



Roj: **SJM BI 1098/2017 - ECLI: ES:JMBI:2017:1098**

Id Cendoj: **48020470022017100299**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Bilbao**

Sección: **2**

Fecha: **20/12/2017**

Nº de Recurso: **280/2017**

Nº de Resolución: **290/2017**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **OLGA AHEDO PEÑA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 2 DE BILBAO

BILBOKO 2 ZK.KO MERKATARITZA-ARLOKO EPAITEGIA

BARROETA ALDAMAR 10 3ª planta - C.P./PK: 48001

TEL.: 94-4016688

FAX: 94-4016969

NIG PV/ IZO EAE: **48.04.2-17/008950**

NIG CGPJ / IZO BJKN : **48020.47.1-2017/0008950**

Procedimiento / *Prozedura* : **Procedimiento ordinario / Prozedura arrunta 280/2017 - A**

S E N T E N C I A Nº 290/2017

MAGISTRADA : D/Dª OLGA AHEDO PEÑA

Lugar : BILBAO (BIZKAIA)

Fecha : veinte de diciembre de dos mil diecisiete

DEMANDANTE : VICCARBE HABITAT S.L.

Abogado :D. Carlos Cerdá Donat

Procuradora : Dª. Paula Basterreche Arcocha

DEMANDADA: AGC NEWTRAL S.A.

Abogado :D. Jordi Falceto

Procuradora : Dª. María Jesús Arteaga González

OBJETO : transporte marítimo

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO .- El 31 de marzo de 2017 se recibió escrito de la procuradora Sra. Basterreche Arcocha, en nombre y representación de VICCARBE HABITAT, S.L., formulando demanda de juicio ordinario contra AGC NEWTRAL, S.A., (en adelante, AGC) en reclamación de 36.780,30 €, intereses legales y costas.

SEGUNDO .- Admitida a trámite la demanda, el 29 de mayo de 2017 se recibió escrito de la demandada, representada por la procuradora Sra. Arteaga González, contestando y oponiéndose a la demanda.

TERCERO .- En la audiencia previa ratificaron las partes sus pretensiones. No proponiéndose otra prueba que la documental y no resultando impugnados los documentos, de conformidad con el artículo 429.8º de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil , quedaron los autos conclusos para sentencia.



FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Pretensiones de las partes y hechos en que se fundan

1. La DEMANDANTE, fabricante y comercializadora de muebles, en su condición de cargador y contratante ejercita acción de responsabilidad contractual con fundamento en el contrato de transporte terrestre y marítimo bajo conocimiento de embarque (nº NUM000) celebrado con la demandada, transitaria marítima que asumió la condición de porteador contractual y que no entregó las mercancías que debía transportar desde Beniparell ¿fábrica (Valencia) hasta Singapur para su entrega al destinatario, SCHIAVELLO PTE LTD (en adelante, SCHIAVELLO), a quien BW FURNITUR PTE LTD (dedicada a la venta de muebles), destinatario originario, había cedido sus derechos (el conocimiento de embarque era nominativo). Afirma la demandante que tal cesión fue comunicada oportunamente a la demandada, quien se puso en contacto con su agente C&S LINES PTE LTD (en adelante, C&S) en el puerto de destino, negándose éste al cambio de receptor si no se le pagaban 230.000 dólares de Singapur que el receptor original BW le adeudaba. Afirma la demandante que requirió a la demandada la entrega de las mercancías asumiendo la actora el pago del flete, y que la demandada no accedió a ello. La consecuencia de todo ello fue que la actora tuvo que volver a fabricar los mismos muebles para servirlos al cliente final (Appel), lo que le supuso un coste de 36.780,30 €. Reclama por ello la cantidad total de 36.780,30 €, comprensiva del importe de la factura de los muebles vendidos a SCHIAVELLO más el flete de transporte a Singapur.

