



Roj: **AAP CA 36/2019 - ECLI: ES:APCA:2019:36A**

Id Cendoj: **11012370052019200003**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Cádiz**

Sección: **5**

Fecha: **08/01/2019**

Nº de Recurso: **642/2016**

Nº de Resolución: **2/2019**

Procedimiento: **Civil**

Ponente: **OSCAR ALCALA MATA**

Tipo de Resolución: **Auto**

AUDIENCIA PROVINCIAL DE CADIZ

SECCION 5ª

Presidente: Don Ángel Luis Sanabria Parejo

Magistrados: Don Ramón Romero Navarro y D. Óscar Alcalá Mata

Juzgado de lo Mercantil num 1 de Cádiz

Asunto núm 1167/2013

Rollo de apelación núm 642/2016

A U T O Nº 2/2019

En Cádiz a ocho de enero de dos mil diecinueve.

Visto por la Sección Quinta de esta Audiencia Provincial, integrada por los Magistrados del margen, el recurso de apelación interpuesto contra la resolución dictada en autos de procedimiento ordinario seguidos ante el Juzgado de Primera Instancia referenciado, cuyo recurso fue interpuesto por la mercantil INTERCARGO ANDALUCÍA SL, defendida por el letrado Sr. Pedregosa Pérez y representada por la Procuradora Sra. Alvarez Ruiz de Velasco frente a APM TERMINAL ALGECIRAS SA, representada por la Procuradora Sra. González Domínguez y defendida por el Letrado Sr. Pérez Sánchez.

Ha sido ponente el Ilmo. Sr. Magistrado D. Óscar Alcalá Mata, que expresa el parecer de esta Sala y en base a los siguientes

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Que por la Sra. Juez de lo Mercantil de Cádiz con fecha 1 de julio de 2015 dictó auto en el presente procedimiento, cuya PARTE DISPOSITIVA es del siguiente tenor literal: "Se estima la declinatoria planteada por la parte demandada, "APM Terminals Algeciras S.A." (antes "Maersk España S.A."), y se declara la falta de competencia de los Tribunales españoles para conocer de la demanda interpuesta por "Intercargo Andalucía S.L.", frente a la misma y "A.P. MOLLER MAERSK A/S", al existir entre las partes un pacto de sumisión expresa a los Tribunales de Reino Unido ("High Court of London"). Se acuerda, en consecuencia, que este Juzgado se abstenga de conocer el litigio, y el sobreseimiento y archivo del procedimiento iniciado."

SEGUNDO.- Contra dicha auto, por la representación de la parte apelante se interpuso, en tiempo y forma, recurso de apelación por entender lesiva para sus intereses la resolución de instancia. Admitido que lo fue en ambos efectos, y formalizado alegando los motivos de disenso con la resolución, se dio traslado del escrito de formalización a la parte contraria por plazo de diez días a fin de que pudieran oponerse al recurso o impugnar la resolución. Transcurrido dicho término se elevaron a esta Audiencia los autos originales con los escritos presentados.-



TERCERO.- Recibidos los autos, formado el rollo correspondiente para sustanciar la apelación, turnada que fue la ponencia y no habiéndose propuesto prueba en el escrito de interposición, quedaron los autos conclusos para dictar resolución dentro del término legal, luego de señalarse día para la deliberación y votación.-

CUARTO.- Que en la tramitación del presente recurso se han observado las formalidades legales.-

FUNDAMENTOS DE DERECHO

ÚNICO.- Se debate en esta alzada la competencia internacional de los tribunales españoles o ingleses, por virtud de la también debatida cláusula de sumisión expresa contenida en el contrato de transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque, respecto al cual la parte apelante aduce en esta alzada falsedad.

Hasta la fecha España no ha ratificado las Reglas de Hamburgo aprobadas el 31 de marzo de 1978. Por lo que queda fuera de toda duda que la normativa aplicable al litigio que aquí nos ocupa es el Reglamento CE 44/2001, de 22 de diciembre de 2000 sobre reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Y más concretamente su artículo 23 donde sujeta a determinados requisitos la validez de la cláusula de sumisión expresa. Requisitos que en el supuesto sometido a revisión concurren en su plenitud, pues nos encontramos con empresas domiciliadas en estados miembros -España y Dinamarca- que atribuyen jurisdicción a los Tribunales de un tercer estado miembro -Inglaterra- por virtud de un contrato de transporte y conforme a una cláusula harto usual en la praxis del transporte internacional de mercancías, hasta el punto de constituir un verdadero uso de comercio.

Así consideramos acertada y por ellos nos remitimos a la fundamentación esgrimida por la Juez a quo en orden a entender que la cláusula de sumisión expresa era la que regía el contrato de las partes, pues, primero, se hallaba incluida por remisión en la confirmación de reserva 865383490 obrante al documento 7 de la demanda -con expresa remisión a las condiciones generales impuestas por la MAERKS LINE, en la parte de texto no traducida se alude a la página web www.maerksline.com, tal y como también se hace en el documento 4 con relación al CE 864567329-; segundo, se hallaban dichas condiciones reseñadas en el borrador de conocimiento de embarque (documento 12 de la demanda), aludiéndose a dichas condiciones en el anverso del documento en que se contenían; y, tercero, dichas condiciones están efectivamente contenidas en el reverso del conocimiento de embarque al documento 3 de su contestación. Era pues clara la voluntad de las partes de someter los futuros litigios como el presente a la jurisdicción de los tribunales ingleses, con relación a una cláusula respecto a la que la apelante, dedicada habitualmente al giro o tráfico empresarial objeto de autos, no puede invocar desconocimiento, máxime cuando en la generalidad de los conocimientos de embarque concertados y aportados por la apelante (en número de 20) se hace una remisión expresa en los anversos de los documentos a las 26 condiciones generales impuestas por la mercantil MAERKS o a la citada página web www.maerksline.com. En tal sentido, tal y como avanzamos también se hizo dicha remisión a las condiciones generales contenidas en la citada página web con el precedente conocimiento de embarque 864567329 de las Palmas a Luanda (art. 386 LEC).

