



Roj: **SAP PO 2101/2024 - ECLI:ES:APPO:2024:2101**

Id Cendoj: **36038370012024100417**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Pontevedra**

Sección: **1**

Fecha: **16/09/2024**

Nº de Recurso: **942/2021**

Nº de Resolución: **414/2024**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **JACINTO JOSE PEREZ BENITEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 1

PONTEVEDRA

SENTENCIA: 00414/2024

Modelo: N10250

C/ ROSALIA DE CASTRO NUM. 5

-

Teléfono:986805108 **Fax:**986803962

Correo electrónico:seccion1.ap.pontevedra@xustiza.gal

Equipo/usuario: MA

N.I.G.36038 47 1 2019 0301074

ROLLO: RPL RECURSO DE APELACION (LECN) 0000942 /2021

Juzgado de procedencia:XDO. DO MERCANTIL N. 3 de PONTEVEDRA

Procedimiento de origen:ORD PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000399 /2019

Recurrente: MAERSK A/S

Procurador: CARINA ZUBELDIA BLEIN

Abogado: CELIA LOPERA MERINO

Recurrido: ALLIANZ SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.

Procurador: JOSE FERNANDEZ GONZALEZ

Abogado: LUIS ABELARDO SOUTO MAQUEDA

SENTENCIA NUM. 414/24

Ilmos Magistrados-Jueces Sres/as.:

D. FRANCISCO JAVIER MENÉNDEZ ESTÉBANEZ

D. MANUEL ALMENAR BELENGUER

D. JACINTO JOSE PEREZ BENITEZ

En PONTEVEDRA, a dieciseis de septiembre de dos mil veinticuatro.

VISTO en grado de apelación ante esta Sección 001, de la Audiencia Provincial de PONTEVEDRA, los Autos de PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000399/2019, procedentes del XDO. DO MERCANTIL N. 3 de PONTEVEDRA, a los que ha correspondido el Rollo RECURSO DE APELACION (LECN) 0000942/2021, en los que aparece



como parte **apelante, MAERSK A/S**, representado por la Procuradora de los tribunales, Dña. CARINA ZUBELDIA BLEIN, asistido por la Abogada Dña. CELIA LOPERA MERINO, y como parte **apelada, ALLIANZ SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.**, representado por el Procurador de los tribunales, D. JOSE FERNANDEZ GONZALEZ, asistido por el Abogado D. LUIS ABELARDO SOUTO MAQUEDA, siendo el **Magistrado Ponente el Ilmo. Sr. D. JACINTO JOSE PEREZ BENITEZ**.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-Por el Juzgado de Mercantil-3 de Pontevedra, con fecha 7 de julio de 2021, se dictó sentencia cuyo fallo textualmente dice:

"Que estimando la demanda presentada por el Procurador de los Tribunales D. José Fernández González en nombre y representación de "Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros SA", frente a "Maersk Line AS" condeno a la demandada a abonar a la actora la cantidad de 67.449.71€ más los intereses, más los intereses legales y con expresa condena al pago de las costas procesales a la parte demandada."

SEGUNDO.-Notificada dicha resolución a las partes, se interpuso recurso de apelación, que fue admitido en ambos efectos, por lo que se elevaron las actuaciones a esta Sala para la resolución de este recurso.

TERCERO.-En la tramitación de esta instancia se han cumplido todas las prescripciones y términos legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Es objeto de recurso la sentencia dictada por el juzgado de lo mercantil en la que se estima la demanda formulada por una aseguradora, -legitimada en sustitución del asegurado-, contra la compañía porteadora en un contrato de transporte marítimo de mercancías. La única cuestión que se plantea en el recurso atañe a la desestimación de la excepción de falta de jurisdicción de los tribunales españoles, que había sido planteada por medio de declinatoria, y resuelta en sentido negativo por auto del juzgado de 11.10.2020, confirmado por auto de 2.12.2020. La declinatoria internacional se basaba en la existencia, en el reverso del conocimiento de embarque, de una cláusula que defería la jurisdicción a los tribunales ingleses.

