



Roj: **STS 2674/2022 - ECLI:ES:TS:2022:2674**

Id Cendoj: **28079110012022100510**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **28/06/2022**

Nº de Recurso: **204/2019**

Nº de Resolución: **512/2022**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **PEDRO JOSE VELA TORRES**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAP B 8955/2018,**
STS 2674/2022,
AAAP B 11549/2018

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 512/2022

Fecha de sentencia: 28/06/2022

Tipo de procedimiento: CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL

Número del procedimiento: 204/2019

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 22/06/2022

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Procedencia: AUD.PROVINCIAL DE BARCELONA SECCION N. 15

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. José María Llorente García

Transcrito por: MAJ

Nota:

CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL núm.: 204/2019

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. José María Llorente García

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 512/2022

Excmos. Sres.

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D. Juan María Díaz Fraile



En Madrid, a 28 de junio de 2022.

Esta Sala ha visto el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Intramediterráneo S.A., representada por el procurador D. Santiago Tesorero Díaz, bajo la dirección letrada de D.ª Anna Mestre Ruiz, contra la sentencia núm. 634/2018, de 28 de septiembre, dictada por la Sección 15.ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, en el recurso de apelación núm. 277/2018, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario núm. 178/2014 del Juzgado de lo Mercantil n.º 5 de Barcelona, sobre transporte marítimo internacional. Ha sido parte recurrida Ausa Nuevas Tecnologías S.L., representada por la procuradora D.ª Susana Sánchez García y bajo la dirección letrada de D. Gonzalo Rezola Cavanillas.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia*

1.- El procurador D. Jesús de Lara Cidoncha, en nombre y representación de Ausa Nuevas Tecnologías S.L., interpuso demanda de juicio ordinario contra Intramediterráneo S.A., en la que solicitaba se dictara sentencia:

"Condenando a dicha entidad a pagar a "Ausa Nuevas Tecnologías, S.L." un máximo de SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS EUROS CON UN CÉNTIMO (699.472,01) más intereses legales hasta la sentencia, y los procesales desde la sentencia, más las costas".

2.- La demanda fue presentada el 24 de febrero de 2014 y repartida al Juzgado de lo Mercantil n.º 5 de Barcelona, se registró con el núm. 178/2014. Una vez admitida a trámite, se emplazó a la parte demandada.

3.- El procurador D. Alfredo Martínez Sánchez, en representación de Intramediterráneo S.A., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba:

"[...] dicte en su día sentencia por la que, realizando un exhaustivo análisis de los hechos y circunstancias relativos al caso,

1. Desestime íntegramente la demanda con expresa condena en costas a la parte actora habida cuenta su mala fe y temeridad.

2. Con carácter estrictamente subsidiario, y para el negado supuesto en que se considerase naviero a INTRAMEDITERRANEO, se estime la limitación de responsabilidad de mi representada, exonerando a mi representada de toda responsabilidad por declaración de abandono del buque, sus pertenencias y fletes devengados en el transporte de autos a favor de la actora con expresa condena en costas a la parte actora".

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, el magistrado-juez del Juzgado de lo Mercantil n.º 5 de Barcelona dictó sentencia n.º 132/2017, de 3 de abril, con la siguiente parte dispositiva:

"DESESTIMAR la demanda de juicio ordinario promovida por el Procurador de los Tribunales D. Jesús de Lara Cidoncha, en nombre de Ausa Nuevas Tecnologías, S.L., contra la mercantil Intramediterráneo, SA y; en consecuencia ABSUELVO a la demandada de los pedimentos formulados de contrario. Todo ello con expresa condena en costas de la parte actora."

SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia*

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Ausa Nuevas Tecnologías S.L. La representación de Intramediterráneo S.A. formuló oposición al recurso presentado.

2.- La resolución de este recurso correspondió a la sección 15.ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, que lo tramitó con el número de rollo 277/2018 y tras seguir los correspondientes trámites, dictó sentencia en fecha 28 de septiembre de 2018, cuya parte dispositiva establece:

"Estimamos el recurso de apelación interpuesto por Ausa Nuevas Tecnologías, S.L. contra la sentencia del Juzgado Mercantil núm. 5 de Barcelona de fecha 3 de abril de 2017, dictada en las actuaciones de las que procede este rollo, que se revoca condenando a la demandada Intramediterráneo, S.A. al pago a la actora de la suma de 701.299,31 Euros, más los intereses legales desde el momento de constatación de los daños a la descarga del buque en fecha 25 de febrero de 2013, con imposición de costas de primera instancia. Sin imposición a la recurrente de las costas del recurso y con devolución del depósito constituido".

