

## Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sentencia de 30 Abr. 1990

**Ponente: Martínez-Calcerrada Gómez, Luis.**

**Consultar JURIMETRÍA de este Magistrado**

**LA LEY 1673-JF/0000**

JURISDICCION: la sumisión de los artículos 56 y 57 Ley de Enjuiciamiento Civil. no alcanza a quienes no la han suscrito, sin que sea suficiente al efecto el que usualmente los documentos de embarque sean firmado sólo por el Capitán del buque que transporta la mercancía; el artículo 22. 2 Ley Organica del Poder Judicial no admite una interpretación «a sensu contrario» con efectos extensivos contrarios a los imperativos de soberanía.

*Demanda de menor cuantía de «Unión I. de Seguros y Reaseguros, S.A.» contra Flota Mercante Gran Colombina, S.A., ante el Juzgado de 1.ª instancia núm. 3 de Alicante, sobre reclamación de cantidad en los términos y con el resultado en la instancia que relata el fundamento de derecho 1.º. Prospera el recurso de casación y la demanda es estimada.*

Madrid, 30 Abr. 1990.

En los autos de juicio declarativo ordinario de menor cuantía instados ante el JPI Alicante núm. 3, y seguidos en apelación ante la Sala 1.ª de la AT Valencia, que ante nos penden en virtud de Recurso de Casación interpuesto por «Unión I. Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros», como parte recurrente; frente a «Flota Mercante G. C., S.A.», como parte recurrida.

(...)

Ha sido Ponente el Magistrado Sr. Martínez Calcerrada.

### Fundamentos de Derecho

**Primero:** Por la demanda de la compañía «Unión I. de seguros y reaseguros, S.A.», tramitada en juicio declarativo de menor cuantía se ejercita la acción de reclamación de ptas. 10.632.317, en concepto de daños y deméritos sufridos en los embarques de café como consecuencia de mojaduras, suma satisfecha por la misma al asegurado y que reclama en vía de repetición contra la demandada propietaria del buque; por el JPI se dictó sentencia apreciando la excepción de incompetencia de jurisdicción alegada por dicha demandada (al razonarse que, como el problema se refiere a una reclamación por incumplimiento de un contrato de transporte marítimo en el que el portador o demandado es de nacionalidad extranjera y el destinatario y la aseguradora son entidades españolas, y habiéndose formalizado el contrato de transporte según los conocimientos de embarque en Cartagena de Indias -Colombia- en los que figura una cláusula de sumisión expresa a los Tribunales de Bogotá, conforme a los arts. 51 LEC y a la nueva regulación del problema de los arts. 21 y 22.1 LOPJ, procede entender la referida excepción) decisión que fue confirmada por la Sala a quo al resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte actora, la que, tras aceptar la resolución impugnada, expresa en sus fundamentos 2 y 3: que el contrato de transporte marítimo, por subrogación de la sociedad cargadora fue suscrito en Cartagena de Indias, siendo el porteador una sociedad también colombiana, y la mercancía debía ser entregada

en Alicante y Barcelona, por lo que, a resultas de la cláusula de sumisión expresa inserta en los conocimientos de embarque a favor de los Tribunales de Bogotá (Colombia), y como además no se ha acreditado en autos que la sociedad demandada tenga su domicilio en España, pues su citación y emplazamiento se hizo en el de su agente marítimo y la comparecencia de la demandada en los autos y la formulación de la excepción de incompetencia de jurisdicción en el mismo acto excluye la sumisión tácita de la misma a la jurisdicción española; por último, el defecto de la falta de firma del cargador en el conocimiento de embarque no puede servir de base para negar validez a la cláusula de sumisión expresa incluida en el mismo y no sólo porque es usual que tales documentos sean suscritos tan sólo por el capitán del buque que ha de transportar la mercancía en cuestión, sino también porque la actora funda su pretensión en dichos conocimientos de embarque a los que atribuye la validez y eficacia consiguientes y no puede congruentemente negársela a una de las cláusulas contenidas en ellos, falta que, por otra parte, no ha denunciado más que en segunda instancia; procede por una interpretación a sensu contrario de lo dispuesto en el repetido art. 22.1 de la LOPJ apreciar la incompetencia declarada con desestimación de recurso; frente a cuya sentencia por la aseguradora actora se interpone el presente recurso de casación, con base a un primer motivo en el que, al amparo del art. 1692.1 de la LEC, se denuncia la infracción del art. 51 de la misma y 21 de la LOPJ con referencia a la jurisprudencia que se aduce, y en un 2.º motivo con igual amparo procesal se denuncia la infracción de los arts. 56 y 57 de la LEC y jurisprudencia asimismo referida en cuanto que los conocimientos de embarque no aparecen firmados ni por la aseguradora ni por el consignatario de la mercancía ni, incluso, por los respectivos cargadores de la misma, y cuyo recurso a continuación se examina.

