



Roj: AAP BI 1276/2024 - ECLI:ES:APBI:2024:1276A

Id Cendoj: **48020370042024200090**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Bilbao**

Sección: **4**

Fecha: **05/12/2024**

Nº de Recurso: **681/2024**

Nº de Resolución: **275/2024**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MARIA DE LOS REYES CASTRESANA GARCIA**

Tipo de Resolución: **Auto**

A U T O N.º 000275/2024

Presidente

Dª. Maria de los Reyes Castresana Garcia (Ponente)

Magistrados

D. Edmundo Rodriguez Achutegui

Dª. Ana García Orruño

LUGAR:Bilbao

FECHA:05 de diciembre del 2024

La Audiencia Provincial de Bizkaia. Sección Cuarta, constituida por los Ilmos. Sres. que al margen se expresan, ha visto en trámite de apelación los presentes autos civiles de Procedimiento Ordinario 149/2023 del Juzgado Mercantil nº 2 de Bilbao, a instancia de **ASEGURADORES AGRUPADOS S.A. DE SEGUROS**,apelante - demandante, representada por la procuradora Sra. ARANZAZU ALEGRIA GUEREÑU y defendido por el letrado Sr. ANDRÉS JAVIER CANDOMEQUE ECHAVE SUSTAETA, contra **CMA CGM, S.A.**,apelada - demandada, representada por el procurador Sr. GERMAN ORS SIMON y defendida por la letrada D.ª BEATRIZ PÉREZ DEL MOLINO VILA; todo ello en virtud del recurso de apelación interpuesto contra el auto dictado por el mencionado Juzgado, de fecha 21 de mayo de 2024 aclarado por Auto de fecha 29 de mayo de 2024.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-La Parte Dispositiva del Auto recurrido es del tenor literal siguiente:

1. "Estimar la declinatoria interpuesta por estar sometido el conocimiento de la acción interpuesta al Tribunal de Comercio de Marsella.
2. Abstenerme de conocer la presente demanda.
3. Sobreseer el presente procedimiento."

El 29 de mayo de 2024 se dicta Auto que aclara el auto recurrido cuya Parte Dispositiva es del tenor literal siguiente:

"Haber lugar al complemento del Auto nº 81/2024, de 21 de mayo (i) introduciendo un tercer razonamiento jurídico e (ii) introduciendo el pronunciamiento sobre las costas en la parte dispositiva como punto 4, en los siguientes términos:

* Razonamiento Jurídico Tercero, intitulado Costas: Cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad dado que la LEC no contempla sobre el particular ningún régimen de imposición ni realiza remisión al régimen ordinario contemplado en los artículos 394 y siguientes LEC, sin que en el presente procedimiento se haya valorado siquiera si procede rechazar la pretensión de la parte (art. 394.1



LEC en relación con el art. 65.2 LEC), al carecer de jurisdicción este órgano jurisdiccional para conocer sobre la pretensión ejercida.

* Parte Dispositiva:

1. Estimar la declinatoria interpuesta por estar sometido el conocimiento de la acción interpuesta al Tribunal de Comercio de Marsella.
2. Abstenerme de conocer la presente demanda.
3. Sobreseer el presente procedimiento.
4. Cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad."

SEGUNDO.-Publicada y notificada dicha Resolución a las partes, por la representación de la parte demandante, se interpuso en tiempo y forma recurso de apelación que, admitido por el Juzgado de Instancia y tramitado en legal forma ha dado lugar a la formación del presente rollo, al que ha correspondido el nº 681/2024de Registro y que se ha suscitado con arreglo a los trámites de los de su clase.

TERCERO.-Hecho el oportuno señalamiento quedaron las actuaciones sobre la Mesa del Tribunal para votación y fallo.

CUARTO.-En la tramitación del presente recurso se han observado las prescripciones legales.