3.- La parte apelada solicitó la aclaración y/o rectificación de la anterior sentencia, que fue denegada mediante auto por la Audiencia Provincial.

TERCERO.- *Interposición y tramitación del recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación*



1.- El procurador D. Alfredo Martínez Sánchez, en representación de Intramediterráneo S.A., interpuso recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

Los motivos del recurso extraordinario por infracción procesal fueron:

"Primero.- Al amparo de lo dispuesto en el art. 469.1.4º de la LEC, por infracción de lo previsto en el artículo 326 LEC al señalar que no consta aportado un documento que sí consta aportado a los autos.

"Segundo.- Al amparo de lo dispuesto en el art. 469.1.4º de la LEC, por infracción de lo previsto en el artículo 24 de la Constitución al vulnerar el derecho a la tutela judicial efectiva.

"Tercero.- Al amparo de lo dispuesto en el art. 469.1.2º de la LEC, por incongruencia omisiva de la sentencia recurrida, e infracción del artículo 218 LEC."

Los motivos del recurso de casación fueron:

"Único.- Al amparo del artículo 477.2.2º de la Ley de Enjuiciamiento Civil 1/2000 se denuncia, como primer motivo del recurso, la aplicación indebida de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 y del Código de Comercio, debiendo haberse aplicado conforme al pacto de ley aplicable previsto en la cláusula Paramount del conocimiento de embarque, únicamente el Convenio de Bruselas de 1924 según promulgado en el País del puerto de origen (Rusia)."

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en la Sala y personadas las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 10 de marzo de 2021, cuya parte dispositiva es como sigue:

"Admitir los recursos extraordinarios por infracción procesal y de casación interpuestos por la representación de Intramediterráneo, S.A., contra la sentencia n.º 634/2018, de 28 de septiembre, dictada por la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15.ª, en el rollo de apelación n.º 277/2018, dimanante de los autos de procedimiento ordinario n.º 178/2014, del Juzgado de lo Mercantil n.º 5 de Barcelona."

3.- Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

4.- Al no solicitarse por las partes la celebración de vista pública se señaló para votación y fallo el 22 de junio de 2022, en que tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Resumen de antecedentes

1.- El 28 de enero de 2013, la compañía mercantil AUSA Nuevas Tecnologías, S.L. (en adelante, AUSA), compró en Rusia, en condiciones CIF Vilanova i la Geltrú, 1519 barras de acero aleado y sin alear, con un peso neto total de 1.588 TM y por precio global de 1.024.953,55 €.

2.- El transporte marítimo fue encargado por la vendedora a una empresa naviera, para que trasladara la mercancía desde el puerto de Novorossiysk (Rusia) hasta Vilanova i la Geltrú. Se llevó a cabo en el buque llamado Dana 1, que llegó al puerto de destino el 23/24 de febrero siguiente.

Al haberse realizado la compraventa bajo el incoterm CIF (*Cost, Insurance and Freight*), la compradora fue ajena al contrato de transporte.

3.- La empresa Intramediterráneo S.A. fue la consignataria del transporte.

4.- El 25 de febrero de 2013, en las operaciones de descarga del buque, se observó la existencia de charcos de agua en el fondo de las dos bodegas, por lo que se formalizaron las pertinentes protestas ante el naviero, el capitán y el consignatario.

El mismo día y en jornadas posteriores, se realizó una inspección sobre el material descargado en el puerto, de la que resultó que la mayor parte de las barras de acero estaban dañadas por agua salada (agua de mar), ya que resultó positivo el test de nitrato de plata.

5.- Los informes realizados por encargo de la destinataria revelaron que no se podía hacer un uso comercial del material dañado por agua salada. Como consecuencia de ello, AUSA vendió la mercancía para chatarra, restándole un perjuicio económico tasado en 699.472,01 €.