2. La demandante, Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., es una compañía aseguradora que actúa subrogada en los derechos de su asegurado, Oversea Atlantic Fish, S.L., (Oversea, en adelante), contra el causante del daño, en virtud de la legitimación legal derivada del artículo 43 de la Ley del Contrato de Seguro. Según la exposición de hechos de la demanda, la responsabilidad de la demandada derivaba de su posición contractual como porteadora en el contrato de transporte marítimo, celebrado en condiciones CFR, entre Aguafrost Perú, como cargador, y la demandada Maersk, (Maersk Line Perú, S.A.C.), como transportista o porteador marítimo. El contrato se documentó en un conocimiento de embarque expedido el día 9.4.2018. Con la demanda no se aportaba el reverso del documento, en el que figuraba la cláusula de jurisdicción. Según la demanda, la mercancía llegó dañada al puerto de destino, lo que produjo su pérdida parcial, por lo que reclamaba la suma de 67.449,71 euros.

3. La porteadora demandada opuso la declinatoria de jurisdicción sobre la base de la estipulación 26 contenida en el conocimiento de embarque, que atribuía a la *High Court of Justice* de Londres el conocimiento de las reclamaciones dirigidas contra el transportista: "*... en todos los demás casos, este conocimiento de embarque estará regido por y será interpretado de conformidad con la ley inglesa y todas las disputas que surjan conforme al presente serán determinadas por el Alto Tribunal de Justicia de Londres, quedando excluida la jurisdicción de los tribunales de otro país. Por otra parte, y a discreción del transportista, el transportista podrá iniciar procesos contra el comerciante en un tribunal competente en el lugar de operación del comerciante*".

4. El juez de primera instancia desestimó la declinatoria, por auto de 26.5.2020. Dicha resolución argumenta sobre la base de la transcripción de un auto de la sección 15 de la AP de Barcelona. La demandada interpuso recurso de reposición, que fue desestimado por auto de 2.12.2020.

5. Maersk presentó escrito de contestación, por el que se oponía al fondo de la reclamación formulada de contrario. En esencia, se hacía referencia a que el origen de la relación entre las partes respondía a la naturaleza de un transporte multimodal, con una fase previa terrestre, y apuntaba a la posibilidad de que la pérdida de frío, causante del daño, pudo producirse en dicha fase previa. También se alegaba que el equipo de frío del contenedor funcionó correctamente durante todo el trayecto, y que la pérdida de frío en el contenedor se produjo por un defecto de la estiba.

6. La sentencia estimó íntegramente la demanda. Tras hacer resumen de las posiciones de las partes, y de analizar el resultado de los informes periciales aportados al litigio por cada una de ellas, la juez de lo mercantil



atribuye mayor credibilidad a la tesis demandante, que imputaba la pérdida de la mercancía al defectuoso funcionamiento del equipo de frío del contenedor, lo que conduce a la íntegra estimación de la demanda.

Recurso de apelación formulado por la representación de Maersk A/S.

7. El recurso limita su objeto a combatir la jurisdicción de los tribunales españoles, reproduciéndose los argumentos de la declinatoria internacional. El recurso rechaza que la destinataria pueda ser considerada como un tercero ajeno al contrato de transporte marítimo, pues la carta de porte revistió el carácter de título nominativo, con la expresa consignación de la identidad del destinatario, *Oversea Atlantic Fish, S.L.*, comprador de la mercancía, que firmó al reverso del documento. La recurrente razona sobre la inaplicación al caso del art. 251 de la Ley de Navegación Marítima, (Ley 14/2014, de 24 de julio; LNM en adelante), y sostiene que la actora era concedora de la existencia de la cláusula de jurisdicción. Se añade que el destinatario adquiere el título en virtud de un derecho propio, por lo que no es un tercero cartular a efectos del mencionado precepto.

8. El recurso sostiene que para la aplicación de la doctrina jurisprudencial del TJ, y para la aplicación de la norma nacional, (art. 251 LNM), deben tomarse en cuenta las normas de conflicto del derecho español, (art. 10.3 del Código Civil), que establecen la aplicación del derecho peruano para determinar el grado de subrogación del destinatario en la posición del cargador.

9. El recurso también argumenta sobre la contradicción entre el precepto nacional, y la norma comunitaria, para el caso en que fuere aplicable el ordenamiento interno. El recurrente sostiene que el TJ contempla la subrogación del destinatario como una subrogación "en bloque", en contra de lo establecido por la LNM, que "produce una alteración del contrato al margen de la naviera". Además, el consentimiento del destinatario debe evaluarse conforme al Derecho comunitario, con arreglo a las exigencias del art. 25 del Reglamento 1215/2012. Finalmente, se solicita el planteamiento de cuestión prejudicial ante el TJ.