Ha sido ponente para este trámite la Ilma. Sra. Magistrada **D.^a MARIA DE LOS REYES CASTRESANA GARCÍA**.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto de esta alzada:

1.-Interpuesta demanda por Aseguradores Agrupados SA de Seguros (Asegup), en virtud de la subrogación operada tras abonar a su asegurado y perjudicada Ccederos de Mariscos SA, en reclamación de cantidad de 128.915,89 € por los daños causados durante el transporte marítimo desde el puerto de Maracaibo y con destino al puerto de Bilbao, por pérdida de 24.000 kg de camarón congelado comprado a Inversiones Marinas del Lago C.A. Maracaibo, en la modalidad CFR Bilbao, contra compañía naviera CMA CGM Societe Anonyme, y formulada declinatoria internacional de jurisdicción, recayó auto en la instancia por el que se acoge la cuestión de competencia por declinatoria hecha valer por la demandada, en base a la cláusula de sumisión inserta en la carta de porte marítima no negociable (sea waybill non negociable, donde el cargador es Comercializadora Seafood CA, el receptor es Ccederos de Mariscos SA y el portador es CMA CGM SA), que recoge el contrato de transporte marítimo en base al que se acciona, estimando competente para conocer de este litigio el Tribunal de Marsella.

El Magistrado de lo mercantil, con apoyo en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de abril de 2024, considera que

"En el presente caso la sociedad demandante se ha subrogado en la totalidad de los derechos del receptor de las mercancías y es jurisprudencia constante la que señala que si la aseguradora demandante actúa por subrogación de su asegurado, tendrá los mismos derechos de éste y se le podrán oponer las mismas excepciones (vid. STS Sala 1^a nº 1097/2008, de 20 de noviembre, rec. núm. 2233/2002, Roj: STS 6660/2008 - ECLI:ES:TS:2008:6660).

Por tanto, conforme a la normativa nacional aplicable, y la jurisprudencia nacional que la interpreta, la sociedad demandante se subrogó en la misma posición que ocupaba el destinatario de la mercancía, con sus mismos derechos y obligaciones.

El hecho de que se firmara una carta de porte no afecta a la vinculación que el destinatario de la mercancía asumió en dicho contrato de transporte, porque las características que diferencian a un conocimiento de embarque de una carta de porte, tales como el hecho de ser o no negociable, o no tener la posibilidad de utilizarse como título valor, no perjudica su naturaleza de documento contractual.

Así las cosas, conforme a la reciente Sentencia de 25 de abril de 2024 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asuntos acumulados C-345/22 a C-347/22, hemos de concluir que 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, conocido como Reglamento Bruselas I bis, resulta de aplicación.

Por tanto, no resulta de aplicación la limitación a los acuerdos de jurisdicción que se contiene en el art. 251 de la Ley de Navegación Marítima puesto que la sociedad demandante ASEGURADORES AGRUPADOS, S.A. DE SEGUROS, al subrogarse en la totalidad de los derechos y obligaciones de la sociedad Ccederos de Mariscos,



S.A, receptora de las mercancías conforme a la carta de porte, es un tercero al que le resulta oponible la cláusula de jurisdicción inserta en la carta de porte.

Conforme a ello, la declinatoria ha de ser estimada, con las consecuencias inherentes dispuestas en el art. 65.2 LEC ."

2.-Contra esta resolución se ha interpuesto recurso de apelación por la actora Aseguradores Agrupados S.A. de Seguros, interesando la revocación del auto recurrido para que se desestime la declinatoria planteada, y con expresa imposición de costas a la recurrida. Basa su recurso en que:

2.1.- La STJUE de 25 de abril de 2024 señala que el art. 25 del Reglamento de competencia no regula la oponibilidad de una cláusula de jurisdicción a un tercero, sin que el art. 251 de la LNM contradiga lo previsto en el art. 25 del Reglamento, cuando regula un supuesto no previsto. No hay evidencia de que el asegurado Cocederos de Mariscos, comprador y tercero no contratante del transporte, se hubiera subrogado en la totalidad de los derechos y acciones del vendedor/cargador, por lo que no se puede invocar el art. 25 del Reglamento Bruselas I Bis para hacer valer frente a ese tercero tenedor la cláusula de jurisdicción.

2.2.- De conformidad con los términos y condiciones de la carta de porte marítima, la ley aplicable es la ley francesa (Cláusula 30 que prevé que "a menos que se indique de otra manera específicamente en el presente, se aplicará la ley francesa a los términos y condiciones de este conocimiento de embarque y se aplicará también en la interpretación de los términos y condiciones del mismo") y no se ha alegado ni probado que, conforme a la legislación francesa, Cocederos de Mariscos SA se subrogara en todos los derechos y acciones del cargador contratante del transporte, de conformidad con el art. 217 LEC.