6.- Según la empresa consignataria, en el contrato de transporte se concertó la siguiente cláusula:



"Cláusula general Paramount:

a) Las Reglas de La Haya contenidas en el en el convenio internacional para la unificación de ciertas normas relativas a los conocimientos de embarque, fechado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y lo promulgado en el lugar de carga, serán de aplicación en este conocimiento de embarque. Cuando esa promulgación no conste en lugar de embarque será de aplicación la correspondiente legislación del Estado de destino, pero por lo que respecta a los embarques a los que tales promulgaciones son de aplicación obligatoria, se aplicarán los términos de dicha convención.

b) Comercializaciones donde son de aplicación las reglas de La Haya-Visby: en operaciones donde a la Convención Internacional de Bruselas de 1924 se le han añadido los protocolos firmados en Bruselas en 23 de febrero de 1968 - reglas de La Haya Visby- se aplicarán obligatoriamente las disposiciones de la respectiva legislación y serán de aplicación a este conocimiento de embarque.

c) El porteador no será responsable bajo ningún caso por la pérdida o daño al cargamento que pudiera surgir antes del embarque o después de la descarga del buque o mientras la carga esté a cargo de otro porteador ni en casos de cargamento sobre cubierta ni animales vivos".

7.- Ausa formuló una demanda contra Intramediterráneo, en la que solicitó que se la condenara al pago de 699.472,01 €, intereses y costas.

8.- La parte demandada se opuso a la demanda. Alegó las excepciones de falta de legitimación activa y pasiva y cuestionó la normativa aplicable, por entender que no resultaba de aplicación al caso la Ley de Transporte Marítimo (LTM) ni el Código de Comercio (CCom), puesto que, como el conocimiento de embarque se había emitido en Rusia, que había ratificado los Protocolos de 1968 y 1979, eran aplicables las Reglas de La Haya - Visby. Y conforme a estas Reglas, no cabe la asimilación de responsabilidad entre el naviero y el consignatario. Respecto de los daños reclamados, negó cualquier responsabilidad, al atribuirlos al estado de oxidación atmosférica en que se encontraba la mercancía cuando fue cargada.

9.- La sentencia de primera instancia acogió los argumentos de la demandada en cuanto a la normativa aplicable y a la falta de responsabilidad del consignatario del buque y desestimó íntegramente la demanda. Consideró que la ley aplicable era el Convenio de Bruselas de 1924, modificado por los protocolos de 1968 y 1979, lo que excluía la aplicación de la LTM y el CCom y la asimilación del agente consignatario en la responsabilidad del naviero.

10.- Recurrída dicha sentencia por la parte demandante, la Audiencia Provincial estimó el recurso de apelación. En lo que ahora interesa, consideró inaplicable la cláusula *paramount*, porque no constaba que estuviera incorporada al conocimiento de embarque. Por lo que, conforme a la legislación internacional y nacional y la equiparación jurisprudencial de la responsabilidad del consignatario a la del naviero, revocó la sentencia de primera instancia y estimó la demanda.

11.- Intramediterráneo ha interpuesto un recurso extraordinario por infracción procesal y un recurso de casación.

SEGUNDO.- *Sobre la alegación de hechos nuevos por la parte recurrente*

1.- Cuando estaban en tramitación ante esta sala los recursos a que se contrae esta sentencia, la representación de Intramediterráneo S.A. presentó un escrito en que alegaba la existencia de un hecho nuevo, consistente en que un juzgado de primera instancia de Vitoria había condenado a Oranta Ltd., compañía aseguradora de Ausa, a indemnizarla por los mismos daños reclamados en este procedimiento. Por lo que, a criterio de la parte recurrente, podría producirse una falta de legitimación activa de Ausa y una duplicidad de condenas.

2.- El hecho nuevo del que da noticia la recurrente no afecta a la resolución de los presentes recursos, en los términos a que se refiere el art. 286.1 LEC, puesto que se trata de objetos procesales diferentes - la responsabilidad de la consignataria, en este procedimiento; y la responsabilidad de la aseguradora del destinatario de la mercancía, en el procedimiento tramitado en Vitoria-, y no puede haber duplicidad de condenas, puesto que las partes condenadas son diferentes. En todo caso, lo que podría haber es una sucesión procesal de la aseguradora de Ausa, en el lugar de ésta, en la ejecución de la sentencia contra Intramediterráneo.

