



Roj: **STS 341/2026 - ECLI:ES:TS:2026:341**

Id Cendoj: **28079119912026100004**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **991**

Fecha: **05/02/2026**

Nº de Recurso: **8008/2021**

Nº de Resolución: **173/2026**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **FERNANDO CERDÁ ALBERO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAP, Madrid, Sección 28ª, 16-04-2021 (rec. 757/2019),
STS 341/2026**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil PLENO

Sentencia núm. 173/2026

Fecha de sentencia: 05/02/2026

Tipo de procedimiento: CASACIÓN Número del procedimiento: 8008/2021 Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 17/12/2025

Ponente: Excmo. Sr. D. Fernando Cerdá Albero

Procedencia: Audiencia Provincial de Madrid, Sección 28.ª

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Fernando Javier

Navalón Romero Transcrito por: BMP

Nota:

CASACIÓN núm.: 8008/2021

Ponente: Excmo. Sr. D. Fernando Cerdá Albero

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Fernando Javier

Navalón Romero

TRIBUNAL SUPREMO Sala de lo Civil PLENO

Sentencia núm. 173/2026

Excmos. Sres. y Excmas. Sras.

D. Ignacio Sancho Gargallo, presidente

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D.ª M.ª Ángeles Parra Lucán

D. José Luis Seoane Spiegelberg

D. Antonio García Martínez



D. Manuel Almenar Belenguer

D.^a Raquel Blázquez Martín

D.^a Nuria Auxiliadora Orellana Cano

D. Fernando Cerdá Albero

En Madrid, a 5 de febrero de 2026.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto contra la sentencia n.º 153/2021, de 16 de abril, dictada por la Sección 28.^a de la Audiencia Provincial de Madrid (recurso de apelación n.º 757/2019), como consecuencia de autos de procedimiento ordinario n.º 355/2017, seguidos ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 6 de Madrid.

Es parte recurrente Laboratorios Alter S.A., representada por la procuradora D.^a Sharon Rodríguez de Castro Rincón y bajo la dirección letrada del abogado D. Enrique Navarro Contreras.

Es parte recurrida Schenker Logistics S.A.U., representada por el procurador D. Manuel Infante Sánchez y bajo la dirección letrada de la abogada D.^a Alicia Velasco Nates.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Fernando Cerdá Albero.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. *Tramitación en primera instancia*

1.Laboratorios Alter S.A., representada por la procuradora D.^a Sharon Rodríguez de Castro Rincón, interpuso demanda el 17 de marzo de 2017 contra Schenker Logistics S.A.U., en la que pedía que se dictase sentencia por la que:

«[...] se declare que Schenker Logistics S.A.U. es responsable por negligencia grave de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro y deberá rembolsar a mi representada los daños sufridos y gastos incurridos como consecuencia del siniestro, a saber:

- pérdida total de la mercancía: 103.742,17 \$;

- transporte terrestre desde las instalaciones de Alter hasta el Puerto de Valencia y los trámites de exportación de la mercancía: 847 €, e

- importe por la destrucción de la mercancía: 2.052,38 €.»

2.La demanda fue turnada al Juzgado de lo Mercantil n.º 6 de Madrid y dio lugar al procedimiento ordinario n.º 355/2017.

3.Schenker Logistics S.A.U., representada por el procurador D. Manuel Infante Sánchez, contestó la demanda el 26 de octubre de 2017 y pidió al juzgado que:

«[...] teniendo por contestada la demanda formulada por Alter S.A. contra mi mandante, sirviéndose desestimar la misma por los motivos, excepciones, hechos y fundamentos jurídicos expuestos en este escrito (que se reproducen), y subsidiariamente y solo para el supuesto de que se pudiera estimar que existe algún tipo de responsabilidad de Schenker en los hechos (que negamos), se sirva estimar la excepción de plus petición denunciada en el motivo octavo de este escrito (pág. 28 y siguientes de este escrito) con base a la existencia de una limitación legal de responsabilidad (que se reproduce), con imposición de costas.»

4.El Juzgado de lo Mercantil n.º 6 de Madrid dictó la sentencia n.º 282/2019, de 9 de septiembre, cuya parte dispositiva establece:

«Fallo: Que estimando íntegramente la demanda formulada a instancia de la mercantil Laboratorios Alter S.A., representada por la procuradora Sra. Rodríguez de Castro y asistida del letrado D. Enrique Navarro Contreras; contra la mercantil Schenker Logistics S.A.U., representada por el procurador Sr. Infante Sánchez y asistida de la letrada Dña. Alicia Velasco Nates; debo condenar y condeno a la demandada a abonar a la actora la cantidad de 98.199,04 €, debiendo incrementarse dicha cantidad en el interés legal desde la interpelación judicial; con imposición de las costas de esta instancia a la parte demandada.»

SEGUNDO. *Tramitación en segunda instancia*

1.La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por Schenker Logistics S.A.U., y Laboratorios Alter S.A. se opuso al recurso.



2.La Sección 28.^a de la Audiencia Provincial de Madrid, resolvió este recurso mediante sentencia n.º 153/2021, de 16 de abril, cuyo fallo dispone:

«La sala acuerda:

1.- Estimar el recurso de apelación interpuesto por Schenker Logistics S.A.U. contra la sentencia dictada el 9 de septiembre de 2019 por el Juzgado de lo Mercantil n.º 6 de Madrid, en el procedimiento n.º 355/2017.