Se alude a una incongruencia omisiva de la sentencia de instancia, al no pronunciarse sobre la falsedad del citado documento número 3 de la contestación. Lo que hace sin ningún refrendo probatorio sólido en que poder articular su oposición a la declinatoria (ex art. 65.1º LEC). Sobre la validez del documento número 3 acompañado con el escrito de declinatoria debemos tener presente que es doctrina consolidada la que expone el Auto de la AP de Valencia, Secc. 9, de 8 de noviembre de 2016 que establece que el citado art. 25 del Reglamento UE 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, ha sustituido al artículo 23 del Reglamento 44/2001 , sucesor a su vez del artículo 17 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968).

La resolución acabada de citar recuerda que el artículo 17 del Convenio de Bruselas (y por extensión el 23 del Reglamento 44/2001 , cuyo texto es idéntico al 17 citado, ahora sustituido por el art. 25 Rto UE 1215/2012) ha sido objeto de interpretación en las Sentencias del Tribunal de Justicia UE de 16 de marzo de 1999 en el asunto C159/97 (Castelleti) y en la Sentencia de 9 de noviembre de 2000 en el asunto C387/98 (Coreck Maritime).

Señala el citado AAP Valencia que "en aplicación de su contenido el Tribunal Supremo extrae las siguientes conclusiones:

La validez de las cláusulas de sometimiento a jurisdicción de los Tribunales extranjeros incorporadas a los conocimientos de embarque (Sentencia, entre otras, de 6 de febrero y 9 de mayo de 2003 ; 29 de septiembre de 2005 , 8 de febrero de 2007 y 16 de mayo de 2008 .

Respecto a la prestación del consentimiento, la firma del documento en que se inserta la cláusula y los usos del sector, la Sentencia de 6 de febrero de 2003 admite la eficacia de una cláusula de sumisión a **arbitraje** en



Londres al margen de las firmas que figuren en los conocimientos de embarque (aportados al proceso por ambas partes), estimando que tales documentos no podían ser cuestionados únicamente en lo que perjudicara a la parte que lo esgrimía como título de transporte (en la misma línea la de 8 de febrero de 2007 y la 16 de mayo de 2008). La de 5 de julio de 2007 analiza la doctrina que resulta de las resoluciones del Tribunal de Justicia Comunitario (SSTJCE 20 de febrero de 1997, asunto C106/95, MSG , y de 16 de marzo de 1999, asunto C159/97 , Castelleti) y se pronuncia sobre la prestación del consentimiento de los interesados para la validez y eficacia de las cláusulas de atribución de competencia destacando que por `uso en el sector comercial interesado debe entenderse contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, en régimen de conocimiento de embarque independientemente del objeto del transporte y del espacio geográfico en que se desenvuelva. Finalmente, la Sentencia de 16 de mayo de 2008 declara que `... el Tribunal de Justicia admite un consentimiento alcanzado por actos concluyentes, como es la falta de respuesta y el silencio de una de las partes contratantes frente a un escrito comercial de confirmación, sentencia de 20 de febrero de 1.997 (C106/95).

En lo que concierne a los pronunciamientos recientes de las Audiencias Provinciales relativas a cuestiones controvertidas en este caso , conviene la cita del Auto de la Sección 28ª de la Audiencia Provincial de Madrid de 9 de febrero de 2015 , que en aplicación del artículo 23 del Reglamento 44/2001 atribuye eficacia a la cláusula de sumisión a la jurisdicción y ley inglesas inserta en el conocimiento de embarque de la naviera (...), a través de su consignataria (...), aún no habiéndose aportado por la actora el documento íntegro. La Audiencia consideró acreditada la existencia de consentimiento y el uso en el sector, rechazando el argumento esgrimido por la demandante en contra de la declinatoria formulada de adverso de la falta de conexidad para derivar el asunto a los Tribunales de otro Estado, así como el eventual abuso de derecho cuando la demandada tiene el domicilio en España".

Similar criterio favorable al acogimiento de la declinatoria internacional se expone en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Secc. 1, en Sentencia de 19 de enero de 2016 .

Por lo que , en su consecuencia, entendemos acertados los razonamientos del Auto recaído en la primera instancia, que confirmamos en su integridad, con la consecuente imposición de las costas procesales a la parte recurrente que ha visto íntegramente desestimadas sus pretensiones (art. 398.1º en relación con el art. 394.1º LEC).

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación,por cuanto antecede,

PARTE DISPOSITIVA

LA SALA ACUERDA : Que desestimando el recurso de apelación interpuesto por INTERCARGO ANDALUCÍA SL contra el auto dictado por la Ilma. Sra. Juez de lo Mercantil núm 1 de Cádiz el procedimiento de referencia, **DEBEMOS CONFIRMAR Y CONFIRMAMOS íntegramente dicha resolución** , con imposición al apelante de las costas de esta alzada y pérdida del depósito constituido.-

Devuélvanse los autos al Juzgado de procedencia con certificación de esta resolución para su ejecución y cumplimiento.-

Así por este nuestro auto, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.-