



Roj: **SAP B 8103/2018 - ECLI:ES:APB:2018:8103**

Id Cendoj: **08019370152018100559**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **20/09/2018**

Nº de Recurso: **83/2018**

Nº de Resolución: **595/2018**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MARTA CERVERA MARTINEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Sección nº 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

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

TEL.: 938294451

FAX: 938294458

EMAIL:aps15.barcelona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 0801947120148004614

Recurso de apelación 83/2018 -1

Materia: Juicio Ordinario

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

Procedimiento de origen: Procedimiento ordinario 549/2014

Parte recurrente/Solicitante: Darío

Procurador/a: Albert Rambla Fabregas

Abogado/a:

Parte recurrida: BOFILL&ARNAN MADRID, S.A.

Procurador/a: Santiago Puig De La Bellacasa

Abogado/a:

SENTENCIA N° 595/2018

Cuestiones.- Contrato de transporte internacional multimodal. Responsabilidad del porteador.

Composición del tribunal:

JOSÉ MARÍA RIBELLES ARELLANO

ELENA BOET SERRA

MARTA CERVERA MARTINEZ

Barcelona, a veinte de septiembre de dos mil dieciocho.

Parte apelante: D. Darío

Letrado/a: Jordi Pons Gustafsson

Procurador: Albert Rambla Fábregas

Parte apelada: Bofill & Arnan Madrid S.A.



Letrado/a: José Bertrán Fornos

Procurador: Santiago Puig de la Bellacasa

Resolución recurrida: Sentencia

Fecha: 16 de mayo de 2017

Parte demandante: D. Darío

Parte demandada: Bofill & Arnan Madrid S.A.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. El fallo de la sentencia apelada es el siguiente: FALLO: « *Desestimar la demanda de juicio ordinario promovida por el Procurador de los Tribunales D. Albert Rambla Fábregas, en nombre de D. Darío, contra la mercantil Bofill & Arnan Madrid, S.A. y, en consecuencia absuelvo a la demandada de los pedimentos formulados de contrario. Todo ello con expresa condena en costas de la parte actora* ».

SEGUNDO. Contra la anterior sentencia interpuso recurso de apelación D. Darío. Admitido en ambos efectos 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 5 de julio de 2018.

Ponente: magistrada MARTA CERVERA MARTINEZ.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

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

1.- En el presente procedimiento el actor, en su condición de cargador, ejercita una acción de reclamación de cantidad por los daños sufridos en las mercancías objeto del contrato de transporte multimodal internacional suscrito con la demandada en fecha 23 de mayo de 2013, en virtud del cual Bofill & Arnan Madrid S.A., como porteadora, se comprometía a transportar el menaje de hogar compuesto por un contenedor de 40 pies desde Coslada (Madrid) con destino final el municipio de León, estado de Guanajuato (México) a cambio de la suma de 5.806,50 euros. El transporte comprendía una parte por carretera desde Coslada hasta el puerto de Valencia y allí flete marítimo hasta el puerto de Veracruz (México) realizado por la compañía naviera Mediterranean Shipping Company, S.A. (bajo nº de embarque NUM000). Indica el actor que el total de la mercancía a transportar estaba integrada por 16 cajas con 394 bultos.

2.- Se mantiene en la demanda que las mercancías debían de desembarcar en el puerto de Veracruz (México) el 23 de mayo de 2013 para su posterior transporte terrestre hasta el destino final en el municipio de León, estado de Guanajuato (México), pero finalmente el desembarco se realizó en el Puerto Industrial de Altamira (México) donde el consignatario y agente de aduanas designado, Fernández Hinojosa y Cía., S.C., no disponía de oficinas ni personal, por lo que la demandada dispuso el flete marítimo con la empresa de servicios logística Europartners México, S.A. de C.V. hasta el puerto de Guanajuato, municipio de León (México). Finalmente la carga fue recibida por el actor en el destino final el 1 de septiembre de 2013, levantándose acta notarial de la existencia de 373 bultos de una carga de 384 bultos (puesto que 10 bultos consistentes en botellas de vino fueron retenidos por las Aduanas de México), presentando el resto de bultos daños evidentes. En atención a tales hechos, se reclama a la porteadora por los 11 bultos extraviados (1.151,28 euros), por los daños sufridos en las mercancías (6.707,99 euros) así como por el pago del precio del transporte asumido por el actor como consecuencia del cambio de ruta imputable a la demandada (4.354,34 euros), lo que hace un total de 12.213,61 euros.

