



Roj: **AAP B 395/2019 - ECLI:ES:APB:2019:395A**

Id Cendoj: **08019370152019200020**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **13/02/2019**

Nº de Recurso: **1490/2018**

Nº de Resolución: **22/2019**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MANUEL DIAZ MUYOR**

Tipo de Resolución: **Auto**

Resoluciones del caso: **AAP B 395/2019,**
AAP B 8941/2019

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.: 0801947120178002590

Recurso de apelación 1490/2018 -1

Materia: Juicio Ordinario

Órgano de origen: Juzgado de lo Mercantil nº 01 de Barcelona

Procedimiento de origen: Procedimiento ordinario 515/2017

AUTO núm. 22/2019

Ilmos. Sres. Magistrados

JUAN FRANCISCO GARNICA MARTÍN

JOSÉ MARÍA RIBELLES ARELLANO

Manuel Díaz Muyor

En Barcelona, a 13 de febrero de 2019

Parte apelante: ALIMENTS DEL MAR ULTRACONGELATS, S.A.

-Letrado: Jacinto Quintans Pérez

-Procurador: María Pilar Albácar Arazuri

Parte apelada: MSC ESPAÑA, S.L.U

Letrado: Celia Lopera Merino

Procurador: Inmaculada Lasala Buxeres

Objeto: Declinatoria. Cláusula de sumisión a tribunal extranjero en conocimiento de embarque.

Resolución recurrida : Auto



Fecha: 24 de abril de 2018

Demandante : ALIMENTS DEL MAR ULTRACONGELATS, S.A.

Demandada: MSC ESPAÑA, S.L.U

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. La parte dispositiva del auto apelado es del tenor literal siguiente: " *Que debo ESTIMAR Y ESTIMO la declinatoria internacional por falta de jurisdicción formulada por la Procuradora de los Tribunales DÑA INMACULADA LASALA BUXERES en nombre y representación de MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY, S.A., frente a ALIMENTS DEL MAR ULTRACONGELATS, S.A.; y en consecuencia niego la competencia de los Juzgados y Tribunales españoles, procediendo a estimar como competente el Tribunal Superior de Justicia de Londres en tanto sea Estado miembro de la Unión Europea.*

No se condena a ninguna de las partes al pago de las costas "

SEGUNDO. Contra la anterior resolución se interpuso recurso de apelación por la representación procesal de la demandante. Dado traslado a la demandada, presentó escrito de oposición.

TERCERO . Recibidos los autos originales y formado en la Sala el rollo correspondiente, se procedió al señalamiento de día para votación y fallo, que tuvo lugar el pasado 17 de enero de 2019.

Es ponente el magistrado D. Manuel Díaz Muyor.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO .- Contextualización de la controversia

1. La resolución recurrida estima la declinatoria de jurisdicción planteada por la demandada y declara la falta de jurisdicción del Juzgado para conocer de la demanda por considerar que la controversia ha de someterse a tribunal extranjero. La demanda la interpone ALIMENTS DEL MAR ULTRACONGELATS, S.A. contra la naviera MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA, S.L.U., en reclamación de los daños y perjuicios sufridos con ocasión del transporte marítimo de dos contenedores que contenían cajas de langostinos congelados desde el puerto de Mar del Plata (Argentina) con destino al puerto de Barcelona y Vigo, respectivamente, cada uno de los contenedores. El transporte fue realizado en régimen de conocimiento de embarque en un buque de la demandada y estos conocimientos de embarque fueron emitidos por la demandada y firmados por la demandante.

2. En el anverso de los conocimientos de embarque figura la siguiente cláusula de sumisión (Cláusula 10.3): "**Jurisdicción** - Por la presente se acuerda de manera expresa que las demandas entabladas por el Comerciante y -con la salvedad de lo que adicionalmente se dispone más adelante- las demandas presentadas por el Transportista, se someterán al fuero del Tribunal Superior de Justicia de Londres y será de exclusiva aplicación la legislación británica, excepto si el transportista contratado en virtud del presente documento tuviese como punto de partida o de llegada los Estados Unidos de América, en cuyo caso la demanda se presentará únicamente ante el Tribunal de Distrito del Distrito Sur de Nueva York (Estados Unidos) y será de exclusiva aplicación la legislación estadounidense. *El Comerciante acuerda no entablar demanda alguna ante ningún otro juzgado o tribunal y se compromete a abonar las costas legales razonables del Transportista para cancelar cualquier demanda interpuesta en otro foro. El Comerciante renuncia a oponer su jurisdicción personal sobre los foros pactados anteriormente.*

