



Roj: **SAP B 11352/2023 - ECLI:ES:APB:2023:11352**

Id Cendoj: **08019370152023100467**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **30/11/2023**

Nº de Recurso: **293/2023**

Nº de Resolución: **507/2023**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MARTA CERVERA MARTINEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Sección nº 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

Calle Roger de Flor, 62-68 - Barcelona - C.P.: 08071

TEL.: 938294451

FAX: 938294458

EMAIL:aps15.barcelona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 0801947120208004529

Recurso de apelación 293/2023 -3

Materia: Juicio Ordinario

Órgano de origen: Juzgado de lo Mercantil nº 04 de Barcelona

Procedimiento de origen: Procedimiento ordinario 419/2020

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 0661000012029323

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Sección nº 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

Concepto: 0661000012029323

Parte recurrente/Solicitante: GUTSER SAU

Procurador/a: Alberto Kilian Victoria De Sancho

Abogado/a: EDMUND RICHARD SWEETMAN

Parte recurrida: AXA INSURANCE LTD, ACHMEA SCHADEVERZEKERING NV, DUPI UNDERWRITING AGENCIES, B.V., NATIONALE NEDERLANDEN SCHADEVERZEKERING N.V., MS AMLIN INSURANCE S.E., HDI GERLING VERZEKERING N.V.

Procurador/a: Angel Joaniquet Tamburini

Abogado/a: David Diez Ramos

Cuestiones. **Contrato** de transporte marítimo **internacional**.

SENTENCIA núm. 507/2023

Composición del tribunal:

JOSE MARIA RIBELLES ARELLANO

MANUEL DÍAZ MUYOR

MARTA CERVERA MARTINEZ.

Barcelona, a treinta de noviembre de dos mil veintitrés.

Parte apelante: Gutser, S.A.U.

Parte apelada: Nationale Nederlanden Schaderverzekering N. V. (anteriormente Delta Lloyd Schadeverzekering N. V.) y otras.

Resolución recurrida: Sentencia.

- Fecha: 29 de marzo de 2023

- Parte demandante: Gutser, S.A.U.

- Parte demandada: Nationale Nederlanden Schaderverzekering N. V. (anteriormente Delta Lloyd Schadeverzekering N. V.) y otras.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. El fallo de la sentencia apelada es el siguiente: FALLO:

"DESESTIMO íntegramente la demanda interpuesta en nombre y representación de Gutser, S.A.U., contra Nationale Nederlanden Schaderverzekering N. V. (anteriormente Delta Lloyd Schadeverzekering N. V.) y otras, y, por tanto, ABSUELVO a Nationale Nederlanden Schaderverzekering N. V. (anteriormente Delta Lloyd Schadeverzekering

N. V.) y a las otras demandadas de cuantos pedimentos se habían deducido en su contra en este juicio, con expresa condena en costas a la parte actora".

SEGUNDO. Contra la anterior sentencia interpuso recurso de apelación la parte demandante. Admitido en ambos efectos se dio traslado a la contraparte, que presentó escrito de oposición por la demandada, tras lo cual se elevaron las actuaciones a esta Sección de la Audiencia Provincial, que señaló votación y fallo para el día 23 de noviembre de 2023.

Ponente: magistrada Marta Cervera Martínez.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO. Términos en los que aparece determinado el conflicto en esta instancia.

1. La representación de Gutser, S. A. U., presentó demanda de juicio ordinario contra Nationale Nederlanden Schaderverzekering N. V. (anteriormente Delta Lloyd Schadeverzekering N. V.) y otras reclamándole la suma de 215.710,06 euros, correspondiente a los daños sufridos en las mercancías transportadas en atención al **contrato** marítimo de transporte **internacional** asegurado por las demandadas.

2. La actora basa su reclamación en los siguientes hechos:

1º) Considera que las demandadas, en su condición de aseguradores, deben responder de los daños sufridos por una parte de la carga de bobinas de acero que fue embarcada en Mormugao (India) a bordo del buque Colchester Castle el 5 de noviembre de 2014 y entregada en el puerto de Barcelona el 19 de diciembre de 2014.

2º) La actora era la compradora de la mercancía y beneficiaria del **contrato** de seguro a la carga, bajo las condiciones ICC-A, seguro que fue contratado por la vendedora Vanomet en virtud del pacto de compraventa, al ser acordada ésta bajo el Incoterm CIF. Las citadas bobinas fueron fabricadas por la entidad JSW Steel Limited en la ciudad de Bellary (India).

