



Roj: **SAP AL 799/2025 - ECLI:ES:APAL:2025:799**

Id Cendoj: **04013370012025100424**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Almería**

Sección: **1**

Fecha: **06/05/2025**

Nº de Recurso: **750/2024**

Nº de Resolución: **463/2025**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MARIA LUISA DELGADO UTRERA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

**SECCION Nº 1 DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALMERIA**

AVDA. REINA REGENTE S/N

AtPublico.Audiencia.S1.Civil.Almeria.JUS@juntadeandalucia.es

Tif.: 950-03-72-92. Fax: 950-00-50-22

N.I.G: 0401342120220004122. Órgano origen: Juzgado de lo Mercantil Nº 1 de Almería Asunto origen: ORD 149/2022

Tipo y número de procedimiento: Recurso de Apelación 750/2024. Negociado: C5

Materia: Transportes

De: LOSAN LOGISTICA SL

Abogado/a: LUCIA ALVAREZ SANCHEZ

Procurador/a: MARIA MAGDALENA IZQUIERDO RUIZ DE ALMODOVAR

Contra: MARTINI E RICCI IAMINO S.P.A

Abogado/a: FRANCISCO JAVIER CAMACHO DE LOS RIOS

Procurador/a: ALBERTO TORRES PERALTA

=====

**ILTMOS. SRES.**

**PRESIDENTE:**

**D. JUAN ANTONIO LOZANO LOPEZ**

**MAGISTRADOS:**

**D. LAUREANO MARTÍNEZ CLEMENTE**

**D<sup>a</sup>. MARIA LUISA DELGADO UTRERA**

=====

**SENTENCIA Nº 463/25**

En Almería, a seis de mayo de dos mil veinticinco

La Sección Primera de esta Audiencia Provincial ha visto y oído en grado de apelación, el rollo nº **750/24**, los autos de Juicio Ordinario procedentes del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Almería, seguidos con el número 149/22, entre partes, de una como demandada apelante LOSAN LOGISTICA SL, representada por el/la Procurador/a MARIA MAGDALENA IZQUIERDO RUIZ DE ALMODOVAR y dirigida por el/los Letrado/a LUCIA ALVAREZ SANCHEZ y, de otra como actora-apelada la entidad mercantil MARTINI E RICCI IAMINO S.P.A,



representada por el/la Procurador/a ALBERTO TORRES PERALTA y dirigida por el/la Letrado/a D. FRANCISCO JAVIER CAMACHO DE LOS RIOS.

## ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.**-Se aceptan los de la Sentencia apelada como relación de trámites y antecedentes del procedimiento.

**SEGUNDO.**-Por el/la Sr/a. Magistrado Juez del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Almería, en los referidos autos se dictó Sentencia con fecha 16 de junio de 2023, cuyo Fallo dispone:

*"Que estimando en parte la demanda formulada por el Procurador de los Tribunales Don Alberto Torres Peralta en nombre y representación de MARTINI E RICCI IAMINO S.P.A, contra LOSAN LOGÍSTICA S.L, debo condenar y condeno a la demandada a satisfacer a la demandante la cantidad de nueve mil quinientos cincuenta y ocho euros con treinta y un céntimos, (9.658 31), más los intereses del artículo 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , y sin especial pronunciamiento en cuanto a las costas."*

**TERCERO.**-Contra la referida Sentencia por la representación procesal de la parte demandada, se interpuso en tiempo y forma recurso de apelación, que fue admitido en ambos efectos, elevándose los autos a este Tribunal, donde se formó el rollo correspondiente, y seguido el recurso por sus trámites, se señaló para Votación y Fallo, tras reasignación de ponencia, el día 6 de mayo de 2025, solicitando en su recurso la parte apelante se dicte sentencia por la que revoque la de primera instancia, dictando una nueva por la que se desestime la demanda. La parte apelada, en su escrito de oposición al recurso, solicitó una Sentencia por la que se desestime el recurso de apelación planteado de adverso, confirmando la resolución recurrida, con expresa imposición de las costas de la alzada a la parte apelante.

**CUARTO.**-En la tramitación de ambas instancias se han observado las prescripciones legales.

Ha sido Ponente la Ilma. Sra. Magistrada D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Luisa Delgado Utrera, quien expresa la opinión de la Sala.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.- Resolución impugnada. Posición de las partes.**

La sentencia de instancia estima parcialmente las pretensiones de la actora y condena a la demandada al pago de la suma de 9.658,31 euros, en el ejercicio de una acción de reclamación de cantidad derivada de los daños padecidos en doce palés de kiwis cuyo porte encargó a la demandada con origen en Barcelona y con destino en **Italia** el 26 de febrero de 2021, al entender que *"TERCERO.- En el caso que nos ocupa resulta por tanto que en atención al CMR y las periciales aportadas por ambas partes la mercancía viajó a una temperatura inadecuada y contradiciendo las instrucciones entregadas. Esta cuestión no es negada ni tan siquiera por la Sra. Perito de la demandada. Lo que alega la demandada es que la excesiva temperatura durante el transporte no ha sido la causante de los daños. Por el contrario, mantiene que la mercancía en cuestión había sido previamente rechazada en Barcelona y por tanto ya era mercancía desechada y en consecuencia los daños se debieron a que los frutos en cuestión tenían "cortes en la pulpa" tal y como la propia demandante reconoce en la demanda."* Continúa argumentando lo siguiente: *"Igualmente, el art. 18.1 regula la exoneración de responsabilidad disponiendo que la prueba de que la pérdida o avería ha tenido lugar por causa de uno de los hechos previstos en el art. 17.2, incumbe al transportista. Pues bien, en este caos la parte demandada no ha acreditado que los daños en cuestión se deban a los motivos que causaron el rechazo de la mercancía. No consta reserva a tal efecto en el documento CMR cuando se llevó a cabo la carga. Igualmente la pericial realizada meses después del siniestro y únicamente sobre la documental se limita a concluir que "La falta de firmeza en los kiwis se puede atribuir a que la mercancía se cargó dañada tal y como se indica en la demanda. Cualquier daño físico provoca deterioro de las frutas durante el almacenamiento". Es decir, ni si quiera determina la causa de los daños, sino que se limita a afirmar la posibilidad de que se deba a que la mercancía tenía daños. En cambio, que el transporte durante dos días se realizase a una temperatura en más de seis grados superior a la indicada no lo encuentra determinante. No se comparten tales conclusiones, por el contrario la simple lógica determina que el transporte en una caja cerrada durante días a una temperatura superior a la indicada es la causa principal e inmediata de los daños reclamados y en tal sentido se comparten las conclusiones de las periciales de la parte demandante. Es más, la propia Perito compareciente reconoció en Juicio que "lo mejor que se puede hacer para conservar un fruto es bajar la temperatura", y que cuanto más alta es la temperatura y más tiempo esta expuesto el fruto más rápido se madura. Debiendo añadir que pese a explicar el proceso de maduración con referencia al etileno lo cierto es que su dictamen se basa en el Co2 y en relación a otra clase de kiwis".*