2.3.- Respecto a lo dispuesto en los arts 251 y 468 de la LNM y su oposición al art. 25 apartado 1 del Reglamento Bruselas I Bis, la STJUE de 25 de abril de 2024, reitera que una cláusula atributiva de competencia inserta en un conocimiento de embarque es oponible al tercero tenedor siempre que, por una parte, haya sido reconocida su validez en la relación entre el cargador y el porteador, y, por otra parte, que con arreglo al derecho nacional aplicable, determinado en virtud de las reglas de derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio, dicho tercero, al adquirir el referido conocimiento de embarque, se haya subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato. Es decir, el órgano jurisdiccional una vez constatada esa subrogación en la totalidad de los derechos y obligaciones del cargador no debería verificar la existencia del consentimiento del tercero.

En el caso examinado, no se emitió un conocimiento de embarque, sino una carta de porte marítima, no transmisible, que Cocederos de Marisco nunca adquirió, ya de hecho la mercancía no llegó siquiera al puerto de Bilbao. No se ha evidenciado que Cocedores de Mariscos se hubiera subrogado en todos los derechos y obligaciones del cargador, y en consecuencia, CMA CGM no puede oponer válidamente la cláusula de jurisdicción invocada

2.4.- No está acreditada la subrogación porque está supeditada a la expresa aceptación por parte del receptor del documento (Cláusula 3 de "Remisión y aceptación del conocimiento de embarque" prevé que "El conocimiento de embarque se enviará o liberará al comerciante a su exclusivo riesgo, gasto y responsabilidad, y se interpretará como remitido al comerciante al momento del envío. Al aceptar este conocimiento de embarque, el comerciante se compromete a respetar todas las estipulaciones, excepciones, términos y condiciones que aparecen en la parte frontal y posterior, ya sean escritas, mecanografiadas, estampadas o impresas, como si estuvieran firmadas por el comerciante, cualquier costumbre local o privilegio de lo contrario, no obstante, y acuerda que todos los acuerdos o compromisos de carga para y en relación con el transporte de los bienes son reemplazados por el conocimiento de embarque, incluidos los compromisos previos entre el comerciante y el transportista, sus agentes, subcontratistas, Empleados, capitanes o buques.").

Los propios términos y condiciones exigen la transmisión y la aceptación de la carta de porte por parte del receptor, lo que no ha ocurrido y toda vez que Cocederos de Mariscos ni recibió la carta de porte ni recibió la mercancía. Aquí el contrato de transporte no es un conocimiento de embarque, sino una carta de porte (sea waybill) "no negociable", y que, por consiguiente, no circula ni se transmite.

2.5.- En definitiva, acreditada la inoponibilidad de la alegada cláusula de jurisdicción, deberemos acudir al artículo 469 de la Ley de Navegación Marítima que señala que salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula de **arbitraje**, en los contratos de utilización del buque, serán de aplicación, a elección del demandante, los tribunales del puerto de descarga (Bilbao).

3.-La demandada CMA CGM se opone al recurso de apelación, interesando la confirmación de lo resuelto en la instancia. En contestación a los motivos de impugnación vertidos de contrario, alega:



3.1.- La primacía del Derecho de la Unión a la legislación nacional, para afirmar que la STJUE de 25 de abril de 2024 se ha pronunciado en el sentido que el art. 251 de la LNM se opone al Reglamento Europeo 1215/2012, sin que los órganos judiciales españoles puedan aplicar dicha disposición.

El TJUE indica igualmente que el artículo 468 de la LNM no se opone al Reglamento mencionado en tanto en cuanto el mismo ya contiene una previsión por la que se establece su aplicación sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, señalando con ello que cuando sea de aplicación el Reglamento Europeo 1215/2012, como en este caso, tampoco puede aplicarse el artículo 468 de la LNM.

3.2.- Constituye una alegación *ex novo* que no puede ser tenida en consideración el que se alegue que en la carta de porte se indica que está sujeta a ley francesa y que no se ha alegado ni probado el contenido de la ley francesa. Y además, es una alegación contradictoria ya que la actora apelante, alegó, tanto en su demanda como al oponerse a la declinatoria, la aplicación de la ley española por lo que ahora no puede ir contra sus propios actos.