2.- En consecuencia, revocar la meritada sentencia y en su lugar acordar:

2.1.- Se desestima la demanda promovida por Laboratorios Alter S.A. contra Schenker Logistics S.A.U.

2.2.- Condenar a Laboratorios Alter S.A. al pago de las costas de primera instancia.

3.- No hacer expreso pronunciamiento condenatorio en cuanto a las costas de segunda instancia.»

3.Laboratorios Alter S.A. solicitó el complemento de la sentencia, a fin de que se pronunciase sobre la acción de responsabilidad extracontractual del art. 1902 CC ejercitada en la demanda y reiterada en su escrito de oposición.

Mediante auto de 27 de julio de 2021, la Sección 28.^a de la Audiencia Provincial de Madrid desestimó dicha solicitud de complemento.

TERCERO. *Interposición y tramitación del recurso de casación*

1.Laboratorios Alter S.A. interpuso recurso de casación ante la Sección 28.^a de la Audiencia Provincial de Madrid.

Los motivos del recurso de casación fueron:

«Primero.- Al amparo del art. 477.2.3 y 477.3 LEC, por infracción del art. 277.2 LNM, al considerar, con relación a la acción por pérdidas o daños frente al porteador marítimo, la existencia de un sistema de prescripción para el transporte nacional regulado por la Ley de Navegación Marítima; y de caducidad, para el transporte internacional, regulado por las Reglas de la Haya-Visby»

«Segundo.- Al amparo de los artículos 477.2.3 y 477.3 LEC, por infracción del artículo 286 LNM, al omitir su aplicación considerando que el régimen de responsabilidad del porteador en el transporte marítimo internacional está sometido a un plazo de caducidad conforme a las Reglas de la Haya-Visby según la doctrina preexistente a la Ley de Navegación Marítima.»

2.Las actuaciones fueron remitidas por la audiencia provincial a esta sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en la sala y personadas las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto el 28 de junio de 2023, cuya parte dispositiva señala:

«1º) Admitir el recurso de casación interpuesto por Laboratorios Alter S.A. contra la sentencia n.º 153/2021, de fecha 16 de abril, dictada por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.^a), en el rollo de apelación n.º 757/2019, dimanante del procedimiento ordinario n.º 355/2017, seguido ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 6 de Madrid.»

3.Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

4.Por providencia de 5 de septiembre de 2025 se ha nombrado ponente al que lo es en este trámite y, al no solicitarse por todas las partes la celebración de vista pública, se ha señalado para votación y fallo el día 22 de octubre de 2025. Mediante providencia de 22 de octubre de 2025 se acuerda que la deliberación de estos recursos pase a conocimiento del pleno de esta sala, a cuyo efecto se señala el 17 de diciembre de 2025, en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. *Cuestión controvertida, abreviaturas y resumen de antecedentes*

1.En la presente controversia jurídica se dirime la naturaleza jurídica del plazo (de «prescripción» o de «caducidad») de la acción de responsabilidad contra el porteador en un transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, tras la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima de 2014, cuyo art. 286 se refiere expresamente a la prescripción de esta acción. Ello plantea la cuestión de si procede o no modificar la jurisprudencia dictada en la interpretación del art. 3.º6.IV del Convenio de Bruselas de 1924 o Reglas de La Haya-Visby (reiterado en el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949)



sobre la naturaleza de caducidad del plazo para el ejercicio de esta acción. En realidad, si se deja al margen la polémica sobre los nombres («prescripción» o «caducidad»), la cuestión estriba en decidir si es o no admisible la interrupción unilateral de este plazo, o si sólo cabe su prórroga por mutuo acuerdo de las partes, y si es apreciable de oficio.

2. En esta sentencia,

(i) con la abreviatura «RLHV» nos referimos a las «Reglas de La Haya-Visby», con las que generalmente se denomina al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924, que fue ratificado por España mediante instrumento de 2 de junio de 1930 (publicado en la Gaceta de Madrid n.º 212, de 31 de julio de 1930) y sus dos modificaciones posteriores: una por el Protocolo de 23 de febrero de 1968 (Reglas de Visby) y la segunda por el Protocolo de 21 de diciembre de 1979 (instrumento de ratificación de 16 de noviembre de 1981: BOE n.º 36, de 11 de febrero de 1984);

(ii) la expresión «LTM de 1949» alude a la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, comúnmente conocida como «Ley de Transporte Marítimo»;

(iii) la abreviatura «LNM» se refiere a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

3. Para la resolución del presente recurso de casación interpuesto por la parte demandante, debemos partir de la relación de hechos relevantes acreditados en la instancia o no discutidos o admitidos por las partes.

(i) Laboratorios Alter S.A. (en adelante, «Alter»), sociedad dedicada a la fabricación y comercialización de productos farmacéuticos, celebró con la sociedad de nacionalidad sudafricana Adcock Ingram Healthcare Ltd. (en lo sucesivo, «Adcock») un contrato de suministro, en el marco del cual Adcock solicitó el 9 de septiembre de 2014 a Alter el suministro de 52.660 unidades de productos farmacéuticos denominados «Corenza C Comp Eferv 20», valorado en 103.742,17 \$, para ser entregadas en Sudáfrica a finales de marzo de 2015.