10. Señalado el recurso para deliberación y fallo, por providencia de 7.4.2022 este Tribunal de apelación acordó oír a las partes con carácter previo al planteamiento de reenvío prejudicial al TJUE. A tal fin señalamos tres posibles cuestiones sobre las que interesaba conocer la posición de los litigantes: a) el derecho aplicable para juzgar sobre la validez de la cláusula de jurisdicción; b) la posibilidad de que los Estados puedan establecer requisitos adicionales para la oponibilidad a terceros de las cláusulas de jurisdicción, en relación con las exigencias generales del Derecho de la UE; y c) la compatibilidad de la normativa nacional con el art. 25 del Reglamento Bruselas I bis.

11. Los litigantes evacuaron el trámite manteniendo sus respectivas posiciones de principio. Para la representación de MAERSK, -que subrayaba las diferencias existentes en la jurisprudencia provincial-, el planteamiento de la cuestión prejudicial resultaba pertinente y proponía diversas preguntas al TJ en los términos que le habían sido solicitados. Por su parte, la representación de la aseguradora demandante también presentó un escrito de alegaciones en el que defendía la compatibilidad de la normativa española con la norma comunitaria, en particular respecto de los requisitos adicionales exigidos para la oponibilidad de la cláusula al destinatario, tercero tenedor del conocimiento de embarque, cuestión que, a su juicio, estaba resuelta en la jurisprudencia del TJ, por lo que interesaba que no se planteara la cuestión prejudicial.

12. Por auto de 16 de mayo de 2022 el Tribunal decidió plantear el reenvío prejudicial. Tras exponer los pormenores del litigio y el marco jurídico, así como la jurisprudencia nacional y europea aplicables, expusimos las dudas que el supuesto planteaba respecto de la eficacia para el tercero tenedor, (asegurado de la demandante), de la cláusula inserta por las partes del contrato de transporte en el conocimiento de embarque. A tal fin, describimos lo que entendíamos como el estado de la cuestión en la jurisprudencia del TJ, y planteábamos la posible compatibilidad de dicha interpretación con dos preceptos de la Ley de Navegación Marítima: el art. 251 y el art. 468, a la luz de la doctrina sentada por la STJ de 9.11.2000, C-387/98, *Coreck Maritime*. También exponíamos la interpretación que considerábamos más plausible y las dudas sobre la remisión a la normativa interna que contenía el art. 25 del Reglamento 1215/2012, y la forma en que el consentimiento "individual y separado", exigido por la norma nacional, habría de prestarse en los casos en los que resultara de aplicación la norma de la UE. Todos nuestros razonamientos se resumían en el planteamiento de las siguientes cuestiones, que elevamos al TJ:

"1.- La regla del artículo 25 del Reglamento 1215/2012 , cuando establece que la nulidad de pleno derecho del acuerdo de jurisdicción debe analizarse conforme a la legislación del Estado Miembro al que las partes han deferido la jurisdicción, comprende también, -en una situación como la del litigio principal-, la cuestión de la validez de la extensión de la cláusula a un tercero no parte en el contrato en el que la cláusula se establece?"

2.-En el caso de circulación del conocimiento de embarque a un tercero, destinatario de las mercancías, que no intervino en la contratación entre el cargador y el porteador marítimo, ¿resulta compatible con el art. 25 del Reglamento 1215/2012 , y con la jurisprudencia del TJ que lo interpreta, una norma como la contenida en el art.

251 de la Ley de Navegación Marítima, que exige que, para la oponibilidad de la cláusula a ese tercero, la cláusula de jurisdicción debe haber sido negociada con éste "individual y separadamente"?

3.-¿Resulta posible, conforme al Derecho de la UE, que la legislación de los Estados miembros establezca requisitos adicionales de validez para la eficacia frente a terceros de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque?

4.-¿Una norma como la contenida en el artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima española, -que establece que la subrogación del tercero tenedor sólo se produce en forma parcial, con exclusión de las cláusulas de prórroga de jurisdicción-, supone la introducción de un requisito adicional de validez de estas cláusulas, contraria al artículo 25 del Reglamento 1215/2012 ?"