3º) El Conocimiento de Embarque número CCL/GOA/BRCE/001 emitido el 5 de noviembre de 2014 destacaba que la mercancía se embarcó sin reservas y en buen estado ("Clean on board").

4º) En el momento de la descarga en Barcelona, el día 19 de diciembre de 2014, la estibadora Sammer detectó daños en la mercancía transportada consistentes en "señales de mojadura previa", que fueron reportados a Gutser y ésta, a su vez, a la aseguradora demandada y posteriormente comprobados y evaluados económicamente una vez trasladada la mercancía a las instalaciones de Gutser.

5º) Los daños a la mercancía fueron evaluados y cuantificados por la entidad MacAndrews, en tanto que era liquidadora de averías designada en el **contrato** de seguro, cuyo informe reconocía la existencia de daños por condensación, si bien los atribuía a mojadura previa a la carga.

6º) Las aseguradoras demandadas, recibida la oportuna reclamación por los daños cuantificados por su designada MacAndrews, rechazaron cobertura por considerar, en consonancia con lo entendido por el liquidador, que el origen del daño era anterior al transporte, lo cual resultaba incongruente con el Conocimiento de Embarque circulado.

7º) La parte actora mantiene que los daños se producen por condensación en la carga como consecuencia de una mala ventilación de la bodega durante el transporte y solicita la condena a las demandadas.

3. La parte demandada interesó la desestimación de la demanda al negar la responsabilidad imputada por entender que los daños en las bobinas se causaron antes del embarque de las mismas, por lo que la reclamación estaría fuera del ámbito temporal del **contrato** de seguro marítimo suscrito por las demandadas y Vanomet al no haberse producido los daños durante el transporte. De forma subsidiaria, se alega que los daños sufridos deberían ser cuantificados en 118.564,49 euros.

4. La sentencia de instancia, tras valorar la prueba, desestima la demanda al considerar que los daños en las mercancías se produjeron mientras la mercancía estaba almacenada en el puerto de Mormugao, antes de la carga en el buque, por lo que no estaría dentro de la cobertura de la póliza del seguro.

SEGUNDO. Motivos de apelación.

5. La parte actora recurre en apelación la sentencia alegando, en síntesis, error en la valoración del alcance probatorio del conocimiento de embarque emitido para el transporte con relación al estado de la carga que consta sin reservas, por lo que de conformidad con lo dispuesto en el art. 256.2 LNM la actora sería un tercero de buena fe y le resultaría de aplicación la presunción *iure et de iure*. Además, alega errónea valoración de las pruebas practicadas por lo que tras su análisis concluye que procede la estimación de la demanda al haberse causado los daños durante el transporte marítimo.

6. La parte demandada se opone al recurso de apelación solicitando la confirmación de la sentencia de instancia.

TERCERO. Normativa aplicable. Valoración del conocimiento de embarque.

7. Ambas partes admiten que el régimen de responsabilidad aplicable en este caso al porteador marítimo es el establecido por el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 con las modificaciones introducidas por los Protocolos de 1968 y 1979 (Reglas de La Haya-Visby), normativa incorporada al ordenamiento español en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante LNM).

8. El **artículo 277 de la ley de Navegación Marítima dispone, en materia de responsabilidad, que "el porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo"**. El apartado 2º remite a efectos de responsabilidad del portador, en los **contratos** de transporte marítimo de mercancías, nacional o **internacional**, en régimen de conocimiento de embarque al 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.

9. En el caso enjuiciado, la actora afirma que la causa del daño proviene de la condensación de la carga por la mala ventilación de la bodega del buque durante el transporte. La demandada, por su parte, mantiene que la mercancía se cargó mojada por haber sido almacenada a la intemperie y haber llovido durante las fechas de almacén y carga. A ello debemos tener en cuenta que consta un **conocimiento de embarque limpio, sin reservas** ni objeción alguna (doc. 6 de la demanda y 8 de la contestación). Respecto de la fuerza probatoria del conocimiento de embarque debemos de estar a lo dispuesto en el art. 256 LNM donde se indica:

"1. Salvo prueba en contrario, el conocimiento de embarque hará fe de la entrega de las mercancías por el cargador al porteador para su transporte y para su entrega en destino con las características y en el estado que figuren en el propio documento.