Recurso extraordinario por infracción procesal

TERCERO.- *Primer y segundo motivos de infracción procesal. Prueba documental. Tutela judicial efectiva*

Planteamiento:



1.- El primer motivo de infracción procesal, formulado al amparo del art. 469.1.4º LEC, denuncia la infracción del art. 326 LEC, al no haberse tenido en cuenta un documento decisivo -el conocimiento de embarque- que sí había sido aportado a las actuaciones.

En el desarrollo del motivo, la parte recurrente alega, resumidamente, que la Audiencia Provincial consideró que no obraba en las actuaciones el conocimiento de embarque, debidamente aportado y traducido, cuando ello no fue así, puesto que se aportó con el escrito de formulación de la declinatoria; e incluso figuraba también en el informe pericial presentado con la demanda. Error de gran trascendencia, puesto que impidió que la Audiencia Provincial tuviese en cuenta y valorase la cláusula *paramount* contenida en el mencionado documento, con la consiguiente indefensión para quien alegó su validez y eficacia.

2.- El segundo motivo de infracción procesal, formulado al amparo del art. 469.1.4º LEC, denuncia la infracción del art. 24 CE.

Al desarrollar el motivo, la parte recurrente aduce, sintéticamente, que al no haberse tenido en cuenta un documento debidamente aportado y no impugnado de contrario, se causa indefensión a la parte, con vulneración de su derecho fundamental a la tutela judicial efectiva.

3.- Como ambos motivos tienen un mismo fundamento, se resolverán conjuntamente.

Decisión de la Sala:

1.- Aunque en su proposición de prueba, Intramediterráneo no hizo mención a los documentos aportados con la declinatoria, sino a los adjuntados con la demanda y a los presentados en la audiencia previa, entre los cuales no se encontraba el reverso del conocimiento de embarque, que contenía la mencionada cláusula *paramount*, no cabe ignorar que este documento sí se acompañó con el escrito de interposición de la declinatoria, en inglés y con una traducción no oficial al castellano. Por lo que podría haberse tenido en cuenta como prueba documental en sentido amplio, entendida como documentación obrante en las actuaciones.

2.- Sin embargo, ello no constituye por sí misma la infracción procesal denunciada, con la relevancia prevista en el art. 469.1.4ª, en relación, con el art. 24 CE, puesto que la razón decisoria de la sentencia recurrida no se encuentra en la inaplicación de la cláusula *paramount* incluida en el documento en cuestión. Sino que, al haberse emitido el conocimiento de embarque en Rusia, país adherido al Convenio de Bruselas de 1924 y sus Protocolos de 1968 y 1979, la Audiencia Provincial resolvió en función de lo previsto en la Ley de Transporte Marítimo y en el Código de Comercio, en la interpretación de las mismas que hace la jurisprudencia de esta sala, en concordancia con dichas normas internacionales, que no quedaban excluidas por la tan mencionada cláusula.

3.- Como consecuencia de lo expuesto, estos dos primeros motivos de infracción procesal deben ser desestimados.

CUARTO.- Tercer motivo de infracción procesal. Incongruencia omisiva

Planteamiento:

1.- El tercer motivo de infracción procesal, enunciado conforme al art. 469.1.2º LEC, denuncia la infracción del art. 218 LEC, por incongruencia omisiva.

2.- En el desarrollo del motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que su oposición a la demanda no se basaba únicamente en su falta de responsabilidad, al no ser naviera sino consignataria, sino que también alegó subsidiariamente pluspetición y limitación de responsabilidad; lo que reprodujo en su oposición al recurso de apelación. Y sin embargo, estas excepciones no fueron abordadas por la sentencia recurrida, por lo que incurrió en incongruencia omisiva.

Decisión de la Sala:

1.- En la contestación a la demanda, la parte demandada planteó una pretensión subsidiaria sobre limitación de responsabilidad para el caso de que se la considerase naviera (debe entenderse que, como consignataria, se la considerase responsable de los daños en la mercancía), consistente en una petición de abandono del buque, conforme al art. 587 CCom.

