



Roj: **AAP B 12062/2023 - ECLI:ES:APB:2023:12062A**

Id Cendoj: **08019370152023200139**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **17/11/2023**

Nº de Recurso: **39/2023**

Nº de Resolución: **143/2023**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MANUEL DIAZ MUYOR**

Tipo de Resolución: **Auto**

**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.: 0801947120218005486

**Recurso de apelación 39/2023 -1**

Materia: Incidente

**Órgano de origen: Juzgado de lo Mercantil nº 06 de Barcelona**

**Procedimiento de origen: P.S. Terceria de dominio 60/2021**

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 0661000012003923

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

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

Concepto: 0661000012003923

Parte recurrente/Solicitante: KJG 127 Ltd

Procurador/a: Jesús Sanz López

Abogado/a: NEFER SANZ CABEZUDO

Parte recurrida: MARINA PORT VELL S.A.

Procurador/a: Marta Pradera Rivero

Abogado/a: Teresa Font Ferrer

**Cuestiones: Embargo de buque. Tercería de dominio.**

**AUTO NÚM. 143/2023**

**MAGISTRADOS**

**JOSE MARIA RIBELLES ARELLANO**

**MANUEL DIAZ MUYOR**

**MARTA CERVERA MARTINEZ**



En Barcelona, a diecisiete de noviembre de dos mil veintitrés

Parte apelante: KJG 127 Ltd

Parte apelada: MARINA PORT VELL, S.A.

Resolución recurrida: Auto

Fecha: 16 de noviembre de 2021

Parte ejecutante: MARINA PORT VELL, S.A.

Parte ejecutada: Tokio industries ltd.

## ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. La parte dispositiva de la resolución recurrida es del siguiente tenor: " *Se desestima íntegramente la demanda de tercería de dominio interpuesta por la representación procesal de KJG 127 Ltd. frente a MARINA PORT VELL, S.A., con condena a la actora de las costas devengadas en este procedimiento*".

SEGUNDO. Contra dicho auto se interpuso recurso de apelación por la tercerista, del que se dio traslado a la parte ejecutante, que se opuso al mismo. Elevadas las actuaciones ante esta Sección 15 de la AP de Barcelona, se señaló como fecha para su deliberación y fallo el día 6 de julio de 2023.

TERCERO. Por la representación de TOKYO INDUSTRIES ULTIMATE LTD. se solicitó su admisión en esta instancia como parte al afirmar que tenía interés jurídico en el pleito, petición a la que se opuso la parte ejecutante MARINA PORT VELL, S.A.

Magistrado ponente: Manuel Díaz Muyor

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

### PRIMERO. Partes y acciones ejercitadas

1. La mercantil KJG 127 Ltd. es una compañía de **nacionalidad** inglesa, que promueve una tercería de dominio, y subsidiariamente oposición al embargo preventivo sobre una embarcación denominada DIRECCION000 , de **nacionalidad** inglesa.
2. La parte demandada en esta tercería es MARINA PORT VELL, S.A.
3. La adherida TOKYO INDUSTRIES ULTIMATE Ltd solicitó que se le tuviera por adherida a todos y cada uno de los escritos presentados por la tercerista.

### SEGUNDO. Hechos relevantes que se consideran probados

1. El 22 de abril de 2021 se dictó auto por el Juzgado de lo Mercantil 6 de Barcelona, por el que se acordaba el embargo preventivo de la embarcación DIRECCION000 , con matrícula NUM000 , constando como su propietaria la sociedad inglesa TOKIO INDUSTRIES (ULTIMATE) LTD.
2. La embarcación se encuentra amarrada en Marina Port Vell (Barcelona), para garantizar el cobro de un crédito marítimo (derivado de las facturas correspondientes a los derechos de amarre, estancia, servicios y consumos) de 89.511,52 € de principal más 26.800€ que prudencialmente se fijaron en concepto de intereses y costas.
3. Por la representación procesal de la mercantil de **nacionalidad** británica KJG 127 Ltd. se presentó escrito en el que se promueve tercería de dominio, afirmando la tercerista que desde el día 1 de noviembre de 2019 es la propietaria de la mencionada embarcación. Subsidiariamente la tercerista se oponía a la adopción del embargo preventivo interesado por MARINA PORT VELL, S.A.

### TERCERO. Resolución recurrida y alegaciones de las partes en esta instancia

4. El auto recurrido desestima la tercería por entender que no existe prueba suficiente que acredite la titularidad dominical de la tercerista sobre la embarcación embargada. Por lo que respecta a la oposición al embargo preventivo del buque, rechaza esta petición por entender que ello debe efectuarse por un cauce procesal distinto.
5. Recurre la tercerista por considerar que, pese a lo manifestado en el auto recurrido, existe prueba suficiente para estimar su pretensión y conseguir el alzamiento del embargo sobre la embarcación en cuestión, y mantiene que es procedente subsidiariamente su oposición al embargo preventivo.



#### CUARTO. Posición del Tribunal. Valoración de la prueba.

6. Teniendo por admitida la intervención de la ejecutada en este procedimiento, al amparo del art. 600 LEC, y que esta se adhiere a las alegaciones formuladas por la tercerista, la única cuestión que se somete a la decisión de este Tribunal en el presente recurso de apelación es la que se refiere a la valoración de la prueba practicada por el Juzgador a quo.

7. Tras haber admitido este Tribunal algunos documentos en esta segunda instancia, sin perjuicio del valor probatorio que los mismos pueden merecer, lo relevante sigue siendo determinar el momento en que se produjo un cambio de titularidad de la embarcación DIRECCION000 , propiedad de TOKYO INDUSTRIES UNLIMITED en favor de la Sociedad TOKYO THREE, que posteriormente modificaría su denominación social, el día 1 de abril de 2022, para denominarse JGK 127 Ltd.

