

Roj: STS 3439/2015 - ECLI:ES:TS:2015:3439

Id Cendoj: 28079110012015100439

Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Civil

Sede: Madrid

Sección: 1

Nº de Recurso: 2304/2013

Nº de Resolución: 418/2015

Procedimiento: Casación

Ponente: IGNACIO SANCHO GARGALLO

Tipo de Resolución: Sentencia

SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a veinte de Julio de dos mil quince.

La Sala Primera del Tribunal Supremo, integrada por los Magistrados al margen indicados, ha visto el recurso de casación interpuesto respecto la sentencia dictada en grado de apelación por la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15ª, como consecuencia de autos de juicio ordinario seguidos ante el Juzgado de lo Mercantil núm. 10 de Barcelona.

El recurso fue interpuesto por la entidad Intramediterránea S.A., representada por el procurador Santiago Tesorero Díaz.

Es parte recurrida la entidad HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A., representada por la procuradora María Luisa González García.

ANTECEDENTES DE HECHO

Tramitación en primera instancia

1. El procurador Federico Barba Sopena, en nombre y representación de la entidad HDI Hannover Internacional Seguros y Reaseguros S.A., interpuso demanda de juicio ordinario ante el Juzgado de Primera de lo Mercantil núm. 10 de Barcelona, contra la entidad Intramediterráneo, S.A., para que se dictase sentencia:

"condenando al demandado al pago a favor de la actora HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A. el importe de 50.000 euros, más los intereses y costas que procedan."

2. El procurador Alfredo Martínez Sánchez, en representación de la entidad Intramediterráneo S.A., contestó a la demanda y suplicó al Juzgado dictase sentencia:

"por la que se desestime íntegramente la demanda de la contraparte con expresa imposición a la mismas de las costas procesales."

3. El Juez de lo Mercantil núm. 10 de Barcelona dictó Sentencia con fecha 18 de abril de 2012 , con la siguiente parte dispositiva:

"FALLO: Desestimo íntegramente la demanda interpuesta por el procurador de los tribunales don Federico Barba Sopena en nombre y representación de HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A. y dirigida contra Intramediterráneo S.A. por lo que absuelvo a la demandada Intramediterráneo S.A. de todos los pedimentos contenidos en el escrito de demanda, con imposición de las costas causadas en el procedimiento a la actora HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A."

Tramitación en segunda instancia

4. La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de la entidad HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A.

La resolución de este recurso correspondió a la sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, mediante Sentencia de 3 de julio de 2013 , cuya parte dispositiva es como sigue:

"FALLAMOS: Estimamos el recurso de apelación interpuesto por HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros contra la sentencia del Juzgado de lo Mercantil número Diez de Barcelona dictada en las actuaciones de las que procede este rollo, que se revoca y se estima la demanda formulada por HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros contra Intramediterráneo, S.A. y se condena a la demandada al pago de 50.000 euros más los intereses legales devengados desde la interposición judicial, así como al pago de las costas de la primera instancia y sin hacer imposición en cuanto a las costas de la segunda. Con devolución del depósito consignado."

Interposición y tramitación del recurso de casación

5. El procurador Alfredo Martínez Sánchez, en representación de la entidad Intramediterráneo S.A., interpuso recurso de casación ante la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15ª.

Los motivos del recurso de casación fueron:

"1º) Infracción del art. 952.2 del Código de Comercio .

2º) Determinación del régimen legal aplicable a los transportes marítimos internacionales formalizados en un contrato de fletamento y en el que con posterioridad se haya emitido un conocimiento de embarque."

6. Por providencia de 14 de octubre de 2013, la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15ª, tuvo por interpuesto el recurso de casación mencionado, y acordó remitir las actuaciones a la Sala Primera del Tribunal Supremo con emplazamiento de las partes para comparecer por término de treinta días.

7. Recibidas las actuaciones en esta Sala, comparecen como parte recurrente la entidad Intramediterránea S.A., representada por el procurador Santiago Tesorero Díaz; y como parte recurrida la entidad HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A., representada por la procuradora María Luisa González García.

