



Roj: **AAP PO 1401/2025 - ECLI:ES:APPO:2025:1401A**

Id Cendoj: **36038370012025200087**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Pontevedra**

Sección: **1**

Fecha: **09/06/2025**

Nº de Recurso: **773/2024**

Nº de Resolución: **95/2025**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **FRANCISCO JAVIER MENENDEZ ESTEBANEZ**

Tipo de Resolución: **Auto**

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 1

PONTEVEDRA

AUTO: 00095/2025

Modelo: N10300 AUTO DEFINITIVO TEXTO LIBRE

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 2023 0300659

ROLLO: RPL RECURSO DE APELACION (LECN) 0000773 /2024

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

Procedimiento de origen:ORD PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000636 /2023

Recurrente: GENERALI ESPAÑA SA DE SEGUROS Y REASEGUROS

Procurador: JOSE VICENTE GIL TRANCHEZ

Abogado: LUIS ABELARDO SOUTO MAQUEDA

Recurrido: MAERSK A/S

Procurador: CARINA ZUBELDIA BLEIN

Abogado: CELIA LOPERA MERINO

A U T O

Magistrados/as Ilmos/as. Sres/as.:

FRANCISCO JAVIER MENENDEZ ESTEBANEZ

JACINTO JOSE PEREZ BENITEZ

MARIA ANGELES GONZALEZ DE LOS SANTOS.

En PONTEVEDRA, a nueve de junio de dos mil veinticinco.

VISTO en grado de apelación ante esta Sección 001, de la Audiencia Provincial de PONTEVEDRA, los Autos de PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000636/2023, procedentes del XDO. DO MERCANTIL N. 3 de PONTEVEDRA, a los que ha correspondido el Rollo RECURSO DE APELACION (LECN) 0000773/2024, en los que aparece como



parte **apelante, GENERALI ESPAÑA SA DE SEGUROS Y REASEGUROS**, representado por el Procurador de los tribunales, D. JOSE VICENTE GIL TRANCHEZ, asistido por el Abogado D. LUIS ABELARDO SOUTO MAQUEDA, y como parte **apelada, MAERSK A/S**, representado por la Procuradora de los tribunales, Dña. CARINA ZUBELDIA BLEIN, asistido por la Abogada Dña. CELIA LOPERA MERINO, siendo el **Magistrado Ponente el Ilmo. Sr. D. FRANCISCO JAVIER MENENDEZ ESTEBANEZ**.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-Por el Juzgado de Mercantil núm. 3 de Pontevedra, con fecha 19 de junio de 2024, se dictó Auto cuya parte dispositiva expresa:

"ACUERDO:

1. Estimar la cuestión de competencia por declinatoria de jurisdicción internacional formulada por MAERSK A/S representada por la Procuradora de los Tribunales Sra. Zubeldía Blein frente a GENERALI ESPAÑA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS representada por el Procurador de los Tribunales Sr. Gil Tranchez, en consecuencia,
2. Resultan competentes para conocer del asunto los Tribunales de la High Court of Justice de Londres, absteniéndose este Juzgado de conocer del presente procedimiento.
3. Firme este procedimiento se acuerde el sobreseimiento del presente procedimiento.
4. No ha lugar a la imposición de las costas procesales, en esta instancia. "

SEGUNDO.-Notificada dicha resolución a las partes, se formuló recurso de apelación, el cual fue admitido en ambos efectos, elevándose las actuaciones a esta Sala para la resolución de este recurso.