Concluye en cuanto a la valoración del daño producido que: "La parte demandante realiza el cálculo partiendo del precio que efectivamente detrajo la inicialmente destinataria por devolución de los 12 palés que rechazó, es decir en atención a la "nota de crédito realizada", que ha de entenderse que estaba vinculada a la factura inicial y para que fuese detraída de la misma. En consecuencia el valor de la mercancía tenido en cuenta no ha sido el que tenía el día 24 de febrero cuando se hizo cargo de la misma la demandada ante el rechazo de los kiwis por incumplimiento de los estándares de calidad, en concreto "daños en la pulpa", y después de otro transporte con origen **Italia** y destino Barcelona entre el 20 y el 24 de febrero, sino que se ha tenido en cuenta el precio de venta original de la mercancía al destinatario. En este punto, sí se comparte con la demandada que la indemnización está calculada sobre un valor de mercancía incorrecto puesto que el mismo no tiene en cuenta que nos encontramos ante unos frutos que ya habían sido sometidos a un transporte previo y que habían sido rechazados en destino por "daños en la pulpa" siendo importante recalcar que la reclamación lo es únicamente en relación con el viaje de vuelta y que los daños en la pulpa no han sido imputados a la demandada. Lo cierto es que ninguna de las tres periciales aportadas ha tenido a bien especificar en qué consisten los daños en la pulpa que motivaron el rechazo de la mercancía, pero resulta evidente que los mismos deprecian el valor de los kiwis. La parte demandada pese a cuestionar esta valoración no ofrece otra alternativa. En este caso, en ausencia de todo criterio aportado por las partes, se estima adecuada una depreciación del 30% en atención a los daños en la pulpa que ya habían provocado el rechazo de la mercancía y a que la misma fue finalmente examinada por el perito de la actora cuatro días después, por lo que la indemnización por razón de los daños ha de quedar reducida a 9.102 24 euros, (13.003 2-3.900 96).

En el mismo sentido procede de acuerdo con los reseñados preceptos la indemnización proporcional del precio del transporte que también ha de reducirse en un 30%, de lo que resultan 556 07 euros, (794 38-238 31).

Finalmente, se comparte con la parte demandada que el importe de 748 16 euros por razón de los honorarios de su perito no está incluido en el citado artículo 23.4 como gasto necesario del transporte".

Se interpone por la parte demandada recurso de apelación a fin de que se revoque la resolución combatida, alegando los siguientes motivos:

- Error en la valoración de la prueba. Incorrecta interpretación del Convenio de Ginebra sobre Transporte **Internacional** por Carretera. Falta de acreditación del cumplimiento de los requisitos de la acción ejercitada. Ausencia de nexo causal entre daño y transporte. Vicio propio de la mercancía.
- Exoneración responsabilidad transportista.
- Falta de exhaustividad, motivación y congruencia de la sentencia del juzgado de lo mercantil en base a los artículos 11.3 LOPJ Y 218 LEC. Vulneración derecho a la tutela judicial efectiva.
- Arbitraria valoración de los daños. Inimputabilidad del daño sufrido en la mercancía a mi representada. Improcedencia de resarcimiento del daño.

La parte apelada, en trámite de oposición al recurso, solicitó la confirmación de la resolución recurrida.

#### **SEGUNDO.- Función revisora de esta Sala. Valoración de la prueba por el juez a quo.**

En principio, conviene puntualizar que la actividad intelectual de valoración de la prueba se incardina en el ámbito propio de la soberanía del Juzgador, de tal suerte que, a tenor de las pruebas practicadas, el Juez "a quo" goza de amplia soberanía en la valoración de las mismas, con arreglo a los principios de la sana crítica ( art. 376 de la Ley de Enjuiciamiento Civil), favorecido por la inmediación que le permite presenciar personalmente el desarrollo de los medios probatorios. En consecuencia, cuando de valoraciones probatorias se trata, la revisión de la sentencia deberá centrarse en comprobar que aquélla aparece suficientemente expresada en la resolución recurrida y, que las conclusiones fácticas a las que así llegue no denoten un error evidente o resulten incompletas, incongruentes o contradictorias, sin que por lo demás resulte lícito sustituir el criterio objetivo del Juez por el personal e interesado de la parte apelante.

El motivo fundamental alegado por el demandado apelante para combatir la resolución apelada es errónea valoración de la prueba. No estamos de acuerdo, es evidente que el apelante trata, con los mismos elementos de prueba tenidos en cuenta por el Juez "a quo", de imponer a la sala su interesada interpretación de la prueba, sustituyendo la mas que razonada y lógica valoración realizada por el Juez de Instancia.

En este sentido debe la Sala poner de manifiesto con carácter previo, con la SAP de Córdoba de 23-5-03, que la valoración probatoria es facultad de los Tribunales, sustraída a los litigantes que sí pueden aportar las pruebas que la normativa legal autoriza (principio dispositivo y de rogación), pero en forma alguna tratar de imponerlas a los Juzgadores ( STS 23-9-96), pues no puede sustituirse la valoración que el Juzgador "a quo" hizo de toda la prueba practicada, por la que realiza cada parte recurrente, función que corresponde al Juez "a quo" y no a las partes ( STS 7-10-97) habida cuenta la abundante doctrina jurisprudencial elaborada sobre la



prevalencia de la valoración de las pruebas que realizan los Órganos Jurisdiccionales, por ser más objetiva que la de las partes en defensa de sus particulares intereses ( STS 1-3-94). Y es que las pruebas están sujetas a su ponderación en concordancia con los demás medios probatorios( STS 25-1-93), en valoración conjunta ( STS 30-3-88), con el predominio de la libre apreciación, que es potestad de los Tribunales de Instancia a efectos de casación, pero cuyo criterio también es predicable en parte respecto del recurso de apelación, porque el Juzgador que recibe la prueba puede valorarla de forma libre aunque nunca arbitraria, transfiriendo la apelación al Tribunal de la segunda instancia el conocimiento pleno de la cuestión, pero quedando reducida la alzada a verificar si en la valoración conjunta del material probatorio se ha comportado el Juez "a quo" de forma ilógica, arbitraria, contraria a las máximas de experiencia o a las reglas de la sana crítica, o si, por el contrario, la apreciación conjunta de la prueba es la procedente por su adecuación a los resultados obtenidos en el proceso. Por ello, dado que los preceptos relativos a las pruebas practicadas no contienen reglas valorativas sino admoniciones a los Jueces y una apelación a la sana crítica y el buen sentido, para destruir una conclusión presuntiva del Juzgador, debe demostrarse que ha seguido, al establecer dicho nexo o relación, un camino erróneo, no razonable, contrario a las reglas de la sana lógica y buen criterio, constituyendo la determinación de dicho nexo lógico y directo un juicio de valor que está reservado a los Tribunales y que se ha de respetar en tanto no se acredite que es irrazonable.

