



Identificador publicado	: C-347/22
Número del documento	: 1
Número de registro	: 1224090
Fecha de presentación	: 25/05/2022
Fecha de inscripción en el registro	: 31/05/2022
Tipo de documento	: Petición de decisión prejudicial
Referencia de presentación efectuada a través de e-Curia	: Documento procesal : DC167574
Número de fichero	: 3
Autor de la presentación	: María Jesús Prieto Toranzo (J357295)



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

AUD. PROVINCIAL SECCION N. 1 de PONTEVEDRA

Modelo: N18740
C/ ROSALIA DE CASTRO NUM. 5

-

Teléfono: 986805108 **Fax:** 986803962
Correo electrónico: seccion1.ap.pontevedra@xustiza.gal

Equipo/usuario: ER

N.I.G. 36038 47 1 2019 0301122

ROLLO: RPL RECURSO DE APELACION (LECN) 0001120 /2021

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

Procedimiento de origen: ORD PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000413 /2019

Recurrente: MAERSK A/S
Procurador: CARINA ZUBELDIA BLEIN
Abogado: CELIA LOPERA MERINO
Recurrido: ALLIANZ SEGUROS Y REASEGUROS SA
Procurador: JOSE FERNANDEZ GONZALEZ
Abogado: LUIS ABELARDO SOUTO MAQUEDA

T E S T I M O N I O

MARIA JESUS PRIETO TORANZO, Letrado de la Administración de Justicia, del AUD. PROVINCIAL SECCION N. 1 de PONTEVEDRA, Doy Fe y Testimonio que en los autos de RECURSO DE APELACION (LECN) 0001120 /2021 consta la resolución, que literalmente se pasa a transcribir a continuación:

“APELACIÓN CIVIL

Tipo de procedimiento: Recurso de apelación

Número: 1120/2021

Fallo/Acuerdo: Planteamiento de cuestión prejudicial ante el TJUE

Procedencia: Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Pontevedra (Vigo)

Ilustrísimos Magistrados

D. Francisco Javier Menéndez Estébanez

D. Manuel Almenar Belenguer

D. Jacinto José Pérez Benítez

**LA SECCIÓN PRIMERA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE
PONTEVEDRA, CONSTITUIDA POR LOS MAGISTRADOS
ANTERIORMENTE EXPRESADOS,**



HA DICTADO

EN NOMBRE DEL REY

EL SIGUIENTE

A U T O

En Pontevedra, a dieciséis de mayo de dos mil veintidós.

Visto el rollo de apelación seguido con el núm. 1120/2021, dimanante del procedimiento ordinario tramitado con el núm. 413/2019 por el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Pontevedra (sede en Vigo), en el que es parte recurrente la demandada **MAERSK, S.A.**, representada por la procuradora Dña. Carina Zubeldía Blein y asistida por la abogada Dña. Celia Lopera Merino, y parte recurrida la demandante **ALLIANZ COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.**, representada por el procurador D. José Fernández González y asistida por el abogado D. Luis Abelardo Souto Maqueda. Es Ponente el magistrado D. Manuel Almenar Belenguer.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Ante esta Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra está pendiente de resolución el recurso de apelación núm. 1120/2022, formulado por la entidad Maersk, S.A., contra la sentencia núm. 141/2021, de 9 de julio, dictada por el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Pontevedra (sede en Vigo), en el procedimiento ordinario núm. 413/2019. La primera cuestión que se plantea en el recurso es si los Tribunales españoles tienen jurisdicción para conocer de la reclamación presentada por la aseguradora Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., atendida la cláusula de sumisión a favor del Alto Tribunal de Londres, que se encuentra incorporada en el conocimiento de embarque que sirve de fundamento a la demanda.

SEGUNDO.- En el transcurso de la deliberación, votación y fallo del recurso, este tribunal consideró que podría resultar procedente el planteamiento de una petición de decisión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, como solicitaba en su recurso la parte recurrente Maersk, S.A. Por tanto, de conformidad con lo previsto en el art. 4.2 bis de la Ley Orgánica del Poder Judicial., se acordó oír a las partes.