La apelante está obviando que el derecho extranjero, para que sea aplicable, debe ser alegado y probado y que a falta de alegación y de prueba de su contenido, se aplica el derecho nacional, esto es, la ley española. Si no se alega la aplicación del derecho extranjero por ninguna de las partes (y la hoy apelante no lo alegó en la primera instancia), se aplica el derecho nacional.

La Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil recoge en su artículo 33 la prueba del derecho extranjero estableciendo que cuando no se pueda acreditar por las partes el contenido y vigencia del mismo, se aplicará el derecho nacional pero, en todo caso, para que entre en juego dicho artículo, primero, alguna de las partes tiene que alegar la aplicación del derecho extranjero y, en este caso, ninguna de las partes lo hizo en primera instancia, por lo que no procede ahora introducir alegaciones nuevas sobre el derecho francés.

En todo caso, de acuerdo con el derecho francés, las cláusulas de jurisdicción insertas en las cartas de porte y en los conocimientos de embarque no son sólo válidas sino que también son oponibles a los destinatarios de las mercancías.

3.3.- Ha operado la subrogación de la actora en la posición de Cocederos de Mariscos y la subrogación de ésta en la posición de la cargadora de la mercancía.

EL TJUE ha dejado muy claro que si el receptor designado en una carta de porte o en un conocimiento de embarque se subroga en la posición del cargador conforme a la ley nacional, dicha subrogación incluye la subrogación en la cláusula de jurisdicción por cuanto el artículo 251 de la LNM, el cual establece una excepción en la subrogación total, al indicar que se excluyen de dicha subrogación los acuerdos sobre jurisdicción, se opone al Reglamento UE 1215/2012 y, por tanto, las cláusulas de jurisdicción son oponibles al receptor de la mercancía, en tanto que al subrogarse en la posición del cargador, se subroga también en dicha cláusula.

La apelante alegó en su demanda que se había subrogado en la posición de su asegurado Cocederos de Mariscos (receptor de la mercancía designado en la carta de porte y propietaria de la mercancía), alegando que como comprador de las mercancías fue la perjudicada y tiene acción al amparo de la carta de porte, por lo que necesariamente se tuvo que subrogar en la posición del cargador.

Además, al oponerse a la declinatoria, la apelante reconoció que Cocederos de Mariscos era la tenedor de la carta de porte, negando todo el rato que le fuera aplicable la cláusula de jurisdicción en base al artículo 251 de la LNM, pero sin negar que dicha empresa se hubiera subrogado en los demás derechos del vendedor/cargador de la mercancía. Cocederos de Mariscos es parte contractual y como ha establecido la STJUE en el contrato de transporte intervienen tres partes contratantes, cargador, receptor y porteador por lo que el artículo 25 aplica a todas ellas como partes contratantes.

3.4.- La diferencia entre el conocimiento de embarque y la carta de porte al carecer esta última de la cualidad de título-valor es que el ejercicio del derecho a reclamar la entrega de la mercancía por parte del destinatario, en el caso de las cartas de porte, a diferencia de lo que acontece en el caso del conocimiento de embarque, no precisa de la contra-entrega del documento al porteador, bastando con que el destinatario sea la persona designada en el propio documento; es decir, las mercancías serán entregadas a la persona nominativamente designada en el documento, sin necesidad de presentar ningún título.

Evidentemente si el porteador tiene la obligación de entregar al destinatario es porque éste se ha subrogado en la posición del cargador, pero el no tener que presentar la carta de porte para recibir la mercancía no quiere decir que no se haga uso de la misma y, en este caso, Cocederos de Mariscos hizo uso de la misma al reclamar

una indemnización por los alegados daños sufridos por la mercancía durante su transporte y hacerse cargo de la destrucción, reclamando su coste.

3.5.- La jurisprudencia sobre la subrogación del receptor en todos los derechos y obligaciones del cargador es unánime y no hay duda al respecto una vez que se ha establecido la inaplicabilidad de la limitación recogida en el artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima sobre la subrogación en los acuerdos de jurisdicción.

SEGUNDO.- De la declinatoria sobre competencia internacional. Cláusula de sumisión expresa en carta de porte marítima. Aplicación de la doctrina de la STJUE de 25 de abril de 2024 :

1.-La única cuestión controvertida de esta alzada trata de la eficacia de una cláusula de prórroga de jurisdicción en favor de un tribunal comunitario inserta en una carta de porte, que ampara transporte marítimo internacional de mercancías, y si 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.