### **TERCERO.- Resolución de los motivos de impugnación.**

*Error en la valoración de la prueba. Incorrecta interpretación del Convenio de Ginebra sobre Transporte **Internacional** por Carretera. Falta de acreditación del cumplimiento de los requisitos de la acción ejercitada. Ausencia de nexo causal entra daño y transporte. Vicio propio de la mercancía. Exoneración del transportista.*

Es de aplicación el Convenio de 19 de mayo de 1956, al que España se adhirió por Instrumento de 12 de septiembre de 1973 y publicado en el B.O.E. el 7 de mayo de 1974, relativo al Contrato de Transporte **Internacional** de Mercancías por Carretera (CMR) que somete a su regulación, con independencia del domicilio y nacionalidad de las partes contratantes, con las excepciones establecidas en el párrafo cuarto del art. 1, los transportes de mercancías por carretera siempre que concurren los siguientes requisitos: que el contrato sea oneroso, que el transporte se efectúe por automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, y, finalmente, que los puertos de origen o toma de la mercancía y el lugar de destino estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales, al menos, sea contratante.

En el presente caso se concertó el transporte por carretera desde Barcelona (España) hasta Solarola (**Italia**), concurriendo así los requisitos para su aplicación.

En cuanto a la existencia de subcontratación, ya dijo esta Sala en RAC 1945/20 que: "Por otra parte hemos de partir de que la regulación interna de las relaciones entre transportistas cuando no se trata de contratos de transporte sucesivo sino de intermediación -de suerte que sólo el último de la cadena es el que ejecuta el contrato-, figura llamada "subtransporte", no está debidamente reglada ya que el artículo 37 se ubica en el Capítulo VI que lleva por rúbrica Disposiciones relativas al transporte efectuado por transportistas sucesivos. No obstante hemos de decantarnos por que su régimen puede ser análogamente aplicable a una realidad que no era tan frecuente en el año 1956 por dos razones:

*La primera es que el Tribunal Supremo si bien sin proclamarlo expresamente, admitió su aplicación en un supuesto de subcontratación y no de transporte sucesivo en la STS 611/2014 de 4 de noviembre .*

*La segunda es que efectivamente concurre una identidad de razón mucho en los supuestos de transporte sucesivo y subtransporte, en la medida en que en ambos casos parten de una responsabilidad plena del transportista contratista frente al cargador o destinatario, y en ambos casos no se encuentra justificación de ninguna índole -ni por criterios de justicia material, ni de seguridad jurídica, ni de agilidad de las relaciones comerciales- para excepcionar el principio de culpabilidad en la responsabilidad por el siniestro en las relaciones internas entre los transportistas en los mismos términos que establece el referido artículo 37.*

*El referido artículo consagra un régimen de responsabilidad por culpa en los siguientes términos:*

*El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las disposiciones del presente Convenio tiene el derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra los transportistas que hayan participado en la ejecución del contrato de transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:*

*a) El transportista, por el hecho imputable al cual se ha causado el daño, habrá de soportar él solo la indemnización, ya la haya pagado él, ya la haya pagado otro transportista,*

*b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a dos o varios transportistas, cada uno deberá pagar una suma proporcional a su parte de responsabilidad; si no cabe la posibilidad de valorar dicha proporción, cada uno pagará una suma proporcional al precio que cobraron por el transporte.*



c) Si no se puede determinar quiénes son los responsables, la carga de indemnizar se repartirá entre todos en la proporción fijada en el párrafo b) de este artículo."Por lo que colige esta Sala con la juez a quo en que la argumentación que la misma da al respecto: "SEGUNDO.- Vistas las alegaciones de una y otra parte, conviene reseñar que la parte actora reclama en virtud de los artículos 3 y 34 del Convenio CMR. La parte actora contrató el porte de la mercancía en cuestión con origen en Barcelona y destino en Solarola, (Italia). A su vez, la demandada realizó parte del viaje y la otra parte la subcontrató con una tercera. Es reiterada la jurisprudencia del Tribunal Supremo que pone de manifiesto la ausencia de una regulación específica para el subtransporte, lo que no impide la aplicación del referido artículo 34 también a este tipo de contrato, ( Sentencias de 29 de junio de 1998 , 19 de noviembre de 2013 y 17 de diciembre de 2014 .). Es decir, resulta aplicable el régimen legal previsto para el transporte sucesivo al subtransporte. En consecuencia, la demandada puede ser condenada por los daños derivados del transporte en su conjunto y ello sin perjuicio de las acciones de repetición que le puedan o no competir contra otros intervinientes en el transporte".

No es objeto de controversia la existencia del contrato de transporte para trasladar desde Barcelona, 12 palets kiwis, así como que la misma se entregó al transportista el día 24 de febrero de 2021, llegando a su destino el día 26 de febrero de 2021, si bien la carga fue rechazada por el consignatario por llegar en mal estado dado que presentaba una temperatura de 7,5 grados, cuando debía conservarse a 1 grado, según consta en la propia carta de porte (documentos 7 y 8 de la demanda).

Lo que es objeto de discusión es a quien es imputable el daño de la mercancía por el mal estado del frío, y mas en concreto, si la avería surge a consecuencia de hechos que hayan ocurrido en el tiempo en que la mercancía está bajo la responsabilidad del transportista, es decir, conforme al art. 17.1 del Convenio, entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega.

Es necesario, en consecuencia, la realización de un examen comparativo del valor de la mercancía entre los dos momentos señalados, de forma que para que surja la responsabilidad del transportista es preciso que la avería se produzca durante el transporte, circunstancia que deberá probar el perjudicado como hecho constitutivo de su pretensión. Para ello puede acudir a la presunción de estimar que si no hubo reserva alguna por parte del porteador a la hora de recibir la mercancía, la misma se encontraba en perfecto estado.

El art. 8 del Convenio impone al transportista al tiempo de hacerse cargo de la mercancía, la obligación de revisar la exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes y el estado aparente de la mercancía y de su embalaje, posibilitándose, si carece de medios razonables, verificar la exactitud de los datos mencionados en el reseñado documento, para que anote en la carta de porte sus reservas, las cuales deber ser motivadas.

En caso de que el porteador incumpla el deber de examinar la mercancía o, una vez cumplimentado el mismo, no consigne la existencia de daño alguno o no realice la oportuna reserva, deberá presumirse que aquéllas le fueron entregadas sin daño alguno, invirtiéndose la carga de la prueba, recayendo sobre él la obligación de probar que el que resulte al final del trayecto no se debe a causa a él imputable (art. 9 del Convenio).