TERCERO.- La parte demandada, hoy recurrente, la sociedad Maersk, S.A., mostró su opinión favorable al planteamiento de la cuestión prejudicial, para que se pronuncie sobre la interpretación del artículo 25 del Reglamento 1215/2012, en relación con los artículos 251 y 468 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima. Argumentaba, resumidamente, que los cambios legislativos introducidos en España por la mencionada norma, en relación con la aplicación de las cláusulas de sumisión al tercero tenedor de un conocimiento de embarque, suponen un nuevo contexto jurídico que presenta dudas sobre su compatibilidad con el artículo 25 del Reglamento y la interpretación realizada por el propio Tribunal de Justicia, al condicionar la oponibilidad de la cláusula al tercero a una serie de requisitos exigidos por la legislación nacional. Dudas que han motivado resoluciones contradictorias de distintos tribunales españoles y que aconsejan una interpretación del Tribunal de Justicia sobre la exigencia de la norma nacional imponiendo una negociación individualizada del tercero tenedor y su conformidad con el Derecho de la Unión. Por ello, propone el planteamiento de las siguientes preguntas:

1ª Una disposición de derecho nacional aplicable como la prevista en el artículo 251 de la Ley Navegación Marítima española, que establece que la subrogación del tercero tenedor no se produce en bloque sino de forma parcial, excluyendo tan solo a las cláusulas de prórroga de competencia, ¿supone un requisito adicional de validez incompatible con el artículo 25 del Reglamento CE 1215/2012?

2ª Si la cláusula atributiva de competencia inserta en un conocimiento de embarque es válida a efectos del artículo 25 del Reglamento 1215/2012 en la relación entre el cargador y el porteador, ¿puede ser invocada frente al tercero, tenedor del conocimiento, cuando el derecho nacional aplicable (art. 251 LNM) reconoce que la subrogación se ha producido en todos los derechos y obligaciones excepto por la cláusula de prórroga de jurisdicción exclusivamente?

3ª En caso de respuesta negativa a la pregunta anterior, si debe apreciarse el consentimiento directo del tercero tenedor, ¿los requisitos para valorar ese consentimiento son los establecidos en el artículo 25 del Reglamento 1215/2015, o podrán exigirse requisitos propios del derecho nacional como los establecidos en el artículo 468 de la Ley de la Navegación Marítima que exigen una negociación individual y separada?

CUARTO.- La aseguradora Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., parte demandante y recurrida, alegó, resumidamente, que no procedía el planteamiento de la petición



de decisión prejudicial porque, primero, Maersk, S.A., consintió la jurisdicción al no haber interpuesto recurso de reposición, al amparo del artículo 66.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, frente al auto que desestimó la declinatoria de jurisdicción, de manera que, fuera cual fuera la respuesta del Tribunal de Justicia, no influiría para la resolución del presente recurso de apelación. Y, en segundo lugar, la cuestión ya ha sido resuelta por el Tribunal de Justicia en la STJ Coreck Maritime, C-387/98, de 9 de noviembre de 2000 (ECLI:EU:C:2000:606), que distingue en función de que la cláusula de jurisdicción de que se trate se invoque frente al cargador que fue parte en el conocimiento de embarque o se invoque frente al tercero tenedor del conocimiento de embarque y destinatario de la mercancía; mientras que la oponibilidad frente al cargador está sujeta al artículo 25 del Reglamento, sin reparar en cuestiones de Derecho nacional aplicable, en el caso del tercero tenedor habrá que estar al Derecho nacional aplicable para delimitar si ese tercero tenedor se ha subrogado o no en todos los derechos y obligaciones del cargador, incluida la cláusula de jurisdicción. Por tanto, los artículos 251 y 468 de la Ley de Navegación Marítima son compatibles con el artículo 25 del Reglamento y la jurisprudencia que lo desarrolla.

QUINTO.- Ha sido designado ponente el magistrado D. Manuel Almenar Belenguer, que expresa el parecer de la Sala.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- El litigio y las posiciones de las partes.

1. La demandante, Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., es una compañía aseguradora que actúa subrogada en los derechos de su asegurado, Oversea Atlantic Fish, S.L. (Oversea, en adelante), contra la transportista marítima Maersk. Según la exposición de hechos de la demanda, la responsabilidad de la demandada derivaba de su posición contractual como porteadora en el contrato de transporte marítimo, celebrado en condiciones CFR, entre Aguafrost Perú, como cargador, y la demandada Maersk, (Maersk Line Perú, S.A.C.), como transportista o porteador marítimo. El contrato se documentó en un conocimiento de embarque expedido el día 02/08/2018. Con la demanda no se aportaba el reverso del documento, en el que figuraba inserta una cláusula de jurisdicción. Según la demanda, la mercancía llegó dañada al puerto de destino, lo que produjo su pérdida parcial, por lo que reclamaba la suma de 106.093,65 euros como indemnización de daños y perjuicios.

2.- Maersk impugnó la jurisdicción de los tribunales españoles, con fundamento en la existencia en el contrato de transporte de una cláusula de jurisdicción o de elección de





foro, contenida en la estipulación 26 del conocimiento de embarque, que atribuía a la *High Court of Justice* de Londres el conocimiento de las reclamaciones dirigidas contra el transportista: *"... en todos los demás casos, este conocimiento de embarque estará regido por y será interpretado de conformidad con la ley inglesa y todas las disputas que surjan conforme al presente serán determinadas por el Alto Tribunal de Justicia de Londres, quedando excluida la jurisdicción de los tribunales de otro país. Por otra parte, y a discreción del transportista, el transportista podrá iniciar procesos contra el comerciante en un tribunal competente en el lugar de operación del comerciante"*.

