

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ067249

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 25 de abril de 2024

Sala Sexta

Asuntos núms. C.345/22 y C-347/22 (acumulados)

SUMARIO:**Transporte de mercancías por vía marítima. Conocimiento de embarque. Cláusula de jurisdicción. Oponibilidad al tercero tenedor del conocimiento de embarque.**

El artículo 25.1 del Reglamento Bruselas I *bis* no precisa los efectos de una cláusula atributiva de competencia frente a un tercero ni el Derecho nacional aplicable a este respecto. Este artículo 25.1 suprime la exigencia de que al menos una de las partes deba estar domiciliada en un Estado miembro, lo que **refuerza la autonomía de la voluntad de las partes en cuanto a la elección del órgano** u órganos jurisdiccionales competentes, sin que tal supresión influya en modo alguno en la definición de los efectos de una cláusula atributiva de competencia frente a un tercero respecto del contrato. Por otro lado, en la medida en que esta disposición designa ahora el Derecho nacional aplicable para apreciar la validez material de tal cláusula, procede considerar que esta nueva norma de conflicto de leyes no regula, en cambio, la oponibilidad de la cláusula en cuestión a tal tercero.

El artículo 251 de la LNM, en relación con su artículo 468, obliga a los órganos jurisdiccionales nacionales concernidos a verificar la existencia del consentimiento de un tercero a una cláusula atributiva de competencia inserta en el conocimiento de embarque que adquiera, aun cuando se haya subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones del cargador que celebró el contrato que dicho conocimiento de embarque documenta. Esta **normativa nacional contraviene la jurisprudencia europea**, en la medida en que tiene como efecto conferir al tercero tenedor del conocimiento de embarque más derechos de los que tenía el cargador al que ha sucedido, ya que este tercero puede optar por no quedar vinculado por la prórroga de competencia acordada entre las partes originarias del contrato. Corresponderá al órgano jurisdiccional remitente verificar si tales artículos de la LNM pueden interpretarse en el sentido de que la norma que establece que el adquirente del conocimiento de embarque adquiere todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, con excepción de las cláusulas atributivas de competencia y de las cláusulas de arbitraje si no han sido negociadas individual y separadamente por ese adquirente, solo se aplica a una situación si esta última no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis*. Si dicho órgano jurisdiccional constatase que no es así, debería abstenerse de aplicar dicha norma.

En virtud de lo expuesto, el Tribunal de Justicia declara que:

1) El **artículo 25, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que **la oponibilidad de una cláusula atributiva de competencia al tercero tenedor del conocimiento de embarque** en el que se inserta esa cláusula **no se rige por el Derecho del Estado miembro al que pertenezcan uno o varios órganos jurisdiccionales designados por dicha cláusula**. La referida cláusula es oponible a tal tercero si, al adquirir el conocimiento de embarque, este se **subroga** en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato, extremo que debe apreciarse con arreglo al **Derecho nacional aplicable al fondo**, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio.

2) El artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que **se opone a una normativa nacional** en virtud de la cual un tercero respecto de un contrato de transporte de mercancías celebrado entre un porteador y un cargador, que adquiere el conocimiento de embarque que documenta ese contrato y se convierte así en **tercero tenedor** de dicho conocimiento de embarque, se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones del referido cargador, con excepción de los derivados de una **cláusula atributiva de competencia** inserta en el citado conocimiento de embarque, cláusula que **únicamente es oponible a ese tercero si la negoció individual y separadamente**.

PRECEPTOS:

Convenio de Bruselas de 1968 (Competencia, reconocimiento y ejecución de resoluciones civiles y mercantiles), art. 17.

Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de la Unión Europea, de 24 de enero de 2020, arts. 67, 126 y 127.

Reglamento (CE) nº 44/2001 (Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil), art. 23.1.

Reglamento (UE) nº 1215/2012 (Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil), art. 25.

Ley 14/2014 (Navegación Marítima), arts. 251 y 468.

PONENTE:

Don A. Kumin.

En los asuntos acumulados C-345/22 a C-347/22,

que tienen por objeto tres peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Audiencia Provincial de Pontevedra, mediante autos de 16 de mayo de 2022, recibidos en el Tribunal de Justicia el 25 de mayo de 2022, en los procedimientos entre

Maersk A/S

y

Allianz Seguros y Reaseguros, S. A. (C-345/22 y C-347/22),

y entre

Mapfre España Compañía de Seguros y Reaseguros, S. A.,

y

MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co. (C-346/22),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. P. G. Xuereb, en funciones de Presidente de Sala, y el Sr. A. Kumin (Ponente) y la Sra. I. Ziemele, Jueces;

Abogado General: Sr. A. M. Collins;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Maersk A/S y MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co., por la Sra. C. Lopera Merino, abogada, y las Sras. G. Quintás Rodríguez y C. Zubeldía Blein, procuradoras;

– en nombre de Allianz Seguros y Reaseguros, S. A., por el Sr. L. A. Souto Maqueda, abogado;

– en nombre de Mapfre España Compañía de Seguros y Reaseguros, S. A., por el Sr. J. Tojeiro Sierto, abogado;

– en nombre del Gobierno español, por la Sra. M. J. Ruiz Sánchez, en calidad de agente;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. S. Noë y C. Urraca Caviedes, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 16 de noviembre de 2023;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación del artículo 25, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la

competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2012, L 351, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento Bruselas I bis»).