(ii) Puesto que el transporte de estas mercancías tenía una fase terrestre [desde Meco (Madrid) hasta el puerto de Valencia] y una fase marítima [desde Valencia hasta Durban (Sudáfrica)], las partes pactaron que la fase terrestre fuera asumida por la cargadora Alter (que contrató los servicios de la transportista DHL), y que la parte marítima fuera asumida por Schenker Sudáfrica, que actuó en España a través de su participada o agente DG Schenker Logistics S.A.U. (en adelante, «Schenker»), bajo el incoterm FOB, y con la naviera Mediterranean Shipping Company (en lo sucesivo «MSC»).

Schenker realizó a la naviera MSC una solicitud de reserva de espacio, seguida de una *booking note* «nota de embarque» en el buque «Mozambique» para el transporte de la referida mercancía el día 26 de febrero de 2015, en la que se especificaban contractualmente algunas cláusulas del futuro conocimiento de embarque. En ella Schenker indicaba, además, que la mercancía debía transportarse a una temperatura de -20° C, cuando (según las especificaciones técnicas de la ficha del medicamento) debe conservarse y transportarse a +20° C.

La naviera MSC facilitó a la cargadora Alter y a su transportista terrestre DHL un contenedor frigorífico para el transporte de los productos farmacéuticos, que llegó a las instalaciones de la cargadora con una temperatura de -20° C. Este error fue apreciado y subsanado antes de la carga, por lo que el producto se cargó a la temperatura correcta de +20° C, y a dicha temperatura llegó a la zona de depósito de la naviera MSC en el puerto de Valencia. Allí fue entregada la mercancía a Schenker el 20 de febrero de 2015, para ser cargada seis días después en el buque ya reservado por ésta. La cargadora Alter y su transportista terrestre DHL informaron a Schenker y a la naviera MSC del error cometido y de la correcta temperatura para el transporte.

Sin embargo, durante esos días de depósito y espera del contenedor en las instalaciones de MSC para su estiba, fue reprogramada la temperatura del contenido (se supone, por el orden natural de las cosas, que por los operarios de Schenker o del puerto), que pasó de +20° C a -20° C, y en esta temperatura permaneció durante casi cuatro días. Esto produjo el deterioro irreversible de los productos farmacéuticos, que -ya inútiles para su fin sanitario- no llegaron a cargarse y tuvieron que ser destruidos legalmente, con un coste de 2.052,38 €. El porte de Meco (Madrid) al puerto de Valencia supuso un gasto de 847 €.

Así pues, Schenker -sin tener obligación contractual para ello- ejerció materialmente funciones de control, supervisión y vigilancia de la fase final de la parte terrestre del transporte a la espera de su carga seis días después. En concreto, dio instrucciones a MSC de la puesta a disposición del contenedor frigorífico con equivocada temperatura, y -a pesar de haber sido informada de dicho error por Alter y su transportista terrestre- Schenker no adoptó medidas de verificación y subsanación durante el depósito de las mercancías en las instalaciones de la naviera, sino que reprogramó de nuevo la temperatura erróneamente.



(iii) Alter formuló determinadas solicitudes de información a Schenker, recogidas en una cadena de correos electrónicos de 30 de septiembre de 2015, 11 de noviembre de 2015 y 16 de noviembre de 2015. Cinco meses más tarde, Alter reclamó extrajudicialmente a Schenker el pago de los mismos importes reclamados en la posterior demanda, mediante un email de 15 de abril de 2016; y después con un requerimiento formal, a través del abogado de Alter, el 16 de junio de 2016, en el que se indicaba la interrupción de la prescripción para el ejercicio de acciones.

4. El 17 de marzo de 2017 Alter interpuso una demanda judicial contra Schenker, en la que ejercitaba una acción de responsabilidad extracontractual para que se declarase la responsabilidad por negligencia grave de DB Schenker de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro y le indemnizara los daños causados, por importe de 98.199,04 €, que incluía la pérdida total de las 52.660 unidades de productos farmacéuticos (103.742,17 \$, con un valor de 95.272,66 € al tiempo en que debió entregarse la mercancía), el transporte terrestre desde Mecó hasta el puerto de Valencia (847 €) y el importe por la destrucción de la mercancía (2.052,38 €), con imposición de costas.

5. Schenker formuló una declinatoria por falta de competencia internacional por causa de sumisión a **arbitraje**, que fue rechazada por el juzgado mercantil. A continuación, Schenker se opuso a la demanda y solicitó su desestimación, alegando la caducidad de la acción, así como su falta de responsabilidad.

6. El juzgado estimó íntegramente la demanda de Alter y condenó a Schenker a abonar a la actora la cantidad de 98.199,04 €, más el interés legal desde la interpelación judicial, con imposición de las costas.

En la sentencia, el juzgado mercantil empezó por considerar aplicable las RLHV, así como la LNM, ya vigente al tiempo de los hechos, puesto que la jurisprudencia admite la aplicación de esta normativa sobre transporte marítimo a la etapa final del transporte terrestre, cuando éste se presenta como accesorio y próximo en el tiempo a aquél (sentencia del Tribunal Supremo de 29 de junio de 2016).