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

RAZONAMIENTOS JURIDICOS

PRIMERO.- *Planteamiento de la controversia.*

1. El auto que se recurre estima la declinatoria de jurisdicción planteada por la parte demandada al considerar que la competencia para conocer del presente asunto corresponde a la jurisdicción inglesa a la que se han sometido las partes del contrato de transporte marítimo.
2. Contra la mencionada resolución se interpone recurso de apelación por la parte actora. La actora es la aseguradora de la cargadora ARMADORA PEREIRA, S.A. (Vigo, España), en cuya posición se subroga, que en septiembre de 2022 compró a la mercantil SOPERKA, S.A. (Dakar, Senegal) 25.892,40 Kilos netos de marisco variado. El transporte de la mercancía desde Dakar hasta Vigo lo realizó la naviera MAERSK A/S al amparo de un waybill (carta de porte) no negociable en el contenedor NUM000 y a bordo del buque DIRECCION000. La reclamación tiene su fundamento en el siniestro consistente en los daños a la mercancía durante su transporte por incidencias y fluctuaciones en la temperatura a que debía viajar la carga.
3. La resolución impugnada, con cita y examen de normas comunitarias, más concretamente del art. 25 del Reglamento 1215/2012, acaba concluyendo que la aseguradora no es un tercero ajeno al contrato de transporte y, por lo tanto, le vincula la cláusula de sumisión a la jurisdicción inglesa, con independencia de la forma en que se documenta dicho contrato.
4. Lo cierto es que, como bien señalan las partes, la cuestión jurídica planteada no se resuelve conforme a la normativa comunitaria a que se refiere la resolución recurrida. Puede citarse la STJ (UE) (Sexta), de 25-04-2024, nº C-347/22, nº C-345/22, que, precisamente resolviendo tres cuestiones prejudiciales planteadas por este tribunal provincial, hace referencia a que en virtud del artículo 67, apartado 1, letra a), del Acuerdo de Retirada, las disposiciones relativas a la competencia incluidas en el Reglamento Bruselas I bis se aplicarán, tanto en el Reino Unido como en los Estados miembros en las situaciones que incumban a dicho Estado, a los procesos judiciales incoados antes del final del período transitorio previsto en el artículo 126 de ese Acuerdo (sentencia de 24 de noviembre de 2022, Tilman, C-358/21, EU:C:2022:923, apartado 28). Período transitorio que finalizó el 31 de diciembre de 2020. En el presente caso la demanda se interpone en el año 2023.
5. Siendo así, la cuestión jurídica a resolver es si, en función de la documentación aportada por las partes, es válida la cláusula de sumisión a la jurisdicción inglesa que figura en la carta de porte por referencia a las condiciones generales que figuran en la página web de la porteadora demandada, en aplicación e interpretación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

SEGUNDO.- *Las cláusulas de jurisdicción en la Ley 14/2014.*



6. La norma relevante para la resolución del caso es el art. 468 LNM, sobre cláusulas de jurisdicción y **arbitraje**. En el presente caso no resulta útil plantear la posible aplicación de otros ordenamientos dados los elementos de extranjería en aplicación de normas de conflicto, dado que no se ha probado ningún derecho extranjero que pudiera resultar de aplicación. Ante la falta de prueba del Derecho extranjero, como es el caso, la exigencia deriva de la tutela judicial efectiva (art. 24 CE), exige una resolución judicial que resuelva el fondo. Desde la óptica constitucional el tribunal dispone de dos opciones, bien aplicar el Derecho material español, tal y como indica la Jurisprudencia de la Sala Primera del TS, y solventar el pleito mediante la aplicación de las normas sustantivas españolas, o bien desestimar la pretensión de la parte que debió probar el Derecho extranjero. Despeja dudas el actual art. 33.3 Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil, que ha plasmado la doctrina jurisprudencial al establecer que: *Con carácter excepcional, en aquellos supuestos en los que no haya podido acreditarse por las partes el contenido y vigencia del Derecho extranjero, podrá aplicarse el Derecho español.*

7. Como decíamos, la norma relevante para la resolución del caso es el art. 468 LNM, sobre cláusulas de jurisdicción y **arbitraje** según el cual:

*Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o **arbitraje** en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.*

*En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o **arbitraje** en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.*

8. Hemos de señalar que la citada norma se aplica a todos los contratos de utilización del buque, que incluye el contrato de arrendamiento de buque, contrato de fletamento, incluido el transporte marítimo en conocimiento de embarque o documentado de otro modo, el contrato de pasaje, de remolque y de arrendamiento náutico (regulados en los arts. 188 a 313 LNM), así como a los contratos auxiliares de la navegación, regulados en los arts. 314 a 388 LNM. Es por ello que, aunque no sea un contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque sino en un documento similar como es la carta de porte marítima (aunque no sea un título representativo de la mercancía), le resulta de aplicación la norma procesal especial antes transcrita.

9. El sentido y finalidad de la norma se plasma en la exposición de motivos de la LNM, en cuyo apartado XI dice:

Sobre la base de las normas de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, el título IX de la ley trata de las «especialidades procesales».