2. La prueba en contrario no será admisible frente a persona distinta del cargador, incluido el destinatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe y sin culpa grave, salvo que el porteador hubiere hecho constar en el conocimiento de embarque las correspondientes reservas sobre la inexactitud de las declaraciones contenidas en el documento, relativas a las mercancías recibidas para su transporte o al estado de las mismas". En el mismo sentido el art. 3.4º de las Reglas de La Haya-Visby.

10. Esta norma regula dos criterios de valoración del contenido del conocimiento de embarque en atención a las partes implicadas. Se regula una presunción *iuris tantum inter partes* y otra *iure et de iure* frente a terceros de buena fe.



11. Conforme al apartado 1º y ante un conocimiento de embarque sin reservas, concurre una presunción legal *iuris tantum* en favor del cargador sobre el correcto y buen estado aparente de la mercancía, tal y como explicábamos en nuestra Sentencia de 17 de marzo de 2016 (ECLI:ES:APB:2016:3526), por lo que le correspondería a la naviera acreditar alguna de las causas de exoneración o su diligencia para evitar la contaminación del producto.

12. Por ello, la prueba en contrario se admite entre el propio cargador y el porteador, de forma que será el porteador quien deberá acreditar que no recibió las mercancías como constan en el conocimiento de embarque. Pero el apartado 2º del art. 256 LNM prevé un supuesto donde ante un conocimiento sin reservas no cabe prueba en contrario y es cuando lo haya adquirido un tercero de buena fe y sin culpa grave. En el caso que nos ocupa esta presunción *iure et de iure* beneficia al destinatario de buena fe distinto del cargador frente al que no cabe oponer prueba en contrario respecto de lo consignado en el conocimiento de embarque, por lo que, a la vista del conocimiento de autos sin reservas el cargador debe responder en todo caso y las demandadas aseguradoras deben responder de los daños ocasionados.

13. El régimen pretende generar seguridad jurídica frente a los terceros de buena fe que están protegidos por la apariencia jurídica de un título valor que acredita el buen estado de las mercancías, por lo que solo podrán hacerse valer las oportunas reservas o declaraciones reseñadas por el porteador en el propio documento poniendo en cuestión alguno de los datos e informaciones sobre las mercancías que en él se refleja. Si no hay reservas, no cabe prueba en contrario y debe responder el porteador, sin perjuicio, de que posteriormente éste pueda repetir contra el cargador por los daños y perjuicios causados por la inexactitud de las declaraciones relativas a las mercancías entregadas, tal y como especifica el artículo 260 LNM.

14. En atención a lo expuesto, procedería sin más la estimación de la demanda y la condena a las demandadas aseguradoras a la cobertura del riesgo. Debemos recordar, frente a las alegaciones vertidas en la oposición al recurso, que la valoración del régimen del conocimiento de embarque es una cuestión de valoración jurídica y su análisis no queda limitado por lo alegado en la demanda por estar dentro de la función jurisdiccional de este Tribunal aplicar al caso la norma jurídica correcta. La exigencia de congruencia no se vulnera porque los tribunales basen sus fallos en normas jurídicas distintas de las invocadas por las partes, pues el principio *iura novit curia* faculta al órgano judicial para elegir la norma jurídica aplicable siempre que no altere el objeto de la pretensión ni la causa de pedir (por todas, STS 577/2014, de 21 de octubre, y las que en ella se citan). Así se desprende del párrafo segundo del art. 218.1 LEC, cuando establece que: *"El tribunal, sin apartarse de la causa de pedir acudiendo a fundamentos de hecho o de Derecho distintos de los que las partes hayan querido hacer valer, resolverá conforme a las normas aplicables al caso, aunque no hayan sido acertadamente citadas o alegadas por los litigantes"*.

15. Además, en aras a dar respuesta a la discusión habida entre las partes durante la instancia vamos a proceder a la valoración de la prueba practicada sobre los daños ocasionados en la carga.

CUARTO. Valoración de la prueba practicada.

16. Tras el análisis de la exhaustiva prueba practicada llegamos a conclusiones distintas respecto de las alcanzadas por el magistrado de instancia, puesto que de la valoración lógica de la misma resulta, con claridad, que los daños en las bobinas fueron ocasionados durante el transporte y fueron debidos a la condensación sufrida en la carga por la falta de ventilación adecuada de la bodega.

