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Vid. documento UNCITRAL A/CONF.89/C.1/L.188. Entre dichos países se encontraban Bulgaria, Polonia, Argentina y Reino Unido.

<sup>29</sup> En definitiva la aprobación del artículo 21 no ha impedido la inclusión de dichas cláusulas de jurisdicción, pero a la luz de las RH dichas cláusulas son nulas. Vid art. 23.1 de las RH: “*Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las*

Con el texto adoptado, se permite al reclamante de carga optar entre cualquiera de los foros que la norma contempla, lo que vino a solucionar los problemas que a ese entonces se producían para los intereses de la carga y que generalmente redundaban en litigar en jurisdicciones ajenas a la propia. De esta forma, se recompone el consabido desequilibrio en la posición negociadora que, por regla general, existe entre un embarcador y una naviera<sup>30</sup>, lográndose un teórico balance entre las diversas posturas sustentadas por los representantes de los países concurrentes al análisis y discusión de las RH<sup>31</sup>.

El abanico de opciones se abre en materia de arraigo, ya que el art. 21.2 de las RH otorga la posibilidad de ejercitarse la acción ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado<sup>32</sup> de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional<sup>33</sup>.

## V. JURISDICCIÓN EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Las Reglas de Rotterdam o RR fueron recientemente aprobadas por la Asamblea General de Naciones Unidas<sup>34</sup>, y constituyen el convenio más moderno que en materia de transporte marítimo existe en la actualidad. Uno de sus principales objetivos es alcanzar la ansiada máxima de la uniformidad en la regulación de este contrato<sup>35</sup>. A la fecha se encuentran suscritas por veintitrés países desde que fueran abiertas para la firma, el 23 de septiembre de 2009.

Tratan expresamente los asuntos relativos a la Jurisdicción en su capítulo 14, artículos 66 a 74, titulado precisamente de esta forma. Las normas en este capítulo, al igual que las contenidas en el siguiente, sobre Arbitraje, solamente son aplicables cuando el Estado

---

*demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.”*

<sup>30</sup> Milhorn, Brandon: “Vimar Seguros y Reaseguros v. M/V Sky Reefer: Arbitration Clauses in Bills of Lading Under the Carriage of Goods by Sea Act”, en *Cornell International Law Journal*, Vol 30, 1997, p. 173.

<sup>31</sup> Vid. Rémond-Gouilloud, “Jurisdiction and Arbitration. Articles 21 and 22 of the Hamburg Rules”, en Berlingieri et al. (eds.), *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?*. Maklu-Uitgevers 1994, pp. 117 – 123.

<sup>32</sup> Arraigado, retenido judicialmente, etc.

<sup>33</sup> En este caso el actor podrá ejercitar su acción ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado. Sin embargo, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones indicadas anteriormente para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.

<sup>34</sup> La aprobación fue otorgada el 11.12.2008 y su texto puede verse en [http://www.uncitral.org/pdf/spanish/workinggroups/wg\\_3/res122s.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/spanish/workinggroups/wg_3/res122s.pdf).

<sup>35</sup> Vid. Tetley, William: “Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention”, en *Tulane Maritime Law Review*, 2000, pp. 775-856; Griggs, Patrick: “Obstacles To Uniformity Of Maritime Law”, en *CMI Yearbook*, pp. 158-173. Respecto del análisis económico de la uniformidad en el derecho puede verse: Souichirou Kozuka, “The Economic Implications of Uniformity in Law”, *Uniform Law Review (Unidroit)*, 2007, pp. 683-695.

respectivo ha realizado una declaración expresa en este sentido, de acuerdo al art. 91 de las RR<sup>36</sup>.

Esta facultad implica que el Estado contratante de las RR que no ha aceptado las normas sobre la jurisdicción (y/o arbitraje), aplicará las propias o las de otros convenios o tratados internacionales vigentes en él para determinar el juzgado o tribunal competente<sup>37</sup>.

Las RR entienden la jurisdicción como un presupuesto de validez de las actuaciones procesales que pueden derivarse del transporte internacional de mercancías, ya sean de carácter contractual o extracontractual, mientras que la competencia se refiere a al alcance del poder de cada tribunal dentro de la organización judicial nacional.<sup>38</sup>

Las normas del capítulo establecen normas que determinan el tribunal competente para conocer de de las acciones en contra del porteador (art. 66.1) o en contra de la parte ejecutante marítima (art. 68) a falta de un acuerdo exclusivo de foro. En caso de existir dicho acuerdo, lo dotan de validez, siempre que se cumpla con los requisitos establecidos al efecto (art. 66.2). Asimismo, se permite a las partes, dentro de un contrato de volumen, acordar ciertas cláusulas de elección de foro exclusivo (art. 67.1), las que en ciertos casos, serán oponibles a terceros (art. 67.2).

Ciertamente, al igual que todo el texto de las RR, el capítulo 14 representa el acuerdo de posiciones totalmente diversas, lo que explica en cierto sentido, la falta de claridad de algunos de sus preceptos, aunque no la justifica al momento de su análisis<sup>39</sup>.

## **V.1 Acciones en contra del porteador. Artículo 66.**

De acuerdo al art. 66 de las RR, a menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo *exclusivo* de elección de foro, sobre el que volveremos, la regla es que el demandante siempre tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial en contra del porteador, ya sea:

a) Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

i) El domicilio<sup>40</sup> del porteador; ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte<sup>41</sup>; iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato

---

<sup>36</sup> En lo sucesivo toda referencia a normas deberá entenderse efectuada a las RR, salvo que se indique lo contrario.

<sup>37</sup> Interesante cuestión se presentaría en el supuesto en que las RR entraran en vigencia en Chile, sin que las normas sobre jurisdicción del capítulo 14 fuesen aplicables. Ya que lógico sería que junto con la entrada en vigencia se denunciarán las Reglas de Hamburgo vigentes en nuestro país. Pero en ese supuesto, igualmente habría que modificar gran parte del Libro III de nuestro Código de Comercio, considerando que las normas del contrato de transporte de mercancías por mar se basan y fundan en las indicadas Reglas de Hamburgo. En particular, los art. 1032 al 1035 del C.Co. debiesen permanecer vigentes, a fin de mantener disposiciones específicas sobre la jurisdicción dentro del transporte marítimo.