13. Admitida a trámite la cuestión, (a la que se asignó la referencia C-345/22, y que fue acumulada con otros dos reenvíos prejudiciales remitidos por este mismo tribunal en casos análogos), y formuladas las correspondientes observaciones por la Comisión y el Reino de España, el Abogado General, (AG) Sr. Collins presentó sus conclusiones el día 16.11.2023.

14. En síntesis, el AG sostuvo: a) que según jurisprudencia consolidada del TJ, una cláusula de elección de foro inserta en un conocimiento de embarque puede oponerse a terceros, siempre que el tercero tenedor se subrogue en los derechos y obligaciones del cargador al adquirir el título; b) que el tercero tenedor no puede tener más derechos que el cargador, siempre que se subrogue, según el derecho nacional aplicable al fondo, en su posición; c) que para la determinación de cuál sea el derecho nacional aplicable al fondo ha de atenderse a las reglas de Derecho internacional privado del tribunal que conoce del asunto, aunque reconoce que la sentencia *DelayFix*, C-519/19, resulta equívoca sobre la cuestión; d) que la norma de conflictos de leyes del art. 25 del Reglamento no pretende regular los efectos de las cláusulas de jurisdicción frente a terceros, en particular sobre los efectos de la subrogación del tercero en la parte contratante inicial; e) por tanto, el concepto de "validez material" se limita a las causas de nulidad; f) que los arts. 251 y 468 LNM tienen por objeto eludir el art. 25.1 del Reglamento, por lo que resultan contrarias al Derecho de la UE.

15. La sentencia del TJ de 25 de abril de 2024 ha resuelto los tres reenvíos prejudiciales acumulados. La sentencia delimita el marco jurídico aplicable y resume los aspectos relevantes de cada uno de los tres litigios, entre ellos el que ahora ocupa, (C-345/22). La sentencia comienza advirtiendo sobre la aplicabilidad del Reglamento Bruselas I bis a una situación como la planteada en nuestros casos, en virtud del régimen transitorio del Acuerdo de Retirada del Reino Unido. La sentencia sigue las conclusiones del AG y en síntesis sostiene:

a. Que la regla de conflicto de leyes del art. 25.1 del Reglamento limita su objeto a la validez material de la cláusula de prórroga de jurisdicción, (que es la materia que se rige por la ley del Estado al que las partes han deferido la jurisdicción), sin que en ningún momento contemple los efectos de la subrogación del tercero en los derechos de las partes del conocimiento de embarque en el que se insertó la cláusula.

b. El TJ recuerda su jurisprudencia sobre la posibilidad de que la cláusula de jurisdicción inserta en el conocimiento de embarque pueda oponerse al tercero tenedor si éste, al adquirirlo, se ha subrogado en todos los derechos y obligaciones del cargador; en tal caso es irrelevante que el tercero preste su consentimiento a la cláusula de jurisdicción. Si no hay subrogación total, sí puede exigirse el consentimiento del tercero.

c. Que la transmisión y consiguiente subrogación de los derechos derivados del título al tercero tenedor es cuestión que debe regularse con arreglo a la normativa que resulte en aplicación de las normas de conflicto del Estado del tribunal que conoce del asunto.

d. Que dicho tribunal, como órgano jurisdiccional que conoce del litigio, debe comprobar si, en virtud del Derecho español, los terceros tenedores del conocimiento se han subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones de los cargadores. De ser así, no deberemos verificar si existió o no un consentimiento expreso de los tenedores a las cláusulas de jurisdicción.

e. Si el derecho español fuera el aplicable, el art. 251, en la medida en que establece un requisito adicional para que el tercero se vea afectado por la cláusula de jurisdicción, -el consentimiento individual y separado-, resulta contrario al art. 25.1 del Reglamento; ello supone conferir al tercero más derechos de los que tenía el cargador al que ha sucedido.

f. El principio de primacía del Derecho de la UE obligará a dejar inaplicada la norma nacional contraria a una disposición imperativa contenida en un reglamento comunitario. Si los arts. 251 y 468 LNM resultaran aplicables al caso, sería contrario al Derecho de la UE y no den ser objeto de aplicación.