2.- En efecto, la Audiencia Provincial omitió pronunciarse sobre la pretensión subsidiaria, pero la apreciación de esta omisión carece de efecto útil en cuanto a la estimación del recurso de infracción procesal, porque dicha petición subsidiaria, además de ser extemporánea (puesto que el abandono debe hacerse al concluir el transporte, cuando surge la responsabilidad que se pretende limitar, no varios años después), era contradictoria con las Reglas de La Haya - Visby cuya aplicación postula la propia parte. Por lo que, si la Audiencia Provincial



aplicó dichas Reglas, en relación con el Derecho interno español, realmente carecía de sentido que hiciera un pronunciamiento al respecto.

3.- En consecuencia, el tercer motivo de infracción procesal también debe decaer.

Recurso de casación

QUINTO.- Único motivo de casación. Ley aplicable a la responsabilidad del consignatario

Planteamiento:

1.- El único motivo del recurso de casación denuncia la incorrecta aplicación al caso de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 (LTM) y del Código de Comercio, cuando conforme al pacto de ley aplicable, únicamente resultaba procedente la aplicación del Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924.

2.- En el desarrollo del motivo, la parte recurrente considera, resumidamente, que, conforme al art. 3 del Reglamento UE 583/2008, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) y el art. 10.5 CC, debería haberse aplicado la cláusula *paramount* incorporada al conocimiento de embarque, por lo que únicamente resultaría de aplicación el Convenio de Bruselas y sus Protocolos, pero no la legislación interna española, por lo que no cabe la asimilación de la responsabilidad del consignatario a la del naviero.

Decisión de la Sala:

1.- No es objeto de discusión que, tanto por la normativa internacional como por la nacional que se cita en el motivo, una cláusula de ley aplicable (en este caso, la cláusula *paramount*) pueda ser válida y eficaz, a tenor del art. 3 del Reglamento UE 583/2008, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Y la Audiencia Provincial no dudó de su validez, sino que no consideró probado que la tan mentada cláusula rigiera el contrato de transporte marítimo internacional objeto de litigio.

En todo caso, lo determinante conforme al art. 25.1 del mencionado Reglamento Roma I, es que no había impedimento para la aplicación al caso del Convenio de Bruselas de 1924 y sus Protocolos.

2.- En el ámbito de las Reglas de La Haya-Visby, la cláusula *paramount* ha devenido en un criterio más de aplicación espacial de esos mismos textos convencionales, en convivencia con otros criterios, como el lugar de emisión del conocimiento de embarque en un Estado adherido o el lugar de carga de las mercancías. Es decir, la tan citada cláusula es uno de los factores que permite aplicar la normativa de La Haya-Visby. Y tiene como efecto que impide que sea eventualmente aplicable un Derecho extranjero ajeno a tales Reglas.

Sin embargo, en este caso dicho efecto no se produce, puesto que como el conocimiento de embarque se emitió en Rusia y este Estado es signatario del Convenio de Bruselas y sus Protocolos de 1968 y 1979, los textos convencionales se habrían aplicado igualmente, con independencia de la cláusula *paramount*.

3.- Sentado lo anterior, la aplicabilidad en España del Convenio de Bruselas y sus Protocolos de 1968 y 1979 (Reglas de La Haya-Visby) no excluye en este caso la aplicación de la LTM ni del CCom. Como declaró la sentencia 1316/2006, de 20 de diciembre:

"La Ley de 22 de diciembre de 1.949, sobre transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque -en adelante L.T.M.- respondió a la finalidad de introducir en España el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1.924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, el cual tuvo como precedentes las Reglas de La Haya de 1.921 y las Conferencias de Londres y Buenos Aires de 1.922 y fue ratificado por 16 países, entre ellos España el 2 de junio de 1.930 (Gaceta de 31 de julio). La L.T.M., a la que se le reprocha traducción equivocada del Convenio, defectos de técnica legislativa, e incluso que no se ajusta plenamente a aquél al restringir en ciertos aspectos su contenido, entró en vigor a los seis meses de su publicación, y ha venido constituyendo desde entonces el cuerpo normativo en la materia, y aplicado de forma reiterada y pacífica por la doctrina jurisprudencial. El Convenio de Bruselas fue modificado por el Protocolo de 23 de febrero de 1.968 -Reglas de Visby- y el Acuerdo de 21 de febrero de 1.979, ratificado por España el 16 de noviembre de 1.991, publicándose ambos textos, en el BOE núm. 36, del 11 de febrero de 1.984, desde cuyo momento pasaron a formar parte de nuestro ordenamiento jurídico interno de conformidad con los arts. 96.2 CE y 1.5 del Código Civil.