En segundo lugar, el juzgado mercantil rechazó la caducidad de la acción, que había invocado Schenker como hecho excluyente, por haber transcurrido más de un año desde la entrega de las mercancías en las dependencias de la naviera (el 20 de febrero de 2015) y la interposición de la demanda (el 17 de marzo de 2017). A este respecto, el juzgado mercantil comenzó por recordar que, bajo la vigencia de la LTM de 1949 y su incorporación de las reglas del Convenio de Bruselas de 1924 (que devendría las RLHV), ciertas sentencias habían calificado el plazo de la acción de responsabilidad como un plazo de caducidad. Sin embargo, el juzgado mercantil consideró que la redacción del art. 3.º RLHV no permite determinar con claridad la presencia de un plazo de caducidad, lo cual provocó una jurisprudencia contradictoria al respecto, que calificaba el plazo de caducidad (o de caducidad atenuada) o de prescripción. Con todo, el juzgado mercantil subrayó que en la actualidad el art. 286 LNM establece claramente que se trata de un plazo de prescripción. El juzgado mercantil concluyó que:

«la expresa opción legislativa por un régimen de prescripción en la extinción de la acción de resarcimiento no supone un desconocimiento o una vulneración por el derecho interno de una norma recogida en tratado internacional prevalente; sino que la disputa se enmarca dentro del ámbito interpretativo de un tratado en su aplicación directa por los tribunales nacionales y su relación con igual interpretación del derecho interno que se remite a aquella normativa internacional».

Por tanto, el juzgado mercantil sostuvo que en el presente caso se está en presencia de un plazo de prescripción y no de caducidad. Como tal plazo de prescripción, es susceptible de interrupción. Y en consecuencia concluyó así:

«interrumpida la prescripción en virtud de reclamación extrajudicial de 15 de abril de 2016 (doc. n.º 22 de la demanda) y de 16 de junio de 2016 (doc. n.º 25 de la demanda), junto con previas solicitudes de información (docs. n.º 23 y 24 de la demanda) dirigidas por la actora a la demandada, solicitando el pago de iguales importes que los ahora reclamados, puede concluirse que la acción no está prescrita por abandono de la misma».

A continuación, el juzgado mercantil declaró probado que Schenker, como agente de la transitaria de la fase marítima, al desarrollar su preparación en los elementos esenciales y durante la fase terrestre preparatoria en las dependencias del puerto de Valencia, incurrió en grave negligencia o imprudencia temeraria al indicar equivocadamente en el *booking note* («nota de embarque») la temperatura en la que debía producirse el transporte y la custodia y depósito de la sensible mercancía farmacéutica. Y a pesar de ser advertida y conocer este error previo, no adoptó medidas para evitar su reiteración, por lo que es imputable a Schenker la «conciencia de su probabilidad» en la producción de los daños cuya indemnización se reclama [art. 4.5.e) RLHV, art. 282.4 LNM].



7. Schenker recurrió en apelación la sentencia de primera instancia. Como primer motivo, reiteró la falta de competencia internacional, a la vista de la cláusula de sumisión inserta en la *booking note*. En segundo lugar, volvió a alegar la caducidad de la acción. Además, invocó su falta de responsabilidad que le imputó la sentencia del juzgado mercantil.

8. La audiencia provincial estima el recurso de Schenker y revoca la sentencia del juzgado mercantil, con la consiguiente desestimación de la demanda de Alter.

En primer lugar, la audiencia provincial rechaza la alegada falta de competencia internacional, que considera un debate absolutamente artificial.

Sin embargo, estima la caducidad de la acción. Como fundamento de su resolución, parte del cuerpo de jurisprudencia que, en relación con el art. 22 LTM de 1949, entendió que el plazo de la acción para reclamar por pérdidas o daños debía calificarse como plazo de caducidad, y ello «se conectó a la literalidad del precepto». A este respecto, se refiere al Protocolo adoptado de forma simultánea a la firma del Convenio de Bruselas de 1924 (que devendría las RLHV), que preveía que la efectividad de éste podía hacerse, bien atribuyéndole fuerza de ley directamente, o mediante la introducción de sus reglas en la legislación nacional de forma apropiada, que es lo que se hizo en nuestro país con la LTM de 1949, cuyo art. 22 era puro trasunto del art. 3.º del Convenio de Bruselas. De ello deduce la audiencia provincial que la doctrina uniforme respecto del art. 22 LTM de 1949 resulta directamente referible al art. 3.º RLHV.

A ello añade que el Convenio de Bruselas de 1924 debe interpretarse, como norma internacional, conforme a la parte III del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 22 de mayo de 1969, cuyos arts. 31 y 32 no permiten que la normativa interna nacional (en este caso, el art. 286 LNM) constituya un factor relevante en la interpretación de la norma internacional (en este supuesto, el art. 3.º RLHV).

En tercer lugar, la audiencia provincial sostiene que, incluso tras la entrada en vigor de la LNM, la jurisprudencia del Tribunal Supremo reitera la doctrina sobre la naturaleza de caducidad de este plazo, y cita las sentencias de 29 de junio de 2016 y de 28 de septiembre de 2020.

Por último, la audiencia provincial se alinea con la interpretación según la cual los arts. 2 y 277 LNM permiten la aplicación de las RLHV al contrato de transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque en los aspectos del contrato que caen bajo su ámbito de aplicación: entre ellos, específicamente, el relativo al plazo de caducidad para el ejercicio de la acción de responsabilidad del porteador, frente al régimen de prescripción del art. 286 LNM.