2. Estas peticiones se han presentado en el contexto de tres litigios entre, en los asuntos C-345/22 y C-347/22, la sociedad de transporte danesa Maersk A/S y la compañía aseguradora española Allianz Seguros y Reaseguros, S. A. (en lo sucesivo, «Allianz»), y, en el asunto C-346/22, la compañía aseguradora española Mapfre España Compañía de Seguros y Reaseguros, S. A. (en lo sucesivo, «Mapfre»), y la sociedad de transporte alemana MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co. (en lo sucesivo, «MACS»), en relación con la indemnización, reclamada ante un órgano jurisdiccional español por esas dos compañías de seguros que se subrogan en los derechos de los terceros adquirentes de las mercancías que fueron transportadas por vía marítima por las referidas sociedades de transporte, por los daños materiales que dichas mercancías supuestamente sufrieron con ocasión de dichos transportes, y con la impugnación, por las citadas sociedades de transporte, de la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles debido a una cláusula que atribuye a un órgano jurisdiccional del Reino Unido la competencia para conocer de las controversias que surjan de los contratos de transporte controvertidos en los litigios principales.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Acuerdo de Retirada

3. Mediante la Decisión (UE) 2020/135, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO 2020, L 29, p. 1), el Consejo de la Unión Europea aprobó, en nombre de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (CEEa), el citado Acuerdo sobre la Retirada (DO 2020, L 29, p. 7; en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada»). Este se adjuntó a la mencionada Decisión y entró en vigor el 1 de febrero de 2020.

4. El artículo 67 del Acuerdo de Retirada, titulado «Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales y cooperación conexa entre las autoridades centrales», establece en su apartado 1:

«En el Reino Unido, y en los Estados miembros en las situaciones que incumban al Reino Unido, respecto de los procesos judiciales incoados antes del final del período transitorio y respecto de los procesos o acciones que tengan relación con tales procesos judiciales con arreglo a los artículos 29, 30 y 31 del Reglamento [Bruselas I bis] [...], se aplicarán los actos o disposiciones siguientes:

a) las disposiciones en materia de competencia judicial del Reglamento [Bruselas I bis];

[...]».

5. A tenor del artículo 126 del referido Acuerdo, titulado «Período transitorio»:

«Se establece un período transitorio o de ejecución, que comenzará en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo y finalizará el 31 de diciembre de 2020.»

6. El artículo 127 del citado Acuerdo, titulado «Alcance de las disposiciones transitorias», tiene el siguiente tenor:

«1. Salvo disposición en contrario del presente Acuerdo, el Derecho de la Unión será aplicable al y en el Reino Unido durante el período transitorio.

[...]

3. Durante el período transitorio, el Derecho de la Unión aplicable en virtud del apartado 1 producirá, respecto de y en el Reino Unido, los mismos efectos jurídicos que produce en la Unión y sus Estados miembros, y se interpretará y aplicará conforme a los mismos métodos y principios generales que los aplicables dentro de la Unión.

[...]»

Convenio de Bruselas

7. El artículo 17 del Convenio relativo a la Competencia Judicial y a la Ejecución de Resoluciones Judiciales en Materia Civil y Mercantil, firmado en Bruselas el 27 de septiembre de 1968 (DO 1972, L 299, p. 32; texto consolidado en DO 1998, C 27, p. 1), en su versión modificada por el Convenio de 9 de octubre de 1978 relativo a la Adhesión del Reino de Dinamarca, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (DO 1978, L 304, p. 1, y texto modificado, p. 77; EE 01/02, p. 131), por el Convenio de 25 de octubre de 1982 relativo a la Adhesión de la República Helénica (DO 1982, L 388, p. 1; EE 01/03, p. 234) y por el Convenio de 26 de mayo de 1989 relativo a la Adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa (DO 1989, L 285, p. 1) (en lo sucesivo, «Convenio de Bruselas»), establecía en su párrafo primero:

«Si las partes, cuando al menos una de ellas tuviere su domicilio en un Estado contratante, hubieren acordado que un tribunal o los tribunales de un Estado contratante fueren competentes para conocer de cualquier litigio que hubiere surgido o que pudiese surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal tribunal o tales tribunales serán los únicos competentes. Tal convenio atributivo de competencia deberá celebrarse:

- a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita, o
- b) en una forma que se ajustare a los hábitos que las partes tuvieran establecido entre ellas, o
- c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en dicho comercio, fueran ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

[...]

Reglamento Bruselas I

8. El artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento Bruselas I»), disponía en su apartado 1:

«Si las partes, cuando al menos una de ellas tuviere su domicilio en un Estado miembro, hubieren acordado que un tribunal o los tribunales de un Estado miembro fueren competentes para conocer de cualquier litigio que hubiere surgido o que pudiese surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal tribunal o tales tribunales serán competentes. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. Tal acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse:

- a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita; o
- b) en una forma que se ajustare a los hábitos que las partes tuvieran establecido entre ellas; o
- c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en dicho comercio, fueran ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.»