"La referencia que en el Protocolo se hace a entender por "Convenio" el Convenio de Bruselas de 1.924 creó la polémica acerca de si la incorporación de la nueva normativa uniformadora internacional suponía la plena aplicación del Convenio de Bruselas expresado (con las modificaciones de 1.968 y 1.979), y, por consiguiente, al no coincidir totalmente el Convenio de 1.924 con la L.T.M. de 1.949, la práctica derogación de éste, o cuando menos en los casos en que fueren aplicables los Protocolos de 1.968 y 1.979 (Reglas de La Haya-Visby). Dejando a un lado la problemática que se suscitó en relación con la incidencia en los ordenamientos jurídicos internos de la mera ratificación del Convenio de Bruselas de 1.924, - en orden a lo que conviene observar que en



España no había la normativa actual- y dejando constancia que en orden al problema sobre la derogación de la L.T.M. no hay una postura doctrinal unitaria, lo cierto es que la jurisprudencia de esta Sala relativa a transportes marítimos en que era de aplicación la normativa de las Reglas de La Haya-Visby ha venido manteniendo (sin fisuras hasta alguna Sentencia aislada reciente que implícitamente parece mantener una idea distinta) la vigencia de la Ley de Transporte Marítimo de 1.949 en lo que no resulte afectado por los Protocolos de 1.968 y 1.979. En tal sentido Sentencias 7 de abril y 17 de julio de 1.995, 18 de junio de 1.996, 28 de julio de 2.000, 19 de abril de 2.001, 21 de julio y 18 de noviembre de 2.004 y 30 de marzo de 2.006, entre otras. Por lo expuesto no se acepta la alegación de que la aplicación de la L.T.M. de 1.949 resulta excluida por estar sujeto el supuesto que se enjuicia a las Reglas de La Haya- Visby en virtud de la cláusula "Paramount", consignada en el conocimiento de embarque, en relación con el art. 10 del Protocolo de 1.968. Pero, además, debe decirse que no hay incompatibilidad con los arts. 2 y 3 de L.T.M., por lo que no cabe pensar en una derogación parcial tácita; aparte de que el art. 3º del Protocolo de 1.968, en la redacción que introduce a través del art. 4 bis, se refiere en el apartado 2 a la acción entablada contra un encargado del porteador -que no fuera contratista por su cuenta- en el sentido de que "podrá acogerse a las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pudiere invocar en virtud del convenio".

4.- Asimismo, la cuestión relativa a la responsabilidad del consignatario, en aplicación extensiva del art. 586 CCom., también fue resuelta en la misma sentencia, al declarar:

"Por otra parte la aplicación de Reglas de La Haya-Visby no excluye la aplicación del Código de Comercio (S. 18 de junio de 1.996) porque no supone un sistema completo, y, además, la doctrina de esta Sala ha resaltado la coincidencia sustancial del párrafo segundo del art. 586 CCº con el art. 3 de la L.T.M."

Por lo demás, una vez establecida esta conclusión, como quiera que la parte recurrente reconoce expresamente en su recurso que no tiene nada que oponer a la doctrina sentada por la sentencia del pleno de la sala 927/2007, de 26 de noviembre (reiterada por las sentencias 83/2008, de 14 de febrero; 493/2008, de 6 de junio; 1098/2008, de 4 de diciembre; y 513/2009, de 29 de junio), nada más hay que resolver.

5.- Como consecuencia de lo cual, el recurso de casación debe ser desestimado.

SEXTO.- Costas y depósitos

1.- La desestimación de los recursos extraordinario por infracción procesal y de casación conlleva que deban imponerse sus costas a la parte recurrente, según establece el art. 398.1 LEC.

2.- A su vez, dicha desestimación comporta la pérdida de los depósitos constituidos para su interposición, de conformidad con la disposición adicional 15ª, apartado 9, LOPJ.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido :

1.º- Desestimar el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Intramediterráneo S.A. contra la sentencia núm. 634/2018, de 28 de septiembre, dictada por la Sección 15.ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, en el recurso de apelación núm. 277/2018.

2.º- Imponer a la recurrente las costas causadas por ambos recursos y ordenar la pérdida de los depósitos constituidos para su formulación.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de Sala.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.