3.- La parte demandada se opuso a la demanda negando la conducta negligente que se le imputa, alegando que en el despacho de aduanas que se realizó en el puerto de entrada en Altamira, México, la inspección de aduanas encontró mercancías no declaradas y prohibidas en el contenido del container lo que paralizó el despacho, puesto que se desmontaron las cajas, se inspeccionó el contenido y se confiscó un número indeterminado de bultos, siendo ésta la causa por la que se paralizó la entrega del contenido en el puerto de Altamira durante 72 días. Tras ser liberada la mercancía, la naviera cargó el contenedor en un camión y finalizó la entrega mediante el transporte terrestre de la misma a su destino final, donde fue entregado al actor. Se niega responsabilidad alguna en la carga extraviada o en los daños sufridos puesto que fue debido a la paralización de la mercancía en la aduana, imputable exclusivamente al actor.



4.- La sentencia de instancia acoge en lo sustancial los argumentos de la demandada en cuanto desestima íntegramente la demanda por entender que la demora en la entrega de la mercancía de 72 días fue imputable al actor, puesto que, cuando se procedió en el puerto de Altamira al examen de la mercancía, los agentes de aduana comprobaron que había objetos no autorizados, respecto de lo declarado en el consulado por la esposa del actor (doc. 4 de la demanda), por lo que se paralizó la entrega con apertura de un expediente sancionador y se procedió a la apertura de los bultos. Siendo éste el motivo del retraso en la entrega, en la pérdida de bultos y en los desperfectos que presentó la carga

SEGUNDO . - Motivos de apelación .

5.- La representación de Darío recurre en apelación la sentencia de referencia por errores en la valoración de la prueba, considerando que las conclusiones a las que llega la sentencia dictada en primera instancia son consecuencia de una incorrecta valoración de las pruebas propuestas, sin especificar exactamente cuáles de las pruebas analizadas por la sentencia de instancia ha sido mal valorada o cuál es la correcta interpretación de la misma. Simplemente se limita a reiterar que la culpa del retraso en la entrega de la mercancía y de las pérdidas y daños sufridos por ésta es del demandado por haber variado el puerto de llegada y no de la actora como mantiene la sentencia apelada.

6.- La parte demandada ha impugnado el recurso de apelación solicitando la confirmación de la sentencia de instancia.

TERCERO . - Principales hechos que sirven de contexto.

7.- Antes de entrar en el análisis de los motivos de apelación debemos partir de los siguientes hechos que han resultado acreditados a la vista de la prueba practicada en los presentes autos, dejando constancia que se han dejado de practicar pruebas básicas (comisión rogatoria a Europartners México y testifical del Sr. Justiniano ex empleado de la demandada que negoció el contrato con el actor) que hubieran aportado luz al presente caso, así podemos delimitar los siguientes hechos probados:

1º) Las partes suscriben contrato de transporte multimodal internacional en fecha **23 de mayo de 2013**, en virtud del cual Bofill & Arnán Madrid S.A., como porteadora, se comprometía a transportar el menaje de hogar compuesto por un contenedor de 40 pies desde Coslada (Madrid) con destino final el municipio de León, estado de Guanajuato (México) a cambio de la suma de 5.806,50 euros. El transporte comprendía una parte por carretera desde Coslada hasta el puerto de Valencia y allí flete marítimo hasta el puerto de Veracruz (México) realizado por la compañía naviera Mediterranean Shipping Company, S.A. (bajo nº de embarque NUM000) y posterior transporte terrestre hasta el destino final (doc. 1 y 2 de la demanda).