Reglamento Bruselas I bis

9. El capítulo II del Reglamento Bruselas I bis, titulado «Competencia», comprende una sección 7, titulada «Prórroga de la competencia». A tenor del artículo 25 de dicho Reglamento, que figura en esta sección:

«1. Si las partes, con independencia de su domicilio, han acordado que un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro sean competentes para conocer de cualquier litigio que haya surgido o que pueda surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal órgano jurisdiccional o tales órganos jurisdiccionales serán competentes, a menos que el acuerdo sea nulo de pleno derecho en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. El acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse:

- a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita;
- b) en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o
- c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

[...]

5. Un acuerdo atributivo de competencia que forme parte de un contrato será considerado como un acuerdo independiente de las demás cláusulas del contrato.

La validez del acuerdo atributivo de competencia no podrá ser impugnada por la sola razón de la invalidez del contrato.»

Derecho español

10. El apartado XI del preámbulo de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE n.º 180, de 25 de julio de 2014, p. 59193; en lo sucesivo, «LNM»), tiene el siguiente tenor:

«[...] El capítulo I [del título IX] contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente. [...]»

11. Conforme al artículo 251 de la LNM, titulado «Eficacia traslativa»:

«La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX.»

12. El artículo 468 de la LNM, titulado «Cláusulas de jurisdicción y arbitraje», que figura en el capítulo I del título IX de dicha Ley, dispone en su párrafo primero:

«Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.
[...]»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-345/22

13. Maersk Line Perú SAC, una filial peruana de Maersk, celebró, como porteador, un contrato de transporte de mercancías por vía marítima sujeto a las condiciones CFR (coste y flete) con Aquafrost Perú (en lo sucesivo, «Aquafrost»), como cargador, contrato que se documentó en un conocimiento de embarque expedido el 9 de abril de 2018. En el reverso de dicho conocimiento de embarque figuraba una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia redactada en los siguientes términos:

«[...] este conocimiento de embarque estará regido por y será interpretado de conformidad con la ley inglesa y todas las disputas que surjan conforme al presente serán determinadas por [la High Court of Justice (England and Wales) [Tribunal Superior de Justicia (Inglaterra y Gales), Reino Unido]], quedando excluida la jurisdicción de los tribunales de otro país. Por otra parte, y a discreción del transportista, el transportista podrá iniciar procesos contra el comerciante en un tribunal competente en el lugar de operación del comerciante.»

14. Las mercancías de que se trata fueron adquiridas por Oversea Atlantic Fish, S. L. (en lo sucesivo, «Oversea»), que se convirtió así en tercero tenedor del conocimiento de embarque. En la medida en que dichas mercancías llegaron dañadas al puerto de destino, Allianz, subrogada en los derechos de Oversea, presentó ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra una demanda en la que reclamaba a Maersk la cantidad de 67 449,71 euros en concepto de indemnización por daños y perjuicios. Esta acción se entabló antes del final del período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

15. Basándose en la cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia mencionada en el apartado 13 de la presente sentencia, Maersk impugnó la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles.

16. Mediante auto de 26 de mayo de 2020, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra desestimó esa declinatoria. Maersk interpuso recurso de reposición contra dicho auto, que fue desestimado mediante auto de 2 de

diciembre de 2020. Por otra parte, mediante sentencia de 7 de julio de 2021, el referido órgano jurisdiccional estimó la demanda de Allianz en cuanto al fondo.

17. Maersk interpuso recurso de apelación contra esa sentencia ante la Audiencia Provincial de Pontevedra, que es el órgano jurisdiccional remitente, impugnando la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles por considerar que la mencionada cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia es oponible al tercero tenedor del conocimiento de embarque. En efecto, a su entender, debería aplicarse el artículo 25 del Reglamento Bruselas I *bis*, y no el artículo 251 de la LNM, que, a su juicio, es contrario al Derecho de la Unión.

18. El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la referida cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia es oponible al tercero tenedor del conocimiento de embarque a pesar de que este no prestara su consentimiento a ella de manera expresa, individual y separada cuando adquirió dicho conocimiento de embarque. Según el órgano jurisdiccional remitente, de la sentencia de 18 de noviembre de 2020, DelayFix (C-519/19, EU:C:2020:933), se desprende que el Reglamento Bruselas I *bis* potencia la autonomía de la voluntad de los contratantes en la elección de la jurisdicción aplicable con respecto a lo que ocurría durante la vigencia del Reglamento Bruselas I.

19. Por otra parte, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, del apartado 27 de la sentencia de 16 de marzo de 1999, Castelletti (C-159/97, EU:C:1999:142), se desprende que, en el sector del tráfico marítimo internacional, existe una presunción de conocimiento y consentimiento de la parte contratante en cuanto a las cláusulas de jurisdicción o atributivas de competencia que figuran en los contratos de transporte, puesto que se trata de una estipulación utilizada normalmente en este sector.

20. Además, el órgano jurisdiccional remitente subraya el carácter autónomo y la separabilidad de las cláusulas de jurisdicción o atributivas de competencia, de modo que estas podrían estar sujetas, por lo que respecta a la ley sustantiva aplicable, a un régimen jurídico diferente del resto del contrato en el que se insertan. Señala así que una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia puede ser válida, aunque el propio contrato sea nulo.