Es cuestión a valorar la ausencia de cualquier mención o reserva en la carta de porte al recibir la mercancía por la porteadora demandada.

Es doctrina reiterada, recogida en Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 28ª, de 12 de julio de 2013 [ ROJ: SAP M 13077/2013 ] que "... En el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera [...] - regulado por el Convenio de 19 de mayo de 1956, hecho en Ginebra, relativo al Contrato de Transporte **Internacional** de Mercancías por Carretera CMR) la obligación que incumbe al transportista es de resultado, cual es entregar la mercancía sin daño alguno en el lugar de destino y en el plazo pactado, de modo que si esto no se produce se presume la culpa de aquél. De manera que el transportista responde en caso de pérdida, avería o retraso, salvo que medie causa legal para que opere una exoneración de responsabilidad ( artículo 363 en relación al 361, ambos del Código de Comercio), en concreto, los supuestos de caso fortuito, fuerza mayor o vicio propio de la mercancía (aunque ya en los artículos 48 a 51 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, se regula esta materia con más precisión). Como regla general, la carga de acreditar la concurrencia de una causa de exoneración incumbe al transportista, por lo que si no la demuestra no podrá eludir su responsabilidad ...".

Dicho Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 (CMR) en el nº 1 del art.17 recoge el principio general de responsabilidad del porteador por " la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.". Esta regla, no obstante, se exceptiona cuando " la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado por culpa del que tiene derecho sobre la mercancía o por una instrucción de este no derivada de una acción culposa del transportista, por vicio propio de la mercancía o por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir " (art. 17.2 CMR), incumbiendo al porteador la prueba de estos hechos (art. 18. 1 CMR).



Partiendo de esta regla general de responsabilidad del transportista por pérdida o avería, y a la vista de la prueba practicada, revisada en esta alzada, la Sala considera que de ella no cabe inferir razonablemente que se haya probado la causa de exoneración de responsabilidad del transportista, (apartados c y d del art. 17.4 CMR, según se recoge en los fundamentos de la contestación a la demanda) de modo que pueda evitar la regla general de asunción de responsabilidad que le impone dicho precepto.

Para resolver la controversia hay que partir, como ya se ha expuesto, de la incardinación del transporte objeto de autos en uno sujeto al Convenio de Ginebra de 19 mayo 1956 sobre Transporte **Internacional** de Mercancías por Carretera (CMR) pues se trata del cumplimiento de un contrato de transporte de mercancías por carretera, realizado a título oneroso, por medio de vehículos entre lugares situados en dos países diferentes-toma de carga en Francia y lugar de destino en España-, ambos contratantes (art. 1 del Convenio), contrato cuya existencia se caracteriza por medio de la fehaciencia documental de la «carta de porte» (art. 4).

Esta norma **internacional** tiene como característica establecer un sistema propio de responsabilidad que ha sido jurisprudencialmente reconocido en nuestro país ( SSTS Sala 1ª de 31 julio 1995 y de 29 junio 1998 [RJ 1998, 5282]), sistema de responsabilidad por culpa presunta, de tal forma que, acreditada la pérdida, avería o retraso, incumbe al porteador acreditar unas concretas circunstancias exoneratorias legalmente previstas que le permitirían eximirse de su responsabilidad. Así, según su artículo 17, el transportista es responsable de la pérdida parcial o total o de las averías que se produzcan entre el momento de la recepción de la mercancía y de la entrega, así como del retraso en la entrega con las excepciones que contempla; el artículo 9 establece la presunción del buen estado de la mercancía recibida por el transportista y su embalaje salvo que conste reserva motivada del transportista al respecto en la carta de porte; en el artículo 18 hace recaer la carga de la prueba de que la pérdida o avería o retraso obedece a alguno de los supuestos de exención de responsabilidad previstos en el artículo 17 en dicho profesional; y finalmente, el artículo 18.4 del Convenio limita más si cabe más las causas de exoneración de responsabilidad del transportista cuando el transporte efectuado por medio de vehículo preparado para sustraer la mercancía a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire, en cuyo caso el transportista no puede invocar el beneficio del art. 17.4 d) (naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación, acción de las plagas o roedores), « a no ser que pueda probar que, teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar».

En definitiva, la obligación que incumbe al transportista es de resultado, cual es entregar la mercancía sin daño alguno en el lugar de destino y en el plazo pactado, de modo que si esto no se produce se presume la culpa de aquél. De manera que el transportista responde en caso de pérdida, avería o retraso, salvo que acredite cumplidamente que media causa legal para que opere una exoneración de responsabilidad, no pudiendo de otro modo eludirla.

La falta de reserva en origen sobre el estado inadecuado de la mercancía lleva a aparejada una presunción de que «la mercancía y su embalaje están en buen estado» (art. 9.2), presunción iuris tantum que si no se desvirtúa hace al transportista responsable de la pérdida total o parcial de la carga o de las averías que se produzcan (art. 17.1), siendo el transportista el que ha de acreditar que el daño se ha producido por causa no imputable a él (art. 18.4).

Si bien el enunciado del motivo pareciera dar a entender el cuestionamiento de las conclusiones a las que llega la sentencia recurrida desde un punto de vista de infracción de precepto legal o de criterio jurisprudencial, en realidad lo que hace la recurrente es reiterar sus alegaciones sobre la falta de prueba, en su opinión, de la existencia de daños y perjuicios.

Dada la naturaleza del contrato alcanzado entre las partes que es de transporte por carretera en un camión que debe reunir determinadas condiciones, tal como se había pactado expresamente, para el transporte de fruta, se desarrolla la obligación del transportista que se concreta en una obligación de resultado -la entrega de la mercancía en destino y en plazo sin daños ni menoscabo- y si no se produce tal entrega en debida forma se presume la culpa del transportista por la pérdida, avería o retraso, salvo prueba de concurrencia de una causa legal de exoneración de responsabilidad por caso fortuito, fuerza mayor o vicio propio de la mercancía, conforme los arts. 47 a 51 de la Ley 15/2009 de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías .

La recurrente realiza constantes alegaciones respecto de la carga de la prueba y de la ausencia de prueba de la existencia de daños en la fruta pero lejos del criterio de la recurrente, se trata esta de una materia que presenta características especiales en materia de carga de la prueba y en tal sentido cabe citar entre otras, la SAP Pontevedra de 29-12-2016 (secc. 1ª, rec. 864/16):



"En el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera (tanto en el nacional, en cuyo ámbito nos encontramos, -regulado en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte de mercancías por carretera-, como en el **internacional** - regulado por el Convenio de 19 de mayo de 1956, hecho en Ginebra, relativo al Contrato de Transporte **Internacional** de Mercancías por Carretera CMR) la obligación que incumbe al transportista es de resultado, cual es entregar la mercancía sin daño alguno en el lugar de destino y en el plazo pactado, de modo que si esto no se produce se presume la culpa de aquél. De manera que el transportista responde en caso de pérdida, avería o retraso, salvo que medie causa legal para que opere una exoneración de responsabilidad. Como regla general, la carga de acreditar la concurrencia de una causa de exoneración incumbe al transportista, por lo que si no la demuestra no podrá eludir su responsabilidad.

Así el sistema de responsabilidad recogido ahora en los arts. 46 y ss. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, parte de una idea central que es la responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba, consecuencia de lo cual el porteador es responsable a no ser que demuestre la concurrencia de una causa exoneratoria."

Y continúa señalando:

"A lo expuesto anteriormente se unen las especialidades respecto de las presunciones de exoneración del art. 48 LCTTM , cuando estamos en supuestos, como el que nos ocupa, en que el transporte haya sido contratado para realizarse por medio de vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales que, según el art. 51 LCTTM , el porteador tan sólo podrá invocar en su favor la presunción de que la causa de la pérdida o avería fue la naturaleza de las mercancías cuando pruebe que ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo, y que se ha sometido a las instrucciones especiales que, en su caso, le hayan sido impartidas. "

En igual sentido la SAP Madrid de 20-10-2017 ( secc. 28ª, rec. 675/15 ) en la que se insiste en que:

"En el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera (tanto en el nacional, en cuyo ámbito nos encontramos -regulado en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte de mercancías por carretera, en siglas LCTTM -, como en el **internacional** - regulado por el Convenio de 19 de mayo de 1956, hecho en Ginebra, relativo al Contrato de Transporte **Internacional** de Mercancías por Carretera CMR) la obligación que incumbe al transportista es de resultado, cual es entregar la mercancía sin daño alguno en el lugar de destino y en el plazo pactado, de modo que si esto no se produce se presume la culpa de aquél. De manera que el transportista responde en caso de pérdida, avería o retraso ( artículo 47 de la LCTTM ), salvo que medie causa legal para que opere una exoneración de responsabilidad, en concreto, la culpa del cargador o destinatario, el vicio propio de la mercancía o los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor (los artículos 48 a 51 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, regulan esta materia con precisión). Como regla general, la carga de acreditar la concurrencia de una causa de exoneración incumbe al transportista, por lo que si no la demuestra no podrá eludir su responsabilidad. "

Tras lo expuesto, para determinar la responsabilidad o no de la demandada y la causa de los daños en la mercancía, se aportan a la causa sendos informes periciales. La valoración de la prueba pericial solo puede ser combatida cuando el "iter" deductivo atenta de manera evidente a un razonar humano consecuente (Sª 15 de julio de 1.991, que cita las de 15 julio 1.98726 mayo 1.988, 28 enero 1.989,9 abril 1.990 y 29 enero 1.991). Es preciso demostrar que los juzgadores han prescindido del proceso lógico que representa las reglas de la sana crítica (S 10 de marzo 1.994), al haber conculcado las más elementales directrices del razonar humano y lógico ( SS 11 noviembre 1.996 y 9 marzo 1.998), lo que aquí no ocurre. Y es que, sin perjuicio de la flexibilidad en la vinculación del Juez a la prueba pericial, no puede negarse que tanto en la instancia, o como podría haber sido en esta segunda instancia, el juez puede acudir a la citada prueba sin acoger criterios más o menos amplios o restrictivos de otros informes aportados en los autos. Por otro lado debe señalarse y en cuanto a la prueba pericial se refiere que tal y como señala el T.S. 1ª 16 marzo 1.999: "... La valoración de la prueba pericial debe realizarse teniendo en cuenta los siguientes criterios a) la prueba de peritos es de libre apreciación, no tasada valorable por el juzgador según su prudente criterio, sin que existan reglas preestablecidas que rijan su estimación, por lo que no puede invocarse en casación infracción de precepto alguno en tal sentido y b) las reglas de la sana crítica no están codificadas, han de ser entendidas como las más elementales directrices de la lógica humana y por ello es extraordinario que pueda revisarse la prueba pericial en casación, sólo impugnarse en el recurso extraordinario la valoración realizada si la misma es contraria en sus conclusiones a la racionalidad o conculca las más elementales directrices de la lógica. Así debe señalarse que no existiendo normas legales sobre la sana crítica y por tanto hay que atender a criterios lógico racionales, valorando el contenido del dictamen y no específicamente y únicamente su resultado en función de los demás medios de prueba o del objeto del proceso a fin de dilucidar los hechos controvertidos ...".



Aplicando estas reglas, el Tribunal, al valorar la prueba por medio de dictamen de peritos, deberá ponderar, entre otras, las siguientes cuestiones:

1º Los razonamientos que contengan los dictámenes, y los que se hayan vertido en el acto del juicio o vista en el interrogatorio de los peritos, pudiendo no aceptar el resultado de un dictamen o aceptarlo, o incluso aceptar el resultado de un dictamen por estar mejor fundamentado que otro: STS 10 de febrero de 1.994.

2º Deberá, también, tener en cuenta el tribunal las conclusiones conformes y mayoritarias que resulten, tanto de los dictámenes emitidos por peritos designados por las partes, como de los dictámenes emitidos por peritos designados por el tribunal, motivando su decisión cuando no esté de acuerdo con las conclusiones mayoritarias de los dictámenes: STS 4 de diciembre de 1.989

3º Otro factor a ponderar por el tribunal deberá ser el examen de las operaciones periciales que se hayan llevado a cabo por los peritos que hayan intervenido en el proceso, los medios o instrumentos empleados y los datos en los que se sustenten sus dictámenes: STS 28 de enero de 1.995(/179).

4º También deberá ponderar el tribunal, al valorar los dictámenes, la competencia profesional de los peritos que los hayan emitido, así como todas las circunstancias que hagan presumir su objetividad, lo que le puede llevar, en el sistema de la nueva L.E.C. a que se dé más crédito a los dictámenes de los peritos designados por el tribunal que a los aportados por las partes: STS 31 de marzo de 1.997.

