



Roj: **SAP B 6186/2025 - ECLI:ES:APB:2025:6186**

Id Cendoj: **08019370152025100813**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **30/06/2025**

Nº de Recurso: **205/2024**

Nº de Resolución: **865/2025**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **LUIS RODRIGUEZ VEGA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Sección nº 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

Calle Roger de Flor, 62-68, PLANTA 5 - Barcelona - C.P.: 08071

TEL.: 938294451

FAX: 938294458

EMAIL:aps15.barcelona@xij.gencat.cat

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 0661000012020524

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

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

Concepto: 0661000012020524

N.I.G.: 0801947120238003261

Recurso de apelación 205/2024-2ª

Materia: Juicio Ordinario

Órgano de origen: Juzgado de lo Mercantil nº 02 de Barcelona

Procedimiento de origen: Procedimiento ordinario 324/2023 -P

Parte recurrente/Solicitante: TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN), S.L.U.

Procurador/a: Maria Helena Rovira Miro

Abogado/a: Beatriz Perez Del Molino Vila

Parte recurrida: MAPFRE ESPAÑA CIA. DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

Procurador/a: Pedro Manuel Adan Lezcano

Abogado/a: Jorge Selma García-Faria

Cuestiones: Transporte marítimo. Daños en la mercancía.

SENTENCIA núm. 865/2025

Composición del tribunal:

JOSÉ MARIA RIBELLES ARELLANO

LUIS RODRÍGUEZ VEGA

NURIA LEFORT RUIZ DE AGUIAR



Barcelona, a treinta de junio de dos mil veinticinco.

Parte apelante:TVS SCS International Freight (Spain), S.L.U

Parte apelada:MAPFRE España Cia. de Seguros y Reaseguros S.A

Resolución recurrida:sentencia

- Fecha: 13 de diciembre de 2023

- Parte demandante: MAPFRE España Cia. de Seguros y Reaseguros S.A

- Parte demandada: TVS SCS International Freight (Spain), S.L.U

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.La parte dispositiva de la sentencia apelada es del tenor literal siguiente: FALLO: «*Que estimando la demanda debo condenar y condeno a la demandada, la compañíaTVS SCSInternational Freight (Spain) SLU a que abone a Mapfre España Compañía Seguros Y Reaseguros S.A. la cantidad de 10.023 € más intereses legales y costas causadas en el presente procedimiento*».

SEGUNDO.Contra la anterior sentencia interpuso recurso de apelación por la parte demandada. Admitido el recurso se dio traslado a la contraparte, que presentó escrito impugnándolo y solicitando la confirmación de la sentencia recurrida, tras lo cual se elevaron las actuaciones a esta Sección de la Audiencia Provincial, que señaló votación y fallo para el día 27 de febrero de 2025 pasado.

Ponente: magistrado Luis Rodríguez Vega.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

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

1. MAPFRE España Cia. de Seguros y Reaseguros S.A (en adelante Mapfre) presentó demandada contra TVS SCS International Freight (Spain) S.L.U (en adelante TVS SCS o la transportista) en la que le reclama la suma de 13.752,20 euros, como indemnización por los daños producidos en la mercancía transportada por la demandada por encargo de UBE Corporation Europe SAU en julio de 2022.
2. La demandada TVS SCS compareció para oponerse a la demanda
3. La sentencia estimó la demanda y condenó a la demandada a pagar a la actora la suma de 10.023 euros y las costas.
4. La demandada TVS SCS recurrió en apelación la sentencia al considerar que carece de responsabilidad por los daños y que, en todo caso, no cabría imponerle las costas porque la estimación de la demanda fue parcial, no sustancial.

SEGUNDO. Hechos relevantes y no controvertidos en esta instancia.