8. Ambas sociedades tienen como socio único y único administrador al Sr. Hilario .

9. Al escrito de demanda de tercería de dominio la tercerista únicamente adjuntó como medio de prueba para hacer valer su pretensión, un documento, "bill of sale", que solo se aportó parcialmente, fechado el 1 de noviembre de 2019, con el que se pretende documentar una cesión de la embarcación de una sociedad a otra, (de TOKYO INDUSTRIES a TOKYO THREE) por el precio de una libra esterlina, y que no consta inscrito en el registro de buques correspondiente, conforme a la legislación inglesa.

10. Presentada documentación por la parte recurrente en esta segunda instancia, ésta tampoco es suficiente para llegar a una conclusión distinta a la alcanzada por el juzgador de instancia.

11. Consta acreditado, por lo que diremos, que el Sr. Hilario jamás registró con anterioridad al embargo del buque, la propiedad de la embarcación DIRECCION000 en el Registro Marítimo inglés, a nombre de ninguna de las sociedades que administra, con anterioridad al embargo del buque, como se deduce del Close Transcript of Registry (Transcripción de Cierre del Registro) que acredita que la embarcación " DIRECCION000 " fue dada de baja del Registro inglés el 15 de enero de 2020, figurando en aquel momento como sus titulares en dicho registro, como armadores, los Sres. Cornelio y Demetrio .

12. También resulta probado que fueron estos quienes en su día vendieron la embarcación a TOKYO INDUSTRIES (ULTIMATE) Ltd. y que se presentaron en la recepción de Marina Port Vell, de Barcelona, junto con el Sr. Hilario , para informar a PORT VELL, S.A. acerca de la venta y dar a conocer a este último como nuevo titular de la embarcación.

13. La normativa aplicable al presente caso, cuestionada por la parte apelante, es el Derecho inglés, y con arreglo al art. 10.2 CC " 2. Los buques, las aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro. Los automóviles y otros medios de transporte por carretera quedarán sometidos a la ley del lugar donde se hallen.", y a la misma conclusión se llegaría en caso de considerar aplicable el art. 10.5 CC al decir que " 5. Se aplicará a las obligaciones contractuales la ley a que las partes se hayan sometido expresamente, siempre que tenga alguna conexión con el negocio de que se trate; en su defecto, la ley nacional común a las partes; a falta de ella, la de la residencia habitual común, y, en último término, la ley del lugar de celebración del contrato".

14. Conforme al derecho inglés, sólo un armador registral está legitimado para vender la embarcación a un tercero (Merchant Shipping Act 1995). En consecuencia, si bien la primera venta entre los Sres. Cornelio y Demetrio con TOKYO INDUSTRIES (ULTIMATE) Ltd fue válida y produjo efectos ante terceros por ser aquellos los armadores registrales, no lo fue la cesión entre TOKYO INDUSTRIES (ULTIMATE) Ltd. y KJG127 Ltd (antes TOKYO THREE).

15. TOKYO INDUSTRIES (Ultimate) Ltd. nunca registró dicha transacción por lo que la referida "cesión de uso" de 1 de noviembre 2019 no tiene validez ninguna frente a terceros, no existiendo duda de ello, cuando, además, así lo dice expresamente el "bill of sale", haciendo mención de que solo existe título completo cuando se inscribe dicho documento y se emite un nuevo certificado de lo que consta inscrito en el registro.

16. A todo ello, y para concluir, existen actos vinculantes del Sr. Hilario en nombre de la sociedad TOKYO INDUSTRIES respecto de la titularidad del buque embargado, que vendría corroborado, junto a su presencia en PORT VELL para presentarse como propietario, por un correo electrónico, de fecha 12 de diciembre 2019, remitido por el Sr. Hilario a PORT VELL, S.A. donde se dice que el propietario de la embarcación ha pasado a ser TOKYO INDUSTRIES, y donde se indica además, que así se haga constar en la facturas que se le vayan remitiendo, a efectos de poder ser deducidas o compensadas a efectos fiscales en UK.

17. En definitiva, se ratifica el criterio del juzgador de instancia por no existir prueba suficiente para estimar el presente recurso de apelación, añadiendo también, que resulta improcedente solicitar que por la vía de la tercería se pretenda ahora, en este procedimiento de tercería, además, oponerse al embargo preventivo de la



embarcación, pues según la disposición final vigésima sexta de la Ley de Enjuiciamiento Civil, la oposición al embargo, de conformidad con lo dispuesto en el art. 2.4 del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques de Ginebra de 12 de marzo de 1999, debe seguir el procedimiento relativo al embargo y su alzamiento conforme a lo dispuesto por la LEC, en aplicación del principio de la *lex fori*.

#### **QUINTO. Costas**

18. Dada la desestimación del recurso de apelación, deben imponerse las costas causadas en esta instancia a la parte recurrente, con arreglo al art. 398 LEC.

#### **PARTE DISPOSTIVA**

Se tiene por personada en esta instancia a la mercantil TOKYIO INDUSTRIES ULTIMATE, Ltd.

SE DESESTIMA el recurso de apelación interpuesto KJG 127 Ltd contra el auto del Juzgado Mercantil núm. 6 de Barcelona de fecha 16 de noviembre de 2021 dictado en la Pieza Separada Tercería de dominio 60/2021, que se confirma.

Con imposición a la parte apelante de las costas causadas en esta instancia. Con pérdida del depósito constituido para recurrir.

Contra este auto no cabe recurso alguno.

Remítanse los autos originales al Juzgado de procedencia con testimonio de esta resolución, a los efectos pertinentes.

Así por nuestro auto lo acordamos, mandamos y firmamos los ilustrísimos señores magistrados componentes del tribunal.