Aporta la parte actora informe pericial (documento nº 12 de la demanda), traducido (documento nº 14 de la demanda). En dicho informe el perito concluye que *"El daño de los kiwis, en nuestra opinión, se debe al estrés térmico generado en el interior de la furgoneta, debido a la temperatura de transporte no conforme. El estrés térmico ha acelerado la maduración de los kiwis y por lo tanto a la pérdida de dureza. La responsabilidad del daño a los kiwis, no puede más que ser atribuida a la empresa de transporte que no se ha atendido a las indicaciones de temperatura, indicadas por el remitente en el CMR, donde se indica que la temperatura de transporte debía ser de + 1 grado centígrado".* Analiza a lo largo del documento el perito, cómo las indebidas temperaturas soportadas por la mercancía, afectaron a su maduración: *"respecto a la maduración que podría haberse producido si la mercancía hubiera sido transportada a temperatura conforme, es decir, alrededor de + 1 grado centígrados. A partir del análisis de las muestras realizadas (véanse anexo 2/1 -2/12 y 511 - 5/2) se puede afirmar que el 30% de las muestras tiene una dureza inferior a 1 Kg/cm<sup>2</sup>, que el 35% de las muestras tiene una dureza de > 1 Y < 1,5 Kg/cm<sup>2</sup>, que el 18% de las muestras tiene una dureza de > 1,5 y < 2 Kg/cm<sup>2</sup>, que el 12% de las muestras tienen una dureza de > 2 Y < 2,5 Kg/cm<sup>2</sup>, que el 3% de las muestras tienen una dureza de > 2,5, Y < 3 Kg/cm<sup>2</sup>, que el 2% de las muestras tiene una dureza > 3 Kg/cm<sup>2</sup>".*

Tales conclusiones, tal y como expone la resolución de instancia, no son desvirtuadas por la pericial aportada por la parte demandada. En la misma, reconoce la perito, en un informe realizado casi un año después del siniestro, que en el CMR de transporte consta que la temperatura debía estar fijada a + 1 grado, constando en los registros del termógrafo que se alcanzaron temperaturas de + 7,5 grados. Sin embargo, considera que tal variación de temperatura no fue relevante pues tan solo estuvo la mercancía sometida a la misma un día y medio: *"Una temperatura de transporte de 7,5°C, produce entre 4 y 5 ml CO<sub>2</sub>/kg·hr, lo cual no es un factor determinante para madurar los kiwis y más teniendo en cuenta que la duración del viaje fue de un día y medio. En base a lo anterior, en mi opinión, la temperatura ha influido en la maduración de los kiwis pero no ha tenido entidad suficiente para ocasionar una maduración significativa en los frutos".* Concluyendo que: *"1. Los daños en la pulpa no son daños causados por el transporte. Además, según la demanda los kiwis no cumplían los estándares de calidad mínimos exigidos por Zespri, por lo que el producto tenía comprometida su calidad previa a la carga.*

*2. La mercancía se inspeccionó cuatro días después de su entrega, por lo que la firmeza registrada por el inspector no fue la que tenían los frutos a su recepción. La firmeza se reduce con el paso de los días y más cuando los frutos están dañados.*

*3. A pesar de que la temperatura de transporte ha sido superior a la requerida, ésta no ha tenido entidad suficiente para ocasionar una maduración significativa en los frutos.*

*4. La falta de firmeza en los kiwis se puede atribuir a que la mercancía se cargó dañada tal y como se indica en la demanda. Cualquier daño físico provoca deterioro de las frutas durante el almacenamiento".*

Colige la Sala con la juez a quo en que no se indica por la perito la certeza del origen de los daños en la mercancía, basculando el informe entre posibilidades que no otorgan rigurosidad al informe y estando dicho informe referido a otra variedad de kiwi distinta a la que en cuestión nos ocupa, extremo que lejos de ser contradicho por la apelante en su recurso, se confirma si bien pretende darse validez a dicha pericial afirmando que, en todo caso, la variedad de kiwi analizado por la perito (kiwi amarillo), es más delicada que la efectivamente transportada.



De igual forma se aporta pericial de Blas, en el que se rebaten los argumentos expuestos por la perito de la parte demandada, considerando que en el supuesto que nos ocupa la maduración precoz de los kiwis solo cabe achacarla a no haberse mantenido las condiciones óptimas de refrigeración durante su transporte, pues se hizo a una temperatura elevada que aceleró la producción de etileno y la maduración acelerada con las progresión geométrica en el ablandamiento de los kiwis.

Es indudable que la mercancía fue en un primer término rechazada, y tal extremo, es valorado por la juez a quo, pues en atención a tal circunstancia, reduce la valoración de la cantidad reclamada. Ahora bien, el hecho de que en un primer momento la carga pudiera no tener las condiciones idóneas, lo que motivó, un primer rechazo, no obsta a la responsabilidad acreditada de la ahora demandada en el trayecto que la misma realizó, y de la que es responsable.

En atención a lo expuesto, se constata que correspondía a la demandada alegar y acreditar causa de exención. No ha sido así. Por lo que el motivo se desestima.

*Arbitraria valoración de los daños. Inimputabilidad del daño sufrido en la mercancía a mi representada. Improcedencia de resarcimiento del daño.*

Partamos de que el Convenio relativo al Contrato de Transporte **Internacional** de Mercancías por Carretera (C. M. R.), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 establece en su artículo 23 establece que:

1. Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.

2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en Bolsa o, en su defecto, de acuerdo con el precio corriente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor corriente de mercancías de su misma naturaleza y cualidad.

3. En todo caso, la indemnización no sobrepasará de 25 francos por kilo de peso bruto que falte. El franco se entiende que es el franco/oro, de un peso de 10/31 de gramo, a título de 0,900.

4. Serán además reembolsados el precio del transporte, los derechos de la Aduana y demás gastos incurridos con ocasión del transporte de la mercancía, en su totalidad en caso de pérdida total y a prorrata en caso de pérdida parcial; no así los daños y perjuicios.

5. En caso de mora, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio por la misma, el transportista quedará obligado a indemnizarlo. La suma en ningún caso excederá del precio del transporte,

6. Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los artículos 24 y 26.

La concurrencia de los elementos para su aplicación -carácter **internacional**, ejecutarse por medio de vehículos por carretera, ser oneroso y la pertenencia de al menos uno de los países- que requiere el artículo 1 del Convenio no es controvertida.

