

ANALISIS DEL AAP VALENCIA N° 276/2019
DE 11 DE OCTUBRE: CLÁUSULA DE COMPETENCIA
JUDICIAL INTERNACIONAL INCLUIDA EN EL REGIMEN
DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:
SUBROGACION DE UNA DE LAS PARTES

ANALYSIS OF THE AAP VALENCIA N° 276/2019
OF 11 OCTOBER: INTERNATIONAL JURISDICTION CLAUSE
INCLUDED IN THE BILL OF LADING REGIME:
SUBROGATION OF ONE OF THE PARTIES

YERAY ROMERO MATUTE

*Profesor Universidad San Jorge de Zaragoza
Doctorando en Universidad de Murcia*

Recibido: 16.03.2010 / Aceptado: 06.04.2020

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2020.5663>

Resumen: En el presente artículo, al hilo del Auto n° 276/2019 de 11 de octubre de 2019, se analizarán los motivos que llevaron a una sociedad española a demandar a otra compañía española y a su aseguradora –por un supuesto incumplimiento de contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque– ante los Tribunales españoles, utilizando el foro general del domicilio del demandado del artículo 4 del Reglamento (UE) n° 1215/2012. La parte demandada, instó una declinatoria internacional ante dicha demanda. No obstante –como se podrá comprobar a lo largo de la presente–, fue la parte actora quien pretendió eludir una cláusula de sumisión expresa a los Tribunales londinenses recogida en dicho acuerdo.

Palabras clave: conocimiento de embarque, legitimación pasiva, cláusula de sumisión, declinatoria internacional.

Abstract: In this article, following the Spanish Order n° 276/2019 of 11 October 2019, it will be analyzed the reasons that brought a Spanish company to bring a lawsuit against another Spanish company and its own insurer –for a supposed failure to carry out a transport contract based on a bill of lading– in the Spanish Courts, using the general forum of the domicile of the defendant according to article 4 of Regulation (EU) n° 1215/2012. The defendant, requested an international declinatory in response to such a claim. However –as can be seen in this case–, it was the plaintiff who attempted to avoid a clause of express submission to the London courts contained in that agreement.

Keywords: bill of lading, passive legitimation, submission clause, international declinatory.

Sumario: I. Introducción. II. Auto de la Audiencia Provincial de Valencia n° 276/2019: Resumen de los Hechos. III. Consideraciones previas. 1. Conocimiento de embarque. 2. Las cláusulas de sumisión incluidas en un conocimiento de embarque: Competencia judicial internacional. IV. Comentario del Auto n° 276/2019 de 11 de octubre de 2019. V. Reflexión final.

I. Introducción

1. En primer lugar, y a través del Auto emitido por la Audiencia Provincial de Valencia nº 276/2019 de 11 de octubre de 2019¹, se pretende analizar el contenido de tal resolución, así como los argumentos esgrimidos por dicho tribunal. No obstante, antes de profundizar en la misma, parece prudente situar al lector –a través de una breve referencia introductoria– ante el tema objeto de análisis: el transporte marítimo de mercancías y, más concretamente, la modalidad de conocimiento de embarque.

2. El desarrollo tecnológico de los últimos años y una notable evolución en el comercio nacional e internacional, han propiciado un aumento considerable de las transacciones y acuerdos comerciales por vía marítima. El número de importaciones y exportaciones de esta índole se ha ido elevando de manera paulatina, de manera que es probable que, en los próximos años, se produzca un aumento desmedido en este tipo de actividades².

3. El derecho marítimo se ha distinguido durante muchos años por su estabilidad, por sus costumbres y sus tradiciones. Pese a ello, como consecuencia directa de una más que loable evolución tecnológica, de un constante movimiento de las empresas y, por ende, de unas transacciones y acuerdos internacionales, el derecho en este campo ha sufrido un gran progreso y desarrollo normativo³.

4. Así pues –en relación con el transporte de mercancías por vía marítima–, suele decirse que éste se realiza a través de dos modalidades preferentes: 1º.) El contrato de fletamento; y 2º.) el régimen de conocimiento de embarque (= *Bill of Lading*)⁴. No obstante, a efectos prácticos de esta disertación, será esta última la que aquí interesa y la que será objeto de estudio.

II. Auto de la Audiencia Provincial de Valencia n.º 276/2019: Resumen de los Hechos

5. En este procedimiento nos encontramos como parte demandante a la sociedad ENRAZ IMPORT EXPORT, S.L., en adelante (*Export S.L.*) –con sede en España⁵–; y como partes demandadas, tanto a la empresa REEFER AND FOOD LOGISTICS, S.L., en lo sucesivo (*Logistics S.L.*) –también con sede en España⁶–, como a la sociedad ALLIANZ COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A., en adelante (*Allianz S.A.*) –igualmente con sede en España⁷– por ser la compañía aseguradora de esta última.

6. Con carácter previo, es necesario apuntar que las partes implicadas formalizaron un acuerdo mediante el conocido como régimen de conocimiento de embarque. Así pues, nos encontramos con los siguientes sujetos:

¹ AAP de Valencia de 11 de octubre de 2019, [ECLI:ES: APV: 2019:3478A].

² “Las operaciones marítimas totales –mundiales– se han cuadruplicado en las últimas cuatro décadas: de 8.000 millones de toneladas-millas en 1968 a 32.000 millones de toneladas-millas en 2008 (...) Se calcula que esta cifra alcanzará los 300.000 millones de toneladas-millas en 2050”, recuperado de <https://www.wto.org>; <https://www.icontainers.com>, consultado el 17 de enero de 2020.

³ F. SÁNCHEZ CALERO/ J. SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, *Instituciones de Derecho Mercantil*, vol. II., Navarra, Aranzadi, 37.^a ed., 2015, p.675.

⁴ M. BROSETA PONT/ F. MARTÍNEZ SANZ, *Manual de Derecho Mercantil*, Vol.II., Madrid, Tecnos, 26.^a ed., 2019, p.197.

⁵ El domicilio social de *Export S.L.*, se encuentra ubicado en la Calle Sollana, 8, Albalat de la Ribera, 46687, Valencia, España. Dicha sociedad tiene por objeto la compraventa al por mayor y por menor, incluida la importación y exportación de los siguientes bienes: chatarra, motores de coches usados, recambios de piezas de vehículos y catalizadores, neumáticos, material de construcción y maquinaria, etc. Recuperado de <https://empresite.eleconomista.es>, consultado el 18 de enero de 2020.

⁶ El domicilio social de *Logistics S.L.*, se encuentra ubicado en la Avenida Militar Amado Granell Mesado, 75-5L, 46013, Valencia, España. Dicha sociedad tiene por objeto el transporte marítimo de mercancías de todo tipo. Recuperado de <https://empresite.eleconomista.es>, consultado el 19 de enero de 2020.

⁷ El domicilio social de *Allianz S.A.*, se encuentra ubicado en la Calle Ramírez de Arellano, 35, 28043, Madrid, España. Dicha sociedad tiene por objeto los seguros y reaseguros. Recuperado de <https://empresite.eleconomista.es>, consultado el 19 de enero de 2020.

- 1º.) La empresa *Export S.L.*, aparece como parte demandante/apelante y como cargadora de la mercancía;
- 2º.) La naviera *Maersk Line*, en lo sucesivo (*Maersk*) aparece como porteadora efectiva de la mercancía –con sede social en Dinamarca⁸–;
- 3º.) La sociedad *Logistics S.L.*, aparece como parte demandada, como transitaria y porteadora contractual –se subrogó en las obligaciones que había contraído la naviera *Maersk*. Junto a ella, aparece como parte demandada su compañía aseguradora, *Allianz S.A.*, y;
- 4º.) La empresa *Al Bakrawe General Tradding LLC*, en adelante (*Tradding LLC*) aparece como destinataria de la carga –cuya sede se encuentra en Dubái⁹–.

7. Expuesto lo anterior, y a través de la información contenida en el auto señalado, es preciso indicar que, en el conocimiento de embarque realizado entre *Maersk* (porteadora) y *Export S.L.* (cargadora), se incorporó una cláusula de sumisión expresa a los Tribunales de Londres para dirimir cualquier conflicto derivado de dicho acuerdo. Más concretamente, a la *High Court of Justice in London* (=Alto Tribunal de Justicia de Londres). Motivo por el cual, ante la demanda presentada en los Tribunales españoles por la empresa actora, *Export S.L.*; las empresas *Logistics S.L.* y *Allianz S.A.*, interpusieron sendas declinatorias internacionales por la falta de competencia judicial en relación con la cláusula de sumisión existente a favor del Tribunal londinense.

8. En este contexto, el Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Valencia, en su Auto de fecha 31 de enero de 2019, sostuvo, en su parte dispositiva, lo siguiente: “se estiman las declinatorias planteadas por la representación procesal de *Logistics S.L.* y *Allianz S.A.*, y en consecuencia careciendo este Juzgado de competencia internacional por haberse sometido el asunto al Alto Tribunal de Justicia de Londres, se abstiene de conocer y se sobresee el presente procedimiento”.

9. Posteriormente, ante la respuesta negativa del Juzgado de lo Mercantil, la parte actora, *Export S.L.*, decidió interponer un recurso de apelación ante la Sección nº 9 de la Audiencia Provincial de Valencia; alegando que a pesar de que las empresas demandadas, *Logistics S.L.* y *Allianz S.A.*, estuvieran pasivamente legitimadas y respondieran solidaria y subsidiariamente, respectivamente, ninguna de ellas podía alegar la falta de competencia judicial internacional. La única compañía –según la parte actora–, que podía oponer dicha falta de competencia era la porteadora *Maersk*, empresa que ni tan siquiera había sido demandada.

10. Ante esta postura, las partes demandadas contrarrestaron con la figura de la declinatoria internacional¹⁰. Finalmente, la Audiencia Provincial de Valencia, en su Auto nº 276/2019 de 11 de octubre de 2019, manifestó que el recurso debía ser desestimado, confirmando la resolución del Juzgado de lo Mercantil de 31 de enero de 2019.

⁸ El domicilio social de *Maersk*, se encuentra ubicado en Esplanaden 50, Copenhague, Denmark. Dicha sociedad, es una empresa de logística que opera en 130 países. Además, en los términos y condiciones de transporte de su página web, establece lo siguiente: “*For shipments to or from the U.S. any dispute relating to this bill of lading shall be governed by U.S. law and the United States Federal Court of the Southern District of New York is to have exclusive jurisdiction to hear all disputes in respect thereof. In all other cases, this bill of lading shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country*”. Recuperado de <https://terms.maersk.com>, consultado el 19 de enero de 2020.

⁹ El domicilio social de *Tradding LLC*, se encuentra ubicado en el 4, 7 Street G Floor, Shop 3 Ras Al Khor Industrial 3 - 614, Ras Al Khor, Dubái, Dubái United Arab Emirates. Dicha sociedad, es una empresa con sede en los Emiratos Árabes Unidos y uno de los líderes del mercado de las empresas de importación y exportación de productos frescos en Oriente Medio. Recuperado de <http://www.albakrawe-uae.com/>, consultado el 20 de enero de 2020.

¹⁰ E. FERNÁNDEZ MASÍA, “Declinatoria internacional ante los Tribunales españoles. La posición del tribunal supremo” en A.-L.- CALVO CARAVACA/ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ (Dir.), *El Tribunal Supremo y el Derecho Internacional Privado*, Colección Derecho y Letras, nº1., Murcia, 2019., pp.115-136.

III. Consideraciones previas

1. Conocimiento de embarque

11. Con carácter previo al comentario y análisis del Auto en cuestión, es preciso explicar –desde un punto de vista teórico/práctico–, los puntos principales del contrato de transporte marítimo y de los documentos del mismo. Haciendo especial referencia a la modalidad contractual de conocimiento de embarque.

12. En primer lugar, el contrato de mercancías en el transporte marítimo bajo el régimen de conocimiento de embarque forma parte de lo que la doctrina considera como “contratos de explotación del buque”¹¹. Dicha figura contractual tiene una reciente historia, cuya finalidad es la realización de una prestación de servicios¹², entre las partes que suscriben el contrato¹³.

13. La normativa aplicable al conocimiento de embarque, es, por un lado, las llamadas Reglas de La Haya, en adelante (RH)¹⁴, así como las Reglas de La Haya-Visby, en lo sucesivo (RLHV)¹⁵ y la propia Ley de Navegación Marítima (LNM)¹⁶. Si bien, en ninguna de las normativas anteriores aparece una definición, *stricto sensu*, de dicha modalidad contractual; aún así, podría definirse como “el contrato en virtud del cual una persona denominada porteador se obliga mediante precio a transportar por mar mercancías determinadas, documentándose el envío en un conocimiento de embarque”, ello en relación con la lectura del Art. 205 LNM¹⁷.

14. En segundo lugar, este contrato viene a facilitar las cosas respecto del contrato de fletamento¹⁸, pues desaparece la póliza de fletamento en favor del conocimiento de embarque, adquiriendo este último un valor de documento contractual y título-valor¹⁹. En este sentido, al ser considerado como tal,

¹¹ L. FONTESTAD PORTALES, *Conocimiento de embarque como título ejecutivo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, p.29.

¹² A. MOLINS FERNÁNDEZ, *El conocimiento de embarque*, Comares, Granada, 2000, p. 3.

¹³ 1º.) Cargador: la persona y/o empresa que concierne el contrato de transporte y se obliga a entregar la carga al porteador –no necesariamente carga personalmente dicha mercancía–; 2º.) Porteador: se determina que el porteador puede ser “el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con el cargador”, respecto de ésta, se debe diferenciar cuando estamos ante un porteador contractual y cuando ante el porteador efectivo; 3º.) Transitario: los transitarios y/o comisionistas son empresarios que actúan por cuenta ajena, dedicándose a gestionar contratos y transacciones mercantiles y se comprometen en el desplazamiento de las mercancías; 4º.) Destinatario: Es la figura a quien le corresponde la recogida y retirada de las mercancías cuando lleguen a puerto. Esta figura está legitimada para reclamar y ejercitar las acciones que considere oportunas en cuanto a los daños y perjuicios por incumplimiento del contrato y/o pérdida de la carga. En este sentido, *Vid.* L. FONTESTAD PORTALES, *Op. Cit.*, pp.100-104; y M. BROSETA PONT/ F. MARTÍNEZ SANZ, *Op. Cit.*, p. 202; B. TORRUBIA CHALMETA, “Subcontrato de transporte y derecho de subrogación del asegurado en el CMR”, *Estudios de Deusto*, Universidad de Deusto, Vol.63/2, Julio-diciembre, 2015, pp. 246-248; F. SÁNCHEZ CALERO/ J. SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, *Op. Cit.*, pp. 734- 735; J.M. RUÍZ SOROA, S. ZABALETA SARASUA Y M. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*, Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, 2ª Ed., Vitoria-Gasteiz, 1997, p. 384; y J.L. GABALDÓN GARCÍA Y J.M. RUÍZ SOROA, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2002, p. 450; A. MOLINS FERNÁNDEZ *Op. Cit.*, pp.55-63.

¹⁴ Reglas de La Haya 1924. Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

¹⁵ Instrumento de Ratificación de 16 de noviembre de 1981, del Protocolo de 21 de diciembre de 1979, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924, enmendado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968, (dan lugar a las llamadas «Reglas de La Haya-Visby»), BOE-A-1984-3645.

¹⁶ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE-A-2014-7877.

¹⁷ M. BROSETA PONT/ F. MARTÍNEZ SANZ, *Op. Cit.*, p. 201.

¹⁸ “El contrato de fletamento es aquel por el que una persona pone a disposición de otra un buque para el transporte de mercancías a cambio de un precio determinado. La causa del contrato es el transporte de mercancías y lo verdaderamente importante es el medio de transporte usado, es decir, el buque; convirtiéndose, por tanto, éste en objeto del contrato a diferencia de lo que ocurre en el contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque que no tiene en cuenta cómo se hace el transporte sino el resultado”. En este sentido, *Vid.*, L. FONTESTAD PORTALES, *Op. Cit.*, p.32.

¹⁹ *Ibid.* p.55; y F. SÁNCHEZ CALERO/ J. SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, *Op. Cit.*, pp. 60 y ss.

el conocimiento de embarque atribuye a su poseedor un derecho de crédito para exigir el depósito de la mercancía en el puerto de destino; garantizando así, el derecho de disposición sobre la misma²⁰.

15. Por concluir este apartado, en cuanto a las características del régimen de conocimiento de embarque, puede apuntarse que dicho acuerdo puede extrapolarse a un arrendamiento de servicio, ya que el fin mismo del pacto radica en la obtención de un resultado concreto: trasladar una carga y/o mercancía desde un punto A hasta un punto B, de manera incólume y según lo pactado. Del mismo modo, puede entenderse como un contrato de adhesión, puesto que el cargador –como norma general–, suele aceptar las condiciones predeterminadas por el porteador (Art. 3 RH y 5 RLHV) y, en definitiva, puede afirmarse que estamos ante un contrato consensual, no formal, puesto que antes de su previa emisión, ya genera una serie de obligaciones para el porteador (Art. 3 RH)²¹.

2. Las cláusulas de sumisión incluidas en un conocimiento de embarque: Competencia judicial internacional

16. Una vez esgrimida la normativa y la naturaleza del régimen de conocimiento de embarque, conviene matizar que las cláusulas incluidas en un conocimiento de embarque que fijan la competencia internacional expresamente, son consideradas como un acuerdo *inter partes* y accesorias al mismo²². Pues a la vez que se transmite el conocimiento de embarque, se transmite la cláusula de competencia, así como los derechos y obligaciones inherentes al mismo²³.

17. Dicho lo anterior, una vez delimitado el régimen del conocimiento de embarque, así como las cláusulas de sumisión incluidas en éste, es preciso afirmar que cuando se analiza la competencia judicial internacional en el derecho procesal marítimo, existe una profusa ausencia de normativa específica y, en consecuencia, se debe acudir a cierta normativa Europea y nacional. Por lo expuesto, para tratar de resolver esta laguna jurídica, se debe acudir a las siguientes normas:

- 1º.) Convenios específicos respecto del transporte marítimo de mercancías –Convenio de Bruselas de 1924²⁴–;
- 2º.) Tratados y Reglamentos de la Unión Europea que den una respuesta sobre la competencia judicial internacional –Reglamento 1215/2012²⁵, en lo sucesivo (RBI-bis)– y;
- 3º.) En último lugar, se deberá acudir a la normativa interna sobre competencia judicial –Ley Orgánica del Poder Judicial²⁶ y Ley de Enjuiciamiento Civil²⁷.

²⁰ F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Aranzadi, Pamplona, 2000, pp.109-113; M. BROSETA PONT/ F. MARTÍNEZ SANZ, *Op. Cit.*, p. 202. Es decir, el titular del mismo –si quisiera–, podría transmitir dichas mercancías mediante la entrega del conocimiento de embarque durante el transporte. Art. 252 LNM: Derecho a la entrega de las mercancías. 1.º) “El porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega”.

²¹ Para una mayor información al respecto, consúltese B. LANGELAAN OSSET “Estudio jurisprudencial sobre el régimen jurídico-procesal de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque: situación actual y futuro proyectado” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.11, nº.1., 2020, pp. 408-437.

²² B. LANGELAAN OSSET “La cláusula de jurisdicción inserta en conocimientos de embarque: dimensión contractual y procesal”, *Anuario Facultad de Derecho-Universidad de Alcalá XI*, 2018, pp. 183-195.

²³ J. M^º. GONZÁLEZ PELLICER “Sobre el artículo 468 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima y la nulidad de las cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque”, *La Ley*, nº 8354, 2014, p.2.

²⁴ Instrumento de Ratificación de 16 de noviembre de 1981, del Protocolo de 21 de diciembre de 1979, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924 («Gaceta de Madrid» de 31 de julio de 1930), enmendado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968. BOE-A-1984-3645.

²⁵ 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. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj>

²⁶ Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. BOE-A-1985-12666.

²⁷ Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE-A-2000-323.

18. Así pues, salvo lo dispuesto en convenios específicos, y siempre que sea el cargador el que accione la cláusula del conocimiento de embarque, habrá que estar a lo dispuesto en el Art. 25 del RBI-bis²⁸. En este sentido, en relación con la transmisión del contrato, así como con la subrogación de una de las partes del contrato, cabría formularse la siguiente pregunta: ¿la transmisión junto con la subrogación del conocimiento de embarque, afecta a la totalidad del contrato –incluida la cláusula de sumisión expresa a la jurisdicción de un tribunal–, o únicamente afecta a unos determinados derechos y obligaciones?

IV. Comentario del Auto n.º 276/2019 de 11 de octubre de 2019

19. En relación con la pregunta planteada y respecto del Auto analizado, se pretende dar respuesta a la misma. Para ello, sirviéndose de la presente disertación, se han ido introduciendo los aspectos más relevantes del contrato marítimo de transporte, la naturaleza y la normativa legal del régimen de conocimiento de embarque, así como de la incidencia de las cláusulas de sumisión insertas en estos acuerdos y su repercusión a la hora de determinar la competencia judicial internacional.

20. En tal sentido, y a modo de recordatorio, cabe decir que las partes implicadas en este procedimiento son, por un lado la empresa *Export S.L.*, como parte actora y cargadora de la mercancía y, la empresa *Logistics S.L.*, –subrogándose en la posición de la naviera *Maersk*– como parte demandada y porteadora contractual, por otro; siendo, además, demandada su propia compañía aseguradora *Allianz S.A.* (Art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro²⁹).

21. En primer lugar, en relación con el Auto de 11 de octubre de 2019, se puede apreciar como *Export S.L.* demandó a las empresas *Logistics S.L.* –en calidad de porteadora–, y *Allianz S.A.*, como consecuencia de los daños y perjuicios sufridos vinculados al transporte marítimo. Empero, *Export S.L.* en vez de interponer su demanda ante la *High Court of Justice in London* –como así indicaba la cláusula incluida en el conocimiento de embarque– decidió interponer dicha demanda ante los Tribunales españoles, utilizando el foro general del domicilio del demandado, argumentando que ambas sociedades tenían sucursales abiertas en España (Art. 4 RBI-bis, ello en relación con el Art. 63 del mismo texto articulado)³⁰.

22. Ante esta tesis, ambas compañías interpusieron sendas declinatorias internacionales y el Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Valencia, en su Auto de 31 de enero de 2019, decidió estimarlas, absteniéndose de conocer y sobreseyendo dicho procedimiento.

23. En segunda instancia, la parte actora decidió apelar tal resolución, alegando, entre otras, las siguientes pretensiones: una inadecuada valoración de la prueba, una vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva, una revisión de las costas, etc. No obstante, uno de sus argumentos, tomó especial relevancia por su contenido y por ser el soporte real del recurso planteado, ya que la demandante argumentó la inoponibilidad de la cláusula sumisoria contenida en el conocimiento de embarque por parte de los demandados.

²⁸ “La mayoría de las cláusulas de jurisdicción contenidas en los conocimientos de embarque se designan a un tribunal de la UE –habitualmente la *High Court of Justice of London* o Tribunales franceses o neerlandeses” B. LANGELAAN OSSET “Estudio jurisprudencial sobre el régimen jurídico-procesal...” pp. 418-420; AAP Barcelona de 18 de marzo de 2019, [ECLI:ES:APB:2019:849A].

²⁹ Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. BOE-A-1980-22501.

³⁰ “En el sector de la competencia judicial internacional, hay que destacar la estatalidad del Derecho internacional privado. Al respecto, el instrumento aplicable en litigios internacionales, que regula la competencia de los tribunales en materia civil y mercantil, es el Reglamento 1215/2012 RBI-bis (...) Por lo tanto, cabe esgrimir que –las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual sea su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado– (art. 4 RBI-bis)”, Para más información, consúltese A.-L. CALVO CARAVACA / J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Derecho internacional privado*, vol. I, 16ª ed., Comares, Granada, 2016, p.71.; Y. ROMERO MATUTE, “Comentario del AAP Barcelona n.º 128/2019 de 8 de mayo: Contrato de suministro y cláusula de sumisión expresa a los Tribunales de Costa Rica”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.12, nº.1., 2020.

24. En este sentido, la parte actora razonó que la naviera *Maersk* al no haber sido parte demandada en el presente procedimiento, la cláusula de sumisión incluida en el conocimiento de embarque, no se debía tener en cuenta; ya que las demandadas eran *Logistics S.L.* y *Allianz S.A.*, empresas que no habían suscrito dicha cláusula. Es decir, la empresa *Export S.L.*, defendía que a pesar de que *Logistics S.L.* y *Allianz S.A.*, estuvieran pasivamente legitimadas³¹, no podían activar dicha cláusula de sumisión por no haber suscrito “personalmente” el acuerdo pactado y no haber firmado dicho conocimiento de embarque que si había suscrito la naviera *Maersk* (Art. 278 LNM)³².

25. A este respecto, la Audiencia Provincial de Valencia, convirtió en suya la argumentación de la resolución de 8 de noviembre de 2016 para responder a la parte actora. Esta resolución se centró en la nulidad y validez de las cláusulas de sumisión contenidas en los contratos de transporte de utilización de buque, considerando que dichas cláusulas de sumisión –contenidas en los conocimientos de embarque–, son válidas al margen de las firmas que figuren en los documentos de transporte³³.

26. Además, la Audiencia Provincial precisó que el análisis y la eficacia de una cláusula de sumisión en el ámbito marítimo, debe llevarse a cabo de manera específica para cada caso concreto. Pues, como refiere el mencionado Auto de 8 de noviembre de 2016, no siempre la inclusión de una cláusula de competencia judicial puede derivar en el rechazo sistemático de la jurisdicción de los Tribunales españoles³⁴.

27. Dicho lo cual, y en relación con la determinación del alcance de la citada cláusula de sumisión, nuestro Tribunal Supremo –siguiendo las directrices del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en lo sucesivo (TJUE)–, ha establecido que dicha cláusula alcanza tanto a los contratantes como a quienes de ellos traigan causa³⁵. Es decir, la parte que se subroga con otro sujeto implicado en un contrato de esta índole, queda comprometido con los mismos derechos y obligaciones; entre esas obligaciones, se encuentra la inexcusable cláusula de sumisión³⁶.

³¹ T. ARMENTA DEU, *Lecciones de Derecho procesal civil*, 10ª ed., Madrid, Marcial Pons, 2017, pp.75 y ss.; J. MONTERO AROCA et al., *Derecho jurisdiccional II, Proceso Civil*, 24ª ed., Valencia, Tirant lo Blanch, 2016, pp.60 y ss.

³² R. ESPINOSA CALABUIG, *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable*, Comares, Granada, 1999, pp.106 y ss.

³³ AAP Valencia, [ECLI:ES:APV:2016:607A], “El Reglamento 1215/2012 RBI-bis dispone en su artículo 25.1 relativo a la prórroga de jurisdicción: 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 artículo 17 del Convenio de Bruselas ha sido objeto de interpretación en las conocidas Sentencias del Tribunal de Justicia de 16 de marzo de 1999 en el asunto C-159/97 (*Castelletti*) y en la Sentencia de 9 de noviembre de 2000 en el asunto C-387/98 (*Coreck Maritime*). Y en aplicación de su contenido, nuestro Tribunal Supremo extrae las siguientes conclusiones: 1º.) La validez de las cláusulas de sometimiento a jurisdicción de los Tribunales extranjeros incorporadas a los conocimientos de embarque (Sentencia, entre otras, de 6 de febrero y 9 de mayo de 2003; 29 de septiembre de 2005, 8 de febrero de 2007 y 16 de mayo de 2008. 2º.) Respecto a la prestación del consentimiento, la firma del documento en que se inserta la cláusula y los usos del sector, la Sentencia de 6 de febrero de 2003 admite la eficacia de una cláusula de sumisión a arbitraje en Londres al margen de las firmas que figuren en los conocimientos de embarque, estimando que tales documentos no podían ser cuestionados únicamente en lo que perjudicara a la parte que lo esgrimía como título de transporte (en la misma línea la de 8 de febrero de 2007 y la 16 de mayo de 2008)”. Asimismo, *Vid.* AAP de Madrid de 9 de febrero de 2015, [ECLI:ES:APM:2015:738A]; SAP de Pontevedra de 19 de enero de 2016, [ECLI:ES:APPO:2016:231A], entre otras.

³⁴ A. RODRÍGUEZ BENOT, “Arts. 25 y 26”, en AA.VV., *Comentario al Reglamento (UE) nº 1215/2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Reglamento Bruselas I refundido)*, Aranzadi-Thomson Reuters, 2016, pp. 545-590; y A.-L. CALVO CARAVACA/ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Op. Cit.*, pp. 277-278; J. C. FERNÁNDEZ ROZAS “La Ley de Navegación Marítima ha modificado el régimen de oponibilidad de las cláusulas de sumisión a los terceros que no son parte en el conocimiento de embarque (AAP Barcelona 7 octubre 2019)”, Recuperado de <https://fernandezrozas.com>, consultado el 3 de marzo 2020; asimismo, STS de 10 de noviembre de 1993, [ECLI:ES:TS:1993:7559].

³⁵ “Hay que tener en cuenta que lo acordado por las partes puede afectar a terceros ajenos a la relación contractual que, posteriormente, pueden verse vinculados por la misma”, Al respecto, *Vid.* L. FONTESTAD PORTALES, *Op. Cit.*, p.262

³⁶ “Dicha cláusula puede ser invocada frente al tercero, tenedor del conocimiento, desde el momento en que, con arreglo

28. Así pues, en relación con esto último, el hecho de que el órgano juzgador haya desestimado el recurso de apelación interpuesto por la actora, es consecuencia de lo explicado anteriormente. La Audiencia Provincial de Valencia consideró, en relación con la doctrina analizada y jurisprudencia citada que, la cláusula de sumisión vinculaba a las partes; quienes, además de estar pasivamente legitimadas, podían activar dicha cláusula.

29. En consecuencia, la Audiencia confirmó el auto de 31 de enero de 2019 del Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Valencia, estimando la declinatoria internacional en tanto en cuanto carecía de competencia judicial internacional para resolver y se abstuvo de conocer y resolver sobre el fondo del asunto.

30. En definitiva, lo que hace la Audiencia Provincial de Valencia es acudir y analizar los documentos de transporte suscritos entre la actora, *Export S.L.*, y la naviera *Maersk* –no demandada en este procedimiento–, y percatarse de la existencia de una cláusula de sumisión incluida en el régimen de conocimiento de embarque, que otorgaba la competencia judicial internacional a los tribunales de Londres, manifestando a la parte demandante, que carecía de dicha competencia, remitiéndole a los Tribunales ingleses.

V. Reflexión final

31. En primer lugar cabe esgrimir, que la Audiencia Provincial de Valencia, en su Auto nº 276/2019 de 11 de octubre de 2019, hizo un análisis exhaustivo y fundamentó su decisión en reiterada jurisprudencia, desmontando el argumento principal de la parte actora con solvencia y de manera acertada.

32. La parte actora defendía la inoponibilidad de la declinatoria internacional por la parte demandada –pasivamente legitimada–, por no ser quien había suscrito personalmente el contrato de transporte en la modalidad de conocimiento de embarque. Empero, ante ese argumento, la parte demandada consideró que el hecho de subrogarse en la posición de una de las contratantes iniciales, como era la naviera *Maersk*, le otorgaba todos los derechos y deberes que ésta había adquirido en primera instancia; incluyendo, por supuesto, la cláusula de sumisión expresa a los tribunales ingleses.

33. Como se ha señalado a lo largo de la presente disertación, lo usual en la práctica del transporte marítimo, es la incorporación de cláusulas de sumisión en el conocimiento de embarque. Cláusulas, que trasladan un posible litigio a la jurisdicción de un Estado concreto, siendo, como norma general, el lugar donde el porteador tiene su sede o establecimiento principal. Sin embargo, en ocasiones, en este tipo de transacciones cobra especial importancia la autonomía de la voluntad de las partes, principalmente, por la posibilidad que poseen los implicados para someterse –expresa o tácitamente– a los tribunales del estado que ellos mismos elijan voluntariamente.

34. Por ello, tanto la jurisprudencia como la doctrina y la normativa nacional e internacional –dado la trascendencia de estas cláusulas en el ámbito marítimo–, establecen que, en el hipotético caso de concurrencia de foros, el criterio de la autonomía de la voluntad, tendrá preferencia sobre el resto. Así pues, como se ha detallado, estas cláusulas afectan no solo a las partes que suscriben el conocimiento de embarque, sino a las partes que se subrogan en la posición de la otra; afectándole de igual modo tanto en deberes como en obligaciones.

al Derecho nacional aplicable, el tenedor del conocimiento se subroga en los derechos y obligaciones del cargador”, STJCE *Castelletti* de 16 de marzo de 1999 (C-159/97) apartado 41, [ECLI: EU:C:1999:142]; STJCE *Coreck* de 9 de noviembre de 2000 (C-387/98) apartados 23-27, [ECLI: EU:C:2000:606]; STJCE *Tilly Russ* de 19 de junio de 1984 (C-71/83) apartado 24, [ECLI: EU:C:1984:217]; STS de 5 de julio de 2007, [ECLI: ES:TS: 2007:4493]; STS de 8 de febrero de 2007, [ECLI: ES:TS: 2007:452], entre otras. Así como, *Vid.* A. MOLINS FERNÁNDEZ *Op. Cit.*, p. 89.

35. Por esta razón, la Audiencia, concedora de la existencia de dicha cláusula de sumisión y de los efectos que provoca, decidió, al amparo de numerosa jurisprudencia y, de la declinatoria internacional interpuesta por la parte demandada, resolver a favor de esta última. El tribunal, como se ha reiterado, desestimó el recurso planteado por la actora, dio validez y otorgó plenos efectos a la cláusula contenida en el conocimiento de embarque y reconoció la competencia judicial internacional a favor del Alto Tribunal de Londres.

36. Lo curioso de este procedimiento radica en la rareza del mismo. Puesto que, quien realmente pretendía evadir la cláusula de sumisión era la misma empresa que la había acordado y no la empresa subrogada –que es lo que hubiera tenido más sentido–. Desde luego, lo que carecía del mismo, era que la propia *Export S.L.*, compañía que había suscrito el contrato de transporte y el conocimiento de embarque con la naviera *Maersk*, pretendiera el traslado a los Tribunales españoles de un proceso vinculado a la *High Court of Justice in London*, utilizando el foro general del domicilio del demandado del (Art. 4 RBI-bis). Por lo tanto, ante esta tesis, la Audiencia provincial de Valencia no entró a valorar sobre el fondo del asunto, ni valoró los argumentos aducidos por la actora, no celebró vista, ni practicó prueba y, de esa manera, se ahorró dictar una sentencia con todo lo que ello implica para la Administración.

37. La posibilidad y la inclusión de estas cláusulas cumple con el propósito de abaratar costes en el transporte marítimo, puesto que si un porteador no pudiera elegir la jurisdicción donde pleitear –previo acuerdo con el cargador–, ello le llevaría a reclamar en diferentes Estados, con el incremento económico que ello provoca. Por ello, el hecho de insertar cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque, es algo muy positivo, no solo para los porteadores –concedores de una contratación masiva–, sino para todos, ya que el hecho de que exista una homogeneidad contractual y una concentración de las reclamaciones, favorece a la economía mundial y, por ende, a los usuarios finales, en este caso, nosotros.