8. Esta Sala dictó Auto de fecha 17 de junio de 2014 , cuya parte dispositiva es como sigue:

"ADMITIR EL RECURSO DE CASACIÓN formalizado por la representación procesal de Intramediterráneo S.A., contra la sentencia dictada, con fecha 3 de julio de 2013 por la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15.ª), en el rollo de apelación nº 458/2012 , dimanante de los autos de juicio ordinario n.º 262/2011 del Juzgado de lo Mercantil n.º 10 de Barcelona."

9. Dado traslado, la representación procesal de la entidad HDI Hannover Internacional (España) Seguros y Reaseguros S.A., presentó escrito de oposición al recurso formulado de contrario.

10. Al no solicitarse por todas las partes la celebración de vista pública, se señaló para votación y fallo el día 24 de junio de 2015, en que ha tenido lugar.

Ha sido Ponente el Magistrado Excmo. Sr. D. **Ignacio Sancho Gargallo** ,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Resumen de antecedentes

1. Para la resolución del presente recurso debemos partir de la relación de hechos relevantes acreditados en la instancia.

Compañía Española de Laminación, S.L. (CELSA) había vendido a Celsa Manufacturing UK, Ltd 2.055 Tn de barras de acero por un importe de 2.055.997 euros.

El transporte de esta mercancía desde Vilanova i la Geltrú (Barcelona, España) hasta Cardiff (Gales, Reino Unido) se realizó en el buque MS Carrier, y actuó como consignataria Intramediterráneo, S.A.. El día 27 de abril de 2010 fue cargada la mercancía y el día 9 de mayo de 2010 llegó al puerto de destino, Cardiff. Cuando fue desembarcada, al día siguiente (10 de mayo de 2010), la mercancía se encontraba en mal estado.

La destinataria de las mercancías, Celsa Manufacturing UK Ltd requirió de un Comisario de Averías (Wendt & Company) para que elaborara el correspondiente informe, que fue emitido el 12 de mayo de 2010.

Los daños derivados del transporte estaban asegurados por la compañía HDI Hannover Internacional (España), Seguros y Reaseguros, S.A. (en adelante, Hannover), quien indemnizó a su asegurada en la cantidad de 50.000 euros.

2. El día 10 de mayo de 2011, Hannover interpuso la demanda, en la que ejercitaba la acción de subrogación prevista en el art. 43 LCS , frente a la consignataria del buque, para que se le reembolsara el importe de la indemnización.

3. En primera instancia, el Juzgado Mercantil desestimó la demanda, al entender que la acción había prescrito. Para llegar a esta conclusión, el juzgado partió de la consideración de que el transporte se había realizado al amparo de un contrato de fletamento, sin que fueran de aplicación las Reglas de la Haya-Visby. En consecuencia, resultaba de aplicación el art. 952.2 Ccom . Como el destinatario de la mercancía no hizo protesta dentro del plazo legal, el mismo día de la entrega o en las 24 horas siguientes a la entrega, la acción habría prescrito.

4. Recurrida la sentencia en apelación por la compañía aseguradora, la Audiencia estimó el recurso y condenó a la demandada a pagar 50.000 euros más los preceptivos intereses. Para llegar a esta conclusión, el tribunal de apelación razona que el art. 952.2 Ccom debía interpretarse de conformidad con la normativa internacional, en concreto con las Reglas de La Haya-Visby, que no exigen la protesta previa para ejercitar la acción. Además, entiende que el contrato de transporte se concertó en régimen de Conocimiento de Embarque y sujeto a las Reglas de La Haya-Visby. Conforme al art. 3.6 del Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 y el Protocolo de 1979, la acción de reclamación por pérdida o daños en la mercancía debía ejercitarse en el plazo de un año desde su entrega o, en su caso, desde que debiera haber sido entregada, sin que se prevea, como requisito previo, la exigencia de previa denuncia. A continuación, una vez apreciado que no había prescrito la acción, el tribunal de apelación justifica la responsabilidad del consignatario demandado y le condena al pago de la indemnización solicitada.

