

# ANÁLISIS

---



Procesal y Arbitraje

El plazo anual del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby es de caducidad: no se puede interrumpir, pero sí suspender conforme a lo previsto en la Ley Orgánica 1/2025

(STS, Pleno, núm. 173/2026, de 5 de febrero)

El Tribunal Supremo confirma que la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima no altera la naturaleza del plazo de reclamación previsto en el artículo III.6 de las Reglas de La Haya Visby, que sigue siendo de caducidad y, por tanto, no interrumpible por reclamación extrajudicial, pero sí puede suspenderse mediante la iniciación de un medio adecuado de solución de controversias en los términos previstos en la Ley Orgánica 1/2025.

---

**JOSÉ LUIS AMÉRIGO SÁNCHEZ**

*Asociado senior*

Área de Procesal y Arbitraje de Gómez-Acebo & Pombo

El Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo ha dictado la Sentencia núm. 173/2026, de 5 de febrero (ECLI:ES:TS:2026:341), en la que, por primera vez tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), se pronuncia sobre la naturaleza del plazo de la acción contra el porteador en el transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque para aclarar que el plazo de un año del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby (RLHV) es de caducidad y no de prescripción, como había sostenido en sentencias anteriores.

El tribunal precisa, además, que esta conclusión no se ve alterada por el artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima, que califica de prescripción el plazo de las acciones nacidas del contrato de fletamento, porque en los transportes internacionales en régimen de conocimiento de embarque rige el sistema propio y prevalente de las Reglas de La Haya-Visby. La consecuencia directa es que el plazo de un año no puede ser interrumpido; y, en un pronunciamiento novedoso, se añade que, aun siendo ininterrumpible, el cómputo puede quedar suspendido si se inicia un procedimiento de negociación mediante un medio adecuado de solución de controversias en los términos del artículo 7 de la Ley Orgánica 1/2025, de 2 de enero, de Medidas en materia de Eficiencia del Servicio Público de Justicia.

## 1. Antecedentes de hecho

### 1.1. *Hechos que originaron la controversia*

El supuesto de hecho versa sobre la responsabilidad por el deterioro de un envío de productos farmacéuticos con destino a Sudáfrica durante la fase previa al embarque en el puerto

de Valencia. El transporte presentaba una fase terrestre y otra marítima, habiéndose concertado la parte marítima en régimen de conocimiento de embarque. En el curso de la preparación del embarque, se reprogramó indebidamente la temperatura del contenedor, lo que causó un daño irreversible en la mercancía y su posterior destrucción. La demandante reclamó los daños y gastos asociados; la demandada opuso, entre otras defensas, la extinción de la acción por el transcurso del plazo anual previsto en las Reglas de La Haya-Visby.

El pleito, por tanto, planteaba con carácter central la calificación y el régimen jurídico de ese plazo y, específicamente, si su naturaleza permitía su interrupción por actos extrajudiciales o se trataba de un término de caducidad y, por tanto, ininterrumpible.

### 1.2 *Estimación de la demanda en primera instancia: el plazo es de prescripción*

El Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid desestimó la excepción de caducidad opuesta por la demandada reconociendo que, bajo la vigencia de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 y las Reglas de La Haya-Visby, existía jurisprudencia contradictoria sobre si el plazo anual del artículo III.6 debía calificarse como de caducidad o de prescripción. Sin embargo, el juzgado entendió que el artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima, ya vigente al tiempo de los hechos, había zanjado la cuestión al configurar expresamente dicho plazo como de prescripción, opción que

consideró compatible con el tratado internacional en tanto en cuanto se enmarca en el margen interpretativo que el convenio deja al derecho interno.

Partiendo de esa calificación, concluyó que el plazo era susceptible de ser interrumpido conforme a las reglas generales del Código Civil y declaró que la acción no estaba prescrita por haberse interrumpido mediante las reclamaciones extrajudiciales de 15 de abril y de 16 de junio del 2016, así como por las solicitudes previas de información dirigidas por la actora a la demandada.

### 1.3. *Revocación de la sentencia por la Audiencia Provincial: el plazo es de caducidad*

La Sección Vigésimoctava de la Audiencia Provincial de Madrid revocó la sentencia de primera instancia al estimar la excepción de caducidad. Para ello, partió de la jurisprudencia que, en relación con el artículo 22 de la Ley de Transporte Marítimo de 1949, había calificado el plazo anual como de caducidad, doctrina que consideró directamente trasladable al artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby.