**Segundo:** Planteada, pues, no sólo con carácter preferente sino exclusiva la problemática sobre la incompetencia de jurisdicción aducida y apreciada por la sentencia recurrida y cuyo pronunciamiento en su sentencia interlocutoria es objeto asimismo de ataque del recurso, procede examinar la totalidad de las actuaciones existentes al respecto a los fines de esclarecer la solución de ambos motivos que, como se dice, se fundan en el «Abuso, exceso o defecto en el ejercicio de la jurisdicción» que se amparan en el núm. 1 del art. 1692 repetido; y de lo actuado, efectivamente, se demuestra que, a consecuencia del Contrato de Transporte Marítimo suscrito entre las partes interesadas para transporte del cargamento de café, 4.800 sacos, a bordo del buque «Río Magdalena» propiedad de la demandada en el puerto de Cartagena de Indias con destino al puerto de Alicante y 694 sacos embarcados en el mismo puerto con destino a Barcelona, se suscribieron los documentos de embarque, suscritos por el Capitán del citado naviero, con fecha respectivamente de 31 Ene. 85 en los que, según se constata por la sentencia recurrida y se admite por las partes interesadas, aparece en su cláusula 3 la sumisión expresa a los Tribunales de Bogotá «para todas las acciones judiciales derivadas de dicho contrato suscrito entre el portador y el cargador» (FJ 2.º Sentencia orden 1.º); que, asimismo, tras arribar el buque en el puerto de Cádiz el 20 Feb. 85 llegó al de Alicante el día 21, en donde se presentó por el Capitán del buque protesta de averías a consecuencia de las fuertes mojaduras o entrada de grandes cantidades de agua de mar sobre cubierta en los trayectos de Cádiz a Alicante, a causa de lo cual se produjeron desperfectos y depreciaciones en dicho cargamento, concretamente, en 1.553 sacos de los destinados a Alicante y en 179 sacos de los destinados a Barcelona; tras las comprobaciones adecuadas de las citadas depreciaciones por el comprador de la mercancía F., S.A. que tenía asegurada la misma a través de la póliza en régimen de coaseguro con la Unión I. de seguros, S.A. demandante, entre otras, y que según certificaciones que constan en los folios 159, 163, 189 y 199 de los autos actúa en su propio nombre y en el de todo el cuadro del coaseguro, con autorización expresa del resto de las coaseguradoras, se procedió por la misma a satisfacer la indemnización reclamada al citado asegurado, y que por certificación de 28 Oct. 1986 del mismo se acredita que con fecha 17 Jul. 1985 recibió la suma de 10.632.317 ptas., en concepto de indemnización por daños y perjuicios de la mercancía referida, cantidad que es, justamente, la que se reclama a la entidad demandada propietaria del buque; con tales antecedentes, es evidente que, inicialmente, la competencia de jurisdicción que determina la habilidad del órgano al respecto debe encontrarse en el principio general establecido en el art. 51

