

## Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sentencia de 30 Jun. 1987

**Ponente: Burgos Pérez de Andrade, Gumersindo.**

**Consultar JURIMETRÍA de este Magistrado**

**LA LEY 151626-JF/0000**

TRANSPORTE MARITIMO. Daños en la mercancía. CADUCIDAD DE LA ACCION: Pacto por el que se extiende el plazo.

*La representación legal de «A. Gómez & Company Limited», dedujo demanda de mayor cuantía contra Naviera de Canarias S.A., interesando se declarase que la demandada es responsable del daño emergente y lucro cesante derivados de los daños y faltas ocasionados a las mercancías de que se trata, en su transporte marítimo entre España e Inglaterra a bordo de buque de su propiedad, y en su consecuencia se abone el importe en que se cifra tal responsabilidad. Previa oposición de la parte demandada, el Juez de Primera Instancia del número 1 de los de Las Palmas de Gran Canaria, dictó sentencia con fecha 9 de junio de 1984, desestimando las excepciones opuestas y declarando caducada la demanda, se absolvió de la misma a la demandada, y cuya resolución fue revocada por la pronunciada por la Sala de lo Civil de la Audiencia Territorial de la misma declarando responsable a la demandada de los daños y perjuicios producidos a la actora y que el importe de los mismos se cifra en 17.171,40 libras esterlinas. El recurso de casación interpuesto por la demandada ha sido desestimado por el Tribunal Supremo.*

(...)

**Primero.** El motivo primero del presente recurso se ampara en el ordinal 4.º del art. 1692 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LA LEY 1/1881) al entender la parte que ha existido error en la apreciación de la prueba, basado en documentos que obran en autos, y que demuestran la equivocación del juzgador en dos puntos: al entender que la firma inglesa George Hammond y CO fuese agente del recurrente, y al dar como probado que el demandado concedió al actor un mes de prórroga del plazo legal para formular la reclamación judicial. Respecto al primer punto, las traducciones de las cartas que se citan por el recurrente, vienen a demostrar precisamente que la reclamación formulada por la entidad demandante a G.Hammand con fecha 9-12-1970, se hace con la finalidad de que «sea informada la Compañía Naviera de nuestra parte, que en su momento presentaremos una reclamación con respecto a las malas condiciones de los cítricos y uvas transportadas en el buque arriba expresado», encargo que el consignatario cumplimentó, afirmando en su carta de fecha 29-12-1970, «rogamos tomen nota que hoy hemos hecho seguir sus cartas a nuestros principales», demostración evidente de los vínculos que unían a G. Hammand con la Compañía Naviera de Gran Canaria, sin que en ningún lugar aparezca la posible relación que esta entidad inglesa puede tener con la sociedad Trafume Dine, que firma en los conocimientos de embarque bajo el concepto de «Agentes: combustibles y suministros S.A.». Y por lo que respecta al segundo punto cuestionado, existen en los autos pruebas documentales suficientes como para dejar constatado: a) La Compañía Naviera Canaria S.A. tenía cubierta el seguro del buque de su propiedad Playa de Jandia con la compañía inglesa de seguros mutuos Club Britania; b) Cuando se constata la avería en las mercancías cuestionadas, esta empresa de seguros afianza hasta 20.000 libras esterlinas «los posibles daños en la fruta, que puedan resultar de sentencia judicial, arbitraje, o mutuo acuerdo», comprometiéndose los demandantes

correlativamente a no embargar el buque transportador o cualquier otro de la Naviera; c) Se empiezan a realizar gestiones entre la aseguradora y la entidad demandante, en relación con la valoración de los daños y perjuicios sufridos, más como las gestiones se prolongasen demasiado, A. Gómez y Cía. solicita de su único interlocutor, la compañía de seguros Club Britania, que les concede una prórroga de 6 meses, a partir del año de la fecha de la entrega de las mercancías; y d) La aseguradora Britania contesta que «estamos escribiendo a nuestro Miembro con respecto a su conformidad a la extensión del plazo que ustedes han interesado», conformidad que finalmente es otorgada con fecha 29 de noviembre de 1971 expresando la aseguradora, «confirmamos que nuestro Miembro ha acordado concederle a ustedes una extensión de 1 mes, durante el cual ellos investigarán la cuestión totalmente, y nos darán, la información que les hemos pedido»; conjunto probatorio que plenamente ratifica las afirmaciones fácticas que se establecen en la sentencia recurrida, y correlativamente conduce al perecimiento de este primer motivo del recurso.