La Audiencia sostuvo que el Convenio de Bruselas de 1924 debe interpretarse conforme a los artículos 31 y 32 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, lo que impide que la normativa interna —en particular, el artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima, que califica el plazo como de prescripción— constituya

un factor relevante en la interpretación de la norma internacional. En consecuencia, al haber transcurrido más de un año entre la entrega de las mercancías y la interposición de la demanda, declaró caducada la acción y, por tanto, estimó el recurso de apelación y desestimó la demanda.

### 1.4. *El recurso de casación y la tesis del recurrente sobre el artículo III.6 RLHV y el artículo 286 LNM*

La parte actora interpuso un recurso de casación articulado en dos motivos íntimamente conectados. Por un lado, sostuvo que los artículos 277.2 y 286 de la Ley de Navegación Marítima imponían un régimen unitario de responsabilidad del porteador marítimo que, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, debía prever la prescripción anual de las acciones. Por otro, defendió que dicho artículo 286 no contradecía, sino que completaba, las Reglas de La Haya-Visby al colmar una supuesta laguna sobre la naturaleza del término, por lo que debía prevalecer la calificación legal de prescripción. La recurrente destacó la existencia de criterios dispares en la jurisprudencia menor tras la Ley de Navegación Marítima e invocó precedentes del Tribunal Supremo que habrían empleado el término *prescripción* al referirse, sin matices, a las acciones en el marco del transporte en régimen de conocimiento de embarque.

En síntesis, el recurso perseguía que el Tribunal Supremo revisara la doctrina tradicional de caducidad del

artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby y que afirmara el carácter prescriptivo e interrumpible del plazo a la luz del artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima.

## 2. La calificación del plazo del artículo III.6 RLHV como plazo de caducidad ininterrumpible

### 2.1. *Inaplicabilidad de la Ley de Navegación Marítima por tratarse de un transporte de mercancías internacional en régimen de conocimiento de embarque*

La sentencia fija, como punto de partida, que el supuesto de hecho se incardina en un transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. En ese marco, el artículo 277.2 de la Ley de Navegación Marítima<sup>1</sup> sitúa en primer término las Reglas de La Haya-Visby como régimen rector y define el lugar de la Ley de Navegación Marítima como derecho complementario y supletorio en lo que no contradiga el régimen internacional uniforme. El tribunal subraya que la ratio de esta técnica de remisión es preservar la uniformidad y la inderogabilidad del núcleo protector de las Reglas de La Haya-Visby allí donde concurren sus presupuestos de aplicación.

La Sala enlaza la remisión del artículo 277.2 de la Ley de Navegación Ma-

ritima con el artículo 2 de la misma ley, que impone aplicar la ley interna en tanto no se oponga a los tratados internacionales vigentes en España y atribuye a los convenios un papel hermenéutico de primer orden. Asimismo, el Tribunal Supremo considera que el preámbulo de dicha ley refuerza esa vocación de uniformidad.

A juicio de la Sala, la Ley de Navegación Marítima recalca la voluntad de mantener en el título de responsabilidad del porteador el régimen de las Reglas de La Haya-Visby y prevé incluso adaptaciones futuras a desarrollos como las Reglas de Rotterdam. Desde esta perspectiva, cualquier intento de leer el artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima en términos que alteren la regla temporal del artículo III.6 de las reglas mencionadas colisionaría con el diseño de fuentes que la propia ley consagra y con la primacía del tratado debidamente ratificado y publicado.

### 2.2. *La naturaleza del plazo del artículo III.6 RLHV y las razones de su calificación como de caducidad*

El Tribunal Supremo reconoce que el artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby no califica de forma expresa el término como de caducidad o de prescripción. También recuerda que la anterior ley de 1949, que

<sup>1</sup> «Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley».

incorporaba dicho artículo III.6 al derecho interno, tampoco explicitaba esa naturaleza. Sin embargo, la doctrina jurisprudencial española, a lo largo de varias décadas y de forma prácticamente unánime, ha considerado que se trata de un plazo de caducidad. La Sala enumera una línea extensa de decisiones que así lo han venido declarando, con una única excepción puntual en el 2001 explicada por las particularidades de aquel caso.

La primera razón sustantiva que ofrece el tribunal para calificar el plazo como de caducidad es, en palabras de la propia sentencia, «la rotundidad de los términos de esta norma, al partir de la regla de exoneración del porteador “en todo caso” y “de cualquier responsabilidad” relacionada con las mercancías», lo que ha llevado a la Sala «a interpretar de manera absolutamente mayoritaria, que el plazo de un año previsto para el ejercicio de esta acción de responsabilidad es un plazo de caducidad». A su juicio, este énfasis en el ejercicio de la acción y en la consecuencia extintiva absoluta es difícilmente conciliable con un régimen de prescripción susceptible de interrupción unilateral por el acreedor.