3.- En el conocimiento de embarque, en el apartado de la identificación de las partes, se hacía constar: *"destinatario, (negociable sólo si se consigna "a la orden", "a la orden de" una persona indicada, o "a la orden del portador")"*

4.- La atribución de jurisdicción a un tribunal del Reino Unido debe entenderse hecha a un Estado Miembro, en aplicación del artículo 67.1 del Acuerdo de 17 de octubre de 2019, de Retirada del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la UE y de la Comunidad Europea de Energía Atómica, al tratarse de un proceso judicial incoado antes de la finalización del período transitorio, el 31/12/2020.

5.- El juez de primera instancia desestimó la declinatoria de jurisdicción, por auto de 20/10/2020. La demandada no interpuso recurso de reposición.

6.- Maersk presentó escrito de contestación a la demanda. En esencia, la demandada alegaba que el contrato concertado entre las partes revestía la naturaleza de un contrato de transporte multimodal, con una fase previa terrestre, de manera que la pérdida de frío pudo producirse en dicha fase previa. También se alegaba que el equipo de frío del contenedor funcionó correctamente, y que la pérdida de frío se produjo por un defecto de la estiba.

7.- La sentencia estimó íntegramente la demanda. Tras hacer resumen de las posiciones de las partes, y de analizar el resultado de los informes periciales aportados al litigio por cada una de ellas, la juez de lo mercantil atribuyó mayor credibilidad a la tesis demandante, que imputaba la pérdida de la mercancía al defectuoso funcionamiento del equipo de frío del contenedor, lo que condujo a la estimación sustancial de la demanda y consiguiente condena de la transportista demandada a pagar a la actora la cantidad de 105.093,65 euros (la diferencia de 1.000 euros con la cantidad inicialmente reclamada responde a que aplicó una deducción por franquicia).

SEGUNDO.- Recurso de apelación formulado por la representación de Maersk.



8.- El recurso de apelación se articula sobre tres motivos, el primero de los cuales insiste en la falta de jurisdicción de los tribunales españoles, reproduciéndose los argumentos de la declinatoria. La recurrente rechaza que la asegurada de la actora, -como destinataria del transporte-, pueda ser considerada como un tercero ajeno al contrato de transporte marítimo, pues la carta de porte revistió el carácter de título nominativo, con la expresa consignación de la identidad del destinatario, comprador de la mercancía. La recurrente razona sobre la inaplicación al caso del artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima, (Ley 14/2014, de 24 de julio; LNM en adelante), y sostiene que la actora era concedora de la existencia de la cláusula de jurisdicción.

9.- El recurso sostiene que para la aplicación de la doctrina jurisprudencial del Tribunal de Justicia, y para la aplicación de la norma nacional, (art. 251 LNM), deben tomarse en cuenta las normas de conflicto del derecho español, que remiten a la aplicación del derecho peruano para determinar el grado de subrogación del destinatario en la posición del cargador.

10.- El recurso también argumenta sobre la contradicción entre el precepto nacional, y la norma comunitaria. Afirma que el Tribunal de Justicia contempla la subrogación del destinatario como una subrogación "en bloque", en contra de lo establecido por la LNM, que "produce una alteración del contrato al margen de la naviera". Además, el consentimiento del destinatario debe evaluarse conforme al Derecho comunitario, con arreglo a las exigencias del artículo 25 del Reglamento 1215/2012. Finalmente, la recurrente solicitó el planteamiento de cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia.

11.- Elevado el procedimiento a esta Audiencia Provincial, se señaló el día 06/04/2022 para deliberación y fallo. Con carácter previo a dictar sentencia sobre el fondo del asunto, por providencia de 07/04/2022, este Tribunal acordó oír a las partes por plazo de diez días sobre la pertinencia de formular ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuestión prejudicial, con el resultado que se expone en los antecedentes de hecho.

TERCERO.- Marco jurídico: (1) Normativa.

12.- El Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición):

Considerando 19:

Debe respetarse la autonomía de las partes de un contrato, excepto en los contratos de seguro, los





contratos celebrados por los consumidores o los de trabajo, en los que solo se concede una autonomía limitada para elegir el órgano jurisdiccional competente, sin perjuicio de los criterios de competencia exclusiva establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 25:

"1. Si las partes, con independencia de su domicilio, han acordado que un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro sean competentes para conocer de cualquier litigio que haya surgido o que pueda surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal órgano jurisdiccional o tales órganos jurisdiccionales serán competentes, a menos que el acuerdo sea nulo de pleno derecho en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. El acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse: a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita; b) en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado. 2. Se considerará hecha por escrito toda transmisión efectuada por medios electrónicos que proporcione un registro duradero del acuerdo..."

