

IV.6.- Transporte internacional

IV.5.1.- Sentencia del Tribunal Supremo Sala 1ª, S 16-5-2008, nº 350/2008, rec. 765/2001. (EDJ 2008/73106)

Acuerda el TS desestimar el recurso de casación contra la sentencia que, confirmando la de instancia, apreció la excepción sobre falta de jurisdicción invocada por los demandados -encargados del transporte marítimo-, a los que se imputaba todas las consecuencias perjudiciales que para la aseguradora demandante pudieran derivarse del procedimiento arbitral seguido en Londres sobre el salvamento del buque accidentado, y ello no por el salvamento en sí mismo sino por la responsabilidad de las demandadas en el hecho que hizo necesario el salvamento. La sentencia recurrida razona que el objeto del litigio era un contrato de salvamento, suscrito entre una entidad española y otra extranjera, sometido al Derecho inglés y para el que no regía el núm. 3 art. 22 LOPJ, "al tratarse de una obligación que ni ha nacido ni debe cumplirse en España". Señala la Sala que los defectos imputados por la parte recurrente a la sentencia impugnada son en gran parte debidos a la conducta procesal de la propia parte. Añade que la cláusula que se considera por la demandante "no equitativa" al establecer en el "conocimiento de embarque" la competencia internacional a favor del porteador, es usual en este tipo de contratos marítimos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- (...) se imputaban a los encargados del transporte marítimo todas las consecuencias perjudiciales que para la aseguradora demandante pudieran derivarse del procedimiento arbitral seguido en Londres sobre el salvamento del buque, y ello no por el salvamento en sí mismo sino por la responsabilidad de las demandadas en el hecho que hizo necesario el salvamento.

(...) los conocimientos de embarque de las partidas aseguradas se habían aportado con la demanda incompletos, ya que aparecía sólo el anverso y no el reverso, en el que se contenían las cláusulas del contrato de transporte marítimo, entre las cuales figuraba la quinta, sometiéndose expresamente las partes a los tribunales de Rotterdam y a la legislación holandesa, y la limitación de la responsabilidad del armador, alegándose también que en el propio anverso de los documentos aparecía estampillada una renuncia a cualquier reclamación contra el barco, su personal o los armadores por ser el transporte gratuito. (...)

El primero de los fundamentos de derecho de cada uno de los escritos de contestación a la demanda, bajo el epígrafe "Jurisdicción y competencia",

invocaba la referida cláusula 5ª ("Jurisdicción/ ley aplicable") de cada uno de los conocimientos de embarque, según la cual "Todas las acciones bajo este contrato de transporte contra el porteador serán exclusivamente interpuestas ante el Tribunal competente de Rotterdam", de suerte que según el art. 57 LEC de 1881 EDL1881/1 se daría una cláusula de sumisión expresa con renuncia a cualquier otro fuero, es decir una "cláusula de jurisdicción" válida a los efectos del Convenio de Bruselas de 1924 EDL1924/56 y más aún al someterse las partes a la jurisdicción de los tribunales de un Estado comunitario, donde entraría en juego el Convenio de 27 de septiembre de 1968 sobre competencia civil internacional EDL1990/14958 , mientras que, de no considerarse válida la referida cláusula, sería aplicable el art. 62-1º LEC de 1881 EDL1881/1 y entonces los tribunales competentes resultarían ser los argentinos por estar destinada la mercancía a un puerto de Argentina y ser por ello este país el lugar de cumplimiento de la obligación.(...)

La sentencia de primera instancia estimó la falta de jurisdicción y absolvió en la instancia a las demandadas, razonando que el objeto del litigio era un contrato de salvamento, suscrito entre una entidad española y otra extranjera, sometido al Derecho inglés y para el que no regía el núm. 3 del art. 22 LOPJ EDL1985/8754 , "al tratarse de una obligación que ni ha nacido ni debe cumplirse en España".