Al considerar caducada la acción y estimar el recurso de apelación, la audiencia provincial considera innecesario el análisis de los restantes motivos.

9. Alter solicitó el complemento de la sentencia, a fin de que la audiencia provincial se pronunciase sobre la acción de responsabilidad extracontractual del art. 1902 CC ejercitada en la demanda y reiterada en su escrito de oposición.

La audiencia provincial desestimó dicha solicitud de complemento, al argumentar que el análisis de la sentencia se refiere al marco conceptual derivado de las imputaciones de la demanda y la consideración de que las RLHV resultan de aplicación, y de su régimen se desprende que la acción ejercitada está sometida al plazo de caducidad de un año.

10. Frente a la sentencia de apelación, Alter formula un recurso de casación, articulado en dos motivos.

SEGUNDO. *Motivos primero y segundo del recurso de casación*

1. *Planteamiento.* Los dos motivos del recurso de casación están estrechamente vinculados, aunque se formulen de manera separada para respetar la exigencia de que a cada infracción se dedique un motivo distinto.

Así, en el encabezamiento del primer motivo se alega la vulneración del art. 277.2 LNM, por considerar la sentencia recurrida un sistema de prescripción para el transporte nacional (regulado en la LNM) y de caducidad para el transporte internacional (regulado por las RLHV). Y en el encabezamiento del motivo segundo se denuncia la infracción por no aplicación del art. 286 LNM, al considerar la audiencia provincial que la acción de responsabilidad contra el porteador en el transporte marítimo internacional está sujeta a un plazo de caducidad conforme a las RLHV según la doctrina preexistente a la LNM.

Así pues, el recurrente denuncia que la audiencia provincial haya considerado que el plazo para ejercitar la acción contra el porteador marítimo en el transporte internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque tenga la naturaleza jurídica de plazo de caducidad, y no de prescripción. Por tanto, los dos motivos requieren un tratamiento conjunto.



En el desarrollo del recurso, resumidamente, el recurrente sostiene que, en virtud de los arts. 277.2 y 286 LNM, existe un régimen unitario de responsabilidad del porteador marítimo nacional e internacional, por lo que efectivamente resulta de aplicación el art. 286 LNM (prescripción del plazo para el ejercicio de la acción de responsabilidad contra el porteador), que no contradice, sino que complementa, el art. 3.º RLHV, de acuerdo con la uniformidad y coordinación perseguida por la LNM.

A este respecto, el recurrente alega la existencia de jurisprudencia contradictoria en las audiencias provinciales, tras la entrada en vigor de la LNM, sobre la naturaleza del plazo (de prescripción o de caducidad) de la acción frente al porteador marítimo internacional.

Asimismo, el recurrente cita la sentencia del Tribunal Supremo n.º 418/2015, de 20 de julio, y también considera que la sentencia recurrida realiza una interpretación infundada de la sentencia del Tribunal Supremo n.º 495/2020, de 28 de septiembre.

En fin, el recurrente sostiene que el art. 286 LNM no contradice las RLHV, sino que colma una laguna jurídica respecto a la naturaleza del plazo de la acción contra el porteador. Y que la naturaleza como plazo de caducidad del término del art. 22 LTM de 1949, en relación con art. 3.º RLHV, era una cuestión polémica en la jurisprudencia y en la doctrina antes de la entrada en vigor de la LNM.

2. Decisión de la sala. Procede desestimar los dos motivos por las razones que exponemos a continuación.

El recurso cuestiona la naturaleza jurídica del plazo de ejercicio de la acción de responsabilidad contra el porteador marítimo de un transporte internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, a la luz del art. 286 LNM, que se refiere expresamente a la prescripción de esta acción. Con ello se cuestiona también la jurisprudencia dictada en la interpretación del art. 3.º IV del Convenio de Bruselas de 1924 o RLHV (reiterado en el art. 22 LTM de 1949) sobre la naturaleza jurídica como plazo de caducidad del término previsto para el ejercicio de esta acción. Y, más allá del debate nominalista, la cuestión radica en determinar si es o no admisible la interrupción de este plazo (y su apreciación de oficio).

Para resolver esta controversia, se ha de precisar el derecho aplicable a la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, tras la aprobación de la LNM, que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

La LNM, al regular la responsabilidad del porteador, introduce un precepto que se refiere a la prescripción de las acciones, el art. 286, con el siguiente contenido:

«1. Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en el plazo de un año.

2. En las acciones para indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, el plazo se contará desde la entrega de estas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse.»

En relación con el alcance objetivo de esta norma, hemos de aclarar que el art. 203 LNM denomina también «contrato de fletamento» al «contrato de transporte marítimo de mercancías», y que el art. 205 LNM incluye el «fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque».

Respecto a estos contratos de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, el art. 277.2 LNM recuerda que la normativa aplicable es la contenida en las RLHV:

«Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley».

Con referencia a este sistema de fuentes, resulta también muy ilustrativo el pasaje del preámbulo VI, párr. 1.º, LNM, que indica:

«En el título IV, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La HayaVisby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Según la OCDE, estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial. Se han unificado los regímenes de responsabilidad del porteador, aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque -nacional o internacional-, y al fletamento en sus distintas modalidades. Este régimen reviste carácter de Derecho necesario (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, por ser un sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada. Cuando exista póliza de fletamento el régimen legal tendrá carácter derogable, dada la posición de igualdad entre fletadores y armadores. Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración

o limitación de responsabilidad que pacten. La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor.»