<sup>38</sup> Sánchez Calero, Fernando: *El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya – Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Aranzadi, 2º ed., 2010, p. 762.

<sup>39</sup> Para una visión de dichas posiciones Vid. Sturley, Michael: “Overruling Sky Reefer in The International Arena: A Preliminary Assessment Of Forum Selection And Arbitration Clauses In The New Uncitral Transport Law Convention”, en *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol, 37 N°1, 2006, Enero, pp. 1-21.

<sup>40</sup> Art. 1.29: “Por “domicilio” se entenderá: a) el lugar donde una sociedad o cualquier otra persona jurídica o asociación de personas físicas o jurídicas tenga i) su sede estatutaria, el lugar de constitución o su

de transporte; o, iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o  
b) Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del presente Convenio.

El art. 1.30 de las RR entiende por tribunal competente a todo tribunal de un Estado Contratante que, conforme a la normativa aplicable en ese Estado para el reparto interno de la competencia entre sus tribunales, goce de competencia para conocer de la controversia<sup>42</sup>. En consecuencia, uno de los supuestos básicos para que los lugares indicados en el art. 66 efectivamente sean un foro competente, es que se encuentren ubicados dentro de un Estado Contratante<sup>43</sup>. Por ende, la lista de foros se reduce enormemente si se considera lo anterior. Eventualmente si ninguno de los lugares indicados se encuentra dentro de un Estado Contratante, no existirá tribunal competente, como lo reconoce Sturley<sup>44</sup>.

Se habla de acciones que el demandante entable en contra del porteador, a diferencia de las Reglas de Hamburgo que se referían genéricamente a las acciones del demandante, sin referirse al sujeto pasivo. Como se indicaba, lo anterior podría acarrear un efecto perverso, en los casos en que el porteador iniciará una acción ante un foro razonable de su elección buscando obtener una declaración de su falta de responsabilidad en un siniestro determinado, radicando la competencia ante él, con lo que el cargador o consignatario se veían obligados a concurrir a tal tribunal a seguir su acción, sea por la vía de la demanda reconvenzional u otra vía<sup>45</sup>. En este sentido, las Reglas de Rotterdam son claras, e indican que en los casos que el porteador o una parte ejecutante marítima hayan iniciado una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o cualquier otra acción que prive a una persona (el reclamante de carga) de su derecho a elegir el foro, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 66 o 68, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción<sup>46</sup>. De esta forma, la acción declarativa de inexistencia de responsabilidad entablada por el porteador en contra del reclamante de carga, sea el cargador o destinatario no tendrá la virtud de radicar la competencia si priva a dicho reclamante (generalmente lo hará) de su derecho de elegir el foro. Y más aún se obliga a dicho porteador o parte ejecutante marítima a retirar su acción a fin que el reclamante pueda impetrar la suya en un lugar de su libre elección, lo que implica que la acción presentada y notificada por el porteador en contra del cargador no tiene la virtud de radicar la competencia del tribunal

---

*domicilio registral, según cuál resulte aplicable, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona física tenga su residencia habitua”l.*

<sup>41</sup> Que no necesariamente habrá de coincidir con el lugar en que efectivamente se hayan recepcionado las mercancías.

<sup>42</sup> La versión inglesa no utiliza la palabra competencia sino “jurisdiction”.

<sup>43</sup> Sturley, Michael: *Jurisdiction Under the Rotterdam Rules*, p. 10.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> 14° período de sesiones del Grupo III de UNCITRAL, documento A/CN.9/572, párrafos 118-119; 15° período de sesiones, documento A/CN.9/576, párrafos 113-114.

<sup>46</sup> Art. 71.2.



respectivo, ni que frente a la nueva acción del cargador el sujeto pasivo pueda alegar válidamente la litispendencia internacional fundada en la primera acción entablada.

Se entiende que todos los supuestos contemplados corresponden a “foros razonables”. Siguen las RR en gran parte a las Reglas de Hamburgo, en particular a su art. 21, con la diferencia que las RR no contemplan como un foro válido para entablar una acción, el lugar en que se celebró el contrato. En la discusión de las Reglas de Rotterdam, se indicó que era irrelevante a los efectos de la ejecución del contrato el lugar en que éste se hubiese celebrado y por otra parte, que en un contexto de contratación electrónica, sería difícil por lo general determinar el lugar en que se hubiese perfeccionado el consentimiento<sup>47</sup>.

Si en el lugar de domicilio del porteador, en el lugar de recepción de mercancías acordado en el contrato de transporte, o en cualquiera de los otros foros que se indican, existe más de un tribunal que pudiese ser competente, sea por su especialidad, cuantía del asunto u otra razón, ello se resolverá de acuerdo a la legislación interna de cada Estado Contratante.

Respecto del tribunal que el cargador y el porteador hubiesen acordado de común acuerdo, debe tenerse presente que los porteadores generalmente incluyen cláusulas en los conocimientos de embarque que emiten, en que se indica el foro competente. Si a la luz del capítulo 14 de las RR, dicho foro no reúne los caracteres para considerarse como un foro exclusivo (art. 68), siempre mantendrá el carácter de un foro alternativo en las acciones en contra del porteador.

## **V.2 Acciones en contra de la parte ejecutante marítima. Artículo 68**

De acuerdo al art. 1.7 de las RR, se entenderá por tal toda parte ejecutante<sup>48</sup> en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

A grandes rasgos puede indicarse que la parte ejecutante marítima se corresponde con la figura del porteador efectivo, en la forma que lo conciben las Reglas de Hamburgo, esto es toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las

---

<sup>47</sup> 14º período de sesiones del Grupo III de UNCITRAL, documento A/CN.9/572, párrafo 125.

<sup>48</sup> Que a su vez se define en el art. 1.6: “a) Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

b) El término “parte ejecutante” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador.”

mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución<sup>49</sup>.

Se contempla la responsabilidad solidaria entre la parte ejecutante marítima y el porteador, aunque de una forma bastante poco ortodoxa<sup>50</sup>.

Los lugares en que tal acción pueden entablarse son: a) el domicilio de la parte ejecutante marítima, y b) El puerto donde dicha parte ejecutante marítima recibió las mercancías, el puerto donde hizo entrega de las mismas, o el puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías.