2.-En el supuesto de auto, precisemos que la apelante Aseguradora de Cocederos de Mariscos SA, propietaria de la mercancía que resultó dañada durante el transporte marítimo, al efectuarse la compra en la modalidad de Incoterm CFR (el vendedor paga los costes, incluyendo el flete pero la transmisión del riesgo al comprador se produce en el momento en que la mercancía se estiba dentro del buque), acciona en virtud de la carta de porte no negociable nº VLN0127882, de 15 de septiembre de 2022, en la que es expedidor/cargador "Comercializadora Mariscos CA y consignataria/receptora Cocederos de Mariscos SA, para el transporte en el buque CFS Wind de la naciera CMA CGM SA, desde Maracaibo a Bilbao, de un contenedor de camarones congelados <nº 24 a 27 del IE>.

En el anverso de la carta de porte se recoge que *"Todas las reclamaciones y acciones que surjan entre el Transportista y el comerciante en relación con el contrato de Transporte evidenciado por el presente conocimiento de embarque, se presentarán exclusivamente ante el Juzgado de lo Mercantil de Marsella y ningún otro tribunal tendrá jurisdicción con respecto a ninguna de tales reclamaciones o acciones. No obstante lo anterior, el Transportista también está legitimado para presentar su demanda o acción ante los Juzgados del lugar donde el demandado tiene su domicilio social"*

Entre los términos y condiciones de la carta de porte, aparecen como "1 Definiciones...." *Conocimiento de embarque* significa el presente documento ya se denomina *Conocimiento de embarque, Conocimiento de embarque electrónico o Carta de porte (y haya sido emitido en papel o electrónicamente)...* *Comerciante* significa el cargador, tenedor, destinatario, receptor de las mercancías, cualquier persona propietaria de las mercancías o con derecho a su posesión o a la posesión de la carta de porte, así como cualquier persona que actúe por su cuenta"

"31 Jurisdicción. Todas las reclamaciones y acciones que surjan entre el transportista y el comerciante en relación con el contrato de transporte evidenciado por el presente conocimiento de embarque se presentarán exclusivamente ante el Juzgado de lo Mercantil de Marsella y ningún otro tribunal tendrá jurisdicción con respecto a ninguna de tales reclamaciones o acciones. No obstante lo anterior, el transportista también está legitimado para presentar su demanda o acción ante los juzgados del lugar donde el demandado tiene su domicilio social."

3.-El recurso de apelación debe ser desestimado, no prosperando ninguno de los motivos de impugnación vertidos por la parte apelante.

4.-La Compañía Aseguradora demandante está reclamando obligaciones contractuales al amparo de la carta de porte marítimo internacional, en virtud de la subrogación operada al amparo de lo previsto en el art. 437.5 de la Ley de Navegación Marítima y art. 43 de la Ley de Contrato de Seguros, tras satisfacer los daños y perjuicios irrogados a su asegurada, propietaria de la mercancía y perjudicada Cocederos de Mariscos SA.

En consecuencia, la actora Aseguradora como aseguradora legalmente subrogada en el lugar de Cocederos de Mariscos, que es parte contractual de la carta de porte, está vinculada por la misma, toda vez que en el contrato de transporte intervienen tres partes contratantes, cargador, receptor y porteador, siendo de aplicación el art. 25.1 del te caso el Reglamento UE nº 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012, el cual, aplicable desde el 10 de enero de 2015, dispone que *"1. Si las partes, con independencia de su domicilio, han acordado que un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro sean competentes para conocer de cualquier litigio que haya surgido o que pueda surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal órgano jurisdiccional o tales órganos jurisdiccionales serán competentes, a menos que el acuerdo sea nulo de pleno derecho en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. El acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse: a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita; b) en una forma que se*



ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado."