2. La DEMANDADA se opone a la pretensión de la actora con las siguientes alegaciones:

- Falta de legitimación activa: el transporte no fue contratado por la actora a la demandada. Fue contratado en Singapur por el comprador BW a la transitaria C&S. La demandada actuó únicamente como agente en origen designado por C&S para que gestionara la recogida de la mercancía en España y su posterior embarque. La demandada sólo gestionó con la actora la recogida física en origen de la mercancía, y contrató después, por cuenta de C&S, el flete y el embarque con la naviera, COSCO CONTAINER LINES CO LTE. La demandada facturó los servicios a su mandante C&S, no a la actora, como ésta admite (doc. 3, 3T, 4, 5 y 6). El conocimiento de embarque fue físicamente emitido por la demandada AGC como agente de C&S y según las instrucciones de ésta recibidas a su vez por BWF. Afirma la demandada que la mera emisión por parte de AGC de un conocimiento HBL (house bill of lading) no le convierte automáticamente en transportista contratado, que lo fue en todo caso C&S. En este caso, el conocimiento de embarque no hace prueba del contrato porque no hay correspondencia entre las partes contratantes y las que finalmente aparecen en el conocimiento. La demandante es ajena al contrato y el hecho de que figure como shipper en el conocimiento no le otorga ningún derecho, debiéndose ello, exclusivamente, a las instrucciones recibidas de C&S y pudiéndose haber indicado de igual forma a la propia BW.

- Admite la demandada que las mercancías siguen pendientes de entrega en destino por las causas que refiere la demandante (un litigio entre BW y C&S).

- No hay prueba de que el conocimiento de embarque fuera debidamente cedido; aparentemente, está endosado por la demandante a SHIAVELLO, lo que no es posible porque se trata de un conocimiento nominativo no endosable, menos por el cargador. Una cesión ordinaria conforme al derecho español debiera haber sido comunicada por el cedente BW (destinatario nominal y titular legítimo del conocimiento) a C&S (obligado), pero no se acredita este extremo. Únicamente se acompaña una carta de cesión (doc. 6) que no se sabe ni cuándo ni a quién fue remitida. Añade la demandada que la actora da por supuesto que procede aplicar el derecho español cuando la cesión se ha llevado a cabo por empresas de Singapur y en Singapur. Sí queda acreditado que C&S no aceptó el cambio debido al pleito pendiente con BW.

- En cuanto a la indemnización pretendida, en un transporte en régimen de conocimiento de embarque el transportista sólo responde por daños y faltas en la mercancía. En este caso la mercancía está sufriendo una demora en la entrega, no reclamándose ningún daño ni falta. La demandante reclama el importe de una supuesta venta de sustitución cuya relación con el envío no se acredita.

En tres cuestiones se centra, por lo tanto, la controversia: legitimación activa de la actora; eficacia de la cesión del conocimiento de embarque y procedencia de la concreta indemnización pretendida.

SEGUNDO.- Legitimación activa

Accionando la demandante en su condición de cargador y contratante del transporte, niega la demandada tal condición a la actora alegando que el transporte fue contratado en Singapur por BW (cargador efectivo) a la transitaria C&S, que a su vez designó a la demandada para que gestionara la recogida de la mercancía y posterior embarque.



No puede prosperar la excepción. La documentación aportada ("conocimiento de embarque en océano-utilizado para el transporte combinado y envíos puerto a puerto - doc. 1 de la demanda) demuestra que la demandada intervino como transitario y la demandante, que no BW, como cargador efectivo.

El doc. 1 referido es el denominado "conocimiento directo" (through bill of lading). Actualmente, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM) establece en su art. 205 que " *El fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque y otro documento similar.*" Y el art. 267 LNM dispone que " *Al documento de transporte entregado por un porteador, o por un agente que actúe en su nombre con poder suficiente, en un transporte multimodal o combinado le serán de aplicación las normas establecidas en esta ley para el conocimiento de embarque.*" El "conocimiento directo" se extiende en los supuestos de transporte combinado o cumulativo para cubrir el transporte realizado por varios porteadores. Su emisión corresponde al primer porteador y abarca la totalidad del transporte aunque haya fases del mismo realizadas por otro porteador. El conocimiento directo emitido al tiempo de cargar la mercancía constituye título valor que además de acreditar su entrega al primer porteador para su transporte, legitima al destinatario para retirar del último porteador la mercancía en el lugar de destino. Además de cumplir la condición de título valor, desarrolla funciones similares al conocimiento de embarque, entre ellas constituye prueba del contenido del contrato, y concretamente de la identificación del porteador, cargador y destinatario.

Pues bien, en dicho documento, emitido por la demandada, aparece como cargador la demandante, y de los correos electrónicos aportados por el actor, que reproduce en su escrito de demanda y no controvertidos, se desprende que el conocimiento directo se extendió con la información suministrada por el demandante. También conforme al documento dicho, el destinatario era BW FURNITURE PTE LTD, legitimado para retirar la mercancía previa exhibición del título.