En caso de disputa relativa al Flete o cualquier otra cantidad que deba el Comerciante al Transportista, éste estará autorizado a presentar una demanda contra el Comerciante, según su arbitrio, tanto en el foro pactado previamente como en el país donde esté situado el Puerto de Carga, el de Descarga o el Lugar de entrega; o en cualquier jurisdicción en la que el Comerciante cuente con un centro de negocios "

3. La parte actora afirma que la mercancía transportada no lo fue en las condiciones pactadas, al tratarse de un producto congelado que debía mantenerse a -20° C, y un contenedor alcanzó -0'6° y otro los 0°, por lo que la destinataria de la mercancía (PESCANOVA) la rechazó.

4. Opuesta por la demandada la falta de jurisdicción de los tribunales españoles en virtud de la cláusula de sumisión al Tribunal Superior de Justicia de Londres, el auto apelado estima la declinatoria de jurisdicción. Según el juez *a quo* el artículo 25 del Reglamento CE 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012 , prevalece sobre los artículos 468 y 251 de la Ley de Navegación Marítima .

SEGUNDO.- Del recurso y de la oposición



5. El auto es recurrido por la entidad demandante, que invoca infracción del art. 54.2 de la LEC y del art. 7 de la Ley de Condiciones Generales de la Contratación .

6. La parte demandada se opone al recurso y solicita que se confirme la resolución apelada por sus propios fundamentos. Según la demandada no existe conflicto entre la LNM y la normativa europea, que es la que resulta aplicable, conforme al propio artículo 468 de la citada Ley .

TERCERO.- Posición de este tribunal y del Tribunal Supremo sobre las cláusulas de sumisión en conocimiento de embarque antes de la entrada en vigor de la LNM.

7. Planteados los términos del debate, estimamos conveniente precisar cuál ha sido la posición de la jurisprudencia y de este mismo tribunal sobre la eficacia de las cláusulas de sumisión insertas en conocimientos de embarque, como paso previo a determinar si esa posición ha de modificarse y en qué términos tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM). Como es sabido, es el artículo 22 de la Ley Orgánica del Poder Judicial el que determina, en el orden civil, el ámbito de atribuciones de nuestros tribunales, distinguiendo unos asuntos en los que el fuero es exclusivo; otros que admiten la sumisión y con ello la prórroga de jurisdicción por voluntad de las partes; y, por último, existen una serie de cuestiones que se atribuyen a los tribunales españoles con carácter general para el caso de que no se les haya sustraído su conocimiento por acuerdo de las partes. Por tanto, sin perjuicio de analizar en cada caso concreto la validez de las cláusulas, cabe, en principio, admitir la sumisión expresa a los tribunales españoles y, a la recíproca, habrá que admitir la posible sumisión de los españoles a la jurisdicción de los tribunales de otros países, siempre que, como señalan las sentencias del Tribunal Supremo de 10 de noviembre de 1.990 y 20 de junio de 1.992 , la cuestión no afecte a la soberanía o al orden público según la interpretación que de ésta hacen nuestras propias normas procesales.

8. El artículo 36 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , por su parte, dispone que " *la extensión y límites de la jurisdicción de los tribunales españoles se determinará por lo dispuesto en la Ley Orgánica del Poder Judicial y en los tratados y convenios internacionales en los que España sea parte*". El apartado segundo añade que " *los tribunales civiles españoles se abstendrán de conocer de los asuntos que se les sometan cuando concurra en ellos alguna de las circunstancias siguientes (...) cuando, en virtud de un tratado o convenio internacional en el que España sea parte, el asunto se encuentre atribuido con carácter exclusivo a la jurisdicción de otro Estado (regla 2ª)*". Los artículos 63 y siguientes, por otro lado, establecen un cauce procesal para hacer valer la falta de jurisdicción , cauce que no es otro que la declinatoria seguido por la demandada.