16. La respuesta a las cuestiones prejudiciales se concreta en el fallo de la sentencia del siguiente modo:



a. El artículo 25, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que la oponibilidad de una cláusula atributiva de competencia al tercero tenedor del conocimiento de embarque en el que se inserta esa cláusula no se rige por el Derecho del Estado miembro al que pertenezcan uno o varios órganos jurisdiccionales designados por dicha cláusula. La referida cláusula es oponible a tal tercero si, al adquirir el conocimiento de embarque, este se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato, extremo que debe apreciarse con arreglo al Derecho nacional aplicable al fondo, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio.

b. El artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un tercero respecto de un contrato de transporte de mercancías celebrado entre un porteador y un cargador, que adquiere el conocimiento de embarque que documenta ese contrato y se convierte así en tercero tenedor de dicho conocimiento de embarque, se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones del referido cargador, con excepción de los derivados de una cláusula atributiva de competencia inserta en el citado conocimiento de embarque, cláusula que únicamente es oponible a ese tercero si la negoció individual y separadamente."

17. Recibida la sentencia, se confirió traslado a las partes para que formularan las alegaciones conducentes a su derecho. La representación demandada-apelante insiste en la afirmación de que el consentimiento a la cláusula de jurisdicción se debe evaluar con arreglo al art. 25 del Reglamento; señala también que, conforme a la norma de conflicto española, la ley nacional aplicable para juzgar sobre la validez de la estipulación es la peruana, según el art. 10.3 del Código Civil, ley que rige también para determinar la subrogación total del tercero tenedor del conocimiento en los derechos del cargador. También sostiene que el art. 251 LNM no resulta aplicable al caso y, en cualquier supuesto, se trata de una norma contraria al art. 25 del Reglamento, según la sentencia del TJ.

18. Por su parte, la representación demandante-apelada considera que no existe evidencia en el litigio de que su asegurada se hubiera subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones del cargador. Correspondería a la demandada probar que, conforme al derecho nacional aplicable, -en su tesis, el peruano-, la subrogación del tenedor del conocimiento resultaba plena. Finalmente, el apelado sostiene que el art. 251 LNM establece una subrogación parcial que exigiría el consentimiento expreso por Oversea, como tenedora del conocimiento.

Valoración de la Sala.

19. El recurso de apelación plantea un problema que con frecuencia surge ante los tribunales con ocasión de la reclamación de los daños sufridos por las mercancías en contratos de transporte marítimo internacional. Se trata, -como ha quedado expuesto más arriba-, de determinar la eficacia de una cláusula de prórroga de jurisdicción en favor de un tribunal inglés, inserta en el conocimiento de embarque que ampara el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías. El conocimiento de embarque se encontraba sujeto al régimen jurídico de las Reglas de La Haya-Bisby en lo que hace a sus aspectos sustantivos generales. El problema radica en la determinación de si la cláusula de prórroga de la jurisdicción es oponible también al destinatario nacional, que concertó el contrato de compraventa internacional con el vendedor en condiciones CFR, de manera que correspondía a éste la contratación del transporte y el pago del flete.

20. La autonomía de la voluntad de las partes a la hora de elegir la jurisdicción aplicable se ha ido abriendo paso como uno de los criterios fundamentales para fijar la competencia internacional, de forma paralela a lo que sucede respecto de la libre elección de la ley sustantiva aplicable. Esta ha sido también la tendencia del Derecho Comunitario a partir del Convenio de Bruselas de 1968. Como es conocido, la extensión y los límites de la jurisdicción se regulan por dos tipos de normas: internacionales e internas. En España, la legislación aplicable para resolver la cuestión viene constituida por los arts. 21 y 22 Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), complementadas en materia de conexidad y litispendencia por la Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil, en el orden interno, a la que se hará referencia más abajo. En el plano de la UE la materia se regula de forma general por el Reglamento 1215/2012, relativo a competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Bruselas I bis, en vigor desde el 10.1.2015), que sustituyó al Reglamento CE 44/2001 del Consejo, (que a su vez sustituyó al Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968). Fuera del ámbito comunitario es relevante el Convenio de La Haya de 30 de junio de 2005, sobre acuerdos de elección de foro, (en vigor desde el 1.10.2015).