LEC en relación, en su caso, con el art. 62.1, al tratarse de una acción personal derivada del lugar en que deba cumplirse la obligación, o lugar en que deba entregarse la mercancía contratada en el transporte marítimo de referencia; mas esta última regla supone un cauce general para los casos en que no exista sumisión expresa o tácita, para los que los arts. 56 y 57, todos de la ley rituaria, establecen la preferencia del juez competente al que se han sometido los litigantes, lo que aplicado al caso de autos supone que la controvertida cláusula de sumisión no puede ab initio alcanzar a los que en este pleito litigan al no haberla suscrito, entre los que, por supuesto, se encuentra la aseguradora que demanda (cuya causa contractual aparece por la fórmula negocial inserta en los conocimientos de embarque de «seguro por cuenta de los compradores») y por ende tampoco aparece la aceptación de dicha cláusula por los destinatarios o compradores de la mercancía, sin que sea atendible, al punto, el alegato de la sentencia recurrida «de que sea usual que tales documentos sean suscritos tan sólo por el Capitán del buque que ha de transportar la mercancía en cuestión», por lo que en este caso no cabe, como expresa el 2.º motivo del Recurso, estimar la relevancia jurídica de dicha cláusula de sumisión, conforme, entre otras, a la doctrina que informa el TS SS 30 Jun. 1983 y 20 y 27 Jul. 1988 que, asimismo, contemplan lo dispuesto por el art. 10 CC, en lo atinente; mas la sentencia recurrida incorpora como fundamento normativo de su decisión el resultado de su particular interpretación a sensu contrario de lo dispuesto en el art. 22.2 LOPJ que, en su opinión, y según lo razonado por la primera instancia, ha modificado el anterior criterio atributivo en materia de límites de la jurisdicción, argumentación que tampoco debe prosperar porque, aparte de, como se expresa en el primer motivo, el repetido precepto de la L 6/1985 de 1 Jun. reproduce en lo esencial el anterior art. 267 LOPJ, ha de afirmarse que la ordenación que se efectúa en el Tít. I, Libro 1 de la vigente LOPJ sobre la extensión y límites de la jurisdicción, proclama en primer lugar en su art. 21.1 que «los Juzgados y Tribunales españoles conocerán de los juicios que se susciten en territorio español entre españoles, entre extranjeros y entre españoles y extranjeros (introduciendo la novedad) con arreglo a lo establecido en la presente ley y en los Convenios Internacionales en los que España sea parte», por lo que es claro que el primer inciso viene a reproducir la prescripción del citado art. 51 LEC; en su art. 22 se especifica que «en el orden civil los Juzgados y Tribunales españoles serán competentes... 2.º con carácter general cuando las partes se han sometido expresamente o tácitamente a los Juzgados y Tribunales españoles así como cuando el demandante tenga su domicilio en España», siendo evidente, pues, que ese carácter general no sólo se predica cuando, como en el caso de autos, el demandante tenga su domicilio en España sino cuando las partes se hayan sometido a los Juzgados y Tribunales españoles, sin que sea posible entender, como efectúa la sentencia recurrida, que con ello también se está habilitando una interpretación a sensu contrario porque además de que ello no lo permite el precepto, que sólo dice lo que dice, como es sabido, sobre los límites de jurisdicción o atribución de competencia, no cabe aplicar un criterio extensivo marginante de la expresividad legal, y porque, en otro aspecto, la tesis contraria de la sentencia provocaría el riesgo de que por una supuesta sumisión de los interesados, se pudiera eludir el conocimiento de los litigios que, con carácter general, vengan atribuidos a los Juzgados o Tribunales españoles con la consiguiente sustracción de los imperativos que ligan la jurisdicción a la soberanía nacional (en el sentido expuesto por S 31 Oct. 1988), por lo que, en definitiva, y confirmando además la competencia de los Juzgados y Tribunales españoles en los términos del art. 22.3 («en materia de obligaciones contractuales cuando éstas hayan... o deban cumplirse en España»), es de pertinencia emitir un juicio estimatorio de los motivos del recurso y por lo tanto atribuyendo la competencia a la jurisdicción nacional con la consiguiente anulación de la sentencia recurrida.

**Tercero:** Que consecuentemente con lo decidido, y si bien el art. 1715.1 LEC contempla la estimación de algún motivo del recurso en una especie de sentido negativo o excluyente cuando se aprecie el defecto de jurisdicción sin, por tanto, tener en cuenta ni en este número ni en los siguientes del artículo el aspecto positivo, es decir, cuando la estimación de los motivos imponga anular la incompetencia declarada apreciando la idoneidad de los Tribunales españoles para resolver el litigio, y siguiendo la nueva técnica casacional de que, a sus results, la Sala que juzga, al asumir así la competencia, debe resolver el fondo controvertido que, por el contenido de