La segunda razón reside en el inciso introducido por el protocolo de 1968 que permite prorrogar el plazo mediante acuerdo entre las partes posterior al hecho generador. Como explica la sentencia: «Esta posibilidad de prórroga (de común acuerdo de las partes) comporta que la norma no permite que pueda interrumpirse

(de manera unilateral) el cómputo del plazo de la acción». Esta previsión encaja con un plazo de caducidad que, por su propia naturaleza, no admite interrupción unilateral, pero sí puede ser objeto de ampliación consensuada para preservar expectativas legítimas en el comercio internacional. La diferenciación entre prórroga de común acuerdo e interrupción por actos de parte robustece la conclusión de que el legislador convencional quiso un término perentorio y no un plazo prescriptivo.

La Sala apunta, además, a la convergencia con las Reglas de Rotterdam, como se conoce al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. A tenor de la sentencia: «Según el artículo 63 de las Reglas de Rotterdam, el plazo establecido en el artículo 62 (de dos años) no será susceptible de interrupción, ni de suspensión, pero la persona contra la que se dirija la reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Por tanto, se trata de un claro plazo de caducidad». Este paralelismo confirma una tendencia de la unificación del derecho del transporte a favorecer plazos perentorios que aporten certeza, compensados por la posibilidad de prórroga negociada. Sin convertir ese paralelismo en argumento de aplicación directa, el tribunal lo usa como pauta interpretativa coherente con la uniformidad perseguida por la Ley de Navegación Marítima.

### 2.3. *La entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima no altera la naturaleza de caducidad del plazo del artículo III.6 RLHV*

El tribunal rechaza que el artículo 286 de la Ley de Navegación Marí-

## *El tribunal rechaza que el artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima altere la naturaleza del término del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby*

tima, al hablar de prescripción de las acciones nacidas del contrato de fletamento, altere la naturaleza del término del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby. La razón es doble.

En primer término, como se ha mencionado, conforme al artículo 277.2 de la Ley de Navegación Marítima, en los contratos en régimen de conocimiento de embarque sujetos a las Reglas de La Haya-Visby prevalece el régimen internacional, de modo que el artículo 286 de la mencionada ley no resulta aplicable a la acción de responsabilidad contra el porteador en transportes internacionales bajo conocimiento de embarque. En segundo lugar, porque una lectura de dicho artículo 286 que pretendiera reconfigurar la regla del tratado incurriría en contradicción con el artículo 2 de la Ley de Navegación Marítima y con los principios de primacía y prevalencia

del derecho convencional válidamente incorporado al ordenamiento.

La sentencia también despeja cualquier equívoco derivado del empleo del término *prescripción* en decisiones anteriores del tribunal al hilo de cuestiones distintas. Explica que esas referencias no constituyen una doctrina sobre la naturaleza del término del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby tras la Ley de Navegación Marítima. El cambio terminológico de esta ley unifica y aclara el régimen de acciones en el ámbito del fletamento, pero no interfiere en la

especialidad propia de los transportes internacionales en conocimiento de embarque.

Por ello, la Sala concluye de forma rotunda: «... al no ser de aplicación el artículo 286 LNM (que se refiere expresamente a la prescripción), no hay contradicción entre este precepto y la jurisprudencia dominante en relación con el artículo 3.º6.IV RLHV (que interpreta que es un plazo de caducidad), sin que se advierta razón para cambiar esta interpretación».

### 2.4. *El plazo del artículo III.6 RLHV no se puede interrumpir por ser de caducidad, pero sí es prorrogable por acuerdo entre las partes*

El tribunal observa que «en España, en lo que viene en denominarse *el régimen de derecho común*, la caducidad carece de una regulación institucional,

a diferencia de lo que ocurre en el derecho catalán [...] y en el derecho navarro». No obstante, como precisa la sentencia, «generalmente se afirma que en el derecho común español la caducidad se construye sobre el modelo de la prescripción, pero con dos importantes diferencias: la caducidad es apreciable de oficio, y el cómputo del plazo de caducidad no se interrumpe». Estas notas la distinguen de la prescripción extintiva, cuya regla natural es la interrumpibilidad por actos de ejercicio o reclamación y la necesidad de alegación de parte.