En cuanto a la referida valoración argumenta la resolución de instancia: "La parte demandante realiza el cálculo partiendo del precio que efectivamente detrajo la inicialmente destinataria por devolución de los 12 palés que rechazó, es decir en atención a la "nota de crédito realizada", que ha de entenderse que estaba vinculada a la factura inicial y para que fuese detrída de la misma. En consecuencia el valor de la mercancía tenido en cuenta no ha sido el que tenía el día 24 de febrero cuando se hizo cargo de la misma la demandada ante el rechazo de los kiwis por incumplimiento de los estándares de calidad, en concreto "daños en la pulpa", y después de otro transporte con origen **Italia** y destino Barcelona entre el 20 y el 24 de febrero, sino que se ha tenido en cuenta el precio de venta original de la mercancía al destinatario. En este punto, sí se comparte con al demandada que la indemnización está calculada sobre un valor de mercancía incorrecto puesto que el mismo no tiene en cuenta que nos encontramos ante unos frutos que ya habían sido sometidos a un transporte previo y que habían sido rechazados en destino por "daños en la pulpa" siendo importante recalcar que la reclamación lo es únicamente en relación con el viaje de vuelta y que los daños en la pulpa no han sido imputados a la demandada. Lo cierto es que ninguna de las tres periciales aportadas ha tenido a bien especificar en qué consisten los daños en la pulpa que motivaron el rechazo de la mercancía, pero resulta evidente que los mismos deprecian el valor de los kiwis. La parte demandada pese a cuestionar esta valoración no ofrece otra alternativa. En este caso, en ausencia de todo criterio aportado por las partes, se estima adecuada una depreciación del 30% en atención a los daños en la pulpa que ya habían provocado el rechazo de la mercancía y a que la misma fue finalmente examinada por el perito de la actora cuatro días después, por lo que la indemnización por razón de los daños ha de quedar reducida a 9.102 24 euros, (13.003 2-3.900 96)."



Contra tal argumento se alza la recurrente con la siguiente fundamentación: "Si revisamos el informe del Comisario de Averías Giulio Sansone realizado 4 días después de la descarga, este hace referencia a que solo el 30% de la mercancía tenía una dureza inferior a 1kg. Siendo esto así, procede entonces realizar una depreciación de la mercancía en un 70% teniendo en cuenta que, según la reserva apreciada en destino, solo el 30% de la mercancía es la única que no cumplía con la dureza mínima.

En ese caso, debe entenderse que de ser condenada mi representada al pago de indemnización alguna, debería considerarse una depreciación del 70%, quedando por tanto la indemnización de la siguiente manera:

- Indemnización por razón de los daños reducida a 3.900,96 € (13.003,2 - 9.102,24).

- Indemnización proporcional del precio del transporte reducida a 238,314 € (794,38 - 556,066).

La cuantía indemnizatoria total debería quedar fijada en 4.139,27 € (3.900,96 € + 238,314 €), para el caso se considere responsable a mi representada del daño".

Ciertamente, como señala la parte actora en su escrito de oposición, la valoración que de la mercancía afectada se hace por el perito, en relación con el precepto expuesto, ha de efectuarse sobre la totalidad de la mercancía afectada, sin que sea aplicable la depreciación del 70% que es reclamada, pues no se puede limitar a aquellos cuyo grado de firmeza fuera inferior a 1 kg/cm<sup>2</sup> pues que el resto de la mercancía cuya valor se reclama, fue afectada, no pudiendo ser recuperada ni comerciada con ella.

El motivo se desestima.

La juez de instancia reduce la reclamación en un 30%, como se ha transcrito, en atención al valor que se da a la mercancía, pues se determina dicha valoración en origen y la previa existencia de daños en la pulpa que provocaron el rechazo de la mercancía. Se aquieta la parte actora a tal pronunciamiento, por lo que el mismo no puede ser revisado por esta Sala.

Falta de exhaustividad, motivación y congruencia de la sentencia del juzgado de lo mercantil en base a los artículos 11.3 LOPJ Y 218 LEC . Vulneración derecho a la tutela judicial efectiva.

Sostiene la apelante como fundamento de tal argumento que "Como ha quedado expuesto, la Sentencia recurrida no tiene en cuenta el vicio propio del que adolecía la mercancía al momento de la carga en Tarragona; vicio que ha sido afirmado por la parte contraria y que es un hecho cierto.

Se ha podido apreciar como el Tribunal juzgador al momento de dictar Sentencia, valorar el daño y la responsabilidad de mi representada ha obviado totalmente estas cuestiones, dando como resultado una resolución carente de motivación, claridad y precisión.

De igual manera, en la resolución, el Tribunal de primera instancia no ha acreditado que se hayan cumplido los requisitos para que se pueda atribuir a mi representada el daño sufrido en la mercancía. Recordemos que este punto quedó fijado como hecho controvertido".

El motivo deducido por el recurrente esta referido a la falta de motivación de la sentencia con vulneración del art. 218 de la LEC . La motivación y la congruencia deben presidir toda resolución judicial y, en particular, el art. 11.3 de la LOPJ que, de conformidad con el art. 24 de la Constitución , impone a los Juzgados y Tribunales el deber de resolver siempre sobre las pretensiones que se formulen y el art. 218.2 de la Ley de Enjuiciamiento de Civil que prescribe textualmente que "Las sentencias se motivarán expresando los razonamientos fácticos y jurídicos que conducen a la apreciación y valoración de las pruebas, así como a la aplicación e interpretación del derecho. La motivación deberá incidir en los distintos elementos fácticos y jurídicos del pleito, considerados individualmente y en conjunto, ajustándose siempre a las reglas de la lógica y de la razón.". La jurisprudencia del Tribunal Supremo mantiene ( STS 15-3-2010 ): "Ha puesto de relieve el Tribunal Constitucional, al interpretar el artículo 24 de la Constitución Española - así, en la sentencia 163/2.008, de 15 de diciembre -, que el respeto debido al derecho de las partes a obtener una resolución fundada implica que la resolución esté motivada, en el sentido de expresar los elementos o razones de juicio que permitan conocer los criterios jurídicos en que se basa la decisión, así como que la motivación contenga una fundamentación en Derecho, garantía de que la resolución no es consecuencia de una aplicación arbitraria de la legalidad, no resulta manifiestamente irrazonada o irrazonable ni incurre en error patente, pues, en tales casos, la aplicación de la legalidad sería tan sólo una mera apariencia. Pues bien, ese deber de motivar, que es al que se refiere una de las normas invocadas por la administradora recurrente, ha sido omitido totalmente por el Tribunal de apelación, ya que su sentencia no contiene referencia alguna a la norma que aplica, ni al supuesto de hecho que describe y al que vincula la consecuencia jurídica de que se trata.". Como indica el Tribunal Constitucional en S. Sala 1ª 154/95 de 24 de octubre , la motivación de las resoluciones judiciales, imperativamente ordenada por el art. 120.3 de la Constitución , directamente engarzada con el derecho a la tutela judicial efectiva regulado en su art. 24.1 e impuesta en la normativa ordinaria a través del art. 248.3 de la Ley Orgánica del Poder Judicial , tiene un doble objeto o finalidad: "exteriorizar,