En este caso no se hace alusión al acuerdo de elección de foro, ya que el demandante, sea el cargador o destinatario de las mercancías, no tendrá propiamente una relación contractual con la parte ejecutante marítima, puesto que éste ha sido contratado por el porteador.

### V.3. Acuerdos sobre elección de foro. Artículo 67.

Tal como el art. 66.2 permite, las partes pueden designar a uno o más tribunales que tendrán competencia, en forma adicional a aquellos que legalmente se encuentran revestidos de ella. Pero dichos acuerdos pueden tener el carácter de exclusivos, de forma que el o los tribunales por ellos indicados, sean los únicos en que se podrá instaurar válidamente una acción.

En términos generales, las Reglas de Rotterdam establecen sus preceptos y disposiciones con vocación de imperatividad, atendiendo al general desequilibrio en la posición negociadora del cargador en comparación con la del porteador. Sin embargo, en otros casos en donde dicho desequilibrio en principio no existe o se ve atenuado, las RR entregan gran libertad a las partes para regular su relación contractual con gran libertad, por medio de los denominados contratos de volumen. Por estos se entiende a *“todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo”*<sup>51</sup>. En principio esta clase de contratos se encuentran subordinados a las RR, pero con la prevención que el art. 80 permite a las partes estipular *“derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores”* que los establecidos en el Convenio, siempre que cumplan con los requisitos que el propio artículo establece, las que, con todo, no se podrán apartar de ciertas obligaciones que se indican.<sup>52</sup>

Dentro de un contrato de volumen, adicionalmente, es posible que las partes materialicen acuerdos exclusivos sobre elección de foro<sup>53</sup>.

---

<sup>49</sup> Art. 1.2.

<sup>50</sup> Ya que según el tenor del art. 20.1. se desprende que primero se debe establecer la responsabilidad para que enseguida se derive la solidaridad: *“Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio”*.

<sup>51</sup> Art. 1.2.

<sup>52</sup> Art. 80.4.

<sup>53</sup> Los contratos de volumen se suelen denominar *“service contracts”*. Como indica un autor, en Estados

### V.3.1. Acuerdo sobre elección de foro contenido en un contrato de volumen acordado entre el cargador y el porteador.

El tribunal que el cargador y porteador, esto es las partes del contrato de transporte, pueden designar en forma exclusiva a fin de resolver las futuras controversias puede ser uno de aquellos “foros razonables” del art. 66.a como cualquier otro que las partes designan, siempre que se cumpla con los siguientes requisitos:

a.- Debe realizarse por escrito, pudiendo utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario<sup>54</sup>.

b.- El contrato de volumen debe indicar claramente los nombres y las direcciones de las partes.

Si bien una exigencia similar no se contiene dentro del art. 80 que regla los contratos de volumen, ella se entiende por las dificultades que ordinariamente se presentan para poder identificar al porteador, sea porque el conocimiento de embarque es firmado por alguno de sus agentes en el puerto de origen, porque se trata de un *freight forwarder*, porque actúa bajo diversas razones sociales, o bien porque se encuentra domiciliado en diversos países.

c.- El acuerdo de jurisdicción debe haber sido individualmente negociado, o bien debe advertir de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen.

En ello debe considerarse que en los contratos de volumen se prohíben las cláusulas que en general no sean incorporadas en el documento mismo, sino que se remitan a otro en que se contengan o bien que a su respecto se presente la figura de la adhesión<sup>55</sup>, la que generalmente provendrá del porteador al cargador.

d.- Adicionalmente, el acuerdo de jurisdicción debe designar con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante. Por ello, la cláusula que otorga a las partes la posibilidad de demandar ante los tribunales del Estado Contratante X o Y, no cumpliría con los requisitos necesarios para ser un acuerdo exclusivo de foro<sup>56</sup>.

La carga de la prueba tendiente a acreditar la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, como de cualquier otra cuestión que se aparte de las normas de las RR y que se contenga en un contrato de volumen, recae sobre la parte que efectúe tal alegación<sup>57</sup>.

---

Unidos representarían cerca del 90% de los contratos aplicables al transporte de línea regular, por lo que son de gran trascendencia las normas que los reglan. Cfr. Hooper, Chester, “Forum selection and arbitration in the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or the definition of fora conveniens set forth in the Rotterdam Rules”, en *Texas International Law Journal*, Primavera 2009, p. 420.

<sup>54</sup> Art. 3. Vid. Baatz, Yvonne: « Chapter 14. Jurisdiction », en AA.VV: Rotterdam Rules. *A practical annotation*, p. 217.

<sup>55</sup> Art. 80.2.d.

<sup>56</sup> Vid. Baatz, Yvonne : ob. cit. p. 218 y los casos que cita en la nota 44.

<sup>57</sup> Art. 80.6.

### V.3.2. Efectos del acuerdo de elección de foro exclusivo respecto de terceros.

Siempre que se cumplan con los requisitos pertinentes, el acuerdo de elección de foro producirá efecto entre las partes del contrato de transporte. Sin embargo, el incumplimiento del contrato de transporte de mercancías por mar muchas veces afectará a un tercero que no ha consentido en sus términos, en particular al consignatario o destinatario siguiendo la nomenclatura del convenio. A su respecto, el acuerdo de elección de foro contenido en un contrato de volumen producirá efectos respecto de terceros siempre que se cumplan los siguientes requisitos indicados en el art. 67.2:

- a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 66;
- b) El acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;
- c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y
- d) La ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

Si el foro exclusivo corresponde al del domicilio del porteador, el destinatario conservará su derecho para arraigar el buque en que se transportaron las mercancías en ante un tribunal del puerto de destino, sin embargo ese tribunal carecerá de la competencia para conocer del asunto de fondo<sup>58</sup>.

Los requisitos para que el tercero diverso del cargador se vea obligado por el acuerdo de elección de foro, son consonantes con aquellos contenidos en el art. 80.5 a propósito del contrato de volumen.<sup>59</sup>

Si se analizan los requisitos indicados, se advertirá que su configuración es relativamente sencilla. Puede presumirse que es el porteador quien, siguiendo la práctica de los conocimientos de embarque, se encontrará interesado en acordar como foro exclusivo el correspondiente al tribunal de su domicilio. Al no requerirse su consentimiento, como no puede ser de otra forma, ya que no es parte directa del contrato o al menos su voluntad no es necesaria para el nacimiento del transporte, basta con la mera información del lugar en que deberá entablar su acción, pese a que en los hechos pueda aparecer como un foro poco razonable. Creemos errado el que los términos de un contrato de volumen, acordado en términos de relativo equilibrio contractual entre cargador y porteador, sean obligatorios

---

<sup>58</sup> Baatz, Yvonne : ob. cit. p. 219.

<sup>59</sup> “Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen del presente Convenio serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si: a) Dicha persona recibió información que indicaba de manera visible que el contrato de volumen contenía tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas; y b) Su consentimiento no está recogido únicamente en una lista pública de precios y servicios del porteador, en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte”.

respecto de un tercero, respecto de quien no se considera si dicho equilibrio concurre o no y que no ha consentido en forma alguna en quedar obligado por dicha elección de foro. Por ejemplo en el contrato de volumen acordado entre un gran cargador chino y un porteador danés, en que se contiene un acuerdo de elección de foro, no será razonable que el destinatario chileno quede obligado por tal acuerdo, debiendo iniciar cualquier acción ante el tribunal danés que se indique en el documento de transporte<sup>60</sup>. Pese a que en los trabajos preparatorios hubo varias objeciones a tal norma y que solicitaban que para que dicho tercero se viese afectado por el pacto de elección de foro debía consentir expresamente, ello no prosperó<sup>61</sup>.

Quizá donde haya más dudas respecto de su significado sea respecto por lo que ha de entenderse por la información adecuada y oportuna que exige la letra c. Sobre ello se ha indicado que debe ser analizado caso a caso, pero que al menos debe permitirse al tercero manifestar su disconformidad antes que el acuerdo le sea oponible. Si por ejemplo un tercero toma noticia del acuerdo de elección de foro contenido en un documento de transporte luego que su banco ha pagado por las mercancías, en conformidad a una carta de crédito irrevocable, aquel podrá indicar que tal acuerdo no le es oponible, al no haber sido informado adecuada y oportunamente<sup>62</sup>.

En definitiva, será el tribunal ante quien el demandante haya deducido su acción el que habrá de resolver, conforme a derecho interno, si el acuerdo de elección de foro alegado por el porteador demandado es válido a los efectos de acoger la excepción de falta de jurisdicción y/o incompetencia que presumiblemente éste alegará, de acuerdo a la letra d) del art. 67.2. Lo anterior no es más que una consagración indirecta de la regla del kompetenz-kompetenz, por virtud de la cual el tribunal ante quien se suscite una cuestión de su propia competencia se encuentra facultado para resolverla, considerando en ello que por lo general será un tribunal arbitral ante quien se esté ventilando dicha excepción.

### **V.3.3. Acuerdo de elección de foro posterior al nacimiento de una controversia y jurisdicción en caso de comparecencia del demandado. Artículo 72.**

El artículo 72 regula dos situaciones posteriores al nacimiento de una controversia. Por una parte, se permite que una vez surgida una controversia, las partes puedan convenir en resolverla ante cualquier tribunal competente<sup>63</sup> (72.1), lo que reitera en términos generales, lo establecido Reglas de Hamburgo (art. 21.5). Al respecto, Baatz indica que no es clara la forma en que el art. 72.1 se relaciona con el art. 66 y si el acuerdo de jurisdicción al que se arrije bajo el art. 72.1 deba ser exclusivo, pese a que se ha indicado que efectivamente este sería el caso. Lo anterior teniendo presente que la primera parte del art. 66 indica que “*a menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el artículo 72...*”. Recordemos que de

<sup>60</sup> Vid. Sánchez Calero, Fernando: ob. cit., p. 770, nota 15.

<sup>61</sup> Vid documento UNCITRAL A/CN.9/642, en que se contiene el informe del Grupo III en su 20º período de sesiones, párrafos 183 y 184.

<sup>62</sup> Sturley, Michael: *Jurisdiction Under the Rotterdam Rules*, pp. 26-27.

<sup>63</sup> Tribunal que como indicamos debe encontrarse dentro de algún Estado Contratante.

acuerdo al art. 66 el reclamante tiene el derecho de entablar un procedimiento judicial en contra del porteador en una serie de lugares a su elección, a menos que exista un acuerdo de elección de foro que cumpla con lo establecido en el art. 67 o 72. Luego el art. 67 claramente se refiere a los acuerdos de elección de foro, pero no se advierte lo mismo en el art. 72.1.

De esta forma, si nos centramos en el art. 72.1. y bajo su aplicación el porteador y el destinatario han realizado un acuerdo sobre jurisdicción luego que la disputa se ha generado, atendiendo a que el contrato de transporte no contenía ninguna cláusula al respecto, difícilmente puede entenderse que el contrato contaba con un acuerdo de elección de foro, y dicha razón precisamente motivó a las partes de la controversia a realizar tal acuerdo con posterioridad al nacimiento de la controversia<sup>64</sup>.

En otros términos, resulta confuso que el art. 66 exija, para constituir una excepción a tal precepto, que exista un acuerdo de elección de foro exclusivo que cumpla con los requisitos del art. 72 y por otra parte, que este último no regule propiamente al acuerdo de elección de foro exclusivo, sino una situación diversa, aún cuando pueda pensarse que tal acuerdo puede ser realizado en un momento posterior a la celebración del contrato por partes diversas a las que concurrieron a su celebración, como sucederá cuando dicho contrato fue celebrado entre el cargador y el porteador y luego la acción se entabla por el destinatario.

Para que este acuerdo posterior al nacimiento de la controversia sea válido no existen mayores requisitos, ni es necesario que conste por escrito<sup>65</sup>.

Por otra parte, se establece que *“todo tribunal competente ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia”* (art. 72.2). Es decir, se contiene una norma que reconoce la prórroga tácita de jurisdicción en caso que el demandado comparezca y no la cuestione. Sin embargo, es absolutamente cuestionable la redacción del precepto, al menos en su redacción en español, ya que no distingue entre jurisdicción y competencia, lo que podrá acarrear diversas desintelencias<sup>66</sup>.