21. El órgano jurisdiccional remitente indica que el artículo 251 de la LNM efectúa, para el caso específico de los conocimientos de embarque en materia de transporte de mercancías que contienen una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia y que son adquiridos posteriormente por un tercero, una remisión al artículo 468 de la LNM, que dispone que tal cláusula es nula si no ha sido negociada individual y separadamente por ese tercero.

22. El órgano jurisdiccional remitente señala que esta normativa se justifica en la exposición de motivos de la LNM por la necesidad de proteger los intereses de los receptores nacionales, tenedores de conocimientos de embarque en los que las partes originarias han introducido una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia, que se encuentran en la posición contractual más débil, especialmente en los casos de contratos de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque en línea regular. En efecto, subyace la idea de que obligar a litigar a los empresarios nacionales, cargadores y receptores de mercancías, en jurisdicciones extranjeras puede suponer en la práctica una denegación de la efectividad de la tutela judicial.

23. El órgano jurisdiccional remitente sostiene que sería problemático aplicar el artículo 251 de la LNM para colmar las eventuales lagunas existentes en el Derecho de la Unión. Además, a su juicio, existe una contradicción entre esta disposición y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia derivada, en particular, de la sentencia de 9 de noviembre de 2000, Coreck (C-387/98, EU:C:2000:606), apartado 23. En efecto, según el órgano jurisdiccional remitente, dado que, en virtud del Derecho español, las cláusulas de jurisdicción o atributivas de competencia y las cláusulas de arbitraje solo vinculan a las partes si son el resultado comprobado de una negociación individual y separada, la cesión de derechos derivada de un conocimiento de embarque no sería plena.

24. Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta por la eventual inaplicabilidad de la normativa nacional controvertida en el litigio principal.

25. En efecto, en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente considera, basándose tanto en el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* como en la jurisprudencia derivada de las sentencias de 3 de julio de 1997, Benincasa (C-269/95, EU:C:1997:337), y de 18 de noviembre de 2020, DelayFix (C-519/19, EU:C:2020:933), que la validez de una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia debe examinarse a la luz de la ley del Estado al que esa cláusula defiere jurisdicción, de modo que, en el caso de autos, procedería aplicar el Derecho inglés, y no el artículo 468 de la LNM. En segundo lugar, suponiendo que el artículo 251 de la LNM sea aplicable al litigio principal, el referido órgano jurisdiccional considera que la forma de prestación del consentimiento a una

cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia se rige por el Derecho de la Unión y no por el Derecho nacional, a fin de evitar que cada Estado miembro imponga requisitos diferentes a este respecto. En tercer lugar, el citado órgano jurisdiccional alberga dudas en cuanto a la conformidad del artículo 251 de la LNM con la jurisprudencia derivada de la sentencia de 9 de noviembre de 2000, Coreck (C-387/98, EU:C:2000:606), puesto que, en virtud de dicha disposición, los derechos y obligaciones relativos a una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia contenida en un conocimiento de embarque quedan excluidos de los transferidos al tercero tenedor de dicho conocimiento.

26. En estas circunstancias, la Audiencia Provincial de Pontevedra decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) La regla del artículo 25 del Reglamento [Bruselas I *bis*], cuando establece que la nulidad de pleno derecho del acuerdo de jurisdicción debe analizarse conforme a la legislación del Estado Miembro al que las partes han deferido la jurisdicción, [¿]comprende también, —en una situación como la del litigio principal—, la cuestión de la validez de la extensión de la cláusula a un tercero no parte en el contrato en el que la cláusula se establece?»

2) En el caso de circulación del conocimiento de embarque a un tercero, destinatario de las mercancías, que no intervino en la contratación entre el cargador y el porteador marítimo, ¿resulta compatible con el art. 25 del Reglamento [Bruselas I *bis*], y con la jurisprudencia del TJ que lo interpreta, una norma como la contenida en el art. 251 de la [LNM], que exige que, para la oponibilidad de la cláusula a ese tercero, la cláusula de jurisdicción debe haber sido negociada con este “individual y separadamente”?

3) ¿Resulta posible, conforme al Derecho de la UE, que la legislación de los Estados miembros establezca requisitos adicionales de validez para la eficacia frente a terceros de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque?

4) ¿Una norma como la contenida en el artículo 251 de la [LNM], —que establece que la subrogación del tercero tenedor solo se produce en forma parcial, con exclusión de las cláusulas de prórroga de jurisdicción—, supone la introducción de un requisito adicional de validez de estas cláusulas, contraria al artículo 25 del Reglamento [Bruselas I *bis*]?»

Asunto C-346/22

27. MACS, como porteador, y Tunacor Fisheries Ltd, como cargador, celebraron un contrato de transporte de mercancías por vía marítima sujeto a las condiciones CFR (coste y flete), que se documentó en un conocimiento de embarque expedido el 13 de abril de 2019. En el reverso de dicho conocimiento de embarque figuraba una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia redactada en los siguientes términos:

«El presente Conocimiento de Embarque se regirá por la legislación inglesa y cualquier disputa que surja en virtud del mismo se remitirá [a la High Court of Justice (England and Wales) [Tribunal Superior de Justicia (Inglaterra y Gales)]] para su resolución».