Afirma la demandada que es irrelevante que la demandante figure como remitente o como shipper, pudiendo haber ocupado tal posición de BW, y que los correos aportados como doc. 3 y 3T desvirtúan la condición de contratante que se asume la parte actora.

No comparte la Juez la valoración que la demandada hace de tales correos electrónicos.

Los primeros contactos de la línea de correos son de BW (destinatario originario) con la demandante (10 de marzo de 2016 a las 8:28 y 3:30 PM horas), y en los mismos la actora informa a BW que la orden de Appel (cliente final) sería cargada la semana siguiente. A partir de estos correos, consta que BW se pone en contacto con la transitaria en Singapur, C&S, para informarle sobre otra carga y para que realice las gestiones que procedan, lo que no se colige de los correos es que BW contratara el transporte de los muebles a C&S. En efecto, el tenor de los correos es el siguiente:

BW a C&S: 10 de marzo a las 3:38 PM

"Hola Otilia ,

Por favor anote que hay otro 20 pies para la próxima semana para cargar.

Puede conseguir el que agente contacte ?

Y hacerme saber el calendario del barco ?"

C&S a AGC (la demandada): 10 de marzo a las 09:24

"Tenemos una nueva orden del cargador

Pf asístanos en contactar con el cargador para el embarque y actualice el estado.

De este mismo correo se colige que el cargador no es BW, como la demandada sostiene. En otro caso, la transitaria en Singapur no solicitaría la asistencia de AGC para contactar con el cargador.

AGC a C&S: 10 de marzo a las 5:01 PM

"Apreciada Otilia ,

Sí, el cargador tendrá más carga hacia el 17 de marzo.

Probablemente 1x20 bx (cajas)

Cargaremos lo mismo con COSCO (¿)."

La alusión al cargador en este correo debe entenderse hecha a la ahora demandante.

AGC a C&S: 18 de marzo a las 4:39 PM



"Apreciada Otilia ,

Encuentre adjunto borrador MBL. Es correcto?

Por favor anote que el cargador está de vacaciones hasta el lunes. Puede pedir la factura al destinatario?"

El MBL (Master Bill of Lading) es el documento que la transitaria demandada formaliza con la naviera o su agente, en el que la ahora demandada figura como cargador y su agente C&S como destinataria (doc. 4T). De ahí las instrucciones de C&S, pero el House Bill of Lading, documento que formaliza el contrato entre el cargador y la transitaria, figurando como destinatario el cliente del cargador (doc.1 T de la demanda), se realiza con las instrucciones de la demandante, tal como resulta de los correos electrónicos aportados por ésta.

C&S a AGC: 18 de marzo a las 09:48

" *Proceda mbl*

Envíeme la nota de débito también

Intente obtenerme la factura y lista de bultos por tue (sic) del cargador."

C&S a AGC: 23 de marzo a las 14:55

"Apreciado Luis Francisco ,

Puede ayudarnos a obtener una copia de la lista de bultos y facture del cargador para nosotros? Pf avise si el hbl NUM000 ENTREGA U ORIGINAL ?"

También los correos electrónicos aportados por el demandante demuestran su condición de cargador efectivo, y, concretamente, en el de 18 de marzo de 2016 a las 8:58 (doc. 3) la demandada envía el siguiente correo a la actora:

"Hola Daniel ,

Me piden mis agentes que le pase la factura y el packing list.

¿Se lo puedo pasar?

Y este correo se corresponde con los ya mencionados anteriormente en los que la agente de la demandada C&S, solicita del cargador la factura y lista de bultos, y el cargador al que se refiere C&S es la demandante.

Y significativo es también el correo que la demandante envió a la demandada en respuesta al anterior el 21 de marzo de 2016 a las 14:16:

"Hola Noemi ,

Sí, OK, se lo pues pasar, siempre que con esa documentación no puedan retirar la carga hasta recibir los Documentos nuestros originales."

Y en el correo de 16 de marzo de 2016 a las 9:35, la demandante dirige el siguiente correo a la demandada:

"Hola Luis Francisco ,

Te adjunto Packing y factura 2016 E-61 para el contenedor de 20#previsto cargar mañana a primera hora.

Te recuerdo que tenemos que realizar el mismo seguimiento que anterior envío, es decir, toda la documentación (originales) a nosotros, el cliente no se puede hacer con la mercancía cuando llegue a Singapur. Cuando la tengas me avisas y te la recojo. Dime por favor fecha de llegada en destino."