5. La sentencia de apelación es recurrida en casación por Intramediterráneo. El recurso de articula en torno a dos motivos.

Formulación de los motivos del recurso de casación

6. *Formulación de los dos motivos.* El *motivo primero* denuncia la infracción del art. 952.2 Ccom y de la jurisprudencia que lo interpreta, contenida en las Sentencias de 23 de marzo de 1988 , 2 de marzo de 1988 , 21 de junio de 1985 y 3 de enero de 1984 .

En el desarrollo del motivo se argumenta que la sentencia recurrida confunde el régimen del contrato de transporte propio del fletamento del buque, al que se aplica el art. 952.2 Ccom , y el del conocimiento de embarque, al que se aplicarían las Reglas de La Haya-Visby.

La Ley del Transporte Marítimo Internacional de 22 de diciembre de 1949, que incorporó el Convenio de Bruselas de 1924, de conocimiento de embarque, expresamente excluye su aplicación a un contrato de póliza de fletamento, que a juicio del recurrente, es el que se concertó entre las partes. Por esta razón, procedería la aplicación del art. 952.2 CCom , que no puede interpretarse de tal forma que deje de aplicarse lo expresamente regulado.

El *segundo motivo* , estrechamente relacionado con el primero, versa sobre la determinación del régimen legal aplicable a los transportes marítimos internacionales formalizados en un contrato de fletamento y en el que con posterioridad se haya emitido un conocimiento de embarque.

Procede desestimar los dos motivos por las razones que exponemos a continuación.

Desestimación de los dos motivos de casación

7. *Planteamiento de la controversia y normativa aplicable* . Dos son las cuestiones que se suscitan en el recurso de casación. La primera se refiere a la normativa aplicable al contrato de transporte en el que se ocasionaron los daños cuya reclamación se ejercita en la demanda. La segunda versa sobre la interpretación del alcance de la protesta en el art. 952.2 CCom , cuya aplicación se presupone, sin que lo sean las Reglas de La Haya-Visby, en relación con la prescripción de la acción ejercitada de indemnización por los daños sufridos en la carga.

Conviene advertir que, por las fechas en que se concertó el transporte y se causaron los daños (entre abril y mayo de 2010), no regía la actual Ley de Navegación Marítima, que unifica la regulación legal del transporte marítimo de mercancías, y deroga tanto el art. 952 CCom , como la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantiles [comúnmente denominada Ley de Transporte Marítimo (en adelante, LTM)].

En efecto, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), fue publicada en el BOE núm. 180, de 25 de julio. Conforme a su disposición final doudécima, entró en vigor a los dos meses de su publicación en el BOE, esto es, el 25 de septiembre de 2014. Por lo tanto, con posterioridad a que acaecieran los hechos que motivaron la reclamación objeto de enjuiciamiento en este pleito.

Según prescribe la disposición derogatoria única de la Ley de Navegación Marítima, a la entrada en vigor de esta ley, se derogaron, entre otras normas, tanto la reseñada Ley de Transporte Marítimo de 1949 (letra d), como el libro III y los arts. 19.3 , 951 a 954 del Código Comercio de 1885 (letra c).

La Ley de Navegación Marítima unifica el régimen de protestas (art. 285) y de prescripción de las acciones nacidas del contrato de fletamento (art. 286), que incluye el transporte en régimen de conocimiento de embarque. Estas acciones prescriben al año (art. 286.1 LNM). En el caso de las acciones para la indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, el plazo se contará desde la entrega de estas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse (art. 286.2 LNM). Cuando el destinatario hubiera omitido dar aviso por escrito al porteador o a su agente de la pérdida o los daños sufridos por las mercancías, o lo hubiera hecho fuera de plazo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías han sido entregadas tal y como aparecían descritas en el conocimiento de embarque (art. 285.3 LNM).