21. Las normas internacionales sustantivas que regulan el transporte marítimo no suelen hacer mención a los pactos de prórroga de jurisdicción. Las Reglas de La Haya-Visby no las regulan, -ni el Convenio de Bruselas de 1924, ni los Protocolos de 1968 y 1979-, quizás de forma lógica por su vocación de contemplar



tan sólo determinados aspectos del contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Por el contrario, las Reglas de Hamburgo sí contienen una regulación expresa en sus arts. 21 y 22, distinguiendo según la cláusula haya sido incluida antes o después de presentada la reclamación: si se presenta antes, el convenio de elección de foro es facultativo, de suerte que el demandante puede optar por desconocerlo e interponer la demanda ante cualquier otro tribunal competente; si se pacta después, habrá de respetarse. El régimen de las Reglas de Rotterdam (Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, todavía sin vigor) es semejante, dentro de la prolijidad general de su regulación: los artículos 66 a 78 contienen una regulación imperativa, con foros alternativos a elección del demandante; sin embargo, es predecible la escasa relevancia que tendrán en el plano práctico estas disposiciones por dos razones esenciales: por su inaplicación a los contratos de volumen, y por haberse declarado la materia expresamente sujeta a reserva de los Estados firmantes. En materia de embargo preventivo de buque existe una regulación expresa en el artículo 7 del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

22. Así las cosas, en el ámbito del Derecho de la UE, la versión renovada del Reglamento Bruselas I bis (Reglamento 1215/2012) y la interpretación del Tribunal de Justicia, hacían pensar en la existencia de una solución uniforme para casi todas estas cuestiones, al menos en cuanto a la determinación de las exigencias formales de validez de los acuerdos de prórroga de jurisdicción y su oponibilidad a terceros, dentro del ámbito de aplicación del Reglamento. Pero contrariamente a esta apariencia, la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima (Ley 14/2014, de 24 de julio) hizo resurgir el problema, enfrentándose en la doctrina y en la práctica de los tribunales dos posturas bien diferenciadas, a la hora de interpretar los dos preceptos que regulan la cuestión. Esta fue la razón del planteamiento de nuestras cuestiones prejudiciales al TJ.

23. El problema planteado no resulta novedoso en las resoluciones de este tribunal. En relación con la oponibilidad de la cláusula de jurisdicción inserta en el conocimiento de embarque a terceros que no fueron parte en el contrato original entre el cargador y el porteador marítimo, hemos entendido como indiscutible que la cláusula por la que se defiere la jurisdicción a los tribunales de otro Estado puede ser opuesta por el transportista marítimo demandado más allá del ámbito subjetivo en el que se establece el contrato de transporte, en particular al destinatario final de las mercancías, aunque éste no estampara su firma en el documento contractual (así lo dijimos con anterioridad a la entrada en vigor de la LNM, cfr. autos de esta sección de 1 de diciembre de 2005 y 24 de septiembre de 2009, en una línea de interpretación prácticamente unánime en la jurisprudencia española).

24. La doctrina sentada por el TJ en los casos *Castelletti*, *Tilly Russ*, y *Coreck Maritime*, que recuerda la STJ de 25.4.2024, daba soporte a esta interpretación. El TJUE reiteró su doctrina en la sentencia de 7 de febrero de 2013, en la que, tras seguir con carácter general la tesis de la inoponibilidad, (se trataba de una cláusula atributiva de competencia pactada en el contrato celebrado entre el fabricante de un bien y el comprador de éste y se planteaba si resultaba oponible frente al subadquirente tercero que, al final de una cadena de contratos de transmisión de propiedad celebrados entre partes establecidas en distintos Estados miembros, había adquirido el bien y quería interponer una acción de responsabilidad contra el fabricante), el Tribunal de Luxemburgo recordó que la excepción a este criterio se produce en materia de contratos de transporte marítimo, en los que resultaba jurisprudencia sostenida *"que una cláusula atributiva de competencia incluida en un conocimiento de embarque puede ser invocada frente un tercero a ese contrato siempre que haya sido reconocida su validez por el cargador y el porteador y que, en virtud del Derecho nacional aplicable, el tenedor del conocimiento, al adquirirlo, se haya subrogado en los derechos y obligaciones del cargador (véanse las sentencias de 19 de junio de 1984, Tilly Russ, 71/83, Rec. p. 2417, apartado 24; Castelletti, antes citada, apartado 41, y de 9 de noviembre de 2000, Coreck, C 387/98, Rec. p. I-9337, apartados 23 a 27). En ese caso, no es necesario que el órgano jurisdiccional remitente compruebe si ese tercero prestó su consentimiento a la cláusula."*

25. Como se desprende de la sentencia que ha dado respuesta a nuestros reenvíos prejudiciales, el art. 25.1 del Reglamento no opera como regla de conflicto respecto de cuestiones distintas a la mera validez de la cláusula. Si lo que se cuestiona es su validez, el precepto remite a la ley nacional del Estado al que las partes han deferido la jurisdicción. Pero el resto de las cuestiones que pudieran surgir del régimen jurídico de la cláusula en cuestión, -entre ellas, la oponibilidad o no a terceros que no sean parte en el contrato inicial-, se rige por las normas de conflicto del Estado que conoce del litigio.