2º) La mercancía a transportar estaba integrada por 16 cajas con 394 bultos con un valor a efectos aduaneros de 55.000 USD, tal y como consta en la lista de valor y carga que se acompaña como doc. 3 de la demanda en la que se reseña en los términos de entrega y pago "DELIVERY: DDU 37134, GUANAJUATO".

3º) Inicialmente estaba proyectada la llegada de la naviera al puerto de Veracruz (doc. 1 de la demanda) pero antes de la salida de la carga se cambia el puerto de desembarque por el de Altamira (doc. 5 de la demanda y mails entre la naviera y la demandada, folios 183 a 185).

4º) Consta en autos que el **4 de junio de 2013** la entidad demandada -en su calidad de porteadora- suscribió contrato de flete marítimo con la naviera Mediterranean Shipping Company -MSC- para el traslado de la carga hasta el puerto de Altamira, donde se designa como consignatario a Fernández Hinojosa & Cía (así resulta del conocimiento de embarque aportado como documento nº 5 de la demanda).

5º) La carga llega al puerto de Altamira el **19 de junio de 2013** (comisión rogatoria recibida de la Administración de Asuntos Aduaneros, folio 148).

6º) Tras la llegada a puerto, en fecha **25 de junio de 2013** (doc. nº 3 de la contestación) se aportan unos mails cruzados entre la demandada y la entidad Europartners donde la primera informa que la carga llegó a Altamira el 21 de junio en condiciones de DDU y que su corresponsal habitual -Fernández Hinojosa- no puede despachar por no disponer de agente de aduanas en dicha plaza, solicitando a Europartners que sean ellos los que despachen la carga directamente al actor quien se hará cargo de los gastos.

7º) Finalmente es el actor el que contrata los servicios del agente de aduanas Europartners México, S.A. de C.V. para que lleve a cabo las gestiones de despacho de aduanas, debiendo el actor entregar la documentación que se le requiere (doc. nº 3 de la contestación). El actor abonó el importe de 4.354,34 euros por este servicio (doc. 7 a 11 de la demanda).

8º) El **26 de junio de 2013** la esposa del actor hace una declaración ante la aduana mexicana sobre la inexistencia en la mercancía de armas u objetos prohibidos, asumiendo el pago de los gastos que ocasione, las



multas y demoras para el caso que al tiempo de ser revisada la mercancía se encontrara alguna irregularidad (folio 167).

9º) El **2 de julio de 2013** la esposa del actor hizo la declaración de valor en la embajada de México (folio 169).

10º) Consta mail de **13 de agosto de 2013** enviado por Encarna a la demandada en la que se informa que los problemas del cliente son fundamentalmente por haber introducido en la mercancía objetos que no se podían entrar en México como espadas (armas blancas), joyas y vinos, que la carga lleva un mes y medio parada y que se está a la espera de que el cliente entregue documentación original, una vez llegue a la aduana esta documentación se tardaran de 2 a 4 días para poder hacer nuevamente el reconocimiento del contenedor en presencia de la marina y del ejército para comprobar que no se están introduciendo armas (doc. 4 de la contestación).

11º) Los impuestos se abonan el **20 de agosto de 2013** y el **30 de agosto de 2013** se autoriza la salida de la carga del puerto hasta su destino final (comisión rogatoria recibida de la Administración de Asuntos Aduaneros, folio 148).

12º) Finalmente la carga llega a su destino final el **1 de septiembre de 2013** con una serie de daños (acta notarial acompañada como documento nº 13 de la demanda).

CUARTO.- Normativa aplicable. Reglas de la Haya Visby.