5. Son hechos relevantes y no controvertidos en esta instancia los siguientes:

- 5.1. En julio de 2022, la mercantil española UBE Corporation Europe SAU (en adelante citada como UBE) vendió a la mercantil UBE America Inc. 15.000 kg de polímero denominado UBE Nylon, que es un material granulado que se utiliza principalmente en la fabricación de componentes para la automoción, y que se comercializa a granel en este caso en envases de 750kg cada uno. El importe de la venta fue de 61.455 dólares USA. La venta se realizó bajo el incoterm CIP por lo que el riesgo de la mercancía hasta su destino era de la parte vendedora.
- 5.2. Para realizar el transporte de dicha mercancía hasta Estados Unidos, UBE contrató a la mercantil transitaria TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN) SLU. (en adelante citada como TVS SCS).
- 5.3. TVS SCS aceptó el servicio encomendado, asignando para el transporte el contenedor TCKU1659380, estableciendo el embarque de la mercancía en el puerto de Valencia, y su transporte marítimo hasta su destino en Estados Unidos. La mercancía fue cargada en fecha 6 de julio de 2022.
- 5.4. UBE procedió a llenar y precintar el contenedor en sus instalaciones en Castellón, para posteriormente entregárselo a TVS SCS lleno y precintado, quien lo transportó hasta el puerto de Valencia.
- 5.5. Posteriormente dicho contenedor fue transportado por vía marítima desde Valencia hasta Nueva York y por vía terrestre (ferroviaria) desde el puerto de Nueva York hasta una terminal intermodal en Minneapolis (llamada CANADIAN PACIFIC). El servicio prestado por TVS SCS terminaba en este punto, por lo que no incluía



el transporte final en camión desde la terminal de CANADIAN PACIFIC hasta las instalaciones del receptor final (dicho transporte fue organizado por el propio destinatario).

5.6. Para el transporte TVS SCS subcontrató como porteador efectivo a la naviera ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD. (en lo sucesivo, ZIM), que documentó el transporte mediante la carta de porte nº ZI-MUVLC10127816.

5.7. El transporte se realizó en condiciones FCL, como recoge expresamente en la factura emitida por TVS SCS, ello significa que el porteador recibe el contenedor cerrado y precintado por el remitente en origen y debe entregarlo en el mismo estado en destino (las siglas "FCL" significan "Full Container Load", esto es: contenedor completamente cargado).

5.8. El 19 de agosto el contenedor llegó a destino, pero no es hasta el 22/09/22 cuando TVS recibió un email de una de las sociedades del grupo UBE manifestando que 5 de las 20 cajas transportadas se habían recibido con daños.

5.9. La mercancía disponía de un doble embalaje. Un embalaje primario consistente en una bolsa de material aislante para el control de la humedad, y un embalaje secundario consistente en cartón corrugado en forma de octavín.

6. La demandada sostiene que, ante la falta de reservas en el momento de la recepción de la mercancía y conforme el art. 3.6 de las Reglas de la Haya-Visby, se debe presumir que la mercancía llegó correctamente, por lo que la demandada no reconoce expresamente que ésta sufriera los daños que se reclaman. Dicho argumento es reiterado en el recurso. Sin embargo, entendemos que las fotografías acompañadas y el informe pericial de la actora son suficientemente elocuentes de la existencia de los daños.

7. Lo que se discute es cuál es la causa de los daños, ya que ello determina quién es responsable de estos.

TERCERO. La causa de los daños.

8. La actora sostiene, sobre la base de la opinión de su perito el Sr. Celestino, que los daños se debieron a un *fuerte movimiento durante el transporte marítimo*, mientras que la demandada, sobre la base de la opinión de su propio experto, sostiene que los daños son debidos a *"una mala estiba en el interior del contenedor, al fallar el parámetro de protección de la mercancía contra las mojaduras por condensación que suelen producirse en este tipo de tráfico"*.

9. El art. 227.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), establece que *"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"*.

10. Como señala el Tribunal Supremo en su sentencia núm. 1085/2023, de 4 de julio (ECLI:ES:TS:2023:2985) *"esto quiere decir que la responsabilidad del porteador marítimo enjuiciada en este procedimiento está sujeta a lo previsto en el Convenio Internacional para la unificación de las reglas de conocimiento de embarque firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, que fue ratificado por España por instrumento de 2 de junio de 1930, publicado en la Gaceta de Madrid el 31 de julio de dicho año; y por sus dos modificaciones posteriores: una, por el acuerdo de 23 de febrero de 1968 -Reglas de Visby-, la segunda, por el acuerdo de 21 de febrero de 1979. Este Convenio y sus modificaciones forman parte del ordenamiento jurídico español y han sido publicadas en el B.O.E. del 11 de febrero de 1984"*.