Como en el presente caso no rige la Ley de Navegación Marítima, el pleito debe dirimirse conforme a la normativa anterior. Bajo esa normativa cabía distinguir entre, por una parte, el transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, donde regían las Reglas de La Haya-Visby, y en concreto la Ley de Transporte Marítimo de 1949 y las modificaciones introducidas por los Protocolos de Bruselas de 1968 y Londres de 1979, y, por otra, el transporte concertado por medio de un contrato de fletamento, en el que la póliza se integra con la normativa general del Código de Comercio. Respecto de la cuestión controvertida (el significado y alcance de la protesta por daños en la mercancía, en relación con el ejercicio de la posterior acción judicial de reclamación de daños y perjuicios), en el primer caso regiría lo previsto en el art. 22 LTM, mientras que en el segundo el art. 952.2 CCom .

Conforme al art. 22 LTM, la acción de reclamación de daños y perjuicios causados en las mercancías debía ejercitarse « *dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido de ser entregadas* ». Y la previa protesta, realizada dentro del plazo legal, no constituía requisito de procedibilidad, por lo que su omisión o presentación tardía no conllevaba la pérdida automática del derecho a reclamar los daños y perjuicios sufridos por la mercancía. Como habíamos declarado en otras ocasiones, entre ellas en la Sentencia de 20 de septiembre de 1988 , la ausencia de protesta tan sólo generaba una presunción de que las mercancías habían sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento de embarque, y esta presunción admitía la prueba en contrario, que acreditara que la mercancía fue entregada en mal estado.

En los casos en que resultara de aplicación el art. 952.2 Ccom , este precepto establecía también un plazo de prescripción de un año para el ejercicio de " *las acciones sobre entrega de cargamento en los transportes terrestre o marítimos, o sobre indemnización por sus retrasos y daños sufridos en los objetos transportados ...* ». El plazo debía comenzar a computarse desde el día de la entrega del cargamento en el lugar de destino, o de aquel en que debía verificarse según las condiciones de su transporte.

Como puede apreciarse, el plazo de ejercicio de la acción y el comienzo del cómputo de este plazo era común, en el art. 22 LTM y en el art. 952.2 Ccom , y coincide con el actual del art. 286.2 LNM.

Lo que podía cambiar es el significado de la protesta. En el párrafo segundo del art. 952.2 CCom , expresamente se afirmaba que: « *las acciones por daños o faltas no podrán ser ejercitadas si al tiempo de la entrega de las respectivas expediciones, o dentro de las veinticuatro horas siguientes, cuando se trate de daños que no apareciesen al exterior de los bultos recibidos, no se hubiesen formalizado las correspondientes protestas o reservas* ».

8. Interpretación del sentido de la exigencia de protesta de avería en el art. 952.2 CCom . Es necesario advertir el contraste entre esta regla del art. 952.2 Ccom , que cuando fue promulgado el Código de Comercio, en 1885, se aplicaba a toda clase de transporte mercantil de mercancías entonces conocido, terrestre y marítimo, con independencia de si era nacional o internacional, y la que al respecto se fue aprobando en los convenios internacionales que regulaban el transporte internacional de mercancías marítimo en régimen de conocimiento de embarque y el transporte internacional de bienes por carretera.

Tanto en la Ley de Transporte Marítimo de 1949, que incorpora el Convenio de Bruselas de 1924, sobre transporte internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, como en el Convenio de Ginebra CMR, relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, de 19 de mayo de 1956 (BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974), la acción de responsabilidad por daños en la mercancía prescribe al año, y la falta de la oportuna protesta no impide el ejercicio de estas acciones de responsabilidad por daños en la mercancía.

Es muy significativo que, en el ámbito del contrato terrestre, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, prevea en su art. 60 que la ausencia de reservas no impide el ejercicio de la acción de responsabilidad por pérdida o avería, sino que tan sólo provoca que « *se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte* ».