26. Por tanto, si en aplicación de nuestras normas internas de Derecho internacional privado, la ley aplicable al fondo del litigio establece que el tercero queda subrogado en todos los derechos y obligaciones del transmitente cargador, entonces en tal caso la cláusula de jurisdicción le es plenamente aplicable, y el asunto deberá deferirse a los tribunales elegidos por las partes del contrato de transporte. Este efecto de la subrogación plena es el efecto propio o natural en el régimen jurídico de los títulos valores, y lo que acontece



en el concreto ámbito del transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque: la subrogación plena del tenedor adquirente del conocimiento, como título representativo de las mercancías, apto para circular en el tráfico. Sin embargo, la ley nacional sustantiva española, -la LNM-, como advertimos en el auto de planteamiento de la cuestión, establece una cesión de efecto limitado, al disponer que el cesionario del conocimiento no se verá afectado por la cláusula de jurisdicción inserta en el conocimiento, salvo que la haya aceptado expresamente, de forma individual y separada, (art. 468, por remisión del art. 251 LNM).

27. El TJ nos contesta en su sentencia, que si llegamos a la conclusión de que la norma aplicable al fondo es la que resulta del juego combinado de ambos preceptos, (arts. 251 y 468 LNM), al tratarse de un caso sometido al ámbito de aplicación del Reglamento, -en la medida en que la cláusula defiere la jurisdicción a un tribunal del RU, aplicable al caso por virtud de las reglas transitorias del Acuerdo de Retirada-, deberemos inaplicar la exigencia del consentimiento individualizado, porque resulta contraria a la interpretación que el TJ ha realizado del art. 25 del Reglamento, en virtud del principio de primacía del Derecho de la UE. En el entendimiento del TJ, -en interpretación que coincide con la que planteábamos en el auto de remisión prejudicial-, ello supondría conceder más derechos al destinatario tenedor que al cargador, pues mientras éste quedaba afectado por la cláusula, (lo que acontece no sólo por prestar un consentimiento expreso, fruto de una voluntad negociada, sino por la singular forma en que dichas cláusulas pueden incluirse en los contratos marítimos), el tercero podía desconocerla salvo que la hubiere aceptado expresamente.

28. Cuando la jurisprudencia comunitaria hace remisión a la ley interna para juzgar sobre la transmisión de derechos del título valor, esa norma interna no es necesariamente el artículo 251 LNM, sino que la remisión debe entenderse a las normas de conflicto del Derecho internacional privado. En esta tesitura se abre una disyuntiva a la hora de elegir la norma de conflicto. Con carácter general, en un ámbito como el que ocupa, la norma preeminente podría venir constituida por el Reglamento (CE) 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, (Roma I), pero la causa de exclusión de su art. 1.2, apartado d), que deja fuera de su ámbito objetivo "*las obligaciones que se deriven de las letras de cambio, cheques y pagarés, así como otros instrumentos negociables en la medida en que las obligaciones nacidas de estos últimos instrumentos se deriven de su carácter negociable*", obliga a acudir a las normas internas de conflicto de leyes cuando se trata de determinar la norma aplicable a los conocimientos de embarque marítimos.

29. En el ámbito interno, la referencia debería hacerse al artículo 10.3 del Código Civil, según el cual "*la emisión de los títulos valores se atenderá a la ley del lugar en que se produzca*", lo que puede interpretándose como una referencia al lugar de su firma, o al de la primera puesta en circulación del documento, salvo que el propio título designe el lugar de emisión. Si así son las cosas, el artículo 251 LNM sólo sería aplicable si el título se hubiera emitido o puesto en circulación por primera vez en España. Esta interpretación nos lleva, como propone el apelante, a considerar que, si la emisión tuvo lugar en Lima, Perú, como parece deducirse de la literalidad del título, (vid. documento 5 de la demanda), la cuestión sobre la transmisibilidad de los derechos al destinatario debería regirse por el Derecho peruano. Idéntica solución se obtiene si, en lugar de la aplicación del apartado tercero del precepto, se opta por el apartado quinto, que en el caso remite a la ley aplicable al lugar de celebración del contrato en defecto de otros criterios de conexión claramente inaplicables.