Además, en relación con la cuestión planteada en el presente asunto, es también muy relevante la norma del art. 2 LNM que, bajo el título «Fuentes e interpretación», establece:

«1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.»

Por cuanto atañe a este art. 2 LNM, en el preámbulo (II) de la ley se subraya la regla de la interpretación de la ley conforme a los convenios internacionales vigentes en España:

«El título preliminar responde a las orientaciones más modernas del Derecho marítimo, recogiendo en el artículo 2 la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España. Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otro, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados.»

A este respecto, también resultan muy sugerentes los pasajes anteriores del mismo preámbulo (I, párr. 1.º, 2.º y 3.º) de la LNM, en los que al ilustrar el objeto y propósito de esta ley- se insiste en la necesaria coherencia del Derecho español con los convenios internacionales en materia de Derecho marítimo:

«La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

»Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885 [...]

»La ley regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo [...].»

3. Como consecuencia de lo anterior, para resolver el presente caso, en que no hay duda de que se trata de un transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque sujeto a las RLHV (art. 10 RLHV, en la redacción dada por el Protocolo de 1968), hay que atender a lo previsto respecto del plazo para ejercitar la acción de responsabilidad contra el porteador en el art. 3.º6.IV RLHV. Según la redacción originaria del Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 (ratificado por España mediante instrumento de 2 de junio de 1930), este art. 3.º6.IV establecía:

«En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.»

Este texto fue recogido en el art. 22.IV LTM de 1949, pues -como se indicaba en el párr. 3.º del breve preámbulo de dicha ley- España optó «por el sistema de introducir en su legislación nacional las normas del Convenio de Bruselas en forma apropiada a las peculiaridades del Derecho español». En efecto, el art. 22.IV LTM de 1949 establecía:

«En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas.»



La LTM de 1949 ha sido derogada por la disp. der. única LNM. Naturalmente, ello no afecta un ápice a la vigencia de las RLHV en nuestro ordenamiento.

En efecto, la actual redacción del art. 3.º6.IV RLHV procede de la modificación del Convenio de Bruselas de 1924 por obra del Protocolo de 23 de febrero de 1968 (Reglas de Visby). Mediante el instrumento de 16 de noviembre de 1981, España ratificó el segundo Protocolo modificativo de 21 de diciembre de 1979 y, por aplicación del art. VI.2. de este segundo protocolo, pasaba a incorporarse también a nuestro ordenamiento el primer Protocolo de 1968. Y así ambos Protocolos se recogen en el BOE n.º 36 de 11 de febrero de 1984, en el que se publica el citado instrumento de ratificación del Protocolo de 1979.

Esta nueva redacción del art. 3.º6.IV RLHV (exProtocolo de 1968) determina:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 6 bis, el porteador y el buque quedarán en todo caso descargados de cualquier responsabilidad relacionada con las mercancías a menos que se entable la acción correspondiente dentro de un año, a contar desde la entrega de las mismas, o desde la fecha en que hubieren debido entregarse. Dicho plazo podrá prorrogarse, sin embargo, mediante acuerdo concertado entre las partes con posterioridad al hecho que dio lugar a la acción.»

4. La doctrina jurisprudencial dominante sobre la naturaleza jurídica, como plazo de caducidad, en la interpretación del art. 3.º6.IV RLHV (art. 22.IV LTM de 1949). La sala no advierte razones para cambiar esta interpretación como plazo de caducidad.

Al referirse al plazo de un año para el ejercicio de la acción de responsabilidad contra el porteador en el transporte internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, es evidente que el art. 3.º6.IV RLHV no califica de manera expresa que se trate de un plazo de caducidad. Y tampoco precisaba la naturaleza de este plazo el art. 22.IV LTM de 1949, que prácticamente reproducía aquella norma del Convenio de Bruselas en la redacción originaria de 1924.

Ahora bien, no ha de sorprender que el art. 3.º6.IV del Convenio de Bruselas de 1924 no se pronunciase de forma expresa sobre la naturaleza jurídica de este plazo como un plazo de caducidad. Y ello a diferencia de que, en fechas muy próximas, otro convenio sobre transporte internacional, en este caso el aéreo, sí lo hiciera: en efecto, el art. 29 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional determinaba: «La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años...»

A este respecto, como recuerda la doctrina, la construcción dogmática de la caducidad tiene su origen, entre finales del siglo XIX y principios del XX, en la literatura jurídica alemana (con la configuración de la *Befristung* por contraste a la *Verjährung*, que fue obra de Grawein, Rosenberg y Weiß) e italiana (respecto de la *decadenza* y la *prescrizione*, merced a las aportaciones de Modica y de Fadda/Bensa). Estas contribuciones también fueron acogidas por la doctrina patria que, a su vez, tuvo un reconocimiento jurisprudencial, sobre todo, desde la sentencia de esta sala de 30 de abril de 1940.