5.- Un acuerdo atributivo de competencia que forme parte de un contrato será considerado como un acuerdo independiente de las demás cláusulas del contrato. La validez del acuerdo atributivo de competencia no podrá ser impugnada por la sola razón de la invalidez del contrato."

CUARTO.- Marco jurídico: (ii) Jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

13.- El TJ se ha ocupado del problema de la oponibilidad de las cláusulas de jurisdicción a terceros en los casos de circulación de los títulos del transporte marítimo de mercancías, en sus sentencias *Castelletti*, *Tilly Russ*, y *Coreck Maritime*, (cfr. sentencias de 19 de junio de 1984, *Tilly Russ*, 71/83, EU:C:1984:217; *Castelletti*, de 16 de marzo de 1999, C-159/97, EU:C:1999:142, y sentencia de 9 de noviembre de 2000, *Coreck*, C-387/98, EU:C:2000:606).

14.- Esta doctrina se reiteró en la sentencia de 7 de febrero de 2013, (Refcomp SpA, C-543/10, EU:C:2013:62), en la que, tras seguir con carácter general la tesis de la inoponibilidad, (se trataba de una cláusula atributiva de competencia pactada en un contrato celebrado entre el fabricante de un bien y el comprador, planteándose si resultaba oponible la cláusula de elección de foro frente al subadquirente tercero que, al final de una cadena de contratos



de transmisión de propiedad celebrados entre partes establecidas en distintos Estados miembros, había adquirido el bien, y quería interponer una acción de responsabilidad contra el fabricante), el TJ recordó que la excepción a este criterio se produce en materia de contratos de transporte marítimo, en el que es jurisprudencia sostenida "que una cláusula atributiva de competencia incluida en un conocimiento de embarque puede ser invocada frente un tercero a ese contrato siempre que haya sido reconocida su validez por el cargador y el porteador y que, en virtud del Derecho nacional aplicable, el tenedor del conocimiento, al adquirirlo, se haya subrogado en los derechos y obligaciones del cargador (véanse las sentencias de 19 de junio de 1984, Tilly Russ, 71/83, Rec. p. 2417, apartado 24; Castelletti, antes citada, apartado 41, y de 9 de noviembre de 2000, Coreck, C 387/98, Rec. p. I-9337, apartados 23 a 27). En ese caso, no es necesario que el órgano jurisdiccional remitente compruebe si ese tercero prestó su consentimiento a la cláusula." (apartado 34).

15.- La explicación de este concreto efecto de la oponibilidad al tercero en el sector del transporte marítimo, se razona en el apartado 35 de dicha sentencia del siguiente modo:

"Sin embargo, el alcance de esta jurisprudencia debe apreciarse teniendo en cuenta la naturaleza muy particular del conocimiento que, como explicó el Abogado General en el apartado 54 de sus conclusiones, es un instrumento del comercio internacional destinado a regir una relación que implica al menos a tres personas, a saber, el transportista marítimo, el que expide las mercancías o cargador y el destinatario de las mercancías. En la mayor parte de los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, que concuerdan en este tema, el conocimiento constituye un título negociable que permite a su titular ceder las mercancías, mientras están en camino, a un adquirente que se convierte en titular de todos los derechos y obligaciones del cargador con respecto al transportista."

16.- Esta doctrina se ha reiterado en la STJ de 18 de noviembre de 2020, C-519/19, Ryanair DAC, EU:C:2020:933.

QUINTO.- Legislación española.

17.- La legislación española está constituida por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que establece:

Preámbulo, apartado XI

"...El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las





normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente."

Artículo 251. Eficacia traslativa.

"La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX."

Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje.

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

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

Artículo 469. Criterios de atribución de competencia.

"1. Salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula de arbitraje, según lo establecido en este capítulo, se aplicarán los criterios previstos en este artículo.

2. En los contratos de utilización del buque, serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

- a) Domicilio del demandado.
- b) Lugar de celebración del contrato.
- c) Puerto de carga o descarga.

3. En los contratos auxiliares de la navegación, serán competentes, a elección del demandante, los Tribunales del:

- a) Domicilio del demandado.
- b) Lugar de celebración del contrato.
- c) Lugar de prestación de los servicios.

4. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la



realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el tribunal del lugar de finalización del transporte o el del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto."

SEXTO.- Dudas que justifican el planteamiento de la cuestión prejudicial.