de un lado, el fundamento de la decisión adoptada, haciendo explícito que ésta responde a una determinada interpretación y aplicación del Derecho, y permitir, de otro, su eventual control jurisdiccional mediante el efectivo ejercicio de los recursos previstos por el ordenamiento jurídico". En el mismo sentido se pronuncia la S. Sala 1ª del Tribunal Constitucional 153/95 de la misma fecha, afirmando además esta última resolución que una sentencia cuya supuesta fundamentación jurídica se limita a afirmar la aplicabilidad de una norma legal, sin más explicación atinente al caso concreto, es una sentencia carente de razonamiento alguno, sin motivación y, por tanto, vulneradora de la tutela judicial efectiva. Como indica la STS de 4 de febrero de 2009, reiterando la doctrina expuesta en anteriores sentencias de 4 de diciembre de 2007, 30 de julio y 13 de noviembre de 2008, "la motivación de las sentencias tiene como finalidad exteriorizar el fundamento de la decisión adoptada y permitir así su eventual control jurisdiccional - SSTS de 1 de junio de 1999 y de 22 de junio de 2000 -, así como la crítica de la decisión y su asimilación por quienes integran el sistema jurídico interno y externo, garantizando el cumplimiento del principio de proscripción de la arbitrariedad que se proyecta sobre todos los poderes públicos y también sobre el poder judicial". Cierto es que, como se desprende del desarrollo de la doctrina en estudio y como expresamente indica el Tribunal Constitucional Sala 2ª en S. 16 de octubre de 1995, la motivación no es incompatible con la concisión, parquedad expresiva o laconismo y, en el mismo sentido, indica la S. Tribunal Supremo 4 de febrero de 2009 que "la exigencia de motivación no impone el deber de realizar una argumentación extensa ni de dar una respuesta pormenorizada, punto por punto, a cada una de las alegaciones de las partes", pero como indica la misma resolución, sí es exigible que "la respuesta judicial esté argumentada en Derecho y ofrezca un enlace lógico con los extremos sometidos a debate".

En definitiva, la obligación de motivar las resoluciones judiciales es una manifestación más de la debida remisión de los jueces al principio de legalidad y del derecho del ciudadano a obtener la tutela judicial efectiva que se extiende a la exigibilidad de que toda resolución judicial esté fundada no sólo en los hechos, sino también en el derecho. (T.S. ss. 22/5/97, 10/7/97, 28/2/98, 10/2/03).

Cierto es que, como se desprende del desarrollo de la doctrina en estudio y como expresamente indica el Tribunal Constitucional Sala 2ª en STC 16 de octubre de 1995, la motivación no es incompatible con la concisión, parquedad expresiva o laconismo y, en el mismo sentido, indica la S. Tribunal Supremo 4 de febrero de 2009 que "la exigencia de motivación no impone el deber de realizar una argumentación extensa ni de dar una respuesta pormenorizada, punto por punto, a cada una de las alegaciones de las partes", pero como indica la misma resolución, sí es exigible que "la respuesta judicial esté argumentada en Derecho y ofrezca un enlace lógico con los extremos sometidos a debate".

De la simple lectura de la resolución de instancia, junto al análisis de los pedimentos y alegaciones vertidas por las partes, así como la prueba obrante en autos, se ha de concluir en que no puede predicarse de la sentencia impugnada falta de motivación o incongruencia alguna. La juez a quo valora las pruebas que constan en el acervo probatorio, las pone en conexión con las peticiones de las partes y resuelve de forma clara y detallada cada una de las mismas.

En cuanto a la vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva alega la parte que la misma se vio vulnerada en el acto del juicio, al desarrollarse la declaración de la testigo perito aportada por la misma, en un ambiente incómodo y no se permitió realizar de manera correcta, volviendo a invocar argumentos que tienden a conseguir la modificación de la resolución sustituyendo la valoración de la prueba efectuada por la juez a quo, por la propia e interesada.

Del visionado de la grabación de la vista, con la inmediatez diferida que ello supone para esta Sala, no se evidencia conducta alguna en la juez a quo que merezca reproche en ningún extremo, pues se limita a dirigir el debate sin vulneración alguna del derecho a la defensa de los justiciables.

El motivo decae.

Por tanto, en atención a lo expuesto, procede la desestimación del recurso y la confirmación de la resolución recurrida.

#### **CUARTO.- Costas**

Así pues, el recurso ha de sucumbir, confirmándose íntegramente la resolución apelada, lo que, de conformidad con el art. 398.1 en relación con el 394.1, ambos de la Ley de Enjuiciamiento Civil, acarrea la imposición a la parte recurrente de las costas ocasionadas en esta alzada.

VISTAS las disposiciones citadas y demás de pertinente y general aplicación

#### **FALLAMOS**



Que con **DESESTIMACIÓN** del recurso de apelación deducido contra la Sentencia dictada en fecha 16 de junio de 2023, por el/la Sr/a. Magistrado Juez del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Almería, en autos de Juicio Ordinario de que deriva la presente alzada, **DEBEMOS CONFIRMAR Y CONFIRMAMOS** la expresada resolución con imposición a la parte recurrente de las costas ocasionadas en esta alzada.

Devuélvanse los autos originales al Juzgado de procedencia acompañados de certificación literal de la presente resolución a efectos de ejecución y cumplimiento.

Información sobre recursos.

Frente a esta resolución puede interponerse recurso de casación conforme a lo previsto en los artículos 477 y siguientes de la LEC 1/2000.

El recurso de casación habrá de fundarse en infracción de norma procesal o sustantiva, siempre que concurra interés casacional. No obstante, podrá interponerse en todo caso recurso de casación contra sentencias dictadas para la tutela judicial civil de derechos fundamentales susceptibles de recurso de amparo, aun cuando no concurra interés casacional.

Cuando se trate de recursos de casación de los que deba conocer un Tribunal Superior de Justicia, se entenderá que existe interés casacional cuando la sentencia recurrida se oponga a doctrina jurisprudencial, o no exista doctrina del Tribunal Superior de Justicia sobre normas de Derecho especial de la Comunidad Autónoma correspondiente, o resuelva puntos y cuestiones sobre los que exista jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales

El conocimiento del recurso de casación corresponde a la Sala Primera del Tribunal Supremo.

No obstante, corresponderá a las Salas de lo Civil y Penal de los Tribunales Superiores de Justicia conocer de los recursos de casación que procedan contra las resoluciones de los tribunales civiles con sede en la Comunidad Autónoma, siempre que el recurso se funde, exclusivamente o junto a otros motivos, en infracción de las normas del Derecho civil, foral o especial propio de la Comunidad, y cuando el correspondiente Estatuto de Autonomía haya previsto esta atribución.

Cuando la misma parte interponga recursos de casación contra una misma sentencia ante el Tribunal Supremo y ante el Tribunal Superior de Justicia, se tendrá, mediante providencia, por no presentado el primero de ellos, en cuanto se acredite esta circunstancia.

Para su admisión se procederá conforme recoge el artículo 479 LEC

Podrá solicitarse aclaración o complemento de la misma en los términos previstos en los artículos 214 y 215 LEC 1/2000.

Así por esta nuestra sentencia, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.