**Segundo.** El segundo motivo tiene su genérico fundamento en el núm. 5.º del art. 1692 de la Ley Procesal, denunciándose, en primer lugar, la información del art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre «Unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes», e incluyendo en este mismo motivo la denuncia del art. 553.4.º de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LA LEY 1/1881), y de la doctrina jurisprudencial relativa al litisconsorcio pasivo necesario, heterogéneo conjunto de alegaciones, formalmente infractoras del art. 1707 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LA LEY 1/1881), que ya de por sí condicionan al rechazo total de este motivo, si no existieran además las siguientes razones desestimatorias: a) Por lo que respecta a la infracción del art. 22 de la Ley de 22-12-1949, es de tener en cuenta la doctrina establecida por esta Sala, que haciendo uso del principio cardinal de nuestro Ordenamiento Jurídico, cual es el de la autonomía de la voluntad previsto en los arts. 1091 (LA LEY 1/1889) y 1255 del Código Civil (LA LEY 1/1889), sanciona que cuando se ha extendido el período para el ejercicio de la acción, por acuerdo adoptado en su día entre las partes demandantes y demandadas, más allá del año previsto en la Ley, de 22-12-1949, no solamente no se atenúa la responsabilidad del porteador, sino que, por el contrario, se fortalece en beneficio del cargador, al ser eficaz el referido pacto de prórroga, ante el principio básico del imperio de la autonomía de la voluntad, (Sentencias de fecha 25-5-1979, 30-5-1984 y 29-1-1985), doctrina que definitivamente legitima el ejercicio de la acción indemnizatoria el día 8 de enero de 1972, ya que el plazo prorrogado convencionalmente espiraba el día 11 de ese mismo mes y año; b) La aducida falta de legitimación pasiva de la Naviera demandada, y en su caso el defecto de litisconsorcio pasivo necesario, por no haberse demandado a la entidad Trafume Lines, quedan suficientemente rechazados con la transcripción de la cláusula 19 de los Conocimientos de Embarque, que textualmente dice: «Identidad del Porteador». El contrato del que este Conocimiento de Embarque constituye su prueba, es entre el comerciante y el Propietario del buque aquí designado (o del buque que lo sustituya) conviniéndose por tanto que solamente dicho Propietario será responsable de cualquier pérdida o daño debido a trasgresión o incumplimiento de cualquier obligación derivada del contrato de transporte, esté o no relacionada con la navegabilidad del buque. Se entiende y acuerda además, que, puesto que la Línea Compañía o Agentes que hayan formalizado este Conocimiento de Embarque en nombre o representación del Capitán, no son los principales (mandante o contratantes) en este negocio jurídico, dicha Línea, Compañía o Agentes no estarán vinculados por responsabilidad alguna derivadas del Contrato de Transporte, ni como Porteador, ni como depositario de las mercancías»; «transcripción literal de la cláusula contractual, que elimina cualquier otro razonamiento respecto a las infracciones alegadas, produciéndose por consiguiente la repulsa de este motivo segundo en la totalidad de su contenido.

**Tercero.** Rechazados todos los motivos que se alegaron como fundamento del presente recurso, procede la desestimación del mismo, con la preceptiva condena en costas al recurrente, y sin hacer pronunciamiento respecto al depósito, reglamentariamente no constituido, según determina, el art. 1715 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LA LEY 1/1881).

FALLO

(...)

**FALLO**

(...)