28. Las mercancías de que se trata fueron adquiridas por Fortitude Fishing, S. L. (en lo sucesivo, «Fortitude»), que se convirtió así en tercero tenedor del conocimiento de embarque. En la medida en que dichas mercancías llegaron dañadas al puerto de destino, Mapfre, subrogada en los derechos de Fortitude, presentó ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra una demanda en la que reclamaba a MACS la cantidad de 80 187,90 euros en concepto de indemnización por daños y perjuicios. Esta acción se entabló antes del final del período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

29. Basándose en la cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia mencionada en el apartado 27 de la presente sentencia, MACS impugnó la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles.

30. Mediante auto de 3 de mayo de 2021, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra declinó su competencia.

31. Mapfre interpuso recurso de apelación contra dicho auto ante la Audiencia Provincial de Pontevedra, que es también el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-346/22, alegando, por un lado, que los órganos jurisdiccionales españoles eran competentes en la medida en que Fortitude no era parte en el contrato de transporte celebrado entre MACS y Tunacor Fisheries ni había intervenido en dicho transporte y, por otro lado, que, en virtud del artículo 251 de la LNM, no podía oponérsele la citada cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia.

32. En cambio, MACS impugna la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles, alegando que la referida cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia es oponible al tercero tenedor del conocimiento de

embarque. En efecto, a su entender, debería aplicarse el artículo 25 del Reglamento Bruselas I *bis*, y no el artículo 251 de la LNM, que, a su juicio, es contrario al Derecho de la Unión.

33. Al albergar las mismas dudas que las expuestas en el asunto C-345/22, el órgano jurisdiccional remitente decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones prejudiciales, en esencia, idénticas a las planteadas en dicho asunto.

Asunto C-347/22

34. Maersk Line Perú, como porteador, y Aquafrost, como cargador, celebraron un contrato de transporte de mercancías por vía marítima sujeto a las condiciones CFR (coste y flete), que se documentó en un conocimiento de embarque expedido el 2 de agosto de 2018. En el reverso de dicho conocimiento de embarque figuraba una cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia redactada en términos idénticos a los utilizados en la cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia controvertida en el asunto C-345/22.

35. Las mercancías de que se trata fueron adquiridas por Oversea, que se convirtió así en tercero tenedor del conocimiento de embarque. En la medida en que dichas mercancías llegaron dañadas al puerto de destino, Allianz, subrogada en los derechos de Oversea, presentó ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra una demanda en la que reclamaba a Maersk la cantidad de 106 093,65 euros en concepto de indemnización por daños y perjuicios. Esta acción se entabló antes del final del período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

36. Basándose en la cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia mencionada en el apartado 34 de la presente sentencia, Maersk impugnó la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles.

37. Mediante auto de 20 de octubre de 2020, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Pontevedra desestimó esa declinatoria. Maersk no interpuso recurso de reposición contra dicho auto. Por otra parte, mediante sentencia de 9 de julio de 2021, el referido órgano jurisdiccional estimó la demanda de Allianz en cuanto al fondo.

38. Maersk interpuso recurso de apelación contra esa sentencia ante la Audiencia Provincial de Pontevedra, que es también el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-347/22, impugnando la competencia de los órganos jurisdiccionales españoles por considerar que la mencionada cláusula de jurisdicción o atributiva de competencia es oponible al tercero tenedor del conocimiento de embarque. En efecto, a su entender, debería aplicarse el artículo 25 del Reglamento Bruselas I *bis*, y no el artículo 251 de la LNM, que, a su juicio, es contrario al Derecho de la Unión.

39. Al albergar las mismas dudas que las expuestas en el asunto C-345/22, el órgano jurisdiccional remitente decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones prejudiciales, en esencia, idénticas a las planteadas en dicho asunto.

Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

40. Mediante resolución del Presidente del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 2022, se acumularon los asuntos C-345/22, C-346/22 y C-347/22 a efectos de las fases escrita y oral del procedimiento y de la resolución que ponga fin al proceso.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Observaciones preliminares

41. Por lo que respecta a la cuestión de si el ámbito de aplicación del Reglamento Bruselas I *bis*, cuya interpretación solicita el órgano jurisdiccional remitente, comprende una situación como la que es objeto de los litigios principales, es preciso señalar, por una parte, que, mediante las cláusulas atributivas de competencia controvertidas en esos asuntos, la competencia para conocer de los litigios relativos a los contratos de transporte marítimo de que se trata en dichos asuntos se atribuyó a un órgano jurisdiccional del Reino Unido y, por otra parte, que el Acuerdo de Retirada entró en vigor el 1 de febrero de 2020.

42. Dicho esto, en virtud del artículo 67, apartado 1, letra a), del Acuerdo de Retirada, las disposiciones relativas a la competencia incluidas en el Reglamento Bruselas I *bis* se aplicarán, tanto en el Reino Unido como en los Estados miembros en las situaciones que incumban a dicho Estado, a los procesos judiciales incoados antes del

final del período transitorio previsto en el artículo 126 de ese Acuerdo (sentencia de 24 de noviembre de 2022, Tilman, C-358/21, EU:C:2022:923, apartado 28).

43. Además, a tenor del artículo 127, apartados 1 y 3, de dicho Acuerdo, durante ese período transitorio, el Derecho de la Unión, por una parte, será aplicable al Reino Unido y, por otra, se interpretará y aplicará conforme a los mismos métodos y principios generales que los aplicables dentro de la Unión.