17. **Sobre el buen estado de las bobinas al tiempo de la carga.** De la prueba practicada no se aprecian dudas del buen estado de la mercancía, así resulta del informe de carga de Canopus, del Recibo de Embarque y del propio Conocimiento de Embarque firmado por el Capitán sin reservas. No solo debemos partir de que las bobinas se cargan en perfecto estado, como declara el cargador, sino que se encuentran perfectamente embaladas como se afirma en el informe MacAndrews, liquidador de la aseguradora que realiza la valoración de los daños (doc. 9 de la demanda). En este informe se indica *"Bobinas embaladas en chapa galvanizada provista de protectores de bordes metálicos interiores y exteriores y atada con 5/6 flejes metálicos fiat en forma de cruz y 3 en forma de círculo"*.

El interior de las bobinas también estaba protegido por varias capas de lámina plástica reforzada y otros protectores de borde de fibra.

Este embalaje se considera adecuado para el viaje, pero siempre sujeto a una manipulación y estiba adecuadas".

17.1. Igualmente, el buen estado de la mercancía resulta del informe Canopus (doc. 10 de la demanda), informe realizado en el momento antes de la carga por el Armador (responsable de la gestión del buque), donde consta que la mercancía está en buen estado, y expresamente se indica *"I) Ninguna bobina mojada antes del embarque"*.

17.2. Es cierto que en el citado informe consta " F) 119 Bobinas con marcas de oxidación blanca en el embalaje exterior" pero la existencia de óxido en el embalaje anterior no presupone ni que las bobinas se hubieran mojado ni que hubiera agua en su interior antes de la carga, como mantienen las demandadas. Tal y como ha explicado el perito de la actora Sr. Horacio en el acto de juicio, y se admite por el de la demandada Sr. Gonzalo , el embalaje exterior de las bobinas es metálico y de inferior calidad puesto que solo sirve para el transporte. Que este material pudiera estar afectado por oxidación atmosférica no es relevante a los efectos de presuponer afectado por óxido el interior de las bobinas cuando éstas presentan varios envoltorios para su transporte, un primer envoltorio con film transparente, uno segundo de cartón y un tercer embalaje metálico y estos estaban en perfecto estado.

17.3. Debemos tener en cuenta además el Recibo de Embarque (Mates Receipt) documento emitido por el consignatario del buque o transitario y firmado por el primer oficial, acusando recibo de la mercancía a bordo del buque, no presenta ninguna reserva al respecto indicando que la mercancía está en buen estado y se remite a las consideraciones del informe Canopus (doc. 6T de la demanda)

18. Sobre la forma de almacenaje de las bobinas en el puerto de salida. Sobre este extremo la resolución recurrida, siguiendo las periciales de las demandadas, basa parte de su argumentación en que las bobinas estuvieron almacenadas a la intemperie durante largo tiempo, recibiendo las inclemencias del tiempo, lluvias constantes e incluso inundaciones y que se cargaron lloviendo, por lo que el origen de los daños estaría en estas circunstancias.

18.1. Debemos indicar que nada de ello resulta de la prueba practicada. En el puerto de carga las mercancías estuvieron en lugar cerrado como se observa de la testifical escrita de JSW STEEL LTD, fabricante de la mercancía, prueba no mencionada en la sentencia. De esta testifical resulta que las bobinas se almacenaron adecuadamente en cobertizo (almacén) y que no llovía cuando se cargaron puesto que el Armador del buque no abre la escotilla en esos casos, se indica, ni tampoco hubo ninguna inundación.

18.2. Que no llovió el día de la carga, en contra de lo mantenido en el informe MacAndrews, no solo resulta de la testifical escrita de JSW STEEL LTD, sino también de los partes meteorológicos adjuntos al informe del Sr. Horacio . Además del Recibo de Embarque (Mates Receipt) aportado como doc. 6 T de la demanda resulta que el cargamento se realizó bajo cubierta, por lo que resulta imposible la hipótesis de que la condensación sufrida por las bobinas procediera de la exposición a agua de lluvia en el almacén en origen o al tiempo de la carga.