8.- No es controvertido que nos encontramos ante un contrato de transporte multimodal entendido como aquel celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución (definido a nivel nacional en el art. 67 de la 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías). En el caso que nos ocupa el transporte es de carácter internacional puesto que tiene inicio en España y final en México. En aplicación analógica de lo dispuesto en el art. 68 de la citada ley, el citado contrato se registrará por la normativa propia de cada modo, como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte diferente para cada fase del trayecto y la protesta por pérdidas, averías o retraso, se registrará por las normas aplicables al modo de transporte en que se realice o deba realizarse la entrega.

9.- En el caso que nos ocupa se ha sucedido un transporte terrestre, uno marítimo y otro terrestre hasta el destino final, habiendo identificado el actor el siniestro durante la fase del transporte marítimo; así se indica que la causa de los daños sufridos en la mercancía fue el cambio de puerto de llegada a México, puesto que inicialmente se había pactado la llegada al puerto de Veracruz mientras que la demandada cambió la ruta y finalmente la mercancía llega al puerto de Altamira, donde no se pudo recibir correctamente la carga puesto que el consignatario y agente de aduanas en México, Fernández Hinojosa y Cia SC, carecía de oficinas y personal para llevar a cabo tales gestiones. Considera el recurrente que fue el cambio de puerto de desembarque el que ocasionó el retraso, pérdidas y daños sufridos en la mercancía, negando responsabilidad alguna a la circunstancia de que hubiera bultos no declarados, puesto que considera que no fue ésta la causa de la demora, la cual se hubiera producido en todo caso por el cambio de puerto de desembarque y la falta de medios de la entidad Fernandez Hinojosa y Cía.

10.- Por ello, y en atención a la fecha de la expedición (anterior a la Ley de Navegación Marítima), el litigio debe resolverse de acuerdo con el Convenio de Bruselas sobre Conocimientos de Embarque (Reglas de la Haya), de 26 de agosto de 1924, que fue modificado por los Protocolos de Bruselas de 23 de febrero de 1968 (Reglas de Visby) y 21 de diciembre de 1979. El artículo 3.2º del Convenio de Bruselas atribuye al porteador la obligación principal de conservar, custodiar y transportar la mercancía.

11.- Tal y como indicábamos en la Sentencia de esta sección 15 de 07 de diciembre de 2017 (ROJ: SAP B 12302/2017 - ECLI:ES:APB:2017:12302)

" 16. Las Reglas de La Haya-Visby (ex arts. 2 y 3) consagran un principio general de responsabilidad por culpa del porteador por incumplimiento de sus obligaciones contractuales y las de su personal auxiliar. Dicho principio general se complementa con otro según el cual se presume la responsabilidad del porteador en caso de daño y/o perjuicio para la carga durante el tiempo en que exista la obligación de custodia. Se entiende por fase temporal de aplicación del régimen legal especial, ordinariamente, la que transcurre desde la carga de la mercancía en el puerto de origen hasta su descarga en el de destino. Esta presunción de responsabilidad del porteador afecta a la inobservancia del deber de diligencia en el cumplimiento de sus obligaciones.

17. Esta presunción admite prueba en contrario a tenor del artículo 4. Por una parte, el porteador puede quedar exonerado de responsabilidad si acredita haber empleado la debida diligencia, lo que supone trasladar con carácter general su apreciación a la discrecionalidad judicial o de quien resuelva el conflicto jurídico acerca de la indemnización de los daños causados. Y de otra, para facilitar la exoneración de responsabilidad del



porteador, se contemplan una serie de supuestos en los que, de concurrir, queda eximido el porteador de responsabilidad. La prueba de la concurrencia de alguna de estas causas de exoneración corresponde al porteador.

18. *Este sistema de responsabilidad se debe compaginar con las diferentes reservas que se pueden incluir en el conocimiento de embarque y con sus consecuencias. El porteador puede incluir en el conocimiento reservas acerca de que la carga se encuentra en mal estado o da muestras aparentes de estarlo, pues el embalaje es defectuoso, con precintos rotos... Estas reservas cumplen la finalidad de destruir la presunción de que las mercancías fueron entregadas por el porteador en perfecto estado. La extensión del conocimiento de embarque por el porteador constituye una presunción iuris tantum, que admite prueba en contrario, de que las mercancías fueron entregadas al porteador en las condiciones descritas en el documento.*

19. Además, el art. 3.6 de las citadas Reglas indica que el hecho de retirar mercancías, constituirá, salvo prueba en contrario, un presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte se dé aviso por escrito al portador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños."