De lo que no caben dudas es que el demandado debe efectivamente comparecer, o entendido en otros términos, realizar alguna presentación sin que se haya cuestionado la jurisdicción del tribunal. En cualquier caso la premisa básica es que el tribunal sea naturalmente competente es decir que se trate de alguno de los foros contemplados en el art. 66 (acciones contra el porteador), 67 (acuerdo de elección de foro), 68 (acciones contra la parte ejecutante marítima) u otro de los casos contemplados dentro de las RR. Y es también medianamente claro que solo podrá entenderse prorrogada la jurisdicción del tribunal si en el momento procesal idóneo no realiza tal alegación.

---

<sup>64</sup> Baatz, Yvonne : ob. cit. p. 229.

<sup>65</sup> El art. 3 de las RR, que requiere que algunos acuerdos consten por escrito, no engloba al art. 72.

<sup>66</sup> La redacción del documento original es bastante más clara y dispone *“2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction”*.

#### **V.4. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales. Artículo 69.**

Salvo los casos de acumulación o traslado de acciones que indicaremos más adelante, el artículo 69 establece que no se podrá entablar procedimiento alguno contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima con arreglo al Convenio ante un tribunal distinto de los indicados en los artículos 66 o 68.

Esta declaración busca entregar cierta seguridad a dichos porteadores o parte ejecutantes marítimas frente a una acción entablada por el reclamante ante un foro diverso de aquellos contemplados. Por cierto más allá de los casos de acumulación o traslado de acciones, las RR contemplan tribunales diversos a los indicados en los arts. 66 o 68 ante los que pueden iniciarse acciones, como los que surgen del art 71.1., que ya hemos comentado, sobre el acuerdo de elección de foro posterior al nacimiento de la controversia. Allí es la propia convención de las partes la que justifica la excepción. O bien, los tribunales que resultan competentes y que se derivan del embargo preventivo de buques, como lo llama la versión española de las RR, de la que luego trataremos.

Con todo y más allá de las disposiciones de las Reglas de Rotterdam, conviene tener presente que en un transporte internacional de mercancías puede intervenir, en un lapso cubierto por dichas reglas, un porteador aéreo, el que a la luz de su texto sería una parte ejecutante (art. 6.a.) el que podría ser perfectamente demandado en un lugar por completo diverso de aquellos indicados en las RR, si se considera que probablemente su responsabilidad se encontrará regida por un convenio internacional diverso y que a la luz del art. 82 de las RR *“Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales, incluidas sus enmiendas futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en vigor...”*

Por ello, si se piensa en un transporte concluido o acordado entre un cargador y un porteador, por el que se acuerde el transporte de mercancías por mar entre el puerto de Valparaíso, Chile y el puerto de Los Ángeles y en seguida el transporte aéreo entre la última ciudad y Taipei, Taiwán, perfectamente se pueden ocasionar daños a las mercancías en este último tramo. En este caso, el reclamante puede accionar en contra del porteador con el que acordó el transporte y en ello deberá ceñirse a las normas de las RR, pero bien podrá accionar únicamente en contra de la parte ejecutante que realizó el transporte aéreo o porteador efectivo, y en este supuesto la responsabilidad de dicho porteador se encontrará gobernada por alguna de las convenciones que reglan el transporte aéreo internacional, las que pueden contener normas por completo diversas a las de las RR en materia de jurisdicción.

#### **V.5. Embargo preventivo y otras medidas cautelares. Artículo 70.**

Se establece como regla general que “*nada de lo dispuesto en el Convenio afectará a la competencia de un tribunal para adoptar medidas cautelares, incluido el embargo preventivo.*”

*Un tribunal de un Estado donde se haya adoptado una medida cautelar no gozará de competencia para conocer del fondo del litigio, salvo que:*

- a) Se cumplan los requisitos enunciados en el presente capítulo; o*
- b) Su competencia esté reconocida por algún convenio internacional aplicable en dicho Estado”*

En otros términos, para determinar si un tribunal goza o no de jurisdicción y competencia para conceder una medida cautelar dentro de las que se encuentra el arraigo o embargo preventivo, como lo denomina el Convenio, no hay que estar a sus términos y disposiciones, sino a aquellas que rijan en el lugar en que se solicita su otorgamiento.

Sin embargo, cualquier Estado en que se hubiesen concedido tales medidas, carecerá de jurisdicción para conocer el fondo del litigio a menos que se hayan cumplido con los requisitos del capítulo 14 o bien que un a convención internacional aplicable le reconozca tal jurisdicción. Así, siguiendo el ejemplo de Baatz, si el destinatario arraiga una nave hermana en el puerto de entrega indicado en el contrato de transporte, en circunstancias que la nave ofensora naufragó, y dicho contrato no contiene cláusula atributiva de competencia, siempre que dicho lugar de entrega se encuentre dentro de un Estado Contratante, las exigencias del art. 66 se cumplirían, y por ende, dicho tribunal podría conocer válidamente del fondo del asunto controvertido<sup>67</sup>.

Si por el contrario, el arraigo es efectuado en un Estado no Contratante, en principio los tribunales de dicho país carecerán de jurisdicción para conocer el fondo del asunto. Con todo, los tribunales de dicho país pueden gozar de tal jurisdicción en caso que una convención internacional se las conceda. Así de acuerdo al art. 7.1 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de mar de 1952<sup>68</sup>, “*Los Tribunales del Estado en el cual se haya operado el embargo serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio:*

*- ya si dichos Tribunales son competentes en virtud de la ley Interna del Estado en que se ha practicado el embargo;*

*- ya en los casos siguientes que a continuación se expresan...”*. Este Convenio establece la denominada regla del “forum arresti”, esto es, que el tribunal que concedió un arraigo adquiere competencia para conocer del fondo del asunto<sup>69</sup>.

Por otra parte, el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999<sup>70</sup>, establece en su art. 7.1 una norma más desarrollada que la anterior al indicar que

---

<sup>67</sup> Vid. Baatz, Yvonne: ob. cit. p. 227.

<sup>68</sup> Chile no reviste el carácter de Alta Parte Contratante de tal Convenio.

<sup>69</sup> Barroilhet Acevedo, Claudio: *El arraigo de naves. Especialmente el arraigo de nave hermana*, Sociedad Editora Metropolitana, 1999, p. 168.



:“1. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las Partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o a arbitraje.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente...”