44. Por consiguiente, en la medida en que de los autos de remisión se desprende que Allianz y Mapfre ejercitaron sus respectivas acciones antes del 31 de diciembre de 2020 y, por tanto, antes del final del referido período transitorio, procede declarar que, como señalan el Gobierno español y la Comisión Europea en sus observaciones escritas, a pesar de la retirada del Reino Unido de la Unión, el Reglamento Bruselas I *bis* es aplicable a los litigios principales.

Sobre la primera cuestión prejudicial planteada en cada uno de los asuntos acumulados

45. Mediante la primera cuestión prejudicial planteada en cada uno de los asuntos acumulados, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* debe interpretarse en el sentido de que la oponibilidad de una cláusula atributiva de competencia al tercero tenedor del conocimiento de embarque en el que se inserta esa cláusula se rige por el Derecho del Estado miembro al que pertenezcan uno o varios órganos jurisdiccionales designados por dicha cláusula.

46. A tenor del artículo 25, apartado 1, primera frase, del Reglamento Bruselas I *bis*, «si las partes, con independencia de su domicilio, han acordado que un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro sean competentes para conocer de cualquier litigio que haya surgido o que pueda surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal órgano jurisdiccional o tales órganos jurisdiccionales serán competentes, a menos que el acuerdo sea nulo de pleno derecho en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro».

47. Así pues, la referida disposición no precisa si una cláusula atributiva de competencia puede transferirse, fuera del círculo de las partes contratantes, a un tercero, parte en un contrato posterior que se subroga, en todo o en parte, en los derechos y obligaciones de una de las partes del contrato inicial (sentencia de 18 de noviembre de 2020, DelayFix, C-519/19, EU:C:2020:933, apartado 40 y jurisprudencia citada).

48. Además, si bien del artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* se desprende que la validez material de una cláusula atributiva de competencia se aprecia a la luz del Derecho del Estado miembro al que pertenezcan uno o varios órganos jurisdiccionales designados por dicha cláusula, no es menos cierto que la oponibilidad de tal cláusula a un tercero respecto del contrato, como un tercero tenedor del conocimiento de embarque, no está comprendida en la validez material de esa cláusula, como ha señalado el Abogado General en los puntos 54 a 56 de sus conclusiones, sino en sus efectos, cuya apreciación sucede necesariamente a la de su validez material, debiendo realizarse esta última en consideración a las relaciones entre las partes originarias del contrato.

49. Por consiguiente, el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* no precisa los efectos de una cláusula atributiva de competencia frente a un tercero ni el Derecho nacional aplicable a este respecto.

50. Dicho esto, procede recordar que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al artículo 17, párrafo primero, del Convenio de Bruselas y al artículo 23, apartado 1, del Reglamento Bruselas I se desprende que una cláusula atributiva de competencia incluida en un conocimiento de embarque puede ser invocada frente a un tercero respecto de ese contrato siempre que haya sido reconocida su validez en la relación entre el cargador y el porteador y que, en virtud del Derecho nacional aplicable, el tercero tenedor del conocimiento, al adquirirlo, se haya subrogado en los derechos y obligaciones del cargador. En ese caso, no es necesario que el órgano jurisdiccional que conoce del asunto compruebe si ese tercero prestó su consentimiento a dicha cláusula (sentencias de 19 de junio de 1984, Russ, 71/83, EU:C:1984:217, apartados 24 y 25, y de 7 de febrero de 2013, Refcomp, C-543/10, EU:C:2013:62, apartado 34 y jurisprudencia citada).

51. El Tribunal de Justicia ha deducido de ello, en relación con esas disposiciones del Convenio de Bruselas y del Reglamento Bruselas I, que solo en el caso de que, conforme al Derecho nacional aplicable al fondo, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del órgano jurisdiccional que conozca del asunto, el tercero tenedor del conocimiento de embarque haya sucedido a la parte contratante inicial en todos sus derechos y obligaciones puede invocarse contra él una cláusula atributiva de competencia a la que no haya dado

su consentimiento (sentencias de 9 de noviembre de 2000, Coreck, C-387/98, EU:C:2000:606, apartados 24, 25 y 30, y de 21 de mayo de 2015, CDC Hydrogen Peroxide, C-352/13, EU:C:2015:335, apartado 65). En sentido inverso, cuando el Derecho nacional aplicable no prevé esa relación de sustitución, el referido órgano jurisdiccional debe comprobar la realidad del consentimiento de ese tercero a tal cláusula (sentencia de 7 de febrero de 2013, Refcomp, C-543/10, EU:C:2013:62, apartado 36 y jurisprudencia citada).

52. Si bien es cierto que el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* está redactado en términos en parte diferentes del artículo 17, párrafo primero, del Convenio de Bruselas y del artículo 23, apartado 1, del Reglamento Bruselas I, procede señalar, no obstante, como hace el Abogado General en los puntos 51 a 54 de sus conclusiones y como se desprende, en esencia, de la sentencia de 24 de noviembre de 2022, Tilman (C-358/21, EU:C:2022:923), apartado 34, que la jurisprudencia expuesta en los apartados 50 y 51 de la presente sentencia es aplicable a esta disposición del Reglamento Bruselas I *bis*.