Si el demandante no hubiera contratado el transporte y no fuera cargador efectivo, ninguna instrucción podría dar al transitario en relación con la obligación de entrega derivada del contrato de transporte.

Los correos de 9 de marzo de 2016 de la demandante a la demandada reflejan como asunto "Copia B/L para repaso: 822016030131", lo que evidencia que el Bill of Lading se formalizó con las instrucciones de la demandante.

En cuanto al pago del flete, entre otros conceptos, que la demandada facturó a la transitaria C&S de Singapur (doc. 5), a la que afirma la demandada contrató BW el transporte, ello no convierte ni a BW ni a C&S en cargador pues el transporte se realizó a portes debidos (doc.1 T de la demanda) conforme a lo previsto en el art. 235.2 LNM.

Por lo demás, la figura del transitario, asumida por la demandada, fue ya descrita en los siguientes términos por la SAP de Alicante de 20 de octubre de 1999 :



"El trabajo de una mercantil como mediador, comisionista o transitario de transportes, actividades todas ellas equiparadas jurisprudencial y legalmente arts. 244 y ss del Código de Comercio , según SSTs de 26-1-1943 y 10-7-1984 , merece el calificativo de obra de comisionista de transporte y con interés en el buen fin de la operación. Según la doctrina más autorizada la naturaleza jurídica de los transitarios es la de intermediarios entre los productores o exportadores de mercancías y los compradores, cuyo cometido básico consiste en planificar y evaluar a nivel de costes los movimientos de mercancías en los mercados **extranjeros**. Actúan en representación de los productores o exportadores, y negocian con uno o más armadores o porteadores marítimos o consignatarios de éstos, las condiciones del transporte de las mercancías, aparte de negociar con otras partes las demás condiciones requeridas, la documentación, gestión de trámites, contratación de transportistas terrestres, operadores portuarios, agentes de aduanas, etc. Sus funciones son claramente diferentes a las de los agentes consignatarios de buques, con quienes frecuentemente compiten en la localización y cierre de mercancías para su transporte. Los transitarios no **representan por lo común** a armador alguno, sino a **productores o exportadores de carga cuyo transporte "de puerta a puerta" organizan, con el consiguiente alivio en el esfuerzo de organización y gestión de dichos productores y exportadores. Así pues, las obligaciones del transitario son mayores que la del porteador** . Conforme con la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de octubre de 1986 que recoge la propia sentencia recurrida, "dado que la comisión de transportes implica que el comisionista no se obliga a realizarlo por sí o por medio de sus dependientes, sino a contratarlo con un porteador o empresario que asume directamente la obligación de llevarlo a cabo; no tiene pues, el comisionista la condición de porteador, limitándose a cumplir la comisión, cuyo negocio ejecutivo es el contrato de transporte y no el transporte mismo, al recaer la realización de éste sobre el porteador efectivo, aunque nuestro Código, para proteger la posición del comitente, le permite dirigirse contra la persona del comisionista que es con quien él contrató, en vez de obligarle a buscar la responsabilidad de un porteador por él no elegido y conforme a otro contrato, el de transporte, cuyas condiciones tampoco él pactó, cláusula de garantía tácita e inderogable que impone al comisionista de transportes **las mismas obligaciones y responsabilidades del porteador, subrogándose en su posición jurídica** ; según establece el artículo 397 citado".

En el mismo sentido la SAP de Cádiz, sección 5ª, nº 25/2017, de 13 de enero , FJ 2º:

"Recuérdese que la figura del "transitario" alude a quien, como empresario, se dedica en nombre propio a prestar servicios de intermediación en el transporte internacional de mercancías, entre el exportador o importador y las compañías de transporte, organizando el enlace entre los distintos transportistas para garantizar la continuidad del transporte a través de distintos medios o modos, y coordinando las operaciones administrativas relacionadas con el transporte internacional (trámites fiscales, aduaneros o sanitarios, créditos documentarios, seguros...). Su posición es análoga a las agencias de transporte: **cargador frente al transportista, y transportista frente al cargador, asumiendo los derechos y obligaciones inherentes a ambas partes** ."

Actualmente, el art. 278 LNM se refiere al porteador contracual y al porteador efectivo para extender a ambos de forma solidaria la responsabilidad establecida en la sección, comprendiendo en el primer caso a los transitarios.

En este caso, la condición de transitario de la demandada resulta del doc.1 de la demanda antes referido y del doc. 4 T de la contestación, conocimiento de embarque emitido por el agente del porteador efectivo, en el que figura la demandada como cargador.