En Chile el arraigo se encuentra regulado en el párrafo 5 del Título VIII del Libro III del Código de Comercio, nominado “Del procedimiento sobre arraigo o retención de naves y su alzamiento”, entre los artículos 1231 a 1240 en que no se establece expresamente la regla del “*forum arresti*”. Dentro de las normas generales, únicamente el art. 1233 inciso segundo dispone que “*Si el tribunal ante el cual se solicita el arraigo fuere competente para conocer de la acción que se pretende ejercitar, podrá pedirse que el arraigo o retención se practique en cualquier otro puerto al cual arribe la nave*” de lo que se deriva que la competencia del tribunal para conocer de la acción de fondo no deriva de la concesión del arraigo, sino que de las normas sustanciales sobre jurisdicción y competencia aplicables al caso.

Sin embargo, en nuestro país, se reconoce la regla del *forum arresti* tratándose del contrato de transporte (art. 1033), entre otros casos.<sup>71</sup> En particular, en materia de transporte el art. 1033 del Código de Comercio, luego de haber indicado los tribunales competentes en la generalidad de los casos (art. 1032), establece que “*Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de Chile en el que la nave que efectúe o haya efectuado el transporte o cualquiera otra nave del mismo propietario, haya sido judicialmente retenida o arraigada*” (art. 1033 inc. 1º)<sup>72</sup>.

## **V.6. Acumulación y traslado de acciones. Artículo 71.**

### **V.6.1. Acumulación (consolidación<sup>73</sup>) de acciones. Art. 71.1.**

---

<sup>70</sup> No ha entrado en vigencia internacional, por no haberse reunido aún las diez adhesiones que son necesarias de acuerdo a su texto. Su texto puede verse en <http://www.unctad.org/sp/docs/imo99d6.sp.pdf> Accesado por última vez el 29.11.2010.

<sup>71</sup> Como sucede en materia de abordaje (art. 1119) y de salvamento (art. 1156).

<sup>72</sup> El precepto contempla el *forum arresti* en nuestra legislación tratándose de arraigos realizados respecto de la nave ofensora (art. 1234 a) del Código de Comercio). Alude igualmente al arraigo de nave hermana contemplado en el art. 1234 letra b) del mismo código, pero no a todas sus hipótesis, ya que de acuerdo a este último artículo una nave puede ser objeto de arraigo cuando el acreedor es titular de un privilegio sobre otra nave que: i.- Pertenece al mismo dueño; ii.- Está sujeta a la misma administración, o; iii.- Es operada por esa misma persona. Sin embargo, el art. 1033 establece el *forum arresti* en el arraigo de nave hermana solo cuando recae sobre otra nave del mismo propietario, pero no cuando esta sujeta a una misma administración o es operada por esa misma persona.

<sup>73</sup> Considerando que la versión inglesa de las RR habla de consolidation of actions.

En el supuesto de una acción del demandante en contra del porteador y de la parte ejecutante marítima, se establece una acumulación *obligatoria o necesaria* de ambas acciones. Tal acción, ha de ser seguida ante un tribunal que sea competente tanto respecto del porteador como de la parte ejecutante marítima. Lo anterior se regula en el artículo 71.1, que dispone:

*“1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 66 como en el artículo 68.*

*De no existir tal tribunal, la acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal designado conforme a lo previsto en el apartado b) del artículo 68, de existir alguno.”*

La denominada acumulación o consolidación de acciones se basa en el principio de la economía procesal y busca evitar que se produzcan sentencias contradictorias, al igual que lo que sucede en Chile con la figura de la acumulación de autos<sup>74</sup>.

El tribunal ante el que se demanda al porteador y a la parte ejecutante marítima debe cumplir con los requisitos indicados en los artículos 66 (acciones contra el porteador) y 68 (acciones contra la parte ejecutante marítima), que ya hemos analizado. En particular si el domicilio del porteador y de la parte ejecutante marítima son diversos, deberá analizarse la coincidencia de supuestos del art. 66 y 68 y allí donde ello suceda será posible demandar válidamente a ambos bajo un mismo juicio. Por ejemplo, si el lugar de recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte de acuerdo al art. 66.a. ii. es también el puerto en que las mercancías fueron recibidas por la parte ejecutante marítima o el puerto en que este último llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías, el cargador deberá intentar su acción en contra de las dos partes en aquel lugar<sup>75</sup>.

Si no hay ningún foro que conecte a ambos demandados, la acción deberá ejercitarse únicamente ante un tribunal de acuerdo a lo dispuesto en el art. 68 letra b, esto es que corresponda al puerto donde la parte ejecutante marítima recibió las mercancías, el puerto donde hizo entrega de las mismas, o el puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías. Entendemos que, en este caso, deberá demandarse al porteador ante dicho tribunal, pese a que no posea un domicilio, debiendo ser notificado por exhorto<sup>76</sup>.

Un aspecto no resuelto es determinar que sucede en caso que en ninguno de los lugares contemplados en el art. 68 b) exista un tribunal competente en los términos del art. 1.30.

Todo lo anterior, no tendrá efecto si se ha pactado un acuerdo exclusivo de elección de foro. Sin embargo, tal acuerdo por regla general, no será oponible a la parte ejecutante marítima, a menos que se pacte con posterioridad al nacimiento de la controversia, lo que acarreará una necesaria fragmentación en las acciones, en que se demande al porteador ante el tribunal competente establecido en el acuerdo exclusivo de elección de foro y a la parte

---

<sup>74</sup> Regulada en el Título X del Libro I del Código de Procedimiento Civil, artículos 92 a 100.

<sup>75</sup> Baatz, Yvonne: ob. cit. p. 227

<sup>76</sup> Así parece desprenderse del documento UNCITRAL A/CN.9/591, párrafo 55, que corresponde al Informe del Grupo III en su 16º período de sesiones.

ejecutante marítima ante el tribunal competente, de acuerdo a las reglas generales<sup>77</sup>. Cuestión que junto con generar la posibilidad de sentencias contradictorias abre interrogantes como la cuantía por la que cada uno de los sujetos pasivos habrá de ser demandado y condenado, considerando la solidaridad de ambos partícipes.