Por otra parte, en España, en lo que viene en denominarse el régimen de derecho común, la caducidad carece de una regulación institucional, a diferencia de lo que ocurre en el derecho catalán (libro primero del *Codi civil de Catalunya*, aprobado por la *Llei* 29/2002, de 30 de diciembre: arts. 122-1 a 122-5) y en el derecho navarro (leyes 38-41 de la Compilación del Derecho Civil Foral de Navarra, aprobada por la Ley 1/1973, de 1 de marzo, según la redacción procedente de la Ley Foral 21/2019, de 4 de abril). Con todo, generalmente se afirma que en el derecho común español la caducidad se construye sobre el modelo de la prescripción, pero con dos importantes diferencias: la caducidad es apreciable de oficio, y el cómputo del plazo de caducidad no se interrumpe.

Pero la respuesta en el presente caso no ha de buscarse en la discusión nominalista sobre la contraposición entre la prescripción y la caducidad, en atención a la distinta naturaleza de los derechos sometidos a cada institución: esto es, a si afecta a pretensiones o acciones, o a facultades o poderes de configuración o modificación jurídica, que respectivamente prescriben o caducan.

Antes bien, el problema de fondo consiste, fundamentalmente, en determinar su régimen jurídico, para saber si es o no posible interrumpir este plazo.

Aunque el art. 286 LNM atribuye al plazo de la acción de responsabilidad contra el porteador en un transporte marítimo de mercancías una naturaleza de prescripción, resulta irrelevante, pues este precepto ni es de aplicación al presente caso, ni condiciona la jurisprudencia existente que interpreta la norma aplicable: el reseñado art. 3.º6.IV RLHV.

Reiteramos que el art. 277.2 LNM, al referir la normativa aplicable a la responsabilidad del porteador en los contratos de transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque,



se remite -como no podía ser de otra manera- a las RLHV. Este relevante elemento se ilustra también en el preámbulo VI, párr. 1º LNM. Además, el art. 2 LNM impone la necesaria interpretación de esta ley de conformidad con los tratados internacionales y la conveniencia de promover la uniformidad regulatoria. A esto conducen también las reglas de eficacia y prevalencia de los tratados internacionales válidamente celebrados y oficialmente publicados, proclamadas en los arts. 28 y 31 Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales.

5.El art. 3.º6.IV RLHV no califica expresamente, como un plazo de caducidad, la naturaleza del plazo de la acción de responsabilidad contra el porteador en el transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Ahora bien, la rotundidad de los términos de esta norma, al partir de la regla de exoneración del porteador «en todo caso» y «de cualquier responsabilidad» relacionada con las mercancías, han llevado a esta sala a interpretar de manera absolutamente mayoritaria, que el plazo de un año previsto para el ejercicio de esta acción de responsabilidad es un plazo de caducidad. En consecuencia, este plazo no puede interrumpirse.

Por otra parte, el art. 3.º6.IV RLHV requiere el ejercicio (judicial, se entiende) de una acción en el plazo de un año, por lo que sólo el ejercicio de la acción es eficaz para exigir responsabilidad al porteador. En consecuencia, tiene sentido que se trate de un plazo de caducidad.

Como se acaba de señalar, esta interpretación como un plazo de caducidad ha sido abrumadoramente dominante en la doctrina jurisprudencial dictada a propósito del art. 22.IV LTM de 1949, que incorporó a nuestro ordenamiento el art. 3.º6.IV del Convenio de Bruselas de 1924. Esta doctrina jurisprudencial se recoge en las sentencias de esta sala de 31 de octubre de 1978, n.º 328/1983, de 7 de junio, n.º 43/1984, de 31 de enero, n.º 339/1984, de 30 de mayo, n.º 56/1985, de 29 de enero, n.º 583/1985, de 11 de octubre,

n.º 23/1986, de 24 de enero, n.º 89/1986, de 14 de febrero, n.º 431/1987, de 30 de junio, n.º 645/1988, de 20 de septiembre (que puso de manifiesto la diferente naturaleza del plazo previsto en el art. 952.2 CCom y el señalado en el art. 22 LTM de 1949), n.º 756/1988, de 18 de octubre (que incidió en la idea de una caducidad «atenuada», ya que las partes pueden ampliar o prorrogar mediante pacto el término legalmente establecido), n.º 95/1990, de 19 de febrero (que reiteró la no interrupción del plazo, por ejemplo, por un acto de conciliación, cuando ésta ya no era preceptiva), n.º 1021/2005, de 30 de diciembre, n.º 233/2006, de 9 de marzo, n.º 990/2008, de 7 de noviembre, n.º 348/2011, de 26 de mayo, n.º 418/2015, de 20 de julio, n.º 437/2016, de 29 de junio, n.º 495/2020, de 28 de septiembre, n.º 604/2021, de 14 de septiembre (que especifica la extensión del plazo de caducidad al conjunto de operaciones que conforman el transporte marítimo).

La única excepción, alegada por el recurrente, se encuentra en la sentencia de la sala n.º 381/2001, de 19 de abril. En aquel recurso se invocaba la infracción del plazo de caducidad previsto en el art. 22.IV LTM de 1949 y la sala desestimó el motivo, al considerar que la actividad del demandado (la estiba previa de las mercancías en el interior de los contenedores) no tenía cabida en la LTM de 1949. Ésta fue la razón decisoria para, a continuación, expresar que el plazo era de prescripción, y para ello acudió a la posibilidad, prevista en el último inciso del art. 3.º6.IV RLHV, de prórroga del plazo si las partes lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción.

Tras la entrada en vigor de la LNM, la sala todavía no se ha pronunciado sobre la naturaleza del plazo de la acción de responsabilidad contra el porteador en el transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.

Sí se hizo referencia a esta ley en la sentencia n.º 418/2015, de 20 de julio. En ella la sala resolvió un recurso sobre una acción de subrogación prevista en el art. 43 LCS frente a la consignataria del buque por daños derivados del transporte y se hacía interpretación del art. 952.2 CCom

(alcance de la protesta), que determinó un cambio de doctrina. Esta sentencia es alegada por el recurrente, para intentar justificar la modificación de jurisprudencia sobre la naturaleza de la acción por la utilización del término «prescripción». Sin embargo, no resulta aceptable esta deducción del recurrente, puesto que la sentencia se limita a hacer una referencia meramente explicativa (ni siquiera *obiter dicta*) de la expresión, al señalar: «La LNM unifica el régimen de protestas (art. 285) y de prescripción de las acciones nacidas del contrato de fletamento (art. 286), que incluye el transporte en régimen de conocimiento de embarque. Estas acciones prescriben al año (art. 286.1 LNM).» En todo caso, conviene subrayar que en esta sentencia no se afirma, en modo alguno, que el régimen del art. 286 LNM se aplique al transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, sujeto a las RLHV.

De vuelta al criterio interpretativo del art. 3.º6.IV RLHV, como un plazo de caducidad que no admite interrupción, es el mismo que recoge y precisa el art. 63 de las «Reglas de Rotterdam sobre transporte marítimo internacional» (convenio adoptado por la Asamblea General de la Comisión de las Naciones Unidas para el



Derecho Mercantil Internacional en Nueva York el 11 de diciembre de 2008), por más que resulta muy incierta la suerte de este régimen uniforme aplicable al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. De todos modos, el preámbulo VI, párr. 1.º LNM, precisamente en relación con el régimen de responsabilidad del porteador indica: que «... La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor.» Y a este respecto, la disp. fin. 1.ª LNM (rubricada «Reglas de Rotterdam») establece:

«En caso de que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, firmado el 23 de septiembre de 2009 (Reglas de Rotterdam) entre en vigor, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para introducir las modificaciones necesarias en esta ley.»

Según el art. 63 de las Reglas de Rotterdam, el plazo establecido en el art. 62 (de dos años) no será susceptible de interrupción, ni de suspensión, pero la persona contra la que se dirija la reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Por tanto, se trata de un claro plazo de caducidad.

Aunque el plazo de un año de esta acción (art. 3.º6.IV RLHV) puede parecer breve, no está de más recordar que era el mismo que ya se establecía en el art. 996 CCom de 1829 y que se reiteraba en el art. 952.2.º CCom [norma derogada por la disp. der. única.c) LNM].

Ahora bien, los inconvenientes de esta brevedad del plazo están compensados en el propio art. 3.º6.IV RLHV con la posibilidad de prórroga. En efecto, esta norma añade en su segundo inciso (incorporado con la modificación por el Protocolo de 1968) que, sin embargo, dicho plazo de un año sí puede prorrogarse, mediante acuerdo concertado entre las partes con posterioridad al hecho que dio lugar a la acción. Esta posibilidad de prórroga (de común acuerdo de las partes) comporta que la norma no permite que pueda interrumpirse (de manera unilateral) el cómputo del plazo de la acción.

Y ello sin perjuicio de la suspensión de la caducidad de la acción por la solicitud de una de las partes dirigida a la otra para iniciar un procedimiento de negociación a través de un medio adecuado de solución de controversias, en los términos del art. 7 de la Ley Orgánica 1/2025, de 2 de enero, de medidas en materia de eficiencia del Servicio Público de Justicia.

En suma: al no ser de aplicación el art. 286 LNM (que se refiere expresamente a la prescripción), no hay contradicción entre este precepto y la jurisprudencia dominante en relación con el art. 3.º6.IV RLHV (que interpreta que es un plazo de caducidad), sin que se advierta razón para cambiar esta interpretación.

TERCERO. Costas

A pesar de haber sido desestimado el recurso de casación, la sala acuerda no imponer las costas de este recurso a la parte recurrente, en atención a las dudas de derecho suscitadas por la falta de jurisprudencia tras la entrada en vigor de la nueva regla del art. 286 LNM (art. 398.1 LEC, con su remisión al art. 394.1 LEC).

Sin embargo, se acuerda la pérdida del depósito constituido para recurrir, de conformidad con la disp. adic. 15.ª.9.ª LOPJ.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

1.ºDesestimar el recurso de casación interpuesto por Laboratorios Alter S.A. contra la sentencia n.º 153/2021, de 16 de abril, dictada por la Sección 28.ª de la Audiencia Provincial de Madrid (rollo n.º 757/2019), que conoció de la apelación de la sentencia n.º 282/2019, de 9 de septiembre, del Juzgado de lo Mercantil n.º 6 de Madrid (procedimiento ordinario n.º 355/2017).

2.ºNo imponer las costas del recurso de casación.

3.ºAcordar la pérdida del depósito constituido para recurrir.

Líbrese a la mencionada audiencia provincial la certificación correspondiente con devolución de los autos y rollo de apelación remitidos.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.