QUINTO.- De la responsabilidad del porteador.

12.- Como hemos visto, no se discute en el caso de autos que la carga sufrió daños o pérdidas sino a quien es imputable tal circunstancia. La conducta negligente que se imputa a la demandada es el cambio de puerto de desembarque en México. Afirma el actor que estaba previsto que éste se llevara a cabo en el de Veracruz (México) para su posterior transporte terrestre hasta el destino final el municipio de León, estado de Guanajuato (México), pero finalmente el desembarco se realizó en el Puerto Industrial de Altamira (México) donde el consignatario y agente de aduanas designado en México, Fernández Hinojosa y Cía., no dispone de oficinas ni personal lo que imposibilitó la recepción de la mercancía y traslado por carretera al destino final. Por ello considera que el cambio de ruta es la que motivó el retraso en la entrega y que los da

ños en la mercancías fueron consecuencia de la misma, que supone una conducta negligente imputable al porteador.

13.- La demandada, por su parte, niega que el cambio de puerto en México fuera la causa de los daños y pérdidas sufridas, sino que la causa es imputable a la conducta negligente del actor que no declaró correctamente el contenido de los bultos que transportaba para obtener la exención en el pago de los impuestos habiendo detectado las autoridades aduaneras joyas, espadas y vino sin declarar, lo que generó una retención de la carga en la aduana para la liquidación de impuestos y el sometimiento a más revisiones.

Valoración del tribunal

14.-En cuanto a la ruta seleccionada, es cierto que inicialmente estaba proyectada la llegada de la naviera al puerto de Veracruz (doc. 1 de la demanda) pero de la propia documentación acompañada por la parte actora en su demanda, resulta con claridad que la elección del puerto de Altamira se produce antes de la salida de la carga (doc. 5 de la demanda). En este documento (conocimiento de embarque) consta que el puerto de desembarque sería Altamira y no Veracruz. Igualmente de los mails entre la demandada y la naviera MSC, previos al embarque que obran en las actuaciones (folio 183, 184 y 185), resulta con claridad que el puerto de desembarque será Altamira, siendo la elección de puerto una decisión de la naviera conocida por el actor, como hemos visto, a la que no puso objeción alguna. Por lo que a la vista de la prueba practicada no consta acreditado que el cambio de ruta fuera la causa del retraso en la entrega de la mercancía ni de la pérdida o daños por ésta sufrida, puesto que la carga llega en perfecto estado al puerto. Además indicar que las reglas de la Haya Visby en su art. IV punto 4 y el art. 9 de la LTM ya prevén que *"ni ningún cambio de ruta razonable será considerado como infracción de la presente Ley o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte."*

15.- Se imputa igualmente al demandado que **en el puerto de Altamira el agente designado Fernández Hinojosa & Cía carecía de oficinas y de personal para llevar a cabo la recepción.** Frente a esta alegación la demandada indica que Fernández Hinojosa no era el agente de aduanas, sino que del doc. 5 de la demanda consta que se trata del consignatario, persona a quien se le notifica la llegada de la carga a puerto y ordena las gestiones necesarias para que se recepcione. Pero además al estar ante un transporte en términos DDU (Deliberly Duty Unpaid), se contrató exclusivamente la entrega de la mercancía sin impuestos aduaneros, por lo que le correspondía al actor hacerse cargo del despacho de aduana y del pago de impuestos.

16.- En la reciente Sentencia de esta sección de 05 de junio de 2018 (ROJ: SAP B 5777/2018 - ECLI:ES:APB:2018:5777) ya indicábamos que *"este Tribunal viene sosteniendo que las reclamaciones fundadas*



en el contrato de transporte, cuando son parte el transportista y el cargador, deben resolverse con arreglo a las obligaciones asumidas en dicho contrato y de acuerdo con las normas que regulan el transporte de mercancías, que no pueden verse afectadas por pactos propios del contrato de compraventa. Reproducimos, por todas, la Sentencia de 30 de enero de 2015 (ROJ 474/2015):

"Señalar además, como hemos reiterado en diversas ocasiones, que los pactos internos entre comprador y vendedor en las operaciones de compraventa no disciplinan las obligaciones derivadas del contrato de transporte. De ahí que las responsabilidades y obligaciones surgidas como consecuencia del transporte de mercancía no pueden verse afectados por el pacto CIF referido éste al contrato de compraventa, al regular las obligaciones en este contrato, pero no a las relaciones surgidas del contrato de transporte, que se rige por su propia legislación, nacional o internacional, por lo que no puede negarse, por esa razón, la legitimación ad causam de la actora para formular, con base en el art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro, la presente demanda por el referido contenido de la cláusula CIF."

17.- Por lo tanto, el **Incoterm** pactado no excluye la responsabilidad asumida por el transportista que debe cumplir con la prestación debida de entrega de la mercancía en el lugar convenido, debiendo asumir todos los riesgos relacionados con el porte de la mercancía hasta tal lugar. Se trata de una obligación de resultado, pues se compromete no sólo a desarrollar la actividad sino a conseguir el traslado, y no de cualquier manera, sino conservando en buen estado los bienes entregados para su transporte. Junto a la obligación principal de transporte se advierten un cúmulo de obligaciones de medios previstas para la consecución del resultado, el transporte convenido. Todas ellas se enmarcan en la aplicación temporal de las reglas de La Haya-Visby, previstas en el art. 1 LTM, que no se limitan al momento del transporte, sino que comienzan, en su caso, con la carga de las mercancías, y concluyen con la descarga, siempre que no se hayan excluido estas dos operaciones, por lo que el porteador responde de los daños sufridos por la carga desde que le es entregada hasta que la pone a disposición del destinatario, salvo que concurra cualquiera de las causas de exoneración de responsabilidad previstas en los arts. 8 y 9 LTM - artículo 278 y concordantes de la actual ley de Navegación Marítima, entre las que encontramos la conducta negligente imputable al cargador.

18.- En el caso que nos ocupa podemos hablar de un supuesto de concurrencia de culpas como veremos a continuación.

19.- Por un lado, el demandado reconoce en el documento nº 3 de la contestación, mails de 25 de junio de 2013 cruzados con la entidad Europartners, que no pudieron gestionar correctamente la recepción de la carga en el puerto de Altamira puesto que su corresponsal habitual -Fernández Hinojosa- no podía despacharla por no disponer de agente de aduanas en dicha plaza, a pesar, se indica en el mail, que el 2 de junio "le confirmáramos el envío en DDU" (folio 94). Por este motivo se ponen en contacto con Europartners para que sean ellos los que despachen la carga, como finalmente hicieron. Sin duda, este comportamiento negligente es imputable a la demandada que debía gestionar la entrega de la carga en el puerto de México escogido, con independencia de los términos en los que se hubiera suscrito el contrato, por lo que sin duda este incidente generó retraso en la entrega de la mercancía y que ésta permaneciera más del tiempo necesario en las dependencias del puerto con el deterioro que ello puede ocasionar.

20.- Pero no podemos olvidar el resto de circunstancias acaecidas que nos llevan a concluir que una parte del retraso y de los daños sufridos en la carga son imputables al actor y a la errónea declaración de valor que hace ante la embajada para evitar el pago de impuestos.