#### **V.6.2. Traslado de acciones. Art. 71.2.**

El sistema de elección de tribunales establecido en las Reglas de Rotterdam tutela que sea efectivamente el cargador o destinatario quienes escojan el tribunal ante el que impetren su acción sea en contra del porteador (art. 66), de la parte ejecutante marítima (art. 68) y otras disposiciones que resulten aplicables. Tratándose de partes ejecutantes diversas a la marítima, habrá de estarse a las reglas generales que resulten aplicables dependiendo de la legislación vigente en el país en que se intente la acción, sea nacional o internacional, considerando especialmente el tenor del art. 82 de las RR.

Considerando el espíritu de las RR, en el supuesto que el porteador o una parte ejecutante marítima haya iniciado un procedimiento declarativo de su falta de responsabilidad ante un foro razonable y/o tribunal competente, podrá verse obligado a “retirar” dicha acción a instancia del demandado.

El demandado (cargador o destinatario) siempre tendrá el derecho de escoger el foro razonable, a menos que exista un acuerdo de foro exclusivo y haya sido ante dicho tribunal que el porteador o parte ejecutante marítima iniciaron su acción.

Lo anterior se contiene en el art. 71.2 que dispone:

*“ 2. Salvo cuando exista un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, un porteador o una parte ejecutante marítima que ejercite una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o cualquier otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.”*

Conviene detenerse en los efectos del “retiro” de la demanda del porteador, considerando que entre nosotros el retiro de la demanda procede únicamente antes que la demanda haya sido notificada, puesto que con posterioridad a tal notificación, el actor podrá desistirse de ella ante el tribunal que conozca del asunto.<sup>78</sup> En el supuesto del art. 71.2, el llamado retiro se produciría con posterioridad a la notificación de la demanda del porteador o parte ejecutante marítima, sin embargo por disposición del mismo artículo, ante el tribunal elegido por el actor podrá volver a ejercitarse la acción, entendiéndola como una demanda independiente de la presentada por el actor, aunque creemos que lo frecuente es que la declaración de falta de responsabilidad cobre forma de excepciones en el juicio iniciado en contra de dicho porteador o parte ejecutante marítima.

Como el art. 71.2 únicamente se refiere a acciones que busquen establecer la falta de responsabilidad del porteador o parte ejecutante marítima, frente a acciones iniciadas por

---

<sup>77</sup> Baatz, Yvonne: ob. cit. p. 227

<sup>78</sup> Art. 148 del Código de Procedimiento Civil.

alguna de dichas partes para hacer efectiva la responsabilidad del cargador<sup>79</sup>, debe entenderse que el precepto no es aplicable<sup>80</sup>. De igual forma, si antes del inicio de dicha acción, el cargador interpone una acción ante un foro razonable buscando se declare su falta de responsabilidad, tampoco podrá ordenársele el retiro de su demanda, ya que tratándose de normas de excepción deben interpretarse restrictivamente.

### **V.7. Reconocimiento y ejecución<sup>81</sup>. Art. 73.**

Respecto del reconocimiento y ejecución de los fallos dictados por un tribunal competente al amparo de las RR, se establece que dicho asunto queda entregado a las normas del Estado en que ello se pretenda de acuerdo a las normas de tal Estado, siempre y cuando el Estado del tribunal en que se haya dictado la resolución y aquel en que se pretenda su reconocimiento y ejecución hayan declarado expresamente que las normas del Capítulo 14, sobre jurisdicción, les son aplicables<sup>82</sup>.

Prueba de que el reconocimiento y ejecución queda entregada a ley del Estado en que ello se pretende es que el art. 73.2 establece que *“Un tribunal podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una resolución judicial basándose en cualquier motivo para denegar ese reconocimiento o ejecución previsto en la ley del foro.”* De esta forma, en el evento que nuestro país adhiciese y ratificase las RR y se intentara obtener el reconocimiento y ejecución de un fallo dictado en el extranjero, nuestros tribunales podrían negarse en caso que el fallo vulnerara lo dispuesto en el Párrafo 2 del Título XIX del Libro I del Código de Procedimiento Civil, en particular su art. 245.

Finalmente se establece en el art. 73.3 que el Capítulo 14 *“no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte en el presente Convenio, en lo concerniente al reconocimiento o la ejecución de sentencias entre Estados miembros de dicha organización regional, con independencia de que dichas normas hayan sido adoptadas antes o después del presente Convenio.”* Ello cobra importancia en relación con los Estados de la Unión Europea y el Convenio relativo a la

<sup>79</sup> Vid. Capítulo 7 de las RR, Obligaciones del cargador frente al porteador, artículos 27 a 34.

<sup>80</sup> En los trabajos preparatorios, se indica expresamente respecto de las acciones de cobro de flete. Vid. documento UNCITRAL A/CN.9/591, párrafo 57.

<sup>81</sup> Reconocimiento y ejecución son cuestiones diversas. Es posible reconocer una sentencia sin ordenar su ejecución. Sin embargo, si un tribunal nacional ordena la ejecución, dicha orden conlleva el reconocimiento. Por ello, la distinción exacta es entre “reconocimiento” y “reconocimiento y ejecución”. El reconocimiento en sí es un procedimiento defensivo que por lo general se plantea cuando se solicita a un tribunal que otorgue una acción o recurso respecto de una controversia que hubiese sido objeto de un procedimiento previo. La parte beneficiada alegará que la controversia ya ha sido resuelta. En prueba de ello presentará el laudo o la sentencia al tribunal nacional y le solicitará que reconozca su validez y carácter vinculante para las partes respecto de las cuestiones allí resueltas.

Por el contrario, cuando se solicita a un tribunal nacional la ejecución de la sentencia, la solicitud no apunta al mero reconocimiento de la eficacia y efectos de la sentencia, sino a garantizar su cumplimiento bajo el apercibimiento de las sanciones legales respectivas.

Vid. Redfern, Alan *et al*, Teoría y práctica del Arbitraje Comercial Internacional, La Ley, 4ª edición, 2007, pp. 596-597.

<sup>82</sup> Art. 73.1

competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil, hecho en Lugano el 30 de octubre de 2007, que regula el reconocimiento y ejecución de las resoluciones judiciales de los Estados vinculados por ese convenio en sus artículos 32 a 56<sup>83 84</sup>.

#### **V.8. Aplicación del capítulo 14. Art. 74.**

En los primeros borradores de las Reglas de Rotterdam no se contemplaban normas sobre jurisdicción y arbitraje. Al respecto Tetley, indicó que estos aspectos eran esenciales para cualquier convención futura al tiempo que Estados Unidos estaba preocupado por las sentencias de su Corte Suprema en que se reconocía validez a las cláusulas de elección de foro<sup>85</sup>.