53. En efecto, por un lado, en tanto en cuanto el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* ya no recoge el requisito según el cual al menos una de las partes debe estar domiciliada en un Estado miembro, es preciso señalar que la supresión de esa exigencia refuerza la autonomía de la voluntad de las partes en cuanto a la elección del órgano u órganos jurisdiccionales competentes, sin que tal supresión influya en modo alguno en la definición de los efectos de una cláusula atributiva de competencia frente a un tercero respecto del contrato. Por otro lado, en la medida en que esta disposición designa ahora el Derecho nacional aplicable para apreciar la validez material de tal cláusula, procede considerar, habida cuenta de lo que se desprende del apartado 48 de la presente sentencia, que esta nueva norma de conflicto de leyes no regula, en cambio, la oponibilidad de la cláusula en cuestión a tal tercero.

54. Por consiguiente, si, en los presentes asuntos, el órgano jurisdiccional remitente constatase que Oversea y Fortitude, como terceros tenedores de conocimientos de embarque, se subrogan respectivamente en la totalidad de los derechos y obligaciones de Aquafrost y de Tunacor Fisheries, como cargadores y, por tanto, partes originarias de los contratos de transporte de que se trata en los litigios principales, debería deducir de ello, de conformidad con el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis*, tal como lo interpreta la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que las cláusulas atributivas de competencia controvertidas en dichos litigios son oponibles a esos terceros. En cambio, esta disposición no es pertinente en el marco del examen de la cuestión de si dichos terceros se subrogan en la totalidad de los derechos y obligaciones de los mencionados cargadores, ya que esta subrogación se rige por el Derecho nacional aplicable al fondo, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenece el órgano jurisdiccional remitente.

55. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial planteada en cada uno de los asuntos acumulados que el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* debe interpretarse en el sentido de que la oponibilidad de una cláusula atributiva de competencia al tercero tenedor del conocimiento de embarque en el que se inserta esa cláusula no se rige por el Derecho del Estado miembro al que pertenezcan uno o varios órganos jurisdiccionales designados por dicha cláusula. La referida cláusula es oponible a tal tercero si, al adquirir el conocimiento de embarque, este se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato, extremo que debe apreciarse con arreglo al Derecho nacional aplicable al fondo, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio.

Sobre las cuestiones prejudiciales segunda a cuarta planteadas en cada uno de los asuntos acumulados

56. Mediante las cuestiones prejudiciales segunda a cuarta planteadas en cada uno de los asuntos acumulados, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un tercero respecto de un contrato de transporte de mercancías celebrado entre un porteador y un cargador, que adquiere el conocimiento de embarque que documenta ese contrato y se convierte así en tercero tenedor de dicho conocimiento de embarque, se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones del referido cargador, con excepción de los derivados de una cláusula atributiva de competencia inserta en el citado conocimiento de embarque, cláusula que únicamente es oponible a ese tercero si la negoció individual y separadamente.

57. Habida cuenta de lo que se desprende de los apartados 50 a 52 y 55 de la presente sentencia, procede interpretar el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* en el sentido de que una cláusula atributiva de competencia inserta en un conocimiento de embarque es oponible al tercero tenedor de dicho conocimiento de

embarque siempre que, por una parte, haya sido reconocida su validez en la relación entre el cargador y el porteador que hayan celebrado el contrato de transporte que ese conocimiento de embarque documenta y, por otra parte, con arreglo al Derecho nacional aplicable, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio, dicho tercero, al adquirir el referido conocimiento de embarque, se haya subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato.

58. Pues bien, en los presentes asuntos, el órgano jurisdiccional remitente no ha facilitado información que pudiera cuestionar la validez de las cláusulas atributivas de competencia controvertidas en los litigios principales. Por consiguiente, corresponderá a dicho órgano jurisdiccional verificar si, en virtud del Derecho nacional aplicable, cada uno de los terceros tenedores de conocimientos de embarque de que se trata en esos asuntos se ha subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones de los cargadores en cuestión. De ser así, no ha de verificarse la realidad del consentimiento de cada uno de esos terceros a esas cláusulas.

59. A este respecto, como se desprende de los autos de remisión, el órgano jurisdiccional remitente parece considerar que el Derecho español es el Derecho nacional aplicable. Sin embargo, el artículo 251 de la LNM, en relación con el artículo 468 de dicha Ley, establece, en esencia, que el adquirente del conocimiento de embarque adquiere todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, con excepción de las cláusulas atributivas de competencia, que requieren el consentimiento del adquirente, siendo estas cláusulas nulas y teniéndose por no puestas si no se han negociado individual y separadamente.

60. Consiguientemente, procede hacer constar, como han hecho la Comisión en sus observaciones escritas y el Abogado General en el punto 61 de sus conclusiones, que tal normativa nacional tiene por efecto eludir el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis*, tal como lo interpreta la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, y que, por tanto, es contraria a esta última disposición.

61. En efecto, según la información facilitada por el órgano jurisdiccional remitente, el artículo 251 de la LNM, en relación con el artículo 468 de dicha Ley, obliga a los órganos jurisdiccionales nacionales concernidos a verificar la existencia del consentimiento de un tercero a una cláusula atributiva de competencia inserta en el conocimiento de embarque que adquiera, aun cuando se haya subrogado en la totalidad de los derechos y obligaciones del cargador que celebró el contrato que dicho conocimiento de embarque documenta.