9. El Tribunal Supremo y esta misma Sección han venido admitiendo, en términos generales, la validez y oponibilidad a terceros de los pactos que atribuyen la competencia a tribunales extranjeros insertos en los conocimientos de embarque, en atención al principio de la autonomía de la voluntad (artículo 1.255 del Código Civil) y a lo dispuesto en los artículos 21 y siguientes de la LOPJ , así como a lo dispuesto en la normativa europea y la doctrina que al respecto ha sentado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En concreto, conforme a lo previsto en el artículo 17 del Convenio de Bruselas de 27 de Septiembre de 1968 , que fue sustituido por el artículo 23 Reglamento 44/2001, de 22 de diciembre de 2000 , relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil), que finalmente ha sido modificado por el artículo 25 del Reglamento 1215/2012, del Parlamento Europea y del Consejo , de 12 de diciembre. Este último precepto establece lo siguiente:

1. Si las partes, con independencia de su domicilio, han acordado que un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro sean competentes para conocer de cualquier litigio que haya surgido o que pueda surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal órgano jurisdiccional o tales órganos jurisdiccionales serán competentes, a menos que el acuerdo sea nulo de pleno derecho en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. El acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse:

a) por escrito o verbalmente con confirmación escrita;

b) en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o

c) en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

2. Se considerará hecha por escrito toda transmisión efectuada por medios electrónicos que proporcione un registro duradero del acuerdo.

10. En nuestro Auto de 18 de marzo de 2009 (ECLI:ES:APB 2009/4315) resumimos la jurisprudencia del TJUE sobre las distintas formas de prestación del consentimiento y, en especial, sobre la modalidad prevista en el



apartado c). Así, la Sentencia de 16 de marzo de 1999 (asunto *Transporti Castelleti*) señala al respecto lo siguiente:

a) Que la STJCE de 20 de febrero de 1997, MSG, C-106/95, ha advertido que la modificación operada en el artículo 17 CB permite presumir la existencia de dicho consentimiento cuando existen al respecto, en el sector del comercio internacional considerado, usos comerciales que las partes conocen o debieran conocer. Por ello, concluye el Tribunal, el tercer supuesto de la segunda frase del párrafo primero del artículo 17 del Convenio debe interpretarse en el sentido de que se presume que las partes contratantes han dado su consentimiento a la cláusula atributiva de competencia cuando el comportamiento de las mismas corresponda a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional en el que operan y que conocen o debieran conocer; y que las exigencias concretas que engloban el concepto de forma conforme a los usos deben valorarse exclusivamente a la luz de los usos comerciales del sector del comercio internacional de que se trate, sin tener en cuenta las exigencias particulares que pudieran establecer las disposiciones nacionales;

b) Que en la citada Sentencia de 20 de febrero de 1997 el TJCE ha considerado igualmente que existe un uso en el sector comercial considerado cuando, en particular, los operadores de dicho sector siguen un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos;

c) El conocimiento del uso debe apreciarse en relación con las partes originarias del convenio atributivo de competencia, sin que la nacionalidad de las mismas tenga repercusión alguna a este respecto;

d) Que el hecho de que numerosos cargadores endosatarios de conocimientos de embarque hayan impugnado la validez de una cláusula atributiva de competencia acudiendo a tribunales distintos de los designados en ella, no basta para hacer que la inserción de dicha cláusula en los mencionados documentos pierda su condición de uso, siempre que se haya acreditado y mientras continúe acreditándose que corresponde a una práctica seguida de modo general y regular.

11. Por su parte, la STJE de 9 de noviembre de 2000 (asunto *Coreck Maritime C-387-98*) precisa que, en la medida en que la cláusula atributiva de competencia inserta en un conocimiento de embarque es válida a efectos del art. 17 CB en la relación entre el cargador y el porteador, dicha cláusula puede ser invocada frente al tercero tenedor del conocimiento, desde el momento en que, con arreglo al Derecho nacional aplicable, el tenedor del conocimiento se subroga en los derechos y obligaciones del cargador (STJCE Tilly Russ, ap. 24 y Castelletti, ap. 24). " *De este modo, el tercero tenedor se convierte en titular, a la vez, de todos los derechos y de todas las obligaciones que figuran en el conocimiento, incluidas las relativas a la prórroga de competencia*". *En definitiva, una cláusula atributiva de competencia acordada entre un porteador y un cargador e incluida en un conocimiento de embarque produce efectos frente al tercero tenedor del conocimiento siempre y cuando al adquirirlo, éste haya sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho nacional aplicable. Por el contrario, si el tercero tenedor no ha sucedido al cargador, no podrá oponérsele la cláusula atributiva de competencia, a no ser que haya dado su consentimiento a ella. Los conocimientos especiales del tenedor o su prolongada relación comercial con el portador no son suficientes para presumir su consentimiento tácito (apartado tercero de la parte dispositivo). La cuestión relativa a con arreglo a qué Derecho nacional debe apreciarse si el tercero tenedor del conocimiento de embarque ha sucedido al cargador " debe ser resuelta por el Juez nacional "* (apartado cuarto).