En particular, en el 18º período de sesiones del Grupo III se discutió el asunto, versando la discusión sobre si debería plantearse la adopción de una cláusula que: a.- permitiera a los Estados Contratantes formular una reserva sobre la totalidad del capítulo; o, b.- permitiera la adopción de una cláusula en el proyecto de convenio que permitiera a los Estados Contratantes dar explícitamente su asentimiento al capítulo relativo a la vía judicial; o adherirse (*opt in*) a él. De esta forma, se redactaron dos variantes del artículo. Una variante A del siguiente tenor: “*Todo Estado podrá formular una reserva respecto del presente capítulo*”, y una variante B con el siguiente texto: “*Las disposiciones del presente capítulo sólo serán aplicables a un Estado Contratante si dicho Estado hace una declaración a tal efecto*”.<sup>86</sup> Finalmente primó la última variante, con ciertas modificaciones de redacción. En particular, el artículo 74 figura en las RR de la siguiente forma: “*Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 91, que sus normas serán obligatorias para ellos.*” Tal declaración puede realizarse en cualquier momento<sup>87</sup> y retirarla de la misma forma<sup>88</sup>. Por otra parte, un Estado Contratante puede declarar que las normas del capítulo 14 sobre jurisdicción le son obligatorias, pero no está obligado a realizar la misma declaración respecto de las normas del capítulo 15, sobre arbitraje<sup>89</sup>.

Sin embargo, como apunta Baatz, al otorgársele la posibilidad a los Estados Contratantes de optar o no por los capítulos de jurisdicción y arbitraje, perjudica la vocación de uniformidad del nuevo régimen internacional<sup>90</sup>. En concreto, existirán Estados que adhieran a las normas de las RR sin sus capítulos 14 y 15, otros que adhieran a sus normas con alguno de dichos capítulos y otros que lo hagan con ambos, lo que crea en términos

---

<sup>83</sup> Sánchez Calero, F.: ob. cit., pp. 775-776.

<sup>84</sup> Vid art 93 de las RR que regula la participación de organizaciones regionales de integración económica.

<sup>85</sup> Tetley, William, “Reform of carriage of goods – The UNCITRAL draft and Senate Coga 99 “lets have a two – track aproach” en Tulane Maritime Law Journal, vol 28, 2003, citado por Baatz, ob. cit. p. 232.

<sup>86</sup> Documento UNCITRAL A/CN.9/616, párrafos 246 y 247.

<sup>87</sup> Art. 91.1

<sup>88</sup> Art. 91.5.

<sup>89</sup> Documento UNCITRAL A/CN.9/642, párrafo 217.

<sup>90</sup> Baatz, ob. cit. p. 233.

prácticos tres regímenes diversos. Si a ello se suma, la posibilidad de acordar diversos contratos de volumen<sup>91</sup> a su amparo la falta de uniformidad se hace evidente.

## **VI.- Conclusiones.**

Las Reglas de Rotterdam han destinado todo un capítulo a reglar la jurisdicción respecto de los asuntos que la misma Convención recoge. Los preceptos que se contienen en el capítulo 15 apuntan a determinar el tribunal competente en las acciones en contra del porteador o de la parte ejecutante marítima, sin embargo, omiten efectuar igual tratamiento respecto de las acciones que puedan iniciarse en contra del cargador, considerando que las obligaciones de éste se reconocen expresamente en el capítulo 7 (arts. 27 al 34), lo que desde luego manifiesta cierto vacío en una regulación que se pretende orgánica.

Tratándose de las acciones en contra del porteador o de la parte ejecutante marítima, la regulación se presenta como adecuada y recoge el tratamiento que las Reglas de Hamburgo realizan sobre la institución de la jurisdicción, depurando sus imperfecciones. Sin embargo, al regular la acumulación de acciones (art. 71.1), se establece que ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, tal acción necesariamente habrá de seguirse ante un tribunal competente tanto respecto del porteador (art. 66) como de la parte ejecutante marítima (68), y en caso que ello no sea posible, únicamente podrá intentarse la acción ante el tribunal competente del puerto donde la parte ejecutante marítima recibió las mercancías; del puerto donde hizo entrega de las mismas; o del puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías. Si se considera la solidaridad que se establece entre el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas (art. 20), es lógico que el actor intente en la mayor parte de los casos englobar en su acción a todos los responsables del daño, pérdida, merma o retraso en la entrega de las mercancías y a dicho fin habría sido recomendable que el agente o consignatario de naves que hubiese intervenido, tuviese la representación judicial activa y pasiva de la parte ejecutante marítima, extrapolando nuestro art. 922 del Código de Comercio, lo que hubiese facilitado enormemente la labor del futuro actor.

Las normas del capítulo buscan tutelar el derecho del reclamante de contar con un foro razonable ante el que iniciar su acción, y al efecto establecen una serie de alternativas que coinciden con las que se contienen en otras convenciones similares, resultando en la mayor parte de los casos adecuadas. Sin embargo, estimamos inadecuado el tratamiento que se da respecto de los acuerdos exclusivos de elección de foro en su aplicabilidad a terceros (art. 67.2), puesto que los requisitos para que dicho acuerdo surta efecto son de fácil cumplimiento, y coartan el derecho de ese tercero (consignatario o destinatario) a entablar una acción en un lugar diverso. Si se considera que no es necesario su consentimiento formal y por escrito, sino únicamente, entre otros que “haya sido adecuada y oportunamente informada”, se concluye que no es necesario un acto positivo del tercero sino haber sido receptor de dicha información, que no se regla mayormente. Teniendo

---

<sup>91</sup> Art. 80.

presente que dicha oponibilidad de la cláusula de elección de foro contenida en un contrato de volumen importa una excepción al efecto relativo de los contratos, habría sido deseable una mayor tutela de los derechos del tercero.

Finalmente, teniendo en cuenta que las normas del capítulo 14 sobre jurisdicción únicamente serán obligatorias para los Estados Contratantes que declaren expresamente dicha obligatoriedad a su respecto, estimamos que se abre una puerta para la dispersión en la inteligencia de las normas, lo que en nada favorece a la consabida pretensión en la uniformidad del derecho marítimo.