11. En dicha sentencia, el Tribunal Supremo añade que *"en su formulación actual, las Reglas de La Haya-Visby regulan la responsabilidad del porteador marítimo por la pérdida o daños en las mercancías sobre la base de la responsabilidad por culpa, que gira en torno a las obligaciones que el porteador asume en el contrato de transporte y a una relación de causas de exoneración que deben invocarse y probarse, situando la carga de la prueba en el porteador (art. 4.2). Conforme al propio precepto, el porteador no será responsable de la pérdida o daño que resulte (entre otras causas) de un acto u omisión del cargador (apartado i), de cualquier pérdida o daño resultante de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía (m), de embalaje insuficiente(n), de los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable (p) o de cualquier causa que no proceda de hecho o falta del porteador o sus empleados, pero la carga de la prueba incumbirá al porteador (q)"*.

12. Por lo tanto, si el porteador quiere exonerarse de responsabilidad tiene que probar que concurre la causa de exoneración alegada. En este caso, se alega que los daños obedecen a una mala estiba por el cargador al no haberse colocado en el contenedor "bolsas desecantes", para prevenir las averías derivadas de la posible condensación. Esa alegación tiene como única prueba el informe del perito de Controlunion, que elaboró una hipótesis sobre las posibles causas de los daños por humedad como resultado de la condensación. De esta



hipótesis extrae la conclusión que el cargador debería haber introducido en el contenedor "bolsas desecantes" para evitar dicha humedad.

13. Las conclusiones del perito Valeriano se basan en experiencia profesional, pero su opinión carece de cualquier otro tipo de apoyo. De hecho, en su declaración en juicio habló de manuales y prácticas recomendadas sobre el problema de la condensación, pero, sin embargo, a su dictamen no aporta datos alguno de este tipo, que avalen esa forma de entender la estiva. No hay que olvidar que la compañía cargadora, que enviaba la mercancía a otra empresa del grupo y que remite anualmente más de cuatrocientos contenedores, no utiliza esas bolsas desecantes y parece que su práctica es indiscutible en la comercialización de dichos productos. Así lo ratificó en su declaración el testigo Sr. Miguel Ángel, empleado del cargador, empresa que ya ha sido indemnizada por los daños causados. Pero es que además los daños afectaron únicamente a los cuatro contenedores más cercanos a la puerta y a un quinto situado en la parte de abajo de la segunda fila. Si los daños fueran motivados por la condensación, no tendrían por qué haberse concentrado en esa posición.

14. Frente a ello, el perito Sr. Celestino, propuesto por el actor, atribuye los daños a un fuerte movimiento durante el transporte marítimo. Esa opción es más probable que la de la condensación. En todo caso, esta alternativa, unida a las debilidades de la valoración del Sr. Valeriano son suficientes como para introducir dudas en la versión de la demandada, que es sobre quien pesa la obligación de probar las causas de exención de responsabilidad. Lo que nos lleva a confirmar la sentencia.

CUARTO. Costas.

15. La estimación ha sido sustancial de la demanda. Para llegar a esa conclusión debemos comparar cuales son las pretensiones de las partes: La actora reclamaba 13.752 euros, frente a los 10.023 euros concedidos, ha sufrido una importante reducción, pero la demandada lo que pretendía es la desestimación íntegra de la demanda.

16. Conforme a lo que se establece en el art. 398 LEC, procede hacer imposición de las costas al apelante, al haber sido desestimado el recurso.

FALLAMOS

Desestimamos el recurso de apelación interpuesto por TVS SCS International Freight (Spain), S.L.U contra la sentencia del Juzgado Mercantil núm. 2 de Barcelona de fecha 13 de diciembre de 2023, dictada en las actuaciones de las que procede este rollo, que se confirma en sus propios términos, con imposición a la recurrente de las costas del recurso y pérdida del depósito.

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

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.