En definitiva, de la documentación resulta la posición de transitario de la demandada y de cargador efectivo de la demandante, razón por la cual debe reconocerse la legitimación activa de esta última para accionar por responsabilidad contractual.

TERCERO.- Responsabilidad del transitario

Conforme al art. 203 LNM, "Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino." Y el art. 220 LNM establece también la obligación del porteador de entregar las mercancías al destinatario en el punto de destino final. El art. 252.1 LNM dispone que " El porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega ." Es decir, finalizado el viaje, el porteador debe poner las mercancías a disposición del destinatario, debiendo hacerse la entrega a quien comparezca como titular del conocimiento, que pueden ser al portador, a la orden o nominativos (art. 250.1 LNM): si es nominativo a quien acredite ser la persona designada; si es a la orden, a quien justifique la tenencia del título según una cadena regular de endosos; y si es al portador al poseedor del documento.

En este caso, el incumplimiento que la actora reprocha a la demandada es el no haber entregado las mercancías a su legítimo destinatario, SCHIAVELLO PTE LITED, en virtud de la cesión del conocimiento de embarque. La demandada niega eficacia a la cesión alegando que presume la demandante la procedencia de



aplicar el derecho español cuando, sin embargo, la supuesta cesión se realizó por una empresa de Singapur y en Singapur, y que, en todo caso, tampoco se realizó conforme al derecho español. Una cesión ordinaria conforme al derecho español, afirma, debiera haber sido comunicada por el cedente BWF (destinatario nominal y titular legítimo del conocimiento) a C&S (obligado), lo que no se acredita. Únicamente se acompaña una carta de cesión (doc. 6) que no se sabe ni cuándo ni a quién fue remitida. Añade la demandada que la actora da por supuesto que procede aplicar el derecho español cuando la cesión se ha llevado a cabo por empresas de Singapur y en Singapur.

En relación con esta cuestión, y sea cual fuere el derecho a aplicar, que la Juez considera no es el español porque según la demandante (pág.7 y 3) la cesión tuvo lugar el 13.05.2016, cuando la mercancía se encontraba en Singapur desde el 12 de abril de 2016 (art. 10.1 del Código Civil), resulta acreditado que la eficacia de la cesión nunca fue discutida por la demandada, obligada frente a la actora, fundándose la retención de la mercancía en una supuesta deuda que la agente de la demandada ostenta frente al destinatario originario de la mercancía. Así resulta no sólo de la contestación a la demanda sino de los correos electrónicos que las partes intercambiaron con motivo de la cesión. En efecto, en el hecho segundo de la contestación a la demanda expone la demandada (página 5): "*(¿) somos conocedores de que efectivamente, la mercancía sigue pendiente de entregar en destino por las causas que se refieren de adverso. En efecto, al parecer existe un litigio entre BWF y C&S que ha llegado a los Tribunales, por la cual esta última es acreedora frente a la primera de 585.000 dólares de Singapur. Al parecer, conforme a la legislación de Singapur y al amparo del derecho de retención establecido en el conocimiento (cláusula 15), dicha deuda le permita a C&S retener la entrega de la mercancía.*" Por otra parte, en cuanto a los correos electrónicos, el 3 de mayo de 2016 la demandada envió a C&S el siguiente email que demuestra que ninguna controversia se planteó con la eficacia de la cesión (doc. 5T):

" Estimado Eric,

Mira los HB/L`s adjuntos.

Shpr nos ha informado de que quieren cambiar el destinatario para ambos envíos. Lo correcto será: Schiavello Singapore Pte LTD. Este nuevo destinatario tendrá que pagaros los costes de llegada a vosotros en vez de BW Furniture. Por favor, confirma que podamos hacer este cambio. "

Y el 10 de mayo de 2016 C&S envía el siguiente email a la demandada:

"Este envío está sujeto a un caso judicial, pues hemos demandado a BW Furniture. No pueden cambiar el destinatario."

En definitiva, la falta de entrega de la mercancía es completamente ajena a la eficacia jurídica de la cesión del conocimiento de embarque, y el conflicto existente entre el destinatario original y la transitaria en destino no es oponible por la demandada, responsable del transporte, a la cargadora demandante.

Debe concluirse, por lo tanto, que ha incumplido la demandada con su obligación de entrega de la mercancía.