las sentencias inferiores de carácter interlocutorio dejaron imprejuizado, es menester ya y actuando en los contornos propios de la instancia, decidir la repetida controversia que, como se ha dicho, proviene del ejercicio de la acción que ejercitada por la aseguradora al amparo del art. 780 CC, o sea, la derivada de su subrogación en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que le correspondan contra los que por malicia o culpa causaron la pérdida de los efectos asegurados, acción que, aunque coincide con la del art. 43 LCS 50/1980, no se contempla en este marco específico por no integrarse en la misma, según su Disposición Final, el seguro marítimo, tal y como expresamente afirmó la TS S 12 Dic. 1988; y como cuestiones previas planteadas por la parte demandada en sus escritos originarios -además de la ya analizada incompetencia de jurisdicción- se adujeron por la misma las siguientes excepciones: 1.º) Se aduce la falta de legitimación activa, porque se expresa que al tratarse de una póliza de coaseguro, es evidente que la actora sólo estaría legitimada a reclamar como máximo su porcentaje dentro del acuerdo con las demás compañías y que cada compañía debe obrar por sí sola y sin solidaridad alguna; que asimismo, cuando se suscriben los conocimientos de embarque no existía la póliza de seguro correspondiente: la excepción debe decaer pues, aparte de que, según lo acreditado, la actora fue la aseguradora que satisfizo al asegurado la cantidad reclamada según el repetido recibo que consta al f. 189, asimismo aparecen en autos las respectivas autorizaciones por parte de las demás coaseguradoras (Nacional H., G. A.G., Phoenix L.) y, todo ello, en relación con la póliza de coaseguro, y que, claro es, respondía a la previsión inserta en la fórmula comercial de los conocimientos de embarque del «seguro por cuenta de los compradores»; 2.º) Asimismo, se esgrime la excepción de falta de acción al amparo de lo dispuesto en el art. 952.2 CCom.: tampoco es posible entender esa falta de acción pues, como regla general, se establece en citado precepto, una año de prescripción para las acciones correspondientes de reclamación de indemnización por daños sufridos en los objetos transportados en relación con lo dispuesto en el art. 22 L 22 Dic. 1949 -TS S 11 Oct. 1985-, plazo observado no solamente por los documentos que constan de reclamaciones a los agentes consignatarios del buque en donde ya incluso al día siguiente de la llegada a puerto se planteó la existencia de los deterioros de la mercancía a los efectos de la correspondiente reclamación, sino que hasta la constancia de otras actuaciones significativas, demuestran el ejercicio de la reclamación extrajudicial dentro de plazo y sin que, finalmente, el plazo de las 24 h a que se refiere el último párrafo del núm. 2 de repetido precepto que reproduce el mismo término del art. 366 sea aplicable, al no tratarse de daños que no apareciesen al exterior de los bultos recibidos amén de haberse formalizado las correspondientes protestas o reservas (comunicación asimismo dirigida a los consignatarios del buque el 25 Feb. 1985 en Barcelona -f. 17 de los autos) aparte que dicho plazo no rige en estas acciones de subrogación de la aseguradora según TS S 25 May. 1981 (que dice así:... La específica normativa que contiene el art. 366 CC referente al término de 24 h siguientes al recibo de la mercancía para hacer reclamación contra el porteador, se contrae a las relaciones producidas por derivación de contrato mercantil de transporte terrestre, pero no a la reclamación formulada por entidad aseguradora que, habiendo concertado póliza de seguro marítimo de mercancías y otros intereses del cargador con entidades destinatarias de aquéllas, abonó a éstos el siniestro, actuando como subrogada en los derechos de los asegurados...).

**Cuarto:** En cuanto al fondo del asunto, como se dice, se ejercita por la aseguradora actora, al amparo del art. 780 CCom., la acción de repetición por su derecho de subrogación de la indemnización satisfecha al asegurado comprador y destinatario del cargamento de café embarcado en Cartagena de Indias en el buque «Río M.» propiedad de la demandada, habiéndose comprobado, de lo actuado, que se embarcaron 4.800 sacos de café con destino a Alicante y 694 sacos con destino a Barcelona, que el citado buque hizo escala en el puerto de Cádiz de donde partió el 20 Feb. 1985 llegando al de Alicante el día 21, produciéndose durante la travesía una alteración del estado de la mar causándose un fuerte golpe de mar rompiente que provocó evidentemente la no estanquidad del cierre de boca de escotilla situada en la cubierta Castillo... produciéndose las consecuencias relatadas en el folio 45 de los autos y según se especifica en el dictamen correspondiente del Comisariado Español Marítimo, que se estima adecuado para formar la convicción judicial al respecto, señalándose, asimismo, que «el más importante factor que