62. Además, procede señalar que esta normativa nacional contraviene la jurisprudencia derivada de la sentencia de 9 de noviembre de 2000, Coreck (C-387/98, EU:C:2000:606), apartado 25, en la medida en que tiene como efecto conferir al tercero tenedor del conocimiento de embarque más derechos de los que tenía el cargador al que ha sucedido, ya que este tercero puede optar por no quedar vinculado por la prórroga de competencia acordada entre las partes originarias del contrato.

63. En estas circunstancias, procede recordar que, para garantizar la efectividad del conjunto de las disposiciones del Derecho de la Unión, el principio de primacía obliga, en particular, a los órganos jurisdiccionales nacionales a interpretar, en la medida de lo posible, su Derecho interno de manera conforme con el Derecho de la Unión [sentencia de 8 de marzo de 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Efecto directo), C-205/20, EU:C:2022:168, apartado 35 y jurisprudencia citada].

64. No obstante, la obligación de interpretación conforme del Derecho nacional tiene determinados límites y no puede, en particular, servir de fundamento para una interpretación contra legem del Derecho nacional [sentencia de 8 de marzo de 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Efecto directo), C-205/20, EU:C:2022:168, apartado 36 y jurisprudencia citada].

65. Ha de recordarse, asimismo, que el principio de primacía obliga al juez nacional encargado de aplicar, en el ámbito de su competencia, las disposiciones del Derecho de la Unión, cuando no resulte posible interpretar la normativa nacional conforme a las exigencias del Derecho de la Unión, a garantizar la plena eficacia de las exigencias de este Derecho en el litigio del que conoce, dejando inaplicada si fuera necesario, y por su propia iniciativa, cualquier normativa o práctica nacional, aun posterior, en la medida en que sea contraria a una disposición del Derecho de la Unión directamente aplicable, como una disposición de un reglamento, sin que deba solicitar o esperar a su previa eliminación por vía legislativa o mediante cualquier otro procedimiento constitucional [véanse, en este sentido, las sentencias de 21 de enero de 2021, Whiteland Import Export, C-308/19, EU:C:2021:47, apartado 31, y de 8 de marzo de 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Efecto directo), C-205/20, EU:C:2022:168, apartados 37 y 57 y jurisprudencia citada].

66. En los presentes asuntos, el artículo 251 de la LNM efectúa una remisión a las disposiciones del capítulo I del título IX de dicha Ley por lo que respecta al requisito relativo al consentimiento del adquirente de un conocimiento de embarque a las cláusulas atributivas de competencia insertas en dicho conocimiento. Pues bien, el artículo 468 de la LNM, que forma parte de ese capítulo I, establece que, «sin perjuicio de [...] las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente».

67. Por consiguiente, corresponderá al órgano jurisdiccional remitente verificar si el artículo 251 de la LNM, en relación con el artículo 468 de dicha Ley, puede interpretarse en el sentido de que la norma que establece, según la cual el adquirente del conocimiento de embarque adquiere todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, con excepción de las cláusulas atributivas de competencia y de las cláusulas de arbitraje si no han sido negociadas individual y separadamente por ese adquirente, solo se aplica a una situación si esta última no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis*. Si dicho órgano jurisdiccional constatase que no es así, debería abstenerse de aplicar dicha norma nacional en los litigios principales, en la medida en que es contraria a esa disposición del Derecho de la Unión directamente aplicable.

68. Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales segunda a cuarta planteadas en cada uno de los asuntos acumulados que el artículo 25, apartado 1, del Reglamento Bruselas I *bis* debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un tercero respecto de un contrato de transporte de mercancías celebrado entre un porteador y un cargador, que adquiere el conocimiento de embarque que documenta ese contrato y se convierte así en tercero tenedor de dicho conocimiento de embarque, se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones del referido cargador, con excepción de los derivados de una cláusula atributiva de competencia inserta en el citado conocimiento de embarque, cláusula que únicamente es oponible a ese tercero si la negoció individual y separadamente.

Costas

69. Dado que el procedimiento tiene, para las partes de los litigios principales, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes de los litigios principales, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

1) El artículo 25, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que la oponibilidad de una cláusula atributiva de competencia al tercero tenedor del conocimiento de embarque en el que se inserta esa cláusula no se rige por el Derecho del Estado miembro al que pertenezcan uno o varios órganos jurisdiccionales designados por dicha cláusula. La referida cláusula es oponible a tal tercero si, al adquirir el conocimiento de embarque, este se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato, extremo que debe apreciarse con arreglo al Derecho nacional aplicable al fondo, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio.

2) El artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un tercero respecto de un contrato de transporte de mercancías celebrado entre un porteador y un cargador, que adquiere el conocimiento de embarque que documenta ese contrato y se convierte así en tercero tenedor de dicho conocimiento de embarque, se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones del referido cargador, con excepción de los derivados de una cláusula atributiva de competencia inserta en el citado conocimiento de embarque, cláusula que únicamente es oponible a ese tercero si la negoció individual y separadamente.

Xuereb

Kumin

Ziemele

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 25 de abril de 2024.

El Secretario

El Presidente de Sala en funciones

A. Calot Escobar

P. G. Xuereb

* Lengua de procedimiento: español.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.