Interpuesto recurso de apelación por la parte actora, el tribunal de segunda instancia lo desestimó razonando, en esencia, que la primera cuestión a examinar consistía en si la jurisdicción española era territorialmente competente, no sin advertir de entrada otros problemas como la condena de futuro pedida en la demanda o si cabía tal condena, por cantidades pendientes aún de señalar en un procedimiento arbitral que se seguía en el extranjero, sin mediar exequatur del laudo que se hubiere de dictar; que en los escritos de contestación a la demanda se había invocado la excepción de falta de jurisdicción "de forma tan expresa como inequívoca", por lo que no era necesario plantearse si cabía o no apreciarla de oficio; que si ciertamente la doctrina de esta Sala interpretando el art. 533 LEC de 1881 EDL1881/1 tras su reforma del año 1984 podría determinar la inviabilidad de dicha excepción por no haberse propuesto declinatoria por la vía de los incidentes, de modo que su alegación en el propio escrito de contestación a la demanda comportaría la sumisión tácita de las demandadas, tal doctrina no era aplicable al caso por la especialidad de las reglas contenidas en el Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968, cuyo art. 18 EDL1990/14958 salvaba de la sumisión tácita al demandado que compareciera con objeto de impugnar la competencia; que según la doctrina del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea el demandado podía no solo impugnar la competencia sino también presentar al mismo tiempo y a título subsidiario una defensa sobre el fondo sin que esto último equivaliera a la sumisión tácita; que por tanto las demandadas habían propuesto adecuadamente la excepción de incompetencia territorial internacional y de ellas no se podía predicar la sumisión tácita; que los tribunales españoles no eran competentes para conocer de las cuestiones a

resolver: litigiosas porque, ya se atendiera al contrato de salvamento, ya al de transporte marítimo, el primero, firmado en el extranjero con una entidad extranjera, se encontraba pendiente de una decisión arbitral, también en el extranjero, mientras que el segundo, documentado en los correspondientes conocimientos de embarque, contenía un pacto de sumisión a los tribunales de Rotterdam.

Contra la sentencia de apelación recurre en casación la parte actora mediante cinco motivos (...)

SEGUNDO.- (...) se impugna la sentencia recurrida por no haber apreciado la sumisión tácita de las dos partes demandadas a la jurisdicción de los tribunales españoles. En definitiva, estos tres motivos no combaten la interpretación y eficacia de la cláusula 5ª de los conocimientos de embarque como sumisión expresa de las partes al Tribunal de Rotterdam, sino que, situándose en una fase previa, sostienen que hubo sumisión tácita de las demandadas a la jurisdicción de los tribunales españoles y que, por tanto, la sumisión tácita debe prevalecer sobre cualquier cláusula contractual de sumisión expresa.

El motivo primero, al amparo del ordinal 1º del art. 1692 LEC de 1881 EDL1881/1 , denuncia infracción de la doctrina legal y jurisprudencial sobre la sumisión tácita, si bien la cita de las sentencias de esta Sala que contendrían la doctrina infringida (...)

(...) las partes demandadas no plantearon en realidad excepción alguna de incompetencia; las referencias de los escritos de contestación a la materia de que se trata no eran sino "unas leves consideraciones" carentes de carácter principal y previo, pues la oposición de fondo a las pretensiones de la demanda no se formulaba expresamente con carácter subsidiario

(...) determinarían en este caso la sumisión tácita de las demandas a la jurisdicción de los tribunales españoles; la doctrina de esta Sala es unánime al exigir la declinatoria como única vía posible para hacer valer la falta de competencia territorial en el juicio del menor cuantía; y en fin, la incompetencia de los tribunales españoles ha sido declarada en virtud de la sumisión a arbitraje en Londres contenida en el contrato de salvamento cuando, en realidad, las pretensiones de la demanda se fundaban en el contrato de transporte marítimo.

(...) la incompetencia de los tribunales españoles se declara en cualquier caso, ya se atienda a la sumisión a arbitraje en Londres contenida en el contrato de salvamento, ya a la sumisión al tribunal competente de Rotterdam contenida en los conocimientos de embarque que documentaron el contrato de transporte marítimo. (...).