Si se trasladan dichas diferencias al ámbito del transporte marítimo internacional bajo las Reglas de La Haya-Visby, ello implica que el mero intercambio de reclamaciones extrajudiciales o requerimientos no detiene el transcurso del año. La única vía para evitar la extinción es entablar la acción judicial en plazo o, en su caso, documentar una prórroga convencional posterior al hecho generador de la responsabilidad. A su vez, los tribunales pueden y deben apreciar de oficio la caducidad cuando adviertan la extemporaneidad de la acción, incluso si no es articulada como excepción por la parte demandada, reforzando el objetivo de certeza temporal que persiguen las reglas uniformes.

## *2.5. Suspensión del plazo del artículo III.6 RLHV por inicio de un procedimiento de negociación a través de un MASC, en los términos del artículo 7 de la Ley Orgánica 1/2025*

La sentencia incorpora un elemento novedoso de gran calado práctico al

pronunciarse, por primera vez, sobre la incidencia de la Ley Orgánica 1/2025 en los plazos de ejercicio de acciones en controversias de derecho marítimo. La Sala afirma que, aunque el plazo de caducidad del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby no admite interrupción, ello no impide «la suspensión de la caducidad de la acción por la solicitud de una de las partes dirigida a la otra para iniciar un procedimiento de negociación a través de un medio adecuado de solución de controversias [MASC], en los términos del artículo 7 de la Ley Orgánica 1/2025, de 2 de enero, de Medidas en materia de Eficiencia del Servicio Público de Justicia». Este pronunciamiento introduce un modulador compatible con la perentoriedad del término, respetuoso con la uniformidad del régimen y alineado con las políticas de fomento de mecanismos adecuados de solución de controversias.

El efecto de suspensión exige, según la sentencia, que exista una solicitud dirigida por una parte a la otra para iniciar una negociación canalizada por un medio adecuado de solución de controversias, y que tal solicitud se produzca dentro del año. La suspensión no convierte el término en interrumpible ni altera su naturaleza de caducidad, sino que detiene temporalmente el cómputo mientras dura la negociación en los términos previstos en la Ley Orgánica 1/2025. De este modo se abre un espacio ordenado para la transacción o la mediación sin sacrificar la finalidad de cierre temporal que persiguen las Reglas de La Haya-Visby, siempre que las partes

actúen con diligencia y de buena fe en la activación del mecanismo.

### 3. Conclusión e implicaciones prácticas para la contratación y el litigio marítimo

La sentencia fija con autoridad reforzada que el plazo de un año del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby es de caducidad y no de prescripción, con la consecuencia esencial de su ininterrumpibilidad, y descarta que el artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima haya modificado esa naturaleza en el ámbito del transporte internacional en régimen de conocimiento de embarque. La Sala articula una respuesta coherente con la literalidad del precepto, con la técnica de prórroga con-

está sujeta a caducidad y, por tanto, el plazo no puede ser interrumpido, sí puede quedar suspendido si se inicia un procedimiento de negociación a través de un medio adecuado de solución de controversias conforme a su artículo 7. En consecuencia, no bastará con que las partes se encuentren inmersas en negociaciones informales sobre la controversia, sino que deberá haberse iniciado formalmente el procedimiento de negociación en los términos exigidos por la Ley Orgánica 1/2025, lo que impone una especial atención a los requisitos formales y temporales de activación de dichos mecanismos.

En la práctica, la recomendación para cargadores, porteadores, aseguradores y transitarios es inequívoca: revisar sus protocolos internos para la gestión de siniestros y reclamaciones y activar desde el primer momento estrategias duales que preserven el derecho mediante demanda en plazo o prórroga posterior debidamente consensuada y,

cuando se inicien conversaciones entre las partes, abrir negociaciones estructuradas bajo medios adecuados de solución de controversias en los términos de la Ley Orgánica 1/2025 a los efectos de suspender el plazo para el ejercicio de la acción. Como se ha dicho, la mera remisión de requerimientos o comunicaciones reservándose acciones no preserva el derecho.

## *El plazo del artículo III.6 de las Reglas de La Haya-Visby se suspende si se inicia una negociación mediante MASC*

vencional posterior y con la trayectoria del derecho uniforme del transporte, y sitúa su interpretación en el marco de fuentes trazado por los artículos 2 y 277.2 de la Ley de Navegación Marítima y por el propio preámbulo de la ley.

La novedad relevante radica en la primera integración, en el ámbito marítimo, de la Ley Orgánica 1/2025: aunque la acción