18.3. El perito de la demandada, Sr. Gonzalo , parte de una serie de consideraciones no solo carentes de prueba sino desvirtuadas por la practicada que hacen desmerecer las conclusiones que arroja. Afirma que las bobinas estuvieron almacenadas en el puerto de origen al descubierto, aporta fotografías de bobinas que no son las de autos o situadas en un muelle distinto del que salieron. Afirma que teniendo en cuenta la fecha de fabricación de las bobinas estas estuvieron muchos días a la intemperie en el puerto cuando en el acto de juicio reconoció que no podía aseverar esa afirmación puesto que desconocía cuanto tiempo estuvieron en el puerto. Las bobinas fueron embarcadas el día 5 de noviembre de 2014, mientras que el Sr. Gonzalo habla que hubo lluvias fuertes el día 24 de octubre de 2014 y el 27 de octubre último día con lluvias ligeras, sin que se acredite ni pueda suponerse que las mercancías estuviesen con tanta antelación en el puerto a la intemperie, extremo este último que ha resultado desvirtuado.

19. Sobre el transporte y carga de las bobinas. Consta que el proceso de transporte y carga de las bobinas fue el correcto tal y como resulta del informe VIC (doc. 14 de la demanda y el ampliatorio anexo al Informe Ampliatorio del perito Sr. Horacio presentado en fecha 20 de septiembre de 2022).

19.1. El Sr. Gonzalo cuestiona el proceso de transporte y carga de la mercancía. Este proceso ha sido explicado con detalle en el informe de la empresa de inspectores VIC, Informe Vic, del que resulta que la mercancía en origen estuvo en lugar cubierto, además con lonas de plástico impermeable resistente a los cortes y la lámina de plástico transparente que proporcionaban una protección completa incluso del diámetro interno de la bobina (que es la zona más sensible y donde suele comenzar la oxidación de las mercancías), por lo que cubría la superficie completa de la bobina desnuda. De tales informes resulta con claridad el correcto proceso de almacenaje de las bobinas y de la operativa de carga desde el muelle 11, donde se llevó a cabo la maniobra.

20. Sobre la causa de los daños. De la prueba practicada resulta acreditado que la oxidación de la mercancía se produjo en el buque por una bajada brusca de la temperatura entre los puertos de carga de Mormugao (India) y de descarga de Barcelona (España), que unido a una falta de ventilación adecuada de las bodegas hizo que la temperatura bajara por debajo del punto de rocío, lo que generó una fuerte condensación.

20.1. La existencia de condensación en las bobinas es apuntada como causa tanto por el perito de la actora Sr. Horacio , como en el informe de Macandrews que asistió a la inspección de las bobinas *in situ* e incluso el Sr. Gonzalo en el acto de juicio reconoció la posible condensación.



20.2. También el testigo D. Ovidio , responsable de calidad de Gutser, que asistió a la revisión de la mercancía apreció síntomas de condensación, y en el mismo sentido Sr. Raimundo , del departamento de calidad de la actora, apreció humedades internas y que había agua en el interior del embalaje, entre la bobina metálica y la capa adyacente a la bobina (doc. 7 de la demanda de 19 de diciembre de 2014).

20.3. Igualmente, el perito Sr. Horacio mantiene que el origen de los daños se produce durante el transporte por un fenómeno de condensación de dentro de las mercancías como consecuencia del cambio brusco de temperaturas en la travesía al pasar de un origen caluroso a un destino más frío unido a una deficiente ventilación de la bodega (pág. 38 del informe inicial). Posteriormente lleva a cabo un informe complementario, a la vista de las fotografías de la bodega del informe de ABACO de las que tuvo conocimiento con posterioridad, y concluye que la condensación se produjo sólo dentro del envoltorio de plástico de las bobinas. En la página 18 del informe ampliatorio precisa (punto II.4): *" Las marcas de óxido en el mandril de algunas bobinas, viene producido por una condensación dentro del embalaje de plástico impermeable de las bobinas, dentro del buque, provocado por el cambio brusco de temperaturas en la travesía y una deficiente ventilación, como ya comentado en mi informe de 2018, que provoca la sudoración de la superficie de las bobinas ("cargo sweating"), que tienen cada una entre 4.950 m2 y 6.450 m2 (3,3 - 4,3 km de longitud x 1,5 metros de ancho), lo que provoca, que haya una gran superficie que "suda" en un volumen muy reducido que queda entre el plástico impermeable y la bobina, por lo que el agua enseguida se acumula hacia arriba, provocando las marcas de marea vistas en la bobina. En las fotos mostradas anteriormente se observa agua atrapada entre la bobina y el plástico impermeable"*.