30. Obsérvese que, en el seno de los títulos valores, las normas de conflicto recogidas en los arts. 100, 102 y 165 la Ley 19/1985, de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque, nos conducirían al mismo punto, al establecer que los efectos de las obligaciones del aceptante de una letra de cambio y del firmante de un pagaré se determinan por la ley del lugar, en que estos títulos deban pagarse, así como que la ley del lugar donde se emitió el título determina si el tenedor de una letra de cambio adquiere el crédito que deriva de la relación causal que dio lugar a la emisión del título.

31. Como resulta patente, no existe en el litigio la más mínima prueba sobre las reglas del Derecho extranjero aplicables a la circulación de los títulos valores y en particular a los conocimientos de embarque. Ni se ha activado el mecanismo de información previsto en el Convenio Europeo acerca de la Información sobre el Derecho Extranjero, hecho en Londres el día 7 de junio de 1968, ni, en particular, la Convención Iberoamericana de 8 de mayo de 1979, sobre prueba e información acerca del Derecho Extranjero, hecha en Montevideo, (ratificada por el Perú el 9 de abril de 1980, en instrumento depositado el 15.5.1980). Ello así, en ausencia de instrumento internacional, debe acudirse a las reglas generales contenidas en la Ley 29/2015, de 30 de julio de Cooperación Jurídica Internacional en Materia Civil, cuyo art. 33.3 remite al Derecho interno cuando no haya podido acreditarse por las partes el contenido y vigencia del Derecho extranjero.

32. Aplicable, pues, el Derecho español para resolver sobre la oponibilidad frente al tercero de los derechos derivados del conocimiento de embarque, no se duda sobre la íntegra subrogación del tenedor en los derechos del cargador en virtud de la circulación del título valor, como se desprende del propio art. 251 LNM. Como se ha



adelantado, el principio de primacía del Derecho de la UE obliga a dejar sin efecto el último inciso del precepto, cuando establece la excepción a la subrogación plena respecto de las cláusulas de jurisdicción y **arbitraje**. Excluida dicha regla, debe aplicarse la normativa y la jurisprudencia de la UE, que admiten la prestación del consentimiento del asegurado de la demandante en la forma en que ha quedado plasmada en el título, (cfr. art. 35.1 del Reglamento Bruselas I bis), enervando la exigencia de que el destinatario receptor, tenedor del conocimiento, exprese su consentimiento de forma individual y separada. En consecuencia, la cláusula de jurisdicción resultaba oponible al tenedor del conocimiento destinatario de la mercancía, por lo que el recurso debe prosperar, con el efecto de deferir la jurisdicción al tribunal elegido por las partes.

33. Las dudas jurídicas que plantea el litigio, que han motivado respuestas desemejantes de los órganos jurisdiccionales, y que han exigido el planteamiento del reenvío prejudicial, justifican la decisión de no imposición de costas en ninguna de las dos instancias.

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación

FALLAMOS

Que estimamos el recurso de apelación presentado por la representación procesal de la procuradora Sra. Zubeldía Blein, en representación de MAERSK, A/S, contra la sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Pontevedra, en los autos de juicio ordinario registrados bajo el número 399/2019 , resolución que dejamos sin efecto, y en su lugar declaramos la falta de jurisdicción internacional de los tribunales españoles para el conocimiento del litigio. No se efectúa pronunciamiento en costas en ninguna de las dos instancias.

Notifíquese esta resolución en legal forma a las partes haciéndoles saber que no es susceptible de recurso ordinario, sin perjuicio de que contra ella pueda interponerse, si concurre alguno de los supuestos previstos en los artículos 469 y 477 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, recurso de casación, ante la Sala Primera del Tribunal Supremo, en el plazo de VEINTE DÍAS contados desde el día siguiente al de su notificación, (vid. *Acuerdo de la Sala de Gobierno del TS de 8 de septiembre de 2023, sobre la extensión y otras condiciones extrínsecas de los escritos de recurso de casación y de oposición civiles*). Todo ello previa constitución, en su caso, del depósito para recurrir previsto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial, bajo apercibimiento de no admitir a trámite el recurso formulado.

Notifíquese la presente resolución a la secretaría del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Así, por esta nuestra Sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.