21.- Recordar que de la Comisión Rogatoria recibida de México, de la Administración de Asuntos Aduaneros, resulta acreditado (folio 148) que la carga llega al puerto de Altamira el 19 de junio de 2013 pero no será hasta el 20 de agosto de 2013 cuando consta el pago de los impuestos y hasta el 30 del mismo mes y año cuando se autoriza la salida de la carga del puerto hasta su destino final. Durante este periodo de tiempo surgen una serie de incidencias que paralizan la entrega de la carga y éstos son imputables al actor puesto que, como veremos, la declaración de bienes que se lleva a cabo en la aduana para obtener la exención de pago de impuestos no se ajusta a la realidad, lo que conlleva que la carga sea paralizada en la aduana mejicana. Se aporta como documento nº 4 de la contestación un mail de 13 de agosto de 2013 enviado por Encarna a la demandada en la que se informa que los problemas del cliente son fundamentalmente por haber introducido en la mercancía objetos que no se podían entrar en México como espadas (armas blancas), joyas y vinos, que la carga lleva un mes y medio parada y que se está a la espera de que el cliente entregue documentación original, una vez llegue a la aduana esta documentación se tardaran de 2 a 4 días para poder hacer nuevamente el reconocimiento del contenedor en presencia de la marina y del ejército para comprobar que no se están introduciendo armas.

22.- Una vez que la carga llega al puerto de Altamira la esposa del actor lleva a cabo una serie de trámites. Así consta que el 26 de junio de 2013 hace una declaración ante la aduana mexicana sobre la inexistencia en la mercancía de armas u objetos prohibidos, asumiendo el pago de los gastos que ocasione, las multas



y demoras para el caso que al tiempo de ser revisada la mercancía se encontrara alguna irregularidad; y que el 2 de julio de 2013 hizo la declaración de valor en la embajada de México. Pues bien, esta declaración no fue correcta puesto que la carga transportada contenía productos prohibidos como joyas o vino y espadas (armas) que no fueron declarados, lo que generó un procedimiento sancionador que retrasó los trámites de salida de puerto. Consta en las respuestas a las preguntas que se le formulan a la compañía MSC que fue el problema en la aduana lo que retrasó el transporte. Así indica que la entrega se hizo con normalidad a la llegada a puerto pero el contenedor tuvo revisión por SEDEMA, marina y autoridades aduaneras.

23.- Por ello, además de los problemas iniciales de recepción de la carga por falta de medios del consignatario Fernández Hinojosa designado por la demandada porteadora, que suponen un inicial retraso y le generan al actor una serie de gastos, se producen otros derivados de la incorrecta declaración de valor realizada por el actor y por su esposa sobre el contenido de la carga, lo que obliga a llevar a cabo trámites adicionales y una vez entregada toda la documentación a dos revisiones, una por la Marina y otra por el Ejército a la vista de los objetos encontrados (doc. 4 de la contestación). Por todo y ante la falta de prueba adicional que nos permita identificar exactamente los daños concretos imputables a cada una de las partes debemos hacer un reparto de culpas, por lo que debe estimarse parcialmente el recurso de apelación en el sentido de declarar a la demandada responsable de los daños reclamados por el actor en un 50% con pago de la suma de 6.106,80 euros más los intereses legales desde la interposición de la demanda (art. 1100 CC).

SEXTO.- Sobre las costas.

24.- Al haberse estimado parcialmente el recurso, el artículo 398 remite a las reglas generales del artículo 394 de la LEC por lo que no procede la condena de las costas ni en primera ni en segunda instancia.

FALLAMOS

Estimamos parcialmente el recurso de apelación interpuesto por D. Darío contra la sentencia del Juzgado Mercantil núm. 6 de Barcelona de fecha 16 de mayo de 2017 , dictada en las actuaciones de las que procede este rollo, que se revoca en el sentido de condenar a la mercantil Bofill & Arnán Madrid, S.A. al pago de la suma de 6.106,80 euros más los intereses legales desde la interposición judicial, sin imposición de las costas de primera ni de segunda instancia.

Contra la presente resolución podrán las partes legitimadas interponer recurso de casación y/o extraordinario por infracción procesal, ante este Tribunal, en el plazo de los 20 días siguientes al de su notificación, conforme a los criterios legales y jurisprudenciales de aplicación.

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.