contribuyó a la mojadura del cargamento fue la deficiente estanquidad del cierre en la cubierta principal, tronco de escotilla, entre el entrepunte alto y el bajo de la bodega núm. 1»; que también, según la propia Acta de Protesta del Capitán del buque de 21 Feb. 1985, se hace constar, en cuanto a la causa del siniestro, que durante la travesía de Cádiz a Alicante, sobre las 14 h del 20 Feb. «se produjo embarque de grandes cantidades de agua de mar sobre cubierta e impactos de grandes masas de agua de mar que desprenden la primera sección de proa de la tapa de intemperie de la bodega núm. 1 ocasionando vía de agua intensa que moja el café de Alicante estibado en la bodega núm. 1 así como los sacos estibados en la bodega núm. 2», acta de protesta que motivó el auto judicial del día siguiente a los efectos del art. 624 CCom.; que por la causa descrita, se repite, se produjo el deterioro de 1.533 sacos de café de los destinados al puerto de Alicante según certificados unidos del Comisariado Español Marítimo (folio 25 y ss. de los autos) así como 179 de los destinados al puerto de Barcelona (folio 38 y ss.); que, a consecuencia de tales deterioros, y previa valoración de los daños causados y declaración de siniestro correspondiente, por parte del destinatario de la mercancía «F. del Comercio del Café, S.A.», asegurado en la póliza de coaseguro citado, se percibió la correspondiente indemnización ajustada al importe que se reclama en esta demanda.

**Quinto:** Que los anteriores hechos en su adecuada calificación jurídica y habida cuenta el derecho de subrogación de la aseguradora ejercitado (S 2 Jun. 1984) por riesgos cubiertos en el seguro en garantía al transporte marítimo concertado (S 4 May. 1982), implican la subsunción del evento producido como un supuesto de avería simple tipificado en los arts. 806.2 y 808.3 y en conexión con las Reglas de York, de Amberes, vigentes desde el 1 Jul. 1974 según la redacción de Hamburgo, que conducen a la responsabilidad del naviero, por cuanto que la causa determinada de tales deterioros, según lo apreciado, fue imputable al Capitán que comandaba el barco de su propiedad por las deficiencias especificadas en el informe correspondiente, por lo que en proyección de lo dispuesto tanto en los arts. 6 y 7 L 22 Dic. 1949 que incorpora a nuestro Derecho las reglas del Convenio de Bruselas de 25 Ago. 1924 sobre «Unificación de reglas de conocimientos de embarque en buques mercantes» en relación con los arts. 618 y 619 CCom., al tener que desechar la presencia de una fuerza mayor productora del accidente que contempla el art. 620, y sin que tampoco rija la exoneración del art. 8 a) L 22 Dic. 1949 al tratarse de una falta en «la custodia del cargamento», habida cuenta las referidas circunstancias y las características del buque «Río M.» (según informe de A. Españoles, S.A., que lo construyó en el año 1968, folio 357 de los autos, así como los datos del Instituto Nacional de Meteorología referentes al estado de la mar de los días 19 a 21 Feb. 1985 en la travesía de Cádiz a Alicante), ha de concluirse en la estimación de la acción de repetición, que por subrogación legal corresponde a la actora frente a la propietaria del buque demandada en estas actuaciones con los demás pronunciamientos correspondientes, sin que por la complejidad y circunstancias del litigio se aprecian elementos para la imposición de costas según previene en el art. 523 LEC.

## Fallamos

Que debemos declarar y declaramos haber lugar al Recurso de Casación interpuesto por «Unión I. Compañía de Seguros y Reaseguros» y casamos y anulamos la S 9 Jun. 1988 dictada por la AT Valencia -Sala 1.ª-, y asumiendo la competencia de jurisdicción de los Tribunales españoles y resolviendo el fondo del litigio, estimamos la demanda planteada por la «Unión I. Compañía de Seguros y Reaseguros» contra «Flota Mercante G. C., S.A.», a la que condenamos al pago de 10.632.317 ptas. reclamadas más los intereses legales correspondientes por los daños causados a la mercancía transportada en el buque «Río M.» de su propiedad, sin hacer expresa imposición de costas.

Lo pronunciamos, mandamos y firmamos.-Sr. Latour Brotons.-Sr. Martínez Calcerrada.- Sr. González-Alegre y Bernardo.