(...) las razones básicas para rechazar el planteamiento escalonado de la parte recurrente son las siguientes:

1ª.- La aplicabilidad al caso, por razones temporales, del por entonces vigente Convenio de Bruselas de 1968 EDL1990/14958 es indiscutible e indiscutida, ya que el transporte marítimo se concertó en 1995, una de las partes al menos, la cargadora asegurada por la hoy recurrente, tenía su domicilio en España y la sumisión pactada era a favor de los tribunales de Rotterdam, a decir de un estado comunitario (art. 17 del Convenio EDL1990/14958).(...)

5ª.- (...) la falta de competencia internacional puede alegarse con carácter previo en el mismo escrito que contenga la oposición de fondo.

6ª.- En definitiva, el tratamiento de la falta de competencia internacional debe asemejarse más al de la sumisión a arbitraje que al de la competencia territorial entre tribunales españoles, y resulta que la jurisprudencia rígida sobre la inoponibilidad de la sumisión a arbitraje si no se hacía valer antes de contestar a la demanda y con total independencia de la oposición sobre el fondo, evolucionó a partir de las sentencias de 18 de abril de 1998 EDJ1998/2301 y 1 de junio de 1999 EDJ1999/13267 hacia un criterio flexible, que se mantiene hasta hoy, similar al del TJCE sobre el tratamiento de la falta de competencia internacional.

(...) la actora había aportado con su demanda unos conocimientos de embarque incompletos, sólo por su anverso, y, sobre todo, que el fundamento de derecho primero, expresamente titulado "Jurisdicción y Competencia", invocaba y transcribía la cláusula 5ª de los conocimientos de embarque, es decir aquella por la que se sometían la acciones contra el porteador al conocimiento del tribunal competente de Rotterdam, se atribuía a dicha cláusula la eficacia de una sumisión expresa según el art. 57 LEC de 1881 EDL1881/1 y, en fin, se defendía su validez con arreglo tanto al Convenio de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque como al ya citado Convenio de Bruselas de 1968 EDL1990/14958 . Que en las peticiones de dichos escritos de contestación a la demanda no se solicitara expresamente el acogimiento de la excepción de falta de competencia internacional y en cambio se interesara sin más la desestimación íntegra de la demanda no permite entender que tal excepción no apareciera formulada con toda claridad y con carácter previo a la oposición de fondo, hasta el punto de que no sólo los órganos de ambas instancias lo consideraron así y entendieron necesaria una respuesta expresa a la excepción planteada sino que incluso, dados los términos de las contestaciones a la demanda, habría sido incongruente omitir el tratamiento de la excepción considerándola no planteada.

TERCERO.- (...) impugna la sentencia recurrida por haber apreciado la falta de competencia internacional de los tribunales españoles, con base en la sumisión expresa al tribunal competente de Rotterdam contenida en la cláusula 5ª de los conocimientos de embarque, sin ni tan siquiera cuestionarse la validez y eficacia de dicha cláusula.

(...) Difícilmente, por tanto, podían escapar a su conocimiento y a su consentimiento las condiciones del transporte contenidas en el reverso de los conocimientos de embarque, escamoteado en realidad al conocimiento de los tribunales españoles por la hoy recurrente en su demanda, cuando resulta que tanto la forma de insertar tales condiciones como la propia cláusula 5ª de sumisión expresa son usuales en el comercio marítimo

CUARTO.- (...) sostiene la ineficacia de la cláusula 5ª de los conocimientos de embarque por "no equitativa", al establecer la competencia internacional del tribunal competente de Rotterdam únicamente para conocer de las acciones contra el porteador. Según la parte recurrente, esta cláusula, impuesta por el porteador, obligaba a la otra parte al tener que demandarle en Rotterdam y, en cambio, el porteador tendría libertad de decisión para entablar las acciones que a él le correspondieran.

- Cuestiones a resolver:

- 1. ¿Se admite o deniega la excepción por falta de jurisdicción en este supuesto?**
- 2. ¿Qué incidencia tiene la existencia de una cláusula de sumisión al arbitraje comercial internacional?**
- 3. ¿Qué implican las condiciones contenidas en el conocimiento de embarque?**
- 4. ¿Por qué se considera no equitativa la cláusula de sumisión a los tribunales del conocimiento de embarque?**