Esta evolución legislativa orientada a la unificación del régimen de la protesta o reserva, en relación con el ejercicio de la acción de responsabilidad por pérdida o daños en la mercancía, justifica que, en el presente caso, en que los daños en la mercancía acaecieron antes de que hubiera sido aprobada la Ley de Navegación Marítima, cambiemos la interpretación que hasta ahora hacíamos del alcance de la falta de protesta prevista en el art. 952.2 CCom .

Aunque es cierto que existe una jurisprudencia que interpretaba el párrafo segundo del art. 952.2 CCom en el sentido exigir la previa protesta, dentro del plazo legal de veinticuatro horas, para poder ejercitar la acción de responsabilidad (entre otras, Sentencias de esta Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de marzo de 1988 , 23 de marzo de 1988 , 20 de septiembre de 1988 , 3 de diciembre de 1990 y 21 de febrero de 2008), procede cambiar esta doctrina e interpretar el precepto de acuerdo con la realidad social del momento en que ha de ser aplicado (art. 3.1 CC), marcada por la reseñada evolución normativa que tiende a unificar el régimen de denuncia o protesta de pérdida o daños en la mercancía, tanto en el transporte marítimo como en el terrestre.

De este modo hay que entender que, cuando acaecieron los daños en la mercancía objeto de transporte, la protesta tenía ya un sentido unívoco para toda clase de transporte terrestre (ya se había aprobado la Ley de Transporte Terrestre) y marítimo, en el caso del transporte internacional de mercancías concertado en una póliza de fletamento a la que no resultan de aplicación las Reglas de La Haya-Visby (Ley de Transporte Marítimo de 1949, modificada por los Protocolos de Bruselas de 1968 y Londres de 1979). De tal forma que el sentido de la protesta prevista en el párrafo segundo del art. 952.2 CCom debe acomodarse a esta ratio común, y por ello su ausencia o su realización fuera del plazo legal no impide el ejercicio de la acción mientras no se cumpla el plazo de prescripción de un año, como ocurre en el presente caso.

Lo razonado hasta ahora elude la necesidad de resolver si resultaba de aplicación el art. 952.2 CCom , y en concreto la controversia sobre la calificación que merece el contrato de transporte marítimo concertado con la demandada. Aunque se admitiera que se trataba de una póliza de fletamento en la que se había otorgado un conocimiento de embarque que no se regía por las reglas de La Haya-Visby porque no había sido transmitido a un tercero ajeno al negocio jurídico principal, y fuera por ello de aplicación el art. 952.2 CCom , bajo la interpretación que acabamos de realizar, la ausencia de protesta o su realización fuera del plazo legal de 24 horas no habría impedido el ejercicio de la acción de responsabilidad por daños en la mercancía objeto de transporte.

Costas

9. Aunque ha sido desestimado el recurso de casación, el cambio de jurisprudencia muestra la existencia de serias dudas de derecho en torno a la interpretación del art. 952.2 CCom , que justifican la no imposición de costas.

Por lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español.

FALLAMOS

Desestimamos el recurso de casación formulado por la representación de Intramediterráneo, S.A. contra la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (sección 15ª) de 3 de julio de 2013 (rollo núm. 458/2012), que resolvió el recurso de apelación interpuesto contra la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 10 de Barcelona de 18 de abril de 2012 (juicio ordinario 262/2011). No imponemos las costas del recurso de casación a ninguna de las partes.

Publíquese esta resolución conforme a derecho y devuélvanse a la Audiencia los autos originales y rollo de apelación remitidos con testimonio de esta resolución a los efectos procedentes.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la COLECCIÓN LEGISLATIVA pasándose al efecto las copias necesarias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos .- Ignacio Sancho Gargallo.- Francisco Javier Orduña Moreno.- Rafael Saraza Jimena.- Sebastian Sastre Papiol.- Firmado y Rubricado PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el EXCMO. SR. D. **Ignacio Sancho Gargallo** , Ponente que ha sido en el trámite de los presentes autos, estando celebrando Audiencia Pública la Sala Primera del Tribunal Supremo, en el día de hoy; de lo que como Secretario de la misma, certifico.

FONDO DOCUMENTAL • CENDOJ