*El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o **arbitraje** en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.*

10. Trata el legislador español de proteger a la parte que considera más débil en este marco de contratación, protegiéndola de la sumisión a tribunales extranjeros que dificultan el ejercicio de sus derechos, especialmente cuando ninguna vinculación existe entre la relación jurídica discutida y el Estado a cuya jurisdicción se someten.

11. Es por ello que se exige, so pena de nulidad, que las cláusulas de jurisdicción deben ser negociadas individual y separadamente. Con el añadido de que *la inserción de una cláusula de jurisdicción o **arbitraje** en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.*

12. No se puede dejar de mencionar que esta regulación patria es contradictoria con la regulación internacional de las cláusulas de elección de foro establecida en el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I bis. En fecha 25 de abril de 2024 se ha dictado sentencia por el TJUE en los asuntos acumulados C-345/22 a C-347/22, que tienen por objeto tres peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por esta Audiencia Provincial de Pontevedra, mediante autos de 16 de mayo de 2022, recibidos en el Tribunal de Justicia el 25 de mayo de 2022, en los procedimientos entre Maersk A/S y Allianz Seguros y Reaseguros, S. A. (C-345/22 y C-347/22), y entre Mapfre España Compañía de Seguros y Reaseguros, S. A., y MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co. (C-346/22). El Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

2) 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.

13. El art. 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012, admite, en sus apartados b) y c), que el consentimiento a las cláusulas de jurisdicción se manifieste en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o 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.

14. Cabe señalar que esta regulación internacional se ajusta a la forma normal de operar en el sector del transporte marítimo internacional de mercancías, en el que las navieras ofrecen sus servicios a través de páginas web que acogen sus condiciones generales para quien pretenda contratar con ellas, entre las que se incluyen cláusulas de elección de foro, sin que se plantee una concreta negociación individual. Pero, a cambio de esa escasa influencia negocial en este tipo de cláusulas, su posición se ve compensada con otros factores que les favorecen como la calidad, la seguridad, la calidad y el precio del transporte. Sin duda, la multiplicación de los foros en que un transportista puede ser demandado conllevaría el encarecimiento del servicio por su evidente repercusión en el precio.

15. Exigir, en este contexto, como requisito de validez, la negociación individual y separada de una cláusula de elección de foro contenida en un contrato de transporte de mercancías o en unas condiciones generales de la contratación, debe interpretarse de forma flexible y en función de cada caso concreto al tener en consideración dos elementos relevantes para su interpretación. Por un lado, que en este tipo de contratos ambas partes (porteador y cargador) son empresarios. Es por ello por lo que la terminología empleada por el legislador más propia de la contratación con consumidores, necesitados de una protección especial en cuanto parte contractual más débil, no puede tener aquí el mismo significado.

Por otro lado, porque debe tomarse en consideración las dificultades de un cumplimiento estricto o rígido en la práctica en la que los contratos de transporte marítimo internacional de mercancías son contratos normalmente de adhesión, sobre la base de condiciones generales de la contratación. En este concreto sector del comercio internacional, las navieras ofrecen sus servicios bajo sus propias condiciones de la contratación a todo aquel que los quiera contratar. Esto no significa un desconocimiento por parte de los cargadores de este tipo de cláusulas, que constan en las condiciones generales de la contratación. Sobre todo, si el cargador es un empresario habitual del sector, es conocedor del uso habitual en este sector del comercio internacional por parte de las navieras de estas cláusulas de jurisdicción que en sus condiciones generales accesibles a través de su página web.

16. En esta línea, llama la atención que el propio legislador patrio no rechaza esta forma de contratar a través de condiciones generales, tampoco para acoger una cláusula de jurisdicción. Así, con la exigencia de que las cláusulas de jurisdicción deben ser negociadas individual y separadamente, añade que *la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo*. Es decir, no es suficiente para entender que ha sido negociada individual y separadamente, pero sí puede considerarse un indicio de su asunción negocial. Lo relevante es averiguar a través de la prueba practicada si el cargador (cuya posición debe asumir quien la suceda íntegramente en su posición contractual) conoce y presta su consentimiento a esta concreta cláusula, huyendo de exigencias formalistas impropias en este sector de la contratación (art. 3.1 CC).