12. Como hemos adelantado, esta Sección (autos de 18 de marzo de 2009 o 11 de marzo de 2010) ha admitido la validez intrínseca de las cláusulas de prórroga de jurisdicción insertas en los conocimientos de embarque, de acuerdo con el artículo 23 del Reglamento CE 44/2001 (hoy, artículo 25 del Reglamento 1215/2012) y su oponibilidad al destinatario o a terceros adquirentes del conocimiento de embarque, por ser una cláusula conforme con los usos que en el comercio internacional son ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en el sector de transporte marítimo.

13. En el mismo sentido se ha pronunciado el Tribunal Supremo en Sentencia de 29 de septiembre de 2005 (ECLI ES:TS 2005/5650), doctrina posteriormente reiterada en las de 8 de febrero de 2007 y 28 de mayo de 2008, donde se dice que el 22 de la Ley Orgánica del Poder Judicial autoriza la prórroga de jurisdicción a favor de los Tribunales españoles y como dice la sentencia de 13 de octubre de 1993 sería absurdo y perturbador para el tráfico jurídico externo que no la admitiese en cuanto a órganos judiciales extranjeros, por lo que la sumisión jurisdiccional que aquí se trata es válida de acuerdo con el artículo citado 17 del Convenio de Bruselas y vincula a la Aseguradora recurrente.

Las sentencias que se citan en el motivo del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de fechas 19 de junio de 1984 y 14 de diciembre de 1976, son anteriores a la modificación del artículo 17 del Convenio y es la sentencia de 16 de marzo de 1999 la que ha llevado a cabo interpretación actualizada en cuanto declara: "

1) *Se presume que las partes contratantes han dado su consentimiento a la cláusula atributiva de competencia cuando el comportamiento de las mismas corresponda a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional*



en el que operan y que conocen o debieran conocer. 2) La existencia de un uso, que debe comprobarse en el sector comercial en el que las partes contratantes ejercen su actividad, queda acreditada cuando los operadores de dicho sector siguen un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos. No es necesario que dicho comportamiento esté acreditado en determinados países ni, en particular en todos los Estados contratantes. No cabe exigir sistemáticamente una forma de publicidad específica. La impugnación ante los Tribunales de un comportamiento que constituye un uso no basta para hacer que pierda su condición de uso. 3) Las exigencias concretas que engloba el concepto de "forma conforme a los usos" deben valorarse exclusivamente a la luz de los usos comerciales del sector del comercio internacional de que se trate, sin tener en cuenta las exigencias particulares que pudieran establecer las disposiciones nacionales. 4) El conocimiento del uso debe apreciarse en relación con las partes originarias del convenio atributivo de competencia, sin que la nacionalidad de las mismas tenga repercusión alguna a este respecto. La existencia de dicho conocimiento quedará acreditada, con independencia de toda forma de publicidad específica, cuando en el sector comercial en el que operan las partes se siga de modo general y regular un determinado comportamiento al celebrar cierta clase de contratos, de modo que pueda considerarse como una práctica consolidada".

14. La eficacia de la cláusula de sumisión expresa incluida en el conocimiento de embarque se predica incluso en aquellos supuestos en los que no haya sido aceptada expresamente con su firma por el cargador y los sucesivos tenedores. Como hemos señalado en distintas ocasiones (por todos, Auto de 11 de marzo de 2010, (ECLI ES:APB 2010/2627 A), para que el conocimiento de embarque surta efectos y vincule al cargador no es necesaria su firma, pues su aceptación es consiguiente a la recepción del conocimiento al tiempo de entregar la carga para su transporte. Y la aceptación es global, no sólo del hecho del transporte en régimen de conocimiento de embarque, sino también del resto de las cláusulas, incluida la de sumisión expresa.

CUARTO.- Incidencia de la nueva Ley de la Navegación Marítima

15. El marco legal aplicable ha cambiado sustancialmente con la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que introduce modificaciones que afectan de manera expresa a las cláusulas de sumisión insertas en conocimientos de embarque o en otros contratos de utilización del buque, modificaciones que obligan a revisar también la doctrina jurisprudencial y la posición de esta Sala. En concreto se refiere a los artículos 468 y 251, que dicen lo siguiente:

Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y **arbitraje**.

*Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o **arbitraje** en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.*

*En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o **arbitraje** en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.*

Artículo 251. Eficacia traslativa.

*La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y **arbitraje**, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX.*

16. Según la Exposición de Motivos de la Ley (apartado XI), la Reforma se justifica por los siguientes motivos:

El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o **arbitraje** en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

17. Pues bien, teniendo en cuenta las especialidades introducidas por la LNM en materia de jurisdicción y competencia, expresadas en los preceptos transcritos, estimamos que con el nuevo marco legal hemos de distinguir según que la relación procesal se establezca (i) entre el cargador y porteador o (ii) entre el destinatario o sucesivos tenedores del conocimiento de embarque y el porteador. En el primer caso, esto es, cuando quien acciona es el cargador, haya firmado o no el conocimiento de embarque, la primacía de la normativa europea y, en concreto, del artículo 25 del Reglamento CE 1215/2012, no puede ponerse en cuestión. Esto es, el artículo 468 de la LNM no modifica la situación anterior y la doctrina jurisprudencial existente sobre



la validez de las cláusulas de sumisión expresa insertas en conocimientos de embarque. En efecto, dicho precepto, aunque declara la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera que no hayan sido negociadas individual y separadamente, tal declaración de nulidad lo es "sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea". El artículo 25 del Reglamento CE 1215/2012 no queda desplazado por la Ley española. Tampoco lo complementa o introduce requisitos de forma adicionales. Dicho precepto establece cómo debe celebrarse el acuerdo atributivo de competencia y fija la Ley conforme a la cuál debe examinarse la validez del acuerdo (la del Estado Miembro a cuyos tribunales se hayan sometido las partes).

18. Por el contrario, sí estimamos que la nueva LNM modifica el régimen de oponibilidad de las cláusulas de sumisión a los terceros que no son parte en el contrato (el destinatario que recibe el conocimiento de embarque del cargador y los sucesivos tenedores). En efecto, se trata de una situación que el artículo 25 del Reglamento no contempla expresamente; dicho precepto regula la eficacia de los acuerdos atributivos de competencia entre las partes que los suscriben. De ahí que el TJUE, en la Sentencia de 9 de noviembre de 2000 (asunto Corek Maritime), al dar su respuesta a las cuestiones prejudiciales que se le plantearon sobre el artículo 17 del Convenio de Bruselas (antecesor del artículo 25 del Reglamento) distinga entre la eficacia de la cláusula de sumisión *inter partes* (apartados primero y segundo) y respecto del tercero tenedor (apartados tercero y cuarto). Reproducimos de nuevo (y literalmente) el contenido de esos apartados por su relevancia en la resolución de la cuestión que se plantea:

"3) El tercero tenedor de un conocimiento de embarque estará vinculado por una cláusula atributiva de competencia contenida en él si dicha cláusula es válida y dicho tercero ha sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones con arreglo al Derecho nacional aplicable.

Si el tercero tenedor no ha sucedido al cargador, no podrá oponérsele la cláusula atributiva de competencia, a no ser que haya dado su consentimiento a ella. Los conocimientos especiales del tenedor o su prolongada relación comercial con el portador no son suficientes para presumir su consentimiento (tácito).

4) La cuestión con arreglo a qué Derecho nacional debe apreciarse si el tercero tenedor del conocimiento de embarque ha sucedido al cargador debe ser resuelta por el Juez nacional . Lo mismo ocurre con la cuestión de qué Derecho debe aplicarse si en el Derecho Nacional no se regula si el tercero tenedor sucede al cargador o no" (el subrayado es nuestro) .

QUINTO.- Aplicación de la doctrina al supuesto enjuiciado

19. Aplicado cuanto antecede al presente caso, el artículo 25 del Reglamento CE 1215/2012 no queda relegado por la Ley española. Tampoco lo complementa o introduce requisitos de forma adicionales. Dicho precepto establece cómo debe celebrarse el acuerdo atributivo de competencia y fija la Ley conforme a la cuál debe examinarse la validez del acuerdo (la del Estado Miembro a cuyos tribunales se hayan sometido las partes).

20. Por todo ello, dado que el contrato de transporte se suscribió entre las partes litigantes, únicas a las que se refieren los conocimientos de embarque, la aplicación del mencionado art. 25 Reglamento CE 1215 resulta procedente y ajustado a derecho la resolución recurