

# La competencia judicial de los tribunales españoles en el transporte marítimo. Análisis de la SAP Pontevedra n.º 40/2023 de 26 de enero de 2023

## The jurisdiction of Spanish courts in maritime transport. Analysis of SAP Pontevedra n.º 40/2023 of 26 January 2023

YERAY ROMERO MATUTE

*Profesor Universidad San Jorge de Zaragoza*

*Doctor en Derecho Internacional privado (Universidad de Murcia)*

Recibido: 09.06.2023 / Aceptado: 12.07.2023

DOI: 10.20318/cdt.2023.8108

**Resumen:** El transporte marítimo internacional ha experimentado grandes y muy significativos avances, impulsados, mayoritariamente, por las nuevas tecnologías. Tales progresos han mejorado la seguridad y han transformado la industria marítima. Si bien es cierto, a pesar de los avances, ello no evita que se produzcan conflictos de carácter internacional. Es cuando, en estas situaciones, los operadores jurídicos deben conocer el Derecho Internacional privado, puesto que un buen operador jurídico internacional tratará de evitar que su cliente pierda dinero en un procedimiento judicial. A este respecto, el análisis de la presente sentencia, no solo servirá para analizar ciertos aspectos relacionados con el transporte marítimo, sino también para responder a la pregunta siguiente: ¿qué motivaría a un representante jurídico de una aseguradora a interponer una demanda ante un juzgado nacional territorialmente incompetente?

**Palabras clave:** Transporte marítimo, conocimiento de embarque, competencia judicial.

**Abstract:** International shipping has experienced major and very significant developments, driven largely by new technologies. These developments have improved safety and transformed the maritime industry. However, despite these advances, this does not prevent international disputes from occurring. This is when, in these situations, legal operators must be knowledgeable about private international law, because a good international legal operator will try to prevent his client from losing money in legal proceedings. In this respect, the analysis of this judgment will not only serve to analyze certain aspects related to maritime transport, but also to answer the following question: what would motivate a legal representative of an insurer to bring a claim before a national court that does not have territorial jurisdiction?

**Keywords:** Maritime transport, bill of lading, legal jurisdiction.

**Sumario:** I. Introducción; II. Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra n.º 40/2023: resumen de los hechos; III. Consideraciones previas: el transporte marítimo; IV. Comentario de la sentencia; 1. Primer procedimiento: Juzgado de lo Mercantil de Valencia; 2. Segundo procedimiento: Juzgado de lo Mercantil de Vigo y Audiencia Provincial de Pontevedra; IV. Reflexión personal.

## I. Introducción

1. En los últimos años, el transporte marítimo internacional ha experimentado grandes y muy significativos avances, impulsados, mayoritariamente, por las nuevas tecnologías. Tales progresos han mejorado la seguridad, la eficiencia, la capacidad de los buques y, sobre todo, han cambiado la industria marítima en ciertos aspectos –*v.gr.*, contenedores, buques portacontenedores, automatización y digitalización, etc.–. Asimismo, cabe atestiguar que el comercio internacional privado y el transporte marítimo se encuentran estrechamente vinculados, ya que la mayoría de los géneros que se comercializan a nivel mundial se transportan por mar. No obstante, pese a que el transporte realizado a través de este medio es generalmente sólido, en ciertas ocasiones, se producen problemas y controversias derivadas del mismo –*v.gr.*, congestión portuaria, pérdidas de las mercancías, tarifas excesivas, cumplimiento normativo, etc.–<sup>1</sup>.

2. En consecuencia, a pesar de la evolución y los avances tecnológicos en el transporte de mercancías, ello no evita que se produzcan ciertos conflictos como consecuencia de dicho transporte internacional: a) una mala impermeabilización de los productos transportados; b) que el contenedor presente desperfectos; c) el deterioro de los productos transportados; y, d) alguna otra razón atribuible al cargador y/o al transportista del mismo. Por lo tanto, en situaciones de estas características, es en donde los profesionales deben conocer el Derecho Internacional privado, puesto que un buen operador jurídico internacional no solo tratará de evitar que su cliente pierda dinero en un procedimiento judicial, sino que, además, tratará de ahorrarle tiempo y quebraderos de cabeza innecesarios; ya que el tiempo, en definitiva, se traduce en dinero.

## II. Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra n.º 40/2023: resumen de los hechos

3. En primer lugar, es preciso traer a colación a la empresa PLADUREX CARPETERIA, S.L. (*Pladurex S.L.*) –con domicilio social en Mataró (Barcelona)–, la cual encargó y compró una partida de 1.176 cajas con palancas y compresores para archivadores, por una cuantía de 33.633,60USD –31.412,72€–, a la empresa TOUCHEUNGLEE STATIONERY MFG CO (*Touche Co*) –sita en Tamil Nadu (India)–.

4. En este sentido, para el traslado y transporte de las mercancías, la empresa *Pladurex S.L.* contrató a un operador logístico que opera a nivel nacional e internacional, OPERINTER (*Operinter S.A.*) –con domicilio social en Hospitalet de Llobregat (Barcelona)–. Si bien, este operador logístico subcontrató a la naviera MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY, S.A. (*MSC S.A.*) –con domicilio sito en Ginebra (Suiza)–, para realizar el transporte de las mercancías desde la India hasta Vigo. En tal sentido, *MSC S.A.*, no solo se encargó de trasladar la mercancía, sino que, además, fue la responsable de poner a disposición el contenedor «CARU990477-4» para el transporte de la misma<sup>2</sup>.

5. Así pues, en relación con la mercancía y las distintas fechas relacionadas con la misma, se establece lo siguiente:

1. Entre el 18/03/2020 y el 20/03/2020, la mercancía salió de la empresa *Touche Co* –Tamil Nadu (India)–.
2. El 26/03/2020, la mercancía se cargó en la India a bordo del buque SPIRIT OF MUMBAI –pabellón: Liberia–.
3. El 6/05/2020, la mercancía llegó a Vigo y, ya en el puerto de Vigo, se descargó el producto

<sup>1</sup> El presente análisis se ha realizado en el marco de una estancia de investigación en la *Università degli Studi di Salerno* –UNISA– (Italia), financiada por la Universidad de Zaragoza, la Fundación Ibercaja y la Fundación CAI, con número de referencia: CH 39/22.

<sup>2</sup> El suelo del contenedor había sido impermeabilizado con un film plástico, la mercancía fue cargada en diferentes cajas de cartón –las palancas se encontraban en bolsas de plástico y los compresores estaban en fila separados por una lámina de cartón–.

para su traslado a las instalaciones de GRAFOPLÁS DEL NOROESTE, S.A. (*Grafoplás S.A.*) –sita en Vendita all’ingrosso, Culleredo (A Coruña)–.

4. El 11/05/2020, se comprobaron los daños que presentaba la mercancía.

6. De seguido, una vez que se apreció que la mercancía había llegado en malas condiciones, es cuando se produjeron una serie de comunicaciones entre el operador intermediario, la naviera, así como con la aseguradora del primero:

1. El 11/05/2020, a las 11:41 horas, *Operinter S.A.* remitió correo electrónico a la delegación española de *MSC S.A.* –domicilio ubicado en calle Suiza, Valencia (España)–. Dicha delegación, acusó de recibo y solicitó mediante correo electrónico información del percance ocurrido y de los daños acaecidos.
2. El 12/05/2020, *Operinter S.A.* envió la documentación e información requerida por la delegación española de *MSC S.A.*
3. El 13/05/2020, la delegación española de *MSC S.A.* indicó a *Operinter S.A.* que la información recibida había sido trasladada a su sede principal para su tramitación pertinente.
4. El 04/06/2020, *Operinter S.A.* recibió de su aseguradora REALE SEGUROS GENERALES, S.A. (*Reale Seguros S.A.*), la cantidad de 31.262,71€ en concepto de daños y perjuicios por el siniestro ocurrido. Asimismo, en esa misma fecha, *Reale Seguros S.A.*, envió la documentación solicitada por la delegación española de *MSC S.A.*
5. El 9/06/2020, *Operinter S.A.* abonó dicha cantidad a *Pladurex S.L.*
6. El 10/07/2020, la delegación española de *MSC S.A.* solicitó documentación, así como aclaración sobre el importe de los daños.
7. El 14/07/2020, *Reale Seguros S.A.* envió la información solicitada.
8. El 04/09/2020, la delegación española de *MSC S.A.* comunicó a *Reale Seguros S.A.* que rechazaba la reclamación y procedía al archivo de las actuaciones.
9. El 04/12/2020, *Reale Seguros S.A.* planteó la posibilidad de llegar a un acuerdo y, en caso contrario, mostró su intención de presentar una demanda judicial.

7. Tras lo que precede, la delegación española de *MSC S.A.* trasladó la información relativa de la presunta demanda judicial y la posibilidad de llegar a un acuerdo a la sede principal de Ginebra (Suiza). Si bien es cierto, a la vez que tanto la naviera como la aseguradora discutían sobre los daños acaecidos y el perjuicio económico, *Reale Seguros S.A.* solicitó el 18/03/2021 –a través de un correo electrónico–, una «extensión del plazo para reclamar». Ello, como consecuencia de la proximidad del transcurso del plazo del año del que disponía para reclamar desde que se originó la citada controversia –situación que, nuevamente, volvió a reiterar por correo el 18/04/2021–.

8. En este sentido, en atención a la petición realizada, la delegación española de *MSC S.A.* volvería a trasladar dicha información y, finalmente, se le concedería una ampliación hasta el 11/08/2021. Asimismo, la empresa naviera instó a *Reale Seguros S.A.* a la concreción de ciertos detalles en lo que a los daños de la mercancía se refería; en cuyo caso, *Reale Seguros S.A.*, fijaría la cuantía total de la reclamación en 28.121,45€. Naturalmente, como consecuencia de la citada modificación, la delegación española de *MSC S.A.* consideró que se había producido una contradicción en la reclamación y solicitó la documentación referida al salvamento. *Reale Seguros S.A.*, aclararía que la reducción de la cantidad reclamada correspondía a «31.412,72€, menos 3.141,27€ del salvamento y 150€ de franquicia».

9. El 30/07/2021, *Reale Seguros S.A.* interpuso una demanda contra *MSC S.A.* ante los Juzgados de lo Mercantil de Valencia, en la que ejercitaba una acción de repetición y por la que se reclamaban los 28.121,45€, así como los intereses y las costas devengadas del procedimiento [ex art. 43 Ley de Contrato de Seguro (LCS)<sup>3</sup>]. Habida cuenta de ello, la parte demandada planteó declinatoria por «falta de jurisdic-

<sup>3</sup> Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. BOE-A-1980-22501.

ción al corresponder», según ella, «el conocimiento de este asunto a los Tribunales suizos o ingleses» y, como no podía ser de otra manera, *Reale Seguros S.A.* se opuso a la citada declinatoria. En este sentido, el Juzgado de lo Mercantil de Valencia desestimaría la declinatoria; no obstante, el citado entendió que, pese a ser competente la jurisdicción española para conocer sobre dicha controversia, no era el tribunal competente por «falta de competencia territorial» y ordenaría «el archivo de las actuaciones, sin inhibición al órgano competente».

**10.** Como consecuencia directa, *Reale Seguros S.A.* interpondría una demanda contra *MSC S.A.* ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra (Vigo), el 21/12/2021. En cuyo caso, a fecha de 26/07/2022, dicho juzgado estimaría la demanda interpuesta condenando a *MSC S.A.* a los siguientes extremos: a) abonar a *Reale Seguros* la cuantía de 28.121,45€; b) pagar los intereses legales devengados, así como los intereses del art. 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en adelante (LEC)<sup>4</sup>; y, c) expresa imposición de las costas devenidas de la instancia en cuestión. En este sentido, tras la notificación, la parte demandada interpuso recurso de apelación el 27/09/2022; aduciendo en su escrito que se revocase la sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra y se desestimase la demanda planteada en primer lugar. El 10/10/2022, *Reale Seguros S.A.* se opuso al mismo y solicitó que se dictase sentencia por la que se confirmase la sentencia de instancia; habida cuenta de ello, el 20/10/2022 se elevaron tales actuaciones ante la Audiencia Provincial de Pontevedra.

**11.** Finalmente, por los motivos que se irán desgranando a continuación –v.gr., responsabilidad del porteador efectivo y/o contractual, cartas de porte marítimo, caducidad y prescripción de la acción, cláusulas de sumisión en contratos de adhesión, declinatoria por falta de jurisdicción y competencia judicial internacional–, la Audiencia Provincial de Pontevedra en su sentencia n.º 40/2023 de 26 de enero de 2023<sup>5</sup>, desestimó el recurso presentado por *MSC S.A.* contra la sentencia emitida el 26/07/2022 y vino a confirmar los extremos de la misma.

### III. Consideraciones previas: el transporte marítimo

**12.** Con antelación al análisis pertinente, es necesario comentar ciertos aspectos teóricos en relación con el transporte marítimo pero, sobre todo, aquellas situaciones más específicas de la contratación como podría ser el conocimiento de embarque, las características y peculiaridades de los cargadores, portadores y transitarios, así como las especificidades de las cartas de porte marítimo o «*Sea waybill*». Si bien es cierto, desde la perspectiva de la sentencia analizada, la incidencia de lo anterior servirá como base para comprender ciertos extremos y soluciones adoptadas en la sentencia por el órgano juzgador.

**13.** A este respecto, es importante detallar que en el contrato de transporte marítimo intervienen distintos sujetos, de entre los que destacarían los siguientes: 1.º) el cargador, siendo la entidad que carga las mercancías en el buque para su transporte –puede ser el propietario de las mercancías, el exportador o cualquier otra parte que tenga la responsabilidad de entregar las mercancías–; 2.º) el porteador, suele ser el «propietario» del buque y/o el «fletador» en un contrato con el cargador; si bien es cierto, pueden existir varias posibilidades: a) el porteador efectivo –*MSC S.A.*–; y, b) el porteador contractual –*Operinter S.A.*–<sup>6</sup>; 3.º) el transitario –*Operinter S.A.*–, también conocido como agente de carga, siendo una em-

<sup>4</sup> Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE-A-2000-323.

<sup>5</sup> SAP Pontevedra 26 enero 2023, [ECLI:ES:APPO:2023:269].

<sup>6</sup> Sobre este particular, cabe esgrimir que: a) el porteador efectivo, también conocido como transportista real, es la entidad o persona física responsable de la ejecución física del transporte de mercancías. Es la entidad que posee y opera los medios de transporte, como los barcos, camiones o aviones y, además, lleva a cabo el movimiento real de las mercancías de un lugar a otro; asimismo, b) el porteador contractual, también conocido como transportista contractual, es la entidad o persona física que celebra el contrato de transporte con el cargador –remite de las mercancías–. El porteador contractual no tiene que ser necesariamente el mismo que el porteador efectivo. En algunos casos, el porteador contractual actúa como intermediario y subcontrata los servicios de transporte a un porteador efectivo –el porteador contractual asume la responsabilidad de organizar el transporte y asegurarse de que se cumplan los términos y condiciones acordados con el cargador–.

presa intermediaria que organiza y coordina el transporte de mercancías en nombre del cargador –suele actuar como intermediario entre el cargador y los transportistas (líneas navieras)–; y, 4.º) el destinatario<sup>7</sup>.

**14.** Ahora bien, es importante matizar que el transporte marítimo puede llevarse a cabo a través de dos modalidades –dos maneras diferentes de explotar el buque–: a) un transporte de mercancías a través de un contrato en régimen de conocimiento de embarque; y, b) un contrato marítimo en régimen de fletamento. Naturalmente, cabe recordar que el elemento nuclear de los contratos, es el transporte de mercancías. En este sentido, desde una perspectiva práctica, se deberá prestar especial atención a los documentos emitidos, así como las condiciones estipuladas y las cláusulas acordadas en el contrato marítimo<sup>8</sup>.

**15.** Habida cuenta de ello, en los contratos marítimos suele destacar el conocimiento de embarque o «*Bill of Lading*»; éste, es un documento legal y contractual utilizado en el comercio internacional para evidenciar el contrato de transporte marítimo de mercancías<sup>9</sup>. Dicho documento, es emitido por el transportista o la compañía naviera y se entrega al remitente de las mercancías, también conocido como cargador, una vez que éstas han sido cargadas en el barco –la doctrina interpreta que el conocimiento de embarque tiene varias funciones: a) sirve como recibo de mercancías; b) es el propio contrato; c) es un título de propiedad; y, d) es un documento de negociación–<sup>10</sup>.

**16.** En el mismo orden de ideas, es preciso traer a colación otro de los documentos empleados en el tránsito marítimo; pues, con más frecuencia y en demérito de los conocimientos de embarque, se suelen utilizar las denominadas cartas de porte marítimo o «*Sea waybill*»<sup>11</sup>. Éste, a diferencia del conocimiento de embarque, es un documento no negociable y no representa la titularidad de las mercancías; es decir, carece de la naturaleza de título valor y, en particular, de su capacidad negociadora. Además, la transmisión de dichos documentos «no atribuye al adquirente un mejor derecho sobre las mercancías que el que correspondía al tenedor» [ex art. 268 Ley Navegación Marítima (LNM<sup>12</sup>)]<sup>13</sup>.

**17.** Una vez realizada esta pequeña aproximación al transporte marítimo, conviene esgrimir que la normativa aplicable a los contratos de fletamento y, más concretamente, al transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque serían: a) las Reglas de la Haya (RH)<sup>14</sup>, las Reglas de la Haya-Visby (RHV)<sup>15</sup>, así como la ya citada LNM<sup>16</sup>; b) los tratados y reglamento de la Unión Europea

<sup>7</sup> C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pp. 247-253 y 321-452.

<sup>8</sup> M. BROSETA PONT/F. MARTÍNEZ SANZ, *Manual de Derecho Mercantil*, vol. II., Madrid, Tecnos, 2019, pp. 197 y ss.; C. ESPLUGUES MOTA *et al.*, *Derecho del comercio internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 357 y ss.

<sup>9</sup> Y. ROMERO MATUTE, Análisis del AAP Valencia n.º 276/2019 de 10 de octubre: Cláusula de competencia judicial internacional incluida en el régimen de conocimiento de embarque: subrogación de una de las partes, *Cuadernos de Derecho Transnacional* (octubre 2020), vol. 12, n.º 2, pp. 1146-1154.

<sup>10</sup> Asimismo, el conocimiento de embarque puede ser utilizado para solicitar el despacho aduanero, reclamar las mercancías en el puerto de destino y, además, puede ser utilizado como prueba en caso de disputas o reclamaciones por daños o pérdidas de las mercancías durante el transporte. Cfr., L. FONTESTAD PORTALES, *Conocimiento de embarque como título ejecutivo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, pp. 29-30; A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dir.), *Derecho Internacional Privado*, Comares, Granada, vol. II, 18.ª Ed., 2018, pp. 763-764; C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo*, *op. cit.*, pp. 389-406.

<sup>11</sup> C. ESPLUGUES MOTA *et al.*, *Derecho del comercio internacional*, *op. cit.*, p. 358; C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo*, *op. cit.*, pp. 407-410.

<sup>12</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE-A-2014-7877.

<sup>13</sup> Es importante aclarar que las cláusulas que establecen la competencia judicial internacional en un conocimiento de embarque se consideran acuerdos accesorios entre las partes involucradas. Al transmitir el conocimiento de embarque, también se transmiten la cláusula de competencia y los derechos y obligaciones inherentes al mismo. Por lo tanto, al delimitar el régimen del conocimiento de embarque y las cláusulas de sumisión incluidas, es necesario afirmar que, en el ámbito del derecho procesal marítimo y la competencia judicial internacional, existe una notable falta de normativa específica

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> Pese a que la LNM dedica un extenso apartado a la regulación del conocimiento de embarque en sus artículos 246 y ss.,

que aborden y den soluciones respecto de la competencia judicial internacional –Reglamento 1215/2012 (RBI-bis)<sup>17</sup> y/o Convenio de Lugano II (CL-II)<sup>18–19</sup>; y, c) la normativa interna relativa a cuestiones sobre competencia judicial –la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ)<sup>20</sup> y la LEC–. Si bien es cierto, con independencia de lo expuesto, no puedo sino hacerme la siguiente pregunta que, además, servirá como nexo de unión con el siguiente apartado: ¿qué motivó al representante jurídico de *Reale Seguros S.A.* a interponer una demanda ante los tribunales de Valencia?

#### IV. Comentario de la sentencia

**18.** Habida cuenta de lo anterior, es preciso distinguir que el recurso de apelación presentado ante la Audiencia Provincial de Pontevedra trae causa directa del primer procedimiento ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Valencia ya extractado. Ahora bien, tras esta resolución, la aseguradora volvería a interponer un nuevo procedimiento ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra –en esta resolución se condenó a la naviera (*vid., ut supra*)<sup>21</sup>; siendo esta segunda resolución de fecha 26/07/2022, la responsable de que la naviera recurriera en apelación ante la Audiencia Provincial de Pontevedra.

##### 1. Primer procedimiento: Juzgado de lo Mercantil de Valencia

**19.** En primer lugar, al hilo de la pregunta expuesta, es necesario comprender varios extremos de la primera resolución planteada ante los tribunales de Valencia: 1.º) ¿por qué se planteó una demanda ante dichos tribunales?; 2.º) ¿una cláusula de sumisión a la jurisdicción inglesa, concretamente al Tribunal Superior de Justicia de Londres, contenida en un conocimiento de embarque o en una carta de porte marítimo tienen la misma naturaleza y, por lo tanto, se consideraría válida y afectaría a terceros?; y, 3.º) ¿por qué el tribunal desestimó la declinatoria presentada por la naviera *MSC S.A.*?

**20.** A este respecto, por comenzar dando respuesta a la primera de las preguntas realizadas –de manera hipotética y dado el autor que suscribe no ha podido realizar una lectura del Auto que emitió el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Valencia, ni de la demanda ni contestación a la misma–, se podrían llegar a plantear varias posibilidades. Empero, antes de ser analizadas, es necesario explicar si en este

---

las RHV ya han hecho lo propio normativamente hablando desde la perspectiva del conocimiento de embarque (*ex art. 3 RHV*); siendo estas últimas de aplicación preferente en detrimento de la LNM –la LNM ha venido a complementar las lagunas jurídicas contempladas en las RHV–. Ahora bien, las cuestiones referidas al conocimiento de embarque no han sido desarrolladas en exceso por las RHV y, por lo tanto, los problemas interpretativos se reducen considerablemente (*art. 2 LNM*). Por otro lado, en lo que respecta a las cartas de porte marítimo o «*Sea waybill*», es preciso distinguir que las RHV no son de aplicación; pues, para que estas puedan aplicarse, es necesaria la existencia de un conocimiento de embarque, *ergo*, dado que las cartas de porte marítimo no lo son, se aplicará, de manera exclusiva, la LNM (*art. 268 y ss. LNM*). Cfr., C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo, op. cit.*, pp. 389-407.

<sup>17</sup> 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>.

<sup>18</sup> Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. ELI: <http://data.europa.eu/eli/convention/2007/712/oj>.

<sup>19</sup> Es preciso matizar que «las cláusulas de elección de foro en los contratos de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque se rigen, en defecto de normativa internacional especial sobre esta materia, por el régimen de competencia judicial internacional establecido con carácter general para los contratos internacionales en el RBI-bis y en el CL-II». A más, sobre este particular, cabe hacer una referencia al Convenio de La Haya de 30 de junio de 2005, sobre acuerdos de elección de foro; pues, «aunque el Convenio de La Haya 2005 regula los efectos legales de las cláusulas de elección de foro en casos internacionales en materia civil y mercantil, excluye de su ámbito de aplicación material los contratos de transporte de mercancías» [*ex art. 2.2 f*]. A. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Las cláusulas de elección de foro en los contratos de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Los arts. 251 y 468 de la Ley de Navegación Marítima, *Cuadernos de Derecho Transnacional* (Marzo 2023), vol. 15, n.º 1, p. 407.

<sup>20</sup> Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. BOE-A-1985-12666.

<sup>21</sup> Sentencia J. Merc. Vigo 26 julio 2022, [ECLI:ES:JMPO:2022:9449].

supuesto es de aplicación el CL-II y no, en cambio, el RBI-bis. El citado convenio, prácticamente –con ciertos matices–, reproduce en su totalidad la redacción del antiguo RB-I, así como el actual RBI-bis. Así pues, cuando el demandado se encuentre domiciliado en un Estado que es parte del CL-II de manera exclusiva, éste será de aplicación preferente; en consecuencia, los tribunales de un Estado de la propia Unión Europea se tendrán que declarar competentes de conformidad con el citado convenio en materias de índole civil y mercantil –la naviera *MSC S.A.* se encuentra domiciliada en Suiza<sup>22-23</sup>.

**21.** En primer lugar, se podría llegar a interpretar que el representante de *Reale Seguros S.A.* hubiera presentado la demanda ante los tribunales valencianos en aplicación del foro del domicilio del demandado (arts. 2 y 60 CL-II). Esta tesis precisaría ser descartada dado que, para entender que una sociedad se encuentra domiciliada en un Estado miembro hace falta que la sede de ese lugar sea: a) su sede estatutaria; b) bien su administración central; o, c) bien su centro de actividades principales (art. 60 CL-II). El único dato que se tiene, es que la oficina española de *MSC S.A.* se encontraba ubicada en Valencia y que, además, fue la responsable de atender la reclamación interpuesta a efectos de notificaciones –no se puede deducir de esta información, *a priori*, que dicha oficina cumpliera alguna de las premisas que presenta el artículo 60 del CL-II<sup>24</sup>.

**22.** Ahora bien, una segunda posibilidad que podría ser interesante y, sobre todo, más acertada en relación con la competencia judicial, sería la de haber interpuesto la demanda ante los tribunales valencianos en aplicación del foro de «la explotación de sucursales, agencias o cualquier otro establecimiento» (*ex art.* 5.5 CL-II). Sobre este particular, varias precisiones deben realizarse en relación con este foro y su operatividad: a) en aplicación de la regla «*Doing Business*», se puede hacer competente a un tribunal que se encuentre o se hubiera encontrado cercano a la controversia acaecida; esta situación beneficiaba a *Reale Seguros S.A.* dado que interpuso la demanda en el lugar en el que esa «sociedad», según él, realizaba su actividad a través de sus instalaciones en Valencia –una sociedad que desarrolla su actividad y, además, «se sumerge» en el mercado de un país, puede ser demandada en dicho país, pues, acepta indirectamente el riesgo de operar y ser demandada en dicho lugar<sup>25</sup>; y, b) de entre los litigios regulados por este foro, se encontrarían los litigios que deriven de la «actividad exterior» de la sociedad; es decir, aquellos contratos celebrados y/o alguna obligación que ésta hubiere asumido –en el presente caso, la formalización del contrato de transporte con *Operinter S.A.*–<sup>26</sup>.

**23.** Expuesto lo anterior, considero que la segunda de las posibilidades planteadas –más viable–, podría haberse tenido en consideración si se hubiera dado una cierta casuística. Pues, en el supuesto de que como empresa y a título particular, se decidiera contratar un servicio a través de la propia página web de *MSC S.A.*, ésta remite el siguiente mensaje «no podemos ayudarte con envíos individuales, te recomendamos que contactes con un agente de cargas local». Es decir, se podría llegar a interpretar que *MSC S.A.* no se está «sumergiendo» en el mercado de dicho país; además, dicha página remite a sus oficinas, únicamente, para solicitar información y/o ayuda en relación con reclamaciones –como se realiza en el presente caso–. La clave en este primer procedimiento, para saber si este foro hubiera podido aplicarse, radica en acreditar fehacientemente la intervención de la oficina valenciana en la relación jurídica entre *MSC S.A.* y la parte demandante –el autor que suscribe no tiene los datos suficientes para evidenciar la relación anterior<sup>27</sup>.

<sup>22</sup> Además, en los conocimientos de embarque emitidos por *MSC S.A.*, se atisba con exacta precisión que el domicilio de la naviera radica en Suiza. Cfr., [www.msc.com/es/carrier-terms](http://www.msc.com/es/carrier-terms) (consultado el 23 de mayo de 2023).

<sup>23</sup> A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dir.), *Derecho Internacional Privado*, *op. cit.*, pp. 829-831.

<sup>24</sup> *Ibid.*, pp. 848-849.

<sup>25</sup> El TJUE interpreta que «una sociedad que ejerce en un Estado miembro, en virtud de un contrato celebrado con una empresa de seguros establecida en otro Estado miembro (...) debe considerarse una sucursal, agencia o cualquier otro establecimiento (...) cuando esta sociedad se manifiesta de forma duradera hacia el exterior como la prolongación de la empresa de seguros, y está dotada de una dirección y está materialmente equipada para poder negociar con terceros, de modo que estos quedan dispensados de dirigirse directamente a la empresa de seguros». STJUE 20 mayo 2021, C-913/19, [ECLI:EU:C:2021:399].

<sup>26</sup> STJUE 5 julio 2018, C-27/17, [ECLI:EU:C:2018:533].

<sup>27</sup> STJUE 11 abril 2019, C-464/18, [ECLI:EU:C:2019:311].

**24.** Con independencia de lo anterior, como es posible que un operador jurídico que suele pleitear con una empresa con domicilio en Suiza y que se subroga en la posición de su asegurado<sup>28</sup>, no interpusiera la reclamación directamente ante los tribunales de Vigo; siendo, además, el lugar donde se debía entregar la mercancía en cuestión. A este respecto cabe decir que, el contrato realizado entre la parte transitaria y la naviera suiza, debe interpretarse como un «contrato de prestación de servicios»<sup>29</sup>; en cuyo caso, puesto que el CL-II posee un foro de competencia especial por razón de la materia, no se entiende que el representante jurídico de la aseguradora no interpusiera su reclamación ante los tribunales de Vigo directamente. Las mercancías debían de entregarse, y de hecho, se entregaron, en el puerto de dicha ciudad [*ex art. 5.1.b*] guion segundo CL-II]. Es más, el foro contenido en el artículo 5.1 del CL-II, es un foro de competencia que debe interpretarse como foro de competencia judicial internacional y competencia territorial –en este sentido, si la demanda se interpusiera en los tribunales de un partido judicial en el cual no se hubieran o no se debieran entregar las mercancías, ese tribunal carecería de la competencia judicial internacional y territorial; es más, el citado tribunal debería declararse incompetente incluso aunque sea (como es el caso en cuestión), un tribunal del Estado en el que debiera entregarse la mercancía<sup>30</sup>.

**25.** Si bien es cierto, en relación con el precepto citado y, pese a que la mercancía debía de entregarse en Vigo, las partes acordaron que el tribunal competente se fijaría en atención a la suscripción de un pacto en contrario –cláusula de sumisión a los tribunales ingleses–. Por lo tanto, cabría cuestionarse si la subrogación de la aseguradora –actora en el presente procedimiento–, llevaría aparejada la aceptación de una cláusula de sumisión expresa a otra jurisdicción, así como los efectos que derivarían de la aplicación de la misma.

**26.** En relación con la disección planteada, no se discute en ningún procedimiento por ninguna de las partes que, el transporte de las mercancías realizado desde la India hasta Vigo, se efectuaba a través de un «transporte multimodal internacional de mercancías, desarrollado en régimen de conocimiento de embarque». Además, *Operinter S.A.* «en su condición de transitario y contratante habitual de los servicios» de *MSC S.A.* «suscribió a principios de 2019 un acuerdo para el uso como destinatario de cartas de porte marítimo o *sea waybill* (SWB), con validez hasta el 31/12/2020, y en el que figura una cláusula de sumisión a favor de la jurisdicción inglesa, en concreto al Tribunal Superior de Justicia de Londres». *Ergo*, queda meridianamente clara la existencia de una cláusula de sumisión a los tribunales ingleses<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> En este sentido, la acción subrogatoria se encuentra contemplada en el artículo 43 de la LCS; siendo este precepto el que permite a la aseguradora ejercer una acción legal contra las personas responsables del siniestro para recuperar la indemnización pagada en virtud del contrato de seguro. Además, existen otras figuras relacionadas enmarcadas en la LCS, como la contemplada en el artículo 76, que regula la acción de repetición –esta acción permite al asegurador, que haya sufrido directamente la reclamación del perjudicado, reclamar al asegurado cuando el daño sea causado por su conducta–. En el citado caso en cuestión, «hubo pago y consecuente subrogación de la entidad aseguradora demandante en la posición de la tomadora del seguro, titular del riesgo asegurado y perjudicada por el accidente. La aseguradora que paga se subroga en la posición de su asegurado para reclamar la indemnización satisfecha frente al responsable del daño, que es un tercero ajeno a la relación contractual que une a la actora –compañía de seguros– con su asegurado». *Vid.*, AAP Valencia 10 mayo 2022, [ECLI:ES:APV:2022:433A].

<sup>29</sup> En tal sentido, la noción y el concepto de «contrato de prestación de servicios» debe interpretarse como un concepto autónomo propio. Además, el legislador europeo interpreta que debe incluirse en dicho concepto, a aquellos acuerdos en los cuales una de las partes se comprometen a llevar a cabo una serie de acciones, abstenerse de ciertas conductas y proporcionar a la otra parte lo acordado en el contrato. Estas obligaciones pueden ser de hacer, de no hacer y/o de poner a disposición. Igualmente, la jurisprudencia del TJUE, ha querido recalcar que tal concepto no debe equipararse, únicamente, con el «arrendamiento de servicios» –debe considerarse como un concepto amplio–. En el mismo orden de ideas, desde una perspectiva económica, podría definirse como aquel que tuviera como objeto nuclear «la realización, a cambio de una remuneración, de una actividad que consiste en dar, hacer, o no hacer una cosa, a título onerosos, gratuito o lucrativo, y no la transmisión de una cosa, ni tampoco la mera abstención o el mero “dejar de hacer” por parte de un contratante en favor del otro». Por todas, STJUE 8 marzo 2018, C-64/17, [ECLI:EU:C:2018:173]. *Cfr.*, A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dirs.), *Derecho Internacional Privado*, *op. cit.*, pp. 924-928.

<sup>30</sup> A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dirs.), *Derecho Internacional Privado*, *op. cit.*, pp. 829-832 y 910 y ss.; AAP Barcelona 3 noviembre 2017, [ECLI:ES:APB:2017:7087A].

<sup>31</sup> En cuyo caso, en el supuesto de que dicha cláusula se hubiera incluido en el conocimiento de embarque, defiendo la postura compartida tanto por reputada doctrina como por la distinta jurisprudencia emitida hasta la fecha, de que la subrogación en una situación afectada por este tipo de contratos, incluiría también las cláusulas de sumisión que en éste se hubieran pactado con anterior-



27. Al igual que sucede en un conocimiento de embarque, las cláusulas de sumisión incluidas en este tipo de acuerdos sí que afectan y vinculan a los cargadores, a los porteadores, así como a las partes que se subrogan en la posición de alguno de los anteriores –es decir, en este caso concreto, la cláusula de sumisión le sería de aplicación a la aseguradora actora parte de este procedimiento<sup>32</sup>. En cuyo caso, se podría haber llegado a interpretar que la cláusula de sumisión a los tribunales ingleses debería de haberse tenido en consideración y, por lo tanto, el tribunal de Valencia «igual» debería de haber «estimado» la declinatoria interpuesta por la naviera *MSC S.A.* No obstante, de haberlo hecho, tanto el foro general del domicilio del demandado, como los foros especiales por razón de la materia planteados, hubieran sido desplazados por el foro de la sumisión expresa (art. 23 CL-II) –sobre esta premisa, es necesario analizar un «pequeño matiz»<sup>33</sup>.

28. Ahora bien, ¿por qué dicha cláusula no se tuvo en cuenta por parte del tribunal? La respuesta a la misma radica en que las partes, conocedoras de que el CL-II era aplicable a Reino Unido hasta el 31/12/2020 como consecuencia del *Brexit* y del periodo transitorio ofrecido por la UE –periodo en el que Reino Unido seguía siendo tratado como miembro de la UE<sup>34</sup>, pactaron de mutuo acuerdo en la carta de porte marítimo en donde se incluía la cláusula de sumisión a los tribunales ingleses en donde, la validez de la misma, coincidiría con la fecha en la que Reino Unido dejase de permanecer como miembro a la UE.

29. Sobre este particular, en el supuesto de que exista una cláusula de sumisión a favor de tribunales de Estados no miembros de la UE –dado que esta sumisión no se encuentra contemplada ni regulada por el CL-II–, sería necesario acudir al artículo 468 LNM<sup>35</sup>; pues, éste interpreta que «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». Lo pretendido por este precepto normativo, consiste en «evitar la “fuga de litigios” de la jurisdicción española a favor de otros tribunales extranjeros»<sup>36</sup>. Este argumento, también es compartido por el Auto de Valencia de 10 de mayo de 2022

---

ridad. El Tribunal Supremo –en sintonía con el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)–, ha considerado que tales cláusulas alcanzan no solo a los contratantes en cuestión, sino también a las personas que se subrogan en la posición de los primeros. El sujeto que se subroga, se encuentra comprometido por los mismos derechos y obligaciones alcanzadas por el primero y, por ende, quedando sometido a la cláusula de sumisión inserta en un documento de estas características «la cláusula puede ser invocada frente al tercero, tenedor del conocimiento, desde el momento en que, con arreglo al Derecho nacional aplicable, el tenedor del conocimiento se subroga en los derechos y obligaciones del cargador»; SSTJCE 19 junio 1984, C-71/83, [ECLI:EU:C:1984:217]; 16 marzo 1999, C-159/97, [ECLI:EU:C:1999:142]; 9 noviembre 2000, C-387/98, [ECLI:EU:C:2000:606]; así como, SSTS 8 febrero 2007, [ECLI:ES:TS:2007:452]; 5 de julio de 2007, [ECLI:ES:TS:2007:4493]; y, SAP Santa Cruz de Tenerife 9 noviembre 2010, [ECLI:ES:APTF:2010:742] –se estima declinatoria planteada; existencia de una cláusula de sumisión expresa inserta en el conocimiento de embarque en un transporte marítimo internacional de mercancías; reclamación al porteador, nacional de Suiza, de la entrega de mercancía conforme a lo pactado o abono de su valor–; AAP Zaragoza 16 diciembre 2011, [ECLI:ES:APZ:2011:2361A]; AAP Madrid 9 febrero 2015, [ECLI:ES:APM:2015:738A]; SAP Pontevedra 19 enero 2016, [ECLI:ES:APPO:2016:231A]; AAP Valencia 8 noviembre 2016 [ECLI:ES:APV:2016:607A]; AAP Valencia 11 octubre 2019, [ECLI:ES:APV:2019:3478A] –cláusula de sumisión a los tribunales de Londres mediante un contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque en donde se incluía dicha sumisión expresa–. En el mismo sentido, Cfr., A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dir.), *Derecho Internacional Privado*, op. cit., pp. 773-775. En el mismo orden de ideas, hay que tener presente que lo acordado por las partes pudiera afectar a terceros ajenos a la relación contractual canónica y, por lo tanto, viéndose vinculados por un acuerdo previo no negociado por ellos. Si bien es cierto, las cartas de porte marítimo al no ser títulos valores, no tienen ningún efecto traslativo sobre la posesión del documento; en cuyo caso, las cláusulas de sumisión inherentes en un documento de este tipo no vincularían a terceros ni a destinatarios. *Vid.*, C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo*, op. cit., p. 71.

<sup>32</sup> AAP Barcelona 18 marzo 2019, [ECLI:ES:APB:2019:849A]; Auto J. Merc. Valencia 16 septiembre 2019, ECLI:ES:JMV:2019:147A] –auto en el que, con similares actores que en la sentencia analizada en la presente disertación, se otorga validez a una cláusula de sumisión a los tribunales ingleses contenida en una carta de porte marítimo–; AAP de Valencia 10 mayo 2022, [ECLI:ES:APV:2022:433A].

<sup>33</sup> A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dir.), *Derecho Internacional Privado*, op. cit., pp. 752-760.

<sup>34</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Evaluación relativa a la solicitud de adhesión del Reino Unido de gran Bretaña e Irlanda del Norte al Convenio de Lugano de 2007. Bruselas, 4.5.2021, COM (2021) 222 final.

<sup>35</sup> J. M. 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*, 2014, pp. 3 y ss.

<sup>36</sup> España, como es sabido, es un país que precisa de las navieras extranjera pues se encuentra muy ligada al comercio y al

y, de conformidad con la validez de una cláusula de sumisión a favor de tribunales extranjeros, «aunque sean a favor de tribunales de Estados que no son miembros de la Unión Europea, como Inglaterra en este caso después de la consumación del *Brexit* (31 de diciembre de 2020) tienen validez, de acuerdo con el art. 23 Convenio de Lugano y el art. 22 y 22 *quinquies* LOPJ con relación al art. 468 LNM»<sup>37</sup>.

**30.** Me gustaría recalcar que, la declinatoria internacional es una herramienta prevista en el ordenamiento español que permite «recordar» al tribunal español la falta de competencia judicial a favor de los tribunales de otro Estado (art. 63.1 LEC)<sup>38</sup>. En cuyo caso, la utilización de esta «argucia» por la parte demandada para conseguir la estimación de la declinatoria interpuesta a favor de los tribunales ingleses, no tendría sentido. La razón de lo anterior, trae causa directa de la negociación de la misma, de la inclusión en la carta de porte marítimo, así como de la vigencia que las partes intervinientes en el acuerdo decidieron otorgarle a la misma –todo ello, además, va en contra de sus propios actos–. Las partes acordaron que la vigencia de la cláusula de sumisión fuera hasta el 31/12/2020, mientras que la interposición de la primera demanda ante los juzgados de Valencia no se produjo hasta el 30/7/2021; en este sentido, los tribunales nacionales españoles deben apreciar su competencia «de conformidad con las normas vigentes y las circunstancias concurrentes en el momento de presentación de la demanda» (art. 22 *octies* apartado segundo LOPJ).

**31.** Es decir, si no hubiera sido porque las partes, de mutuo acuerdo, decidieron concederle una vigencia determinada a la citada cláusula, la misma se tendría que haber considerado como puesta y, a este respecto, el tribunal debería de haber optado por estimar la declinatoria de jurisdicción internacional interpuesta por *MSC S.A.* a favor de los tribunales ingleses (art. 468 LNM).

## 2. Segundo procedimiento: Juzgado de lo Mercantil de Vigo y Audiencia Provincial de Pontevedra

**32.** Con carácter previo, es preciso recordar que el tribunal de Valencia desestimó la declinatoria de competencia internacional y acordó de oficio «la falta de competencia territorial para conocer del procedimiento estableciendo como competente los Juzgados de Vigo» y, además, añadió que no procedía «acordar la inhibición conforme al art. 65.4 LEC sino el sobreseimiento de las actuaciones»<sup>39</sup>. A este respecto, cabe identificar el error cometido por el Juzgado de lo Mercantil de Valencia; pues, tras la declinatoria internacional planteada, dicho tribunal decidió no inhibirse a favor del tribunal territorialmente competente (art. 65.4 LEC). Si bien es cierto, ello debe considerarse como una mala interpretación de la ley por parte del tribunal, pues no se interpuso una declinatoria por falta de competencia territorial, sino una declinatoria de competencia judicial internacional (arts. 39 y 63.1 LEC).

**33.** Como se ha puesto de manifiesto, *ut supra*, el contrato suscrito entre la transitaria y la porteadora efectiva debe interpretarse como un «contrato de prestación de servicios»; en cuyo caso, se establece que la entrega de las mercancías se llevaría a cabo en el puerto de Vigo. *Ergo*, el Juzgado de lo Mercantil de dicha ciudad, en aplicación del artículo 5.1.b) apartado segundo del CL-II y, dado que los foros especiales contemplados en el citado precepto, son foros con una «doble valencia procesal» –pues son, a la vez, considerados como un foro de competencia judicial internacional y un foro de competencia territorial–, debe ser considerado como el tribunal competente por ser el lugar en el que se entrega la

---

tránsito marítimo; si bien es cierto, éstas suelen incorporar en los acuerdos comerciales distintas cláusulas para ubicar el pleito fuera de la competencia de los tribunales españoles. No obstante, para evitar que dichas cláusulas han sido impuestas por las navieras y no negociadas por ambas partes, el artículo citado trata de regular y garantizar que no se produzca ese abuso. A.-L. CALVO CARAVACA/J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, (Dir.), *Derecho Internacional Privado*, *op. cit.*, p. 763.

<sup>37</sup> Cfr., AAP Valencia 10 mayo 2022, [ECLI:ES:APV:2022:433A].

<sup>38</sup> 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 y ss.

<sup>39</sup> *Vid.*, Sentencia J. Merc. Vigo 26 julio 2022, [ECLI:ES:JMPO:2022:9449].

mercancía –. En cuyo caso, el tribunal valenciano debería de haber remitido de oficio las citadas actuaciones al tribunal territorialmente competente en aplicación del artículo 58 de la LEC<sup>40</sup>.

**34.** Tras la inhibición del tribunal valenciano y la emisión del Auto, la actora solicitó aclaración y complemento del mismo en el que se acordase «la inhibición a favor del Juzgado de lo Mercantil de Vigo» –dicha petición se desestimó por Auto de 9/12/2021–. Posteriormente, en el ejercicio de la acción subrogatoria, la parte actora reclamó la cuantía de 28.121,45€ más los intereses legales correspondientes ante los tribunales de Vigo a fecha de 21/12/2021 –dado que la demanda se registró en la fecha antes indicada, el Juzgado de lo Mercantil de Vigo consideró que la misma se había presentado en el plazo de los diez días que concede la ley en el «supuesto» caso de inhibición (art. 65.5 LEC)–.

**35.** Dicho esto, la naviera suiza se opuso a la misma sustentando su contestación en tres argumentos claramente diferenciados –argumentos que también fueron aducidos en el recurso de apelación y que no se tratan de cuestiones propias del Derecho Internacional privado; naturalmente, para evitar la redundancia de los mismos se analizarán de manera conjunta–: 1.º) la caducidad de la acción para repetir contra el porteador por algún tipo de pérdida y/o daño en la mercancía transportada; 2.º) la existencia de una cláusula en el contrato de seguro suscrito entre *Reale Seguros S.A.* y *Operinter S.A.* que, según ella, le eximía de los daños que la mercancía había sufrido; y, 3.º) la cuantía de los daños y la reclamación.

**36.** 1.º) La caducidad de la acción. Sobre este particular, cabe recordar lo ya explicado anteriormente sobre el conocimiento de embarque; se ha puesto de manifiesto que el transporte de mercancías se realizó mediante un «transporte multimodal desarrollado en régimen de conocimiento de embarque» y, en cuyo caso, las RHV son de aplicación preferente sobre cualquier otra normativa (art. 277.2 LNM). En este sentido, el artículo 3.6 de las RHV establece que «el porteador y el buque quedaran 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 la que hubieran debido entregarse. Dicho plazo podrá prorrogarse, sin embargo, mediante acuerdo concertado entre las partes con posterioridad al hecho que dio lugar a la acción»<sup>41</sup>.

**37.** En este supuesto, es importante esclarecer el inicio del plazo de la caducidad y/o prescripción de la acción, de esa manera se evitaría que el demandante perdiera su derecho y se garantizaría una cierta estabilidad seguridad jurídica. Como ya se ha hecho referencia, la interposición de la demanda se realizó durante el plazo prorrogado acordado –30/07/2021–; no obstante, lo realmente fundamental era determinar si la demanda interpuesta por *Reale Seguros S.A.* ante un tribunal sin competencia territorial determinaba la caducidad de la acción.

**38.** Es preciso matizar que, independientemente de que la acción se encontrase prescrita o caducada y, al amparo de la jurisprudencia emitida relacionada con los transportes marítimos en régimen de conocimiento de embarque, el plazo para interponer la reclamación no se encuentra fijado bajo la regu-

<sup>40</sup> Por analogía al caso en cuestión cabe decir que, «los foros especiales designan directamente el concreto órgano jurisdiccional competente y no globalmente la jurisdicción competente. Son, a la vez, foros de “competencia judicial internacional” y foros de “competencia territorial”. (...) Para determinar la competencia en los casos internacionales, los particulares pueden confiar en la aplicación del Reglamento Bruselas I-bis, sin que sea necesario aplicar, también, las normas de competencia territorial del Estado miembro de lugar donde ha ocurrido el hecho dañoso». J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, «Rectificar es de sabios: el foro de lugar del hecho dañoso es un foro de competencia internacional y territorial al mismo tiempo. Larga vida al Tribunal Supremo (Auto del Tribunal Supremo de 7 octubre 2021)», [www.accursio.com](http://www.accursio.com) (consultado 26 de mayo de 2023).

<sup>41</sup> El 11/05/202 se entregaron las mercancías; ergo, en función del artículo citado, el 11/05/2021 debería finalizar el plazo. Empero, la naviera suiza accedió a la petición de la aseguradora y, de mutuo acuerdo, prorrogaron el plazo hasta el 18/08/2021 –la negociación se llevó a cabo entre el 18/03/2021 y el 18/04/2021–. Al amparo del artículo al que se hace referencia, es necesario precisar que ambos tribunales gallegos se centraron en analizar la caducidad y la prescripción basando casi toda su argumentación en dicha cuestión. No obstante, aunque de manera tangencial, también se centraron en resolver la casuística relacionada tanto con la cláusula insertada en la póliza de seguros, como en el *quantum* de la reclamación por los daños en la mercancía. Es por esta razón, por la que se pretende incidir en mayor medida en el argumento nuclear aducido por la parte demandada.

lación normativa de la LNM, sino de las RHV. En cuyo caso, no puede considerarse que los plazos esgrimidos en las RHV se encuentren sujetos a un plazo de prescripción –como así sugiere la LNM–, sino a un plazo de caducidad (arts. 278.4 y 286 LNM)–. Es decir, de acuerdo con las RHV, la no presentación de una reclamación judicial dentro del plazo concedido de un año desde la constatación del daño, no conllevaría que la acción estuviera prescrita, sino caducada –es importante resaltar que, únicamente, una reclamación judicial puede evitar la caducidad en el ámbito del transporte internacional marítimo–<sup>42</sup>.

**39.** Dicho lo cual, los tribunales gallegos consideraron que, pese a lo anterior, la acción no estaría ni prescrita ni caducada; ello, incluso aun cuando la acción hubiera sido interpuesta directamente por la empresa transitaria y porteadora contractual –*Operinter S.A.*–, en contra del porteador efectivo y parte demandada –*MSC S.A.*–. Ahora bien, la clave de bóveda, no es tanto decidir si el plazo de la acción estaba prescrito o caducado, sino interpretar si la interposición de la primera demanda en el plazo concedido y prorrogado ante un juzgado territorialmente incompetente, invalidaba la posibilidad de ejercitar una nueva acción ante el juzgado de lo mercantil de Vigo; siendo este último, el tribunal territorialmente competente [art. 5.1 b) apartado segundo CL-II].

**40.** Pese a poder considerar que la acción realmente había «caducado», el Tribunal Supremo ya ha interpretado, con carácter previo, que «la presentación de una demanda ante un juez que carece de competencia (...) no tiene incidencia alguna en materia de caducidad»; es más, en un caso de similares características, dicho tribunal manifestó que no entendía como la demanda se había presentado «inexplicablemente ante un órgano territorialmente incompetente» y, por lo tanto, descartando «la caducidad de la acción»<sup>43</sup>. Independientemente de que la anterior doctrina no puede aplicarse, *stricto sensu*, a todos los casos, se pone de manifiesto que la acción se consideraría efectuada aun cuando la demanda se hubiera presentado ante unos tribunales territorialmente incompetentes; por supuesto, siempre y cuando, no se pueda demostrar que la actuación deviene de una conducta negligente y/o «contraria a la lealtad procesal».

**41.** Asimismo, como consecuencia de que el juzgado valenciano no se inhibió a favor del tribunal gallego, sino que acordó el sobreseimiento de las actuaciones, la parte demandante no pudo ejercitar ningún tipo de recurso contra el Auto emitido de fecha 16/11/2021 (arts. 66 y 67 LEC). La parte demandada, a la vista de la situación anterior, quiso aprovecharla a su favor y argumentó que la parte demandante no había impugnado dicho Auto. *Ergo*, al amparo de los artículos citados, la Audiencia Provincial esgrimió que la aseguradora no tuvo mecanismo alguno para impugnar el Auto emitido por el Juzgado de lo Mercantil de Valencia; motivo por el cual, no se pudo continuar el procedimiento ante el tribunal territorialmente competente<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup> Sobre este particular, se encuentran posiciones en contra de la naturaleza del plazo determinado por el artículo 3.6 de las RHV debe ser entendido como de «prescripción», por todas, cfr., Sentencia J. Merc. Madrid 10 septiembre 2019, [ECLI:ES:JMM:2019:1132]; Sentencia J. Merc. Madrid 2 octubre 2019, [ECLI:ES:JMSS:2019:2665]; SAP Valencia 16 enero 2019, [ECLI:ES:APV:2019:641]; Sentencia J. Merc. Bilbao 13 marzo 2020, [ECLI:ES:JMBI:2020:4666]; Sentencia J. Merc. Barcelona 9 noviembre 2021, [ECLI:ES:JMB:2021:11847]; y, por otro lado, resoluciones que abogan porque la naturaleza del plazo debe ser entendido como de «caducidad», por todas, cfr., STS 30 diciembre 2005, [ECLI:ES:TS:2005:7709]; STS 9 marzo 2006, [ECLI:ES:TS:2006:1362]; STS 7 noviembre 2008, [ECLI:ES:TS:2008:5811]; STS 26 mayo 2011, [ECLI:ES:TS:2011:3139]; STS 29 junio 2016, [ECLI:ES:TS:2016:3144]; STS 29 junio 2020, [ECLI:ES:TS:2020:3026]; STS 14 septiembre 2021, [ECLI:ES:TS:2021:3310]; SAP Madrid 14 octubre 2021, [ECLI:ES:APM:2021:12733].

<sup>43</sup> STS 14 de julio 2016, [ECLI:ES:TS:2016:3450]. Asimismo, en este sentido, el Tribunal Supremo ha interpretado que la predisposición, la correcta actuación y la buena fe procesal de la parte demandante. Pues, «la cuestión determinante del posible efecto interruptivo de la prescripción no se encuentra en que la reclamación judicial se lleve a cabo ante otra jurisdicción o ante un órgano objetivamente incompetente», sino saber si «esa falta de jurisdicción e incompetencia era patente y manifiesta». Por esta razón, «es clave examinar si la acción ejercitada era improcedente», y, para tener en consideración lo anterior, se necesita prestar especial atención a las causas concretas que rodean el ejercicio de la misma, cfr., STS 20 octubre 2016, [ECLI:ES:TS:2016:4539].

<sup>44</sup> La Audiencia Provincial de Pontevedra acabó considerando errónea la decisión del tribunal de instancia; además, interpretó que, como consecuencia de la imposibilidad de la parte demandante para la interposición de recurso alguno, no podía estimarse ni considerar «la apreciación de la caducidad» de la acción y la supuesta «pérdida del derecho» a plantear la reclama-

42. 2.º) La cláusula de mojaduras. Es preciso traer a colación lo ya explicado, *ut supra*, de conformidad con la acción subrogatoria ejercida por la aseguradora; pues, le permitía ocupar a ésta la posición de su asegurada para ejercitar la acción contra la naviera suiza –parte demandada y responsable de los daños en la mercancía–, como consecuencia de la indemnización previamente abonada a *Reale Seguros S.A.* en función de la póliza de seguros suscrita entre ambos –legitimación activa (art. 43, en relación con el art. 76 LCS)–.

43. Sobre este particular, hay que recordar varios aspectos: a) la naviera suiza, además de ser la porteadora efectiva de la mercancía, también se encargó de poner a disposición el contenedor «CARU990477-4» para el traslado de dicha carga; b) el suelo del contenedor fue impermeabilizado y la mercancía fue empaquetada en cajas de cartón; c) el siniestro y la pérdida de la mercancía fue consecuencia directa de los desperfectos estructurales que el contenedor tenía<sup>45</sup>; y, d) el test de nitrato realizado a la mercancía dio positivo en «agua salada», confirmando que los daños se habían producido durante el traslado.

44. Esgrimido lo anterior, la parte demandada alegó la existencia de una póliza de seguros suscrita entre *Operinter S.A.* y *Reale Seguros S.A.* en la cual, el transporte marítimo de mercancías, se encontraba bajo la sumisión de las *Institute Cargo Clauses (ICC-A)*<sup>46</sup>. En éstas, se incluía una cláusula en la que quedaban «garantizadas las pérdidas y/o daños ocasionados a las mercancías aseguradas como consecuencia de mojaduras siempre y cuando el contenedor porteador o cualquier otro elemento que contenga la mercancía, se encuentren en perfecto estado de conservación y el vehículo, plataforma o remolque, vaya provisto de toldos adecuados y asimismo en buen estado de conservación». En este sentido, la naviera interpretó al amparo de la citada cláusula que, como porteadora efectiva de la carga, no era la responsable de los daños producidos en la mercancía. Es más, consideraba que los desperfectos de la mercancía por «mojaduras» –como consecuencia de los daños estructurales del contenedor–, no se encontraban cubiertos por la póliza de seguro suscrita entre *Operinter S.A.* y *Reale Seguros S.A.*

45. El «argumento» de la naviera suiza se sustentaba en afirmar que la aseguradora no debería de haber pagado a su asegurado puesto que tenía una cláusula que le impedía hacerlo –como si la aseguradora no fuera consciente de la póliza suscrita con su propio cliente–. Parece deducirse que ello es una incongruencia en sí misma; empero, si de conformidad con el seguro suscrito entre las partes, *Reale Seguros S.A.* hubiera interpretado que el siniestro acaecido se encontraba excluido de la citada cobertura, lo que tenía que haber hecho era no hacerse responsable del siniestro y no haber abonado la cuantía exigida por *Operinter S.A.* Ahora bien, en el supuesto de que le hubiera indemnizado –como es el caso–, pero hubiera entendido con posterioridad que, efectivamente, dicha cobertura se encontraba excluida de la póliza contratada, lo que debería de haber activado es la acción de cobro indebida –en este supuesto se debería probar que, realmente, esos riesgos se encontraban excluidos del seguro contratado [art. 1895 Código Civil (CC)<sup>47</sup>]–. No obstante, esta tesitura ni tan siquiera ha sido barajada por la aseguradora, puesto que no solo no le abonó la cantidad referida, sino que además se subrogó en la posición de su asegurado (art. 43 LCS)<sup>48</sup>.

---

ción. Apreciando, incluso, que la aseguradora había mostrado una buena voluntad para reclamar en reiteradas ocasiones, tanto extrajudicial como judicialmente, tratando de resolver la controversia acaecida como consecuencia del contrato de transporte suscrito entre las partes. Todo ello, «frente a la actitud evasiva» de la naviera suiza y responsable del percance.

<sup>45</sup> Las «soldaduras en la parte superior incorrectamente selladas o reparadas y una grieta en la parte posterior». Del informe pericial, así como de la prueba documental, se pudo comprobar que el agua se había filtrado desde la parte superior del contenedor hasta el suelo del mismo, dañando parte de la carga.

<sup>46</sup> *Institute Cargo Clauses (ICC-A)*, edición de 1 de enero de 2009, [www.if-insurance.com](http://www.if-insurance.com) (consultado el 30 de mayo de 2023). Sobre este particular, *vid.*, Sentencia J. Merc. Donostia-San Sebastián 28 abril 2022, [ECLI:ES:JMSS:2022:8150].

<sup>47</sup> Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. BOE-A-1889-4763.

<sup>48</sup> A este respecto, de los informes periciales expuestos, se deducía la responsabilidad del porteador efectivo –el contenedor tenía desperfectos estructurales–. Este motivo de oposición, no puede tenerse en cuenta cuando una de las premisas sobre las que se sustenta el contrato de seguros es una adecuada cobertura a la parte asegurada –el responsable del perjuicio no puede quedar inmune a la indemnización que de contrario se reclama ejercitando la acción subrogatoria en la posición de su asegurado–.

46. 3.º) La cuantía de los daños y la reclamación. En última instancia, en un nuevo intento de evadir la responsabilidad y evitar abonar la reclamación dineraria solicitada, la parte demandada trató de impugnar la cuantía de los perjuicios ocasionados y reclamados<sup>49</sup>. Habida cuenta de ello, el Juzgado de lo Mercantil de Vigo, así como la Audiencia Provincial de Pontevedra consideraron que, como consecuencia de los informes periciales y de la prueba practicada, la mercancía resultó dañada siendo desechada prácticamente en su integridad por la destinataria de las mismas. Además, pese a que es cierto que solo una parte de la mercancía presentaba daños, no se podía obviar que el efecto del agua salada pudiera provocar más daños en el resto de la mercancía transportada con el paso del tiempo. Por esta razón, también desestimaron este argumento y consideraron responsable de los daños provocados en la mercancía a la naviera suiza.

## V. Reflexión personal

47. En primer lugar, me gustaría comenzar recordando la complejidad de una rama jurídica que se encuentra en un permanente cambio y continua evolución, siendo ésta, el Derecho Internacional privado; por esta razón, un operador jurídico no solo debe conocer el Derecho sustantivo, sino también los convenios, tratados y reglamentos internacionales que afecten a las distintas situaciones jurídicas a las que se exponga. Igualmente, es preciso indicar que la falta de ciertos datos han marcado la hoja de ruta del presente análisis; si bien, independientemente de ello, varios son los pensamientos reflexivos que deben realizarse en torno al mismo.

48. En este supuesto, se ha podido evidenciar la importancia que, en el Derecho Internacional tienen los pactos privados y las cláusulas de sumisión expresa a los tribunales de otros Estados, incluso, cuando dicha sumisión remite a los tribunales extranjeros de terceros Estados no sometidos a la normativa de la UE. Dicho lo cual, es preciso indicar que la declinatoria interpuesta por la parte demandada a favor de los tribunales ingleses no podía prosperar; ello, no como consecuencia de que ésta no fuera válida, sino porque de acuerdo con la autonomía de la voluntad de las partes, ellas fueron las que decidieron concederle un periodo concreto de validez –30/12/2020–. Ahora bien, si las partes no hubieran condicionado temporalmente la citada cláusula y, dado que la sumisión a los tribunales de terceros Estados no se encuentra contemplada en el CL-II, para que esta cláusula hubiera sido válida y hubiera podido desplegar sus efectos, ésta debería de haber sido «negociada individual y separadamente» en aplicación de los artículos 22 y 22 *quinquies* de la LOPJ en relación con el artículo 468 LNM. Por lo tanto, de haberse dado la casuística anterior, los tribunales de Valencia deberían de haberse declarado incompetentes a favor de los tribunales ingleses y estimar la declinatoria internacional planteada por la parte demandada.

49. De la misma manera, se ha podido percibir la importancia que tiene el foro del domicilio del demandado en el Derecho Internacional privado; a más, cuando se trata de ubicar el domicilio de una persona jurídica que, a su vez, posee distintas oficinas y/o sucursales en diferentes países. Sobre este particular, para determinar si la interposición de la demanda por parte de la aseguradora ante los tribunales valencianos hubiera sido un movimiento acertado o no, se precisaba conocer si la transitaria, porteadora contractual y parte asegurada –en la suscripción del pertinente contrato de transporte multimodal en régimen de conocimiento de embarque–, hubo negociado dicho acuerdo con la delegación española de *MSC S.A.* o con la empresa matriz. Puesto que, en el hipotético caso de que el contrato se hubiera formalizado con dicha sucursal y/o hubiera intervenido de algún modo –a nivel contractual–,

---

<sup>49</sup> se sirvió del informe pericial aportado al procedimiento en el que se esgrimía que «solo 156 cajas, sitas en la primera y segunda fila, estaban afectadas por mojaduras, así como la mercancía de su interior», lo que suponía que un «21.93 % del total» estuviera afectado. Además, insistió en que el destinatario de la mercancía –*Pladurex S.L.*–, realizó una primera valoración de la reclamación en 8.894€ para, posteriormente, reclamar por «la totalidad del precio (34.202 €), y, finalmente, quedarse el producto por un precio que el mismo fija y del que no existen más datos».

los tribunales valencianos hubieran podido ser los tribunales territorialmente competentes en aplicación del foro especial (art. 5.5 del CL-II). Además, como se ha explicado, dichos foros especiales poseen una «doble valencia procesal» y, por lo tanto, deben ser interpretados como un foro de competencia judicial internacional y de competencia territorial.

**50.** Asimismo, no quisiera dejar pasar por alto la actuación del Juzgado de lo Mercantil de Valencia, pues, con su actuación, sobreseimiento del caso y la no inhibición de oficio a favor del Juzgado de lo Mercantil de Vigo –tribunal territorialmente competente– (art. 58 LEC), generó no solo un dilatado procedimiento judicial, sino que, además, consiguió que la parte demandada utilizase dicho error. Puesto que, en aras de obtener una victoria procesal, el representante jurídico de la naviera suiza retorció e interpretó la ley para que su cliente quedase eximido de la responsabilidad por los daños que ella misma había ocasionado en la mercancía que transportaba y de los que se hizo cargo a través de un contrato suscrito en su condición de porteadora efectiva.

**51.** El buen jurista, antes de interponer una demanda al amparo de una hipótesis, una corazonada o cualquier otra idea que aparezca por su mente, debe conocer la ley, así como los reglamentos y convenios internacionales. Empero, si un operador jurídico no dispone del tiempo suficiente para el estudio de la mencionada disciplina, el mejor consejo que se le puede ofrecer es que contrate a algún asesor jurídico y/o soliciten dictámenes a expertos especializados en la materia. Pues, de esa manera y como ya se ha hecho referencia al principio de esta disertación, tal decisión no solo le hubiera ahorrado tiempo, sino también dinero que, en definitiva, es la piedra angular del comercio internacional. Lo visto en este procedimiento es un claro ejemplo de un desconocimiento y/o mala interpretación de la ley, reglamentos y convenios internacionales, así como un malgasto de tiempo y dinero, no solo para las partes intervinientes en el procedimiento, sino también para la propia administración.

**52.** Finalmente, no podría concluir esa disertación sin hacer alusión a una frase de ANDY WARHOL, pues, según él, «hacer dinero es arte, trabajar es arte y el buen comercio es el mejor arte»; dicho lo cual, lo que está claro en este procedimiento es que no ha habido arte en generar ningún tipo de riqueza, no se ha trabajado con diligencia y, sobre todo, no ha sido una buena operación comercial de carácter internacional.