Ello no obstante, la demanda no puede ser estimada conforme a los siguientes razonamientos:

El art. 277.2 LNM, dentro de la sección dedicada a la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso dispone 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 . "*

Las reglas de La Haya-Visby en principio extienden la responsabilidad del porteador a "*las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías*". El art. 6 de la derogada Ley de 22 de diciembre de 1949 , sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, junto a "*las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías* ", se refería en general, como objeto de responsabilidad, a "*las indemnizaciones en favor del tercero a que diere lugar la conducta del capitán, en relación con las cargadas en el buque, salvo los casos de exoneración (¿).*" Esta fórmula empleada por el legislador español, que complementaba la escueta referencia del Convenio de Bruselas a las "*pérdidas*", "*averías*" y "*daños*" en las mercancías, permitía ampliar la responsabilidad del porteador a cualquier clase de perjuicio ocasionado al cargador o destinatario como consecuencia del incumplimiento total o parcial de las obligaciones derivadas del transporte marítimo de mercancías. La Ley de Navegación Marítima no contiene una previsión semejante, pero ello no puede comportar una limitación de responsabilidad del porteador, resultando de aplicación el derecho común (art. 1101 del Código Civil) conforme a lo previsto en el art. 2.1.II LNM sobre "*fuentes e interpretación*". Debe tenerse en cuenta que las reglas de La Haya-Visby limitan la deuda indemnizatoria por pérdida y/o daños en la mercancía pero esta limitación opera no tanto sobre la responsabilidad del porteador como sobre la



cuantía objeto de indemnización. Esta limitación cuantitativa opera respecto de los daños y/o pérdidas de las mercancías, pero no afecta a la indemnización de otros daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento de sus obligaciones por parte del porteador o sus empleados. En consecuencia, y en contra de lo defendido por la demandada, sí son indemnizables los perjuicios que, con independencia del daño y/o pérdida de la mercancía, se hayan causado al cargador por el incumplimiento del contrato.

No obstante lo anterior, la demanda no puede ser estimada porque no ha acreditado la demandante la relación entre el perjuicio que reclama y el incumplimiento contractual. En efecto, la actora reclama el coste y flete de un nuevo envío que se vio obligada a realizar a su cliente, pero no existe prueba que permita relacionar el nuevo envío con el que fue objeto del transporte objeto del procedimiento, y ello porque ninguna información obra en las actuaciones sobre el contenido del primer envío más allá de consistir en mobiliario, falta de prueba que sólo puede perjudicar a la demandante (art. 217. 1 y 2 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil ¿LEC).

CUARTO.- Costas

Desestimada la demanda, de conformidad con lo previsto en el artículo 394.1 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil , procede imponer las costas a la demandante.

FALLO

DESESTIMAR la demanda formulada por la procuradora Sra. Basterreche Arcocha, en nombre y representación de VICCARBE HABITAT, S.L., contra AGC NEWTRAL, S.A., absolviendo a la demandada de las pretensiones contra ella deducidas, con imposición de costas a la actora.

MODO DE IMPUGNACIÓN: mediante recurso de **APELACIÓN** ante la Audiencia Provincial de BIZKAIA (artículo 455 LEC). El recurso se interpondrá por medio de escrito presentado en este Juzgado en el plazo de **VEINTE DÍAS** hábiles contados desde el día siguiente de la notificación, debiendo exponer las alegaciones en que se base la impugnación, además de citar la resolución apelada y los pronunciamientos impugnados (artículo 458.2 LEC).

Para interponer el recurso será necesaria la **constitución de un depósito** de 50 euros, sin cuyo requisito no será admitido a trámite. El depósito se constituirá consignando dicho importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones que este Juzgado tiene abierta en el Banco Santander con el número 2755 0000 00 0280 17, indicando en el campo concepto del resguardo de ingreso que se trata de un "Recurso" código 02-Apelación. La consignación deberá ser acreditada al **interponer** el recurso (DA 15ª de la LOPJ).

No están obligados a constituir el depósito para recurrir los declarados exentos en la disposición citada y quienes tengan reconocido el derecho a la asistencia jurídica gratuita.

Así por esta sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN .- Dada, leída y publicada fue la anterior sentencia por Sr/a. MAGISTRADO que la dictó, estando mismo/a celebrando audiencia pública en el mismo día de la fecha, de lo que yo, el Letrado de la Administración de Justicia doy fe, en BILBAO (BIZKAIA), a 20 de diciembre de 2017.