20.4. Como indicó el perito en el acto de juicio, al tratarse de un problema de condensación dentro del barco debieron comprobarse los registros de temperaturas de la bodega, lo que no se hace. Pero además descarta que las mercancías hubieran estado en una zona inundada por la presencia de marcas de agua, como mantiene el informe MacAndrews, y explicó que la humedad de la bobina por condensación o sudoración va de arriba abajo, lo que explica las marcas de agua y que si viniese del exterior tendrían señales todas las capas del embalaje, lo que no es el caso, ya que todos los peritos han coincidido en que el cartón exterior no estaba mojado sino solo el interior, por lo que indica que la causa no es externa sino interna. El informe MacAndrews además de mencionar la condensación como causa de los daños, como hemos indicado, habla de que las mojaduras provendrían de una fuente de agua fresca, probablemente de lluvia durante las operaciones de carga, lo que ha resultado desvirtuado por la prueba practicada.

20.5. No podemos asumir las conclusiones del Perito Sr. Simón , Informe de inspección preliminar, por cuenta del asegurador, que examinó la mercancía indicando que las bodegas estaban limpias y secas, y que no había signos de entrada de agua o de goteo y respecto de las bobinas presentaban marcas de agua estancada dentro del eje central de algunas bobinas, por lo que considera que *" venía así desde el puerto de origen, debido a haber estado almacenadas en el muelle a la intemperie"*. Como hemos expuesto tales conclusiones preliminares del perito al tiempo del reconocimiento de las mercancías carece de soporte alguno puesto que desconocía en aquel momento como fueron almacenadas las mercancías habiendo quedado desvirtuadas por el resto de la prueba practicada en autos.

20.6. Debemos hacer una referencia a los residuos de barro en los embalajes exteriores que tanta importancia le dan las demandadas como base de su argumentación. Debemos indicar que estos son perfectamente compatibles con episodios de lluvias en días anteriores a la carga, como consta en el informe pre-carga de Canopus, y fueron posiblemente adheridos durante las operaciones de carga. Tal y como se explica en el informe VIC, la mercancía se extrae del almacén portuario para depositarse en el muelle de carga a fin de facilitar las operaciones de embarque, por lo que es en esta maniobra de carga cuando se pueden adherir restos de barro, que en nada afecta al estado interior de las bobinas.

21.Sobre el estado del buque. Debemos hacer unas manifestaciones sobre el estado del buque que han sido puestas de relieve en la pericial de la actora y son especialmente reveladoras. Como que el buque tenía averiados los sistemas de control remoto de la ventilación y de las aperturas, y que dicha avería, junto con otras, fueron registradas en la escala de Venecia donde el buque permaneció durante seis días por las deficiencias técnicas (consta en el parte oficial que se adjunta al informe del Sr. Horacio).

22. A la vista de la prueba practicada debemos concluir que los daños en las mercancías se producen en el transporte marítimo, por lo que las demandadas deben hacer frente a los mismos al tener asegurada la carga durante el transporte en la suma de 215.710,06 euros, fijada por el comisario de averías designado por las demandadas, más los intereses del art. 20 LCS y en el porcentaje asegurado tal y como resulta del suplico de la demanda.

Por lo expuesto, procede estimar el recurso de apelación y revocar la resolución de instancia por los argumentos expuestos.

CUARTO. Sobre las costas.

23. Al haberse estimado el recurso, el artículo 398 remite a las reglas generales del artículo 394 de la LEC, por lo que no procede la condena de las costas de segunda instancia. Al estar ante una estimación de la demanda se imponen las costas de primera instancia.

FALLAMOS

Estimamos el recurso de apelación interpuesto por Gutser, S.A.U. contra la sentencia del Juzgado Mercantil núm. 4 de Barcelona de fecha 29 de marzo de 2023, y en su lugar se admite la demanda interpuesta Gutser, S.A.U., contra Nationale Nederlanden Schaderverzekering N. V. (anteriormente Delta Lloyd Schadeverzekering N. V.) y otras, y condeno a las demandadas al pago de la suma de 215.710,06 euros, en el porcentaje asegurado tal y como resulta del suplico de la demanda, más los intereses del art. 20 LCS, y expresa imposición de costas.

No se imponen a la recurrente las costas del recurso y procede la devolución del depósito constituido.

Contra la presente resolución podrán las partes interponer recurso de casación ante este mismo órgano en el plazo de los veinte días siguientes a su notificación.

Remítanse los autos originales al juzgado de procedencia con testimonio de esta sentencia, una vez firme, a los efectos pertinentes.

Así, por esta nuestra sentencia, de la que se llevará certificación al rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.