5.-Respecto a las cláusulas de jurisdicción, la jurisprudencia es tajante al advertir que «*si la acción se fundaba en unos documentos determinantes de la responsabilidad de la demandada, según la demandante, no puede ésta cuestionar la parte del contenido de esos documentos que le perjudica so pena de que no están firmados o aparecen en ellos firmas diferentes (...) porque no es admisible que la demandante se desentienda de una parte del contenido de los documentos fundamentales de su propia demanda bajo el argumento de que aceptó todo su contenido salvo precisamente aquel que no conviene a sus intereses*

»(cfr. STS 9 de mayo de 2003, que cita la STS 6 de febrero de 2003), añadiendo la STS 29 de septiembre de 2005 que «*la recurrente basó la pretensión que ejercita en el referido Conocimiento de embarque, pero ha de ser en su texto íntegro y no fraccionado, a cuyo propósito la sentencia de 6 de febrero de 2003 dice que cuando la actora fundamenta su acción en un preciso documento no puede cuestionar la parte del mismo que le perjudica con el pretexto de no estar firmado o aparezcan firmas distintas, lo que es aplicable a los Conocimientos de embarque*».

6.-El hecho de que el título de transporte no sea un conocimiento de embarque sino una carta de porte, no impide la aplicación de la normativa europea en materia de competencia judicial, dado que la demandante tiene su domicilio en A Coruña (España) y la sumisión, en el momento de producirse los hechos y la presentación de la demanda, lo era respecto de un estado miembro

Es de aplicación lo recogido en el Auto de la Audiencia Provincial de Valencia nº 27/2024 de 7 e febrero de 2024,

" 3.2. *El título que habilita a la actora para la presentación de la demanda es la carta de porte del que trae causa y que documentó el transporte de la mercancía cuyo importe reclama como consecuencia del incumplimiento contractual que denuncia.*

Conviene recordar que en Auto de 16 de abril de 2020 (ECLI:ES:APV:2020:2762A) esta Audiencia ya indicó que el hecho de que el título del transporte no fuera propiamente un conocimiento de embarque sino una carta de porte (que presenta diferencias respecto del primero), no impedía la aplicación de la normativa europea en materia de competencia judicial, en un contexto en que la demandante - como ahora - tenía su domicilio en España, y la sumisión, en el momento de producirse los hechos y de la presentación de la demanda, lo era respecto de un Estado miembro.

Dicho esto, y en un escenario, en el que el operador del transporte alega la sumisión a los Tribunales de Hamburgo, hemos de estar al Reglamento (UE) 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, que sustituye el artículo 23 del Reglamento 44/2001, sucesor a su vez del artículo 17 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 , a los que

Asimismo ya había declarado el Tribunal Supremo en sentencia nº 157/1997 de fecha 3 de marzo de 1997:

" (...) La carta de porte marítima o sea waybill "carece de las propiedades que definen los títulos valores y se emiten cuando no se prevé la transmisión de las mercancías y, en consecuencia, no están destinados a la circulación",después de advertir que "estos documentos acreditan la obligación del porteador frente al destinatario, pero éste no necesita presentar el documento para reclamar la entrega de la mercancía por lo que es suficiente que se identifique como el sujeto inicialmente designado como beneficiario del derecho a la entrega".

Significa que las cartas de porte marítimas o sea waybillscarecen de función representativa y, por ende, no son transmisibles. Es decir, la carta de porte marítima o sea waybill,a diferencia de lo que ocurre cuando el contrato se documenta en un conocimiento de embarque, no se transmite de cargador a receptor. No es necesaria su tenencia para recibir las mercancías en el puerto de destino. Conforme prevé el artículo 271 de la Ley de Navegación Marítima "cuando el porteador entregue una carta de porte marítimo con designación del destinatario, este tendrá derecho a la entrega de las mercancías en destino sin necesidad de presentar el documento".

Por lo tanto confirmamos la consideración jurídica contenida en la resolución recurrida, sobre que el hecho de que se firmara una carta de porte, en vez de un conocimiento de embarque, no afecta la vinculación que el destinatario de la mercancía asumió en dicho contrato de transporte y ello en relación con la oponibilidad de la cláusula de prórroga de la jurisdicción.

7.-En cuanto a las alegaciones vertidas por la parte apelante referentes a la aplicación de la ley francesa, (dejando al margen que: (1) solo es aplicable a la validez de la cláusula y no a la oponibilidad o no a terceros que no sean parte del contrato inicial que se rige por las normas de conflicto del Estado que conoce del litigio,



(2) que es una cuestión nueva que queda vedada de su planteamiento y resolución en esta alzada, y (3) que va en contra de la doctrina de los actos propios ya que en la demanda y oposición a la declinatoria se invocó normativa española), es de aplicación lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal Supremo nº 157/1997 de 3 de marzo, sobre que *"de acuerdo con la consolidada doctrina de esta Sala que entiende que la aplicación del Derecho extranjero es una cuestión de hecho, y como tal ha de ser alegada y probada por la parte que le invoca (Sentencias de 28 de octubre de 1968 , 4 de octubre de 1982 , 15 de marzo de 1984 , 12 de enero y 11 de mayo de 1989 y 7 de septiembre de 1990 , entre otras). "*

La jurisprudencia es nádime en considerar que la aplicación del derecho extranjero es una cuestión de hecho, y como tal ha de ser alegada y probada por la parte que lo invoca, siendo necesario acreditar la exacta entidad del derecho vigente, y también su alcance y autorizada interpretación, de suerte que su aplicación no suscite la menor duda razonable a los tribunales españoles, y todo ello mediante la documentación fehaciente; constituyendo práctica reiterada, la que determina que, cuando a los tribunales españoles no les es posible fundamentar con seguridad absoluta la aplicación del derecho extranjero, habrán de juzgar y fallar según el derecho patrio (sentencias del Tribunal Supremo de 7 de Septiembre de 1990 15 de Marzo de 1984 y 11 de Mayo de 1989 entre otras). Por tanto, esgrimida la aplicación de la ley extranjera era a la parte demandante que la invoca ex novo en esta alzada a la que correspondía su acreditación (STS de 31 de Diciembre de 1994 entre otras), determinándose que quien invoca el derecho extranjero debe acreditar en juicio la existencia de la legislación que solicita, la vigencia de la misma y su aplicación al caso litigioso, nada de cual ha promovido la recurrente,, (STS de 3 de Marzo de 1997 y 25 de Enero de 1999, 13 de Diciembre de 2000 y otras más).

8.-La razones de peso para rechazar la apelación contra lo acordado en la instancia, son las contenidas en la Sentencia nº 405/2024 de 11 de septiembre de 2024 de la Audiencia Provincial de Pontevedra, que analiza los requisitos para la validez y oponibilidad de la cláusula de jurisdicción al destinatario nacional, que concertó el contrato de compraventa en condiciones CFR, correspondiendo al vendedor la contratación del transporte y el pago del flete, y en la Sentencia nº 414/2024 de 16 de septiembre de 2024 de la Audiencia Provincial de Pontevedra, que aborda la falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de la demanda promovida por una compañía aseguradora que actúa subrogada en los derechos de su asegurado/receptor contra el causante del daño, en virtud de la legitimación legal derivada del artículo 43 de la LCS, siendo que la responsabilidad de la demandada derivaba de su posición contractual como porteadora en el contrato de transporte marítimo, celebrado en condiciones CFR, entre el cargador y la transportista o porteador marítimo, siendo que ésta última se recoge textualmente que:

"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 atendrá a la ley del lugar en que se produzca", lo que puede interpretarse 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."

TERCERO.- De las costas procesales

La desestimación del recurso de apelación conlleva la condena al pago de las costas de la apelación a la parte apelante, de conformidad con el art. 398.1º de la LEC .

CUARTO.-La disposición adicional 15.ª de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), regula el depósito previo que ha de constituirse para la interposición de recursos ordinarios y extraordinarios, estableciendo en su apartado 9, aplicable a este caso, que la inadmisión del recurso y la confirmación de la resolución recurrida, determinará la pérdida del depósito.

Vistos los artículos citados y los de legal y pertinente aplicación,

PARTE DISPOSITIVA

Que desestimando el recurso de apelación interpuesto por **ASEGURADORES AGRUPADOS SA DE SEGUROS**, representada por la Procuradora Dña. Aranzazu Alegria Guereñu, contra el Auto de 21 de mayo de 2024 y el aclaratorio de 29 de mayo de 2024, dictados por el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de los de Bilbao , en los autos de Procedimiento Ordinario nº 149/2023, **DEBEMOS CONFIRMAR Y CONFIRAMOS** los mismos, con expresa imposición de las costas procesales causadas en esta alzada a la parte apelante.

Transfiérase el depósito por el Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado de origen a la cuenta de depósitos de recursos inadmitidos y desestimados.

Esta resolución es firme y contra la misma no cabe recurso.

Lo acuerdan y firman Sus Señorías. Doy fe.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada solo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que el mismo contuviera y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela 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.