18.- El recurso de apelación plantea un problema que con frecuencia surge ante los tribunales, con ocasión de la reclamación de los daños sufridos por la mercancía en contratos de transporte marítimo internacional. Se trata de determinar la eficacia frente al destinatario de una cláusula de prórroga de jurisdicción en favor de un tribunal de un tercer Estado, (en este caso, la High Court del Reino Unido), inserta en el documento contractual que ampara el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías. En el caso, el contrato se documentó en un conocimiento de embarque, sujeto al régimen jurídico de las Reglas de La Haya-Bisby, en lo que hace a sus aspectos sustantivos generales.

19.- El problema radica en la determinación de si esa cláusula, introducida por las partes del contrato de transporte, (cargador y porteador), es oponible al destinatario, que concertó el contrato de compraventa internacional con el vendedor en condiciones CFR, de manera que correspondía a éste la contratación del transporte y el pago del flete.

20.- El Reglamento 1215/2012 potencia la autonomía de la voluntad de los contratantes en la elección de la jurisdicción aplicable. El Reglamento elimina la exigencia, -contenida en el Convenio de Bruselas y en el Reglamento 44/2001-, de que, al menos, una de las partes del acuerdo de elección de foro tuviere su domicilio en un Estado miembro, de manera que la autonomía en la determinación de la competencia internacional, cuando no afecte a materias de competencia exclusiva, se extiende a los casos de contratantes no domiciliados en la UE, siempre que la jurisdicción elegida en el pacto corresponda a un Estado miembro. También, con este mismo designio, se incluye una regla uniforme de conflicto, por cuya virtud la validez material del acuerdo se regirá por la ley material del Estado designado, y se potencia la autonomía de los pactos de prórroga de jurisdicción al establecerse su independencia respecto del resto de cláusulas contractuales (art. 25.5, cfr. STJ 18 de noviembre de 2020, C-519/19, EU:C:2020:933).

21.- El concepto de acuerdo o convenio atributivo de competencias es una noción autónoma, que el Tribunal de Justicia ha ido perfilando en su jurisprudencia. Su interpretación se ha ido incluyendo en sucesivas versiones de las reglas positivas. Hoy, el artículo 25.1 del Reglamento mantiene la regulación amplia de los requisitos del pacto de





prórroga de jurisdicción, siguiendo la línea interpretativa del Tribunal respecto del artículo 17 del Convenio de Bruselas: a) acuerdo celebrado por escrito o verbalmente con confirmación escrita (lo que admite también medios electrónicos); b) acuerdo celebrado en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tuvieran establecidos entre ellas; c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en dicho comercio, fueren ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

22.- El precepto recuerda la regulación contenida en el artículo 17 del Convenio de Bruselas, que ya en su versión original admitía, junto a la forma escrita (o verbal con confirmación escrita), la alternativa de *una forma ajustada a los hábitos entre las partes*. De este modo, la cláusula sería válida siempre que se pactara *“en una forma conforme con los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en dicho comercio, fueren ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado”*. El texto incorpora la doctrina sentada por la citada sentencia STJCE de 16 de marzo de 1999, (*Asunto Transportes Casteletti*), y permite sostener que en el Derecho de la UE existe una presunción de conocimiento por el contratante de la existencia de la cláusula de jurisdicción, al ser una estipulación utilizada normalmente en el sector del tráfico marítimo internacional, entendido en un sentido amplio, sin referencia al tráfico de una determinada zona o a un tipo de carga específica. La sentencia expresamente afirmó, en su apartado 27, que constituía una presunción de consentimiento el hecho de que *“los operadores de países que ocupan una posición preponderante en el sector del comercio internacional de que se trata observen de modo general y regular cierta práctica”*. Como medios de prueba expresamente mencionados a tal fin, se hacía alusión al hecho de que las mismas partes hubieran mantenido relaciones comerciales con anterioridad o con otras partes del mismo sector, o bien que el comportamiento en cuestión sea conocido de forma general, a lo que ayudará el hecho de que las correspondientes asociaciones de interesados den publicidad a sus formularios contractuales. Además, en interpretación del TJUE, no es necesario que exista vinculación entre el fuero elegido y la nacionalidad de las partes del contrato, o con el objeto litigioso. Es doctrina general la de que el juez nacional no debe examinar la cláusula a la luz de su justificación o del objetivo perseguido por la parte que la ha insertado. Frente a esta regulación, como se ha visto, el artículo 468 LNM exige un consentimiento expreso, separado e individual. Esta regla no es aplicable si la cláusula defiere la jurisdicción a un Estado miembro.

23.- Las cláusulas de jurisdicción, y las de elección de la ley material aplicable, resultan inherentes al tráfico



marítimo internacional. La cláusula es un acuerdo autónomo dentro de la relación jurídica en que se inserta; la *separabilidad* de la cláusula significa que el pacto de prórroga de jurisdicción puede estar sometido a un régimen jurídico diferente al resto del contrato en que se inserta en cuanto a la ley sustantiva aplicable. De este modo, la cláusula puede ser válida, aunque el contrato resulte nulo. Pero la autonomía de la cláusula de jurisdicción no supone su desconexión absoluta respecto del resto de pactos de la relación jurídica en que se inserta. La cláusula no puede desconectarse totalmente del contrato, de modo que seguirá a éste cuando se producen novaciones subjetivas o materiales. Esta nota resulta esencial cuando la cláusula se incorpore a un documento que tenga la naturaleza de título-valor, como es el conocimiento de embarque.

24.- La autonomía de la voluntad de las partes a la hora de elegir la jurisdicción aplicable constituye uno de los criterios fundamentales para fijar la competencia internacional. Esta ha sido también la tendencia del Derecho Comunitario a partir del Convenio de Bruselas de 1968, en el Reglamento 44/2001, y lo es sin duda bajo el régimen del Reglamento 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, (considerando 19). El Reglamento Bruselas I bis, (art. 25), y su interpretación por parte del Tribunal de Justicia, han establecido una regulación uniforme en cuanto a la determinación de las exigencias formales de validez de los acuerdos de prórroga de jurisdicción y su oponibilidad a terceros, dentro del ámbito de aplicación del Reglamento.

25.- Sin embargo, en el Derecho español, la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima (Ley 14/2014, de 24 de julio) ha establecido una regulación propia respecto de la validez de las cláusulas de jurisdicción y arbitraje. Pese a establecer la vigencia general de las normas internacionales y del Derecho de la UE, la LNM dedica tres preceptos a regular las cláusulas de jurisdicción y arbitraje. Dos de ellos, -los arts. 468 y 469-, de alcance general, ubicados en el Título IX, dedicado a las "*especialidades procesales*", y otro, -el art. 251-, al regular la eficacia traslativa del conocimiento de embarque en el fletamento para el transporte de mercancías.

26.- El artículo 468 LNM regula los aspectos formales de incorporación de la cláusula y los requisitos para su validez material; el precepto es aplicable a los contratos de utilización del buque, y a los contratos auxiliares de la navegación. El artículo 469 presenta un carácter supletorio, al establecer los criterios subsidiarios de atribución de competencia internacional en los casos en los no exista cláusula válida de jurisdicción. Por último, el artículo 251 es una norma de remisión al artículo 468, cuando la cláusula venga inserta en un conocimiento de embarque en el concreto marco del contrato de transporte de mercancías, y el título pase a manos de un tercero adquirente. Estas normas, -se insiste-, no figuran en el Reglamento Bruselas I bis, ni





tampoco se contiene ninguna regulación en las Reglas de La Haya-Visby.

27.- Esta regulación se justifica en la exposición de motivos de la Ley con la finalidad de "evitar los abusos detectados". La expresión alude a la idea de la necesidad de proteger los intereses de los receptores nacionales, tenedores de conocimientos de embarque en los que las partes originarias han introducido la cláusula de jurisdicción, titulares de la posición contractual más débil, especialmente en los casos de contratos de transporte marítimo en línea regular. La convicción que subyace es la de que obligar a litigar por pequeñas reclamaciones, a los empresarios nacionales, cargadores y receptores de mercancías, ante jurisdicciones extranjeras, puede suponer en la práctica una denegación de la efectividad de la tutela judicial. Desde esta justificación, se pretende que las cláusulas de jurisdicción y arbitraje sólo vinculen a las partes si son el resultado comprobado de una negociación *individual y separada*, precisándose que la sola inserción en el clausulado contractual en un contrato de adhesión no atiende tales requisitos, que se pretenden extensivos a los casos en los que se pretenda imponer la cláusula al tercero receptor del conocimiento de embarque.

28.- Desde esta inicial perspectiva, creemos que no existirían problemas para que el Derecho interno contenga una regulación específica en los casos en los que no resulten aplicables los textos internacionales de aplicación preferente, o el Derecho de la UE. El problema nos lo planteamos cuando se pretende que las normas internas presenten una vocación de aplicación general, con la intención de llenar las aparentes lagunas que surgen en la aplicación de las normas del Derecho de la UE. Esta es la razón por la que hemos decidido formular el presente reenvío prejudicial.

29.- En la sentencia *Corek Maritime*, de 9 de noviembre de 2000 (C-387/98), el Tribunal de Justicia repitió la doctrina sentada en el caso *Tilly Russ*, al entender que "...en la medida en que la cláusula atributiva de competencia inserta en un conocimiento de embarque es válida en la relación entre porteador y cargador, dicha 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."

30.- Esta interpretación resulta coherente con el efecto de la circulación de los títulos valores y con las exigencias del tráfico marítimo en particular. La cláusula será oponible al tercero cuando el tenedor del conocimiento se subroge, según el derecho interno, en las obligaciones del cargador. Si fuera así, resulta irrelevante que ese tercero haya prestado o no consentimiento a la cláusula de jurisdicción: se le aplica en todo caso, pues de lo contrario, se le atribuirían al tercero más derechos que al sustituido. Por el contrario, si



el tercero, tenedor del título no queda subrogado en los derechos del cargador, la oposición sí cobra sentido, porque no hay razón para que quede afectado por la sumisión de jurisdicción, si no ha prestado su consentimiento. De este modo serán las normas internas las que determinen los efectos de la cesión del título con respecto al cesionario. La subrogación íntegra por parte del tenedor del conocimiento se producirá cuando el documento de la contratación sea un título-valor, como sucede paradigmáticamente en el caso de los conocimientos de embarque. No se produce este efecto en el caso de otros documentos contractuales, como sucede con los *sea way-bills* o cartas de porte marítimas, que carecen de la condición de títulos valores.

31.- Sin embargo, nos planteamos la posible contradicción entre esta jurisprudencia y la regulación contenida en el artículo 251 LNM. Según una interpretación, cuando el Tribunal de Justicia se refiere al "*Derecho nacional aplicable*", éste es precisamente el artículo 251 LNM. De acuerdo con esta tesis, en Derecho español, la cesión de derechos derivada del título valor no sería plena, por lo que el pacto de jurisdicción exigirá en todo caso una negociación individual y separada. Esta es la interpretación que ha seguido la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona en el auto 218/2016, de 21 de diciembre (ECLI:ES:APB:2016:5241A), en un supuesto en el que la cláusula defería la jurisdicción a los juzgados de Marsella, así como la sentencia del mismo tribunal 1463/2019, de 23 de julio (ECLI:ES:APB:2019:9715), entre otras. No existen pronunciamientos del Tribunal Supremo sobre esta cuestión.

32.- Sin embargo, como hemos apuntado, desde este tribunal de apelación nos planteamos la posible inaplicabilidad de la norma interna en los casos en los que resulte de aplicación el Derecho de la UE, como acontece en el caso, por las razones que exponemos a continuación.

33.- En primer lugar, nos planteamos si el Derecho aplicable para juzgar sobre la validez de la cláusula debe ser el del Estado al que la cláusula defiere jurisdicción, en el caso el del Reino Unido. Así se sigue de una interpretación literal del artículo 25.1, cuando establece que la nulidad del acuerdo de prórroga de jurisdicción "*en cuanto a su validez material*" se determinará "*según el Derecho de dicho Estado miembro*", esto es, del Estado miembro al que las partes han deferido la jurisdicción, tal como ha señalado el Tribunal de Justicia en la sentencia *Benincasa*, (STJ 3.7.1997, C-269/95, EU:C:1997:337), y la sentencia de 18 de noviembre de 2020, (C-519/19, EU:C:2020:933). Si así son las cosas, si la cláusula defiere la jurisdicción a los tribunales de otro Estado comunitario, no podrá invocarse el artículo 468 LNM para exigir que la cláusula se haya negociado individualmente y de forma separada, sino que deberá atenderse a los requisitos que la legislación sustantiva de aquel Estado establece para juzgar sobre la validez intrínseca de este tipo de cláusulas.





34.- En segundo lugar, admitiendo que el artículo 251 sea la norma interna que regula la transmisión de derechos derivada de la circulación del conocimiento de embarque, y que producida la circulación del título deba analizarse si el tercer tenedor del documento ha consentido individual y separadamente la cláusula, nos planteamos la duda sobre la forma de prestación de este consentimiento, cuestión que, creemos, no queda regulada por la ley nacional, sino por el Derecho comunitario. De admitirse lo contrario, se produciría el efecto de que cada Estado miembro analizaría según los requisitos de su legislación interna un aspecto que está expresamente regulado por el Reglamento, de imperativa aplicación. Y ya se ha visto cómo el Reglamento sigue el criterio del consentimiento presunto, si se dan los requisitos del artículo 25.1, regla que también habían venido aplicando pacíficamente los tribunales españoles (cfr. SSTs de 29 de septiembre de 2005 - ECLI:ES:TS:2005:5650-, de 8 de febrero de 2007 -ECLI:ES:TS:2007:452-, de 5 de julio de 2007 - ECLI:ES:TS:2007:4493-, y de 27 de mayo de 2008 - ECLI:ES:TS:2008:2580-, entre otras).

35.- Y en tercer lugar nos planteamos la conformidad de un precepto como el art. 251 LNM, con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, al escindir el régimen jurídico de la eficacia traslativa del conocimiento de embarque, y el de los acuerdos de elección de foro contenidos en dicho título. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia ha establecido que *"en la medida en que la cláusula atributiva de competencia inserta en un conocimiento embarque es válida en la relación entre porteador y cargador, dicha 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"*, (STJ C-387/98). Por su parte, en la Sentencia de 9 de noviembre de 2000 (asunto Corek Maritime), el Tribunal de Justicia, al dar su respuesta a las cuestiones prejudiciales que se le plantearon sobre el artículo 17 del Convenio de Bruselas (antecesor del artículo 25 del Reglamento) distingue entre la eficacia de la cláusula de sumisión *inter partes*, y respecto del tercero tenedor: *"3) El tercero tenedor de un conocimiento de embarque estará vinculado por una cláusula atributiva de competencia contenida en él si dicha cláusula es válida y dicho tercero ha sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones con arreglo al Derecho nacional aplicable. Si el tercero tenedor no ha sucedido al cargador, no podrá oponérsele la cláusula atributiva de competencia, a no ser que haya dado su consentimiento a ella. Los conocimientos especiales del tenedor o su prolongada relación comercial con el portador no son suficientes para presumir su consentimiento (tácito). 4) La cuestión con arreglo a qué Derecho nacional debe apreciarse si el tercero tenedor del conocimiento de embarque ha sucedido al cargador debe ser resuelta por el Juez nacional. Lo mismo ocurre con la cuestión de qué Derecho debe*



aplicarse si en el Derecho Nacional no se regula si el tercero tenedor sucede al cargador o no."

36.- Desde este tribunal nos planteamos si estos efectos de subrogación del destinatario en la posición del cargador son los sustantivos, derivados de la cesión del título-valor, de modo que, según el Derecho de la UE, desde el momento en el que esta subrogación de derechos sea plena, la cláusula es oponible, o si, por el contrario, los ordenamientos nacionales pueden establecer otros requisitos respecto de la validez de la cláusula de jurisdicción en tal contexto.

37.- La respuesta que se ofrezca a dichas cuestiones resulta relevante para la resolución del litigio, puesto que, de entenderse que el consentimiento del destinatario debe prestarse en la forma prevista en el Reglamento 1215/2012, la consecuencia sería la eficacia de la cláusula, dado la validez generalizada de esta clase de estipulaciones en el sector en el que se opera, con la consecuencia de la desestimación de la demanda y el archivo de las actuaciones.

38.- La misma solución se produciría si se entendiera que los efectos de la transmisión del título de transporte son sustantivos, de manera que el derecho interno no puede regular separadamente el contenido de los derechos cedidos y la eficacia de la cláusula de elección de foro.

A la vista de los razonamientos anteriores,

LA SALA ACUERDA:

Plantear ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes peticiones de decisión prejudicial:

1ª La regla del artículo 25 del Reglamento 1215/2012, cuando establece que la nulidad de pleno derecho del acuerdo de jurisdicción debe analizarse conforme a la legislación del Estado miembro al que se defiere la jurisdicción, ¿comprende también -en una situación como la del litigio principal-, la cuestión de la validez de la extensión de la cláusula a un tercero no parte en el contrato en el que la cláusula se establece?

2ª En el caso de circulación del conocimiento de embarque a un tercero, destinatario de las mercancías, que no intervino en la contratación entre el cargador y el porteador marítimo, ¿resulta compatible con el artículo 25 del Reglamento 1215/2012, y con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que lo interpreta, una norma como la contenida en el artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima, que exige que, para la oponibilidad de la cláusula a ese





tercero, la cláusula de jurisdicción debe haber sido negociada con éste “individual y separadamente”?

3ª ¿Resulta posible, conforme al Derecho de la UE, que la legislación de los Estados miembros establezca requisitos adicionales de validez para la eficacia frente a terceros de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque?

4ª Una norma como la contenida en el artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima española -que establece que la subrogación del tercero tenedor sólo se produce en forma parcial, con exclusión de las cláusulas de prórroga de jurisdicción-, ¿supone la introducción de un requisito adicional de validez de estas cláusulas, contraria al artículo 25 del Reglamento 1215/2012?

Remítase testimonio de la presente resolución al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, mediante correo certificado con acuse de recibo, dirigido a la Secretaría del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Rue du Fort Niedergrünewald, L-2925 Luxemburgo LUXEMBOURG; y copia simple de la misma al Servicio de Relaciones Internacionales del Consejo General del Poder Judicial -fax: 91 7006 350- (REDUE Red del CGPJ de Expertos en Derecho de la Unión Europea).

La presente resolución es firme y contra ella no cabe recurso alguno.

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

Lo anteriormente transcrito concuerda bien y fielmente con su original al que me remito, extendiéndose el presente, a los efectos de su remisión al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en PONTEVEDRA, a veinticuatro de mayo de dos mil veintidós.

EL/LA LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA,

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.

Asinado por: PRIETO TORANZO, MARIA JESUS
Data e hora: 24/05/2022 14:03:19