17. En el supuesto que nos ocupa está acreditado que en la web de la naviera consta en el apartado 26 de sus condiciones generales la siguiente cláusula sobre ley aplicable y jurisdicción:

Para los envíos hacia o desde los Estados Unidos de América, cualquier disputa relacionada con este conocimiento de embarque se regirá por la ley de los Estados Unidos de América y la Corte Federal de los Estados Unidos de América del Distrito Sur de Nueva York tendrá competencia exclusiva sobre todas las disputas relacionadas con las mismas. 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.

18. Durante los años 2021 y 2022 la cargadora en la que se subroga su aseguradora (que no puede tener la consideración de un tercero adquirente), ha celebrado decenas de contratos de transporte marítimo con la naviera demandada (doc. 9 aportado con la declinatoria). En todos ellos, al igual que en la carta de porte



no negociable (doc. 2 de la declinatoria), o la confirmación de la reserva (*booking confirmation* que se aporta como doc. 6 con la declinatoria), hay una referencia clara al contrato de servicio identificado con el número NUM001. Contrato de servicio en cuyo punto 4 se establece la sujeción de las partes del contrato en particular a la ley y jurisdicción que consta en las condiciones generales. En la misma línea en la carta de porte que se aporta como doc. 2 con la declinatoria se hace constar en su traducción que *el contrato está sujeto a los términos y condiciones, incluyendo la cláusula de legislación y jurisdicción y las cláusulas de limitación de responsabilidad*, con remisión a la web en que constan las condiciones generales. En la confirmación de reserva que se aporta como documento 6 y 6T su traducción, consta que:

Esta reserva y transporte están sujetos a los Términos y Condiciones de Transporte de Maersk Line, disponibles bajo petición al Transportista o a sus representantes, a los que además se puede acceder en la página web de Maersk Line ><http://www.maerskline.com>> en "Servicios"/"Condiciones Generales Comerciales".

19. La habitualidad en este tipo de contratación de la cargadora asegurada por la demandante, y por lo tanto conocedora del contenido habitual de estos contratos cubiertos en su mayoría a través de condiciones generales predispuestas, resulta reforzado en el caso concreto con diversos documentos que se producen en las distintas fases de la contratación del transporte en los que constan insistentemente la remisión a las cláusulas sobre legislación y jurisdicción de las condiciones generales. Documentos elaborados al margen de las propias condiciones generales. De esta valoración conjunta cabe concluir que la cargadora era perfecta conocedora de la cláusula de jurisdicción con sometimiento a la jurisdicción inglesa para la resolución de las disputas que surjan entre las partes. Pero no solo conocedora, sino que ha asumido y consentido tal cláusula de jurisdicción al tomar la decisión de contratar el transporte. Es por ello que debe considerarse cumplimentado el requisito de la exigencia de una negociación individualizada y separada respecto de tal cláusula, en el sentido antes indicado en el punto 15 de esta resolución.

20. No se puede atender a las objeciones de la parte apelante a los documentos aportados por la contraparte. Resulta evidente que la contratación del transporte tiene unos trámites hasta la emisión final de la carta de porte, que se justifican en los que son habituales en este tipo de contratación como la reserva y su ulterior confirmación. Si bien el documento que plasma la primera es genérico, no lo es el segundo, que identifica este concreto contrato de transporte, - se remite al contrato de servicio como hemos señalado- y sirve de soporte a la posterior carta de porte. Lógicamente esta contratación que se realiza actualmente online y exige agilidad, no plasma formalmente todas y cada una de las voluntades, pero estas se presuponen pues tales documentos solo pueden producirse a instancia de la propia cargadora que solicita el servicio de transporte.

21. En consecuencia, debe desestimarse el recurso confirmando la declinatoria de jurisdicción planteada.

TERCERO.- Costas.

22. Las serias dudas de hecho y de derecho que surgen en la materia que examinamos y se ha puesto en evidencia en los razonamientos de esta resolución, justifican la no imposición de costas también en esta alzada (arts. 394 y 398 LEC).

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación y, en atención a todo lo expuesto,

LA SALA ACUERDA

Que debemos desestimar el recurso de apelación interpuesto por la representación procesal de GENERALI ESPAÑA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS contra el Auto de fecha 19 de junio de 2024 dictado por el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Pontevedra, con sede en Vigo, confirmando dicha resolución, sin especial imposición de costas en esta alzada.

Así lo acuerdan, mandan y firman los Ilmos Sres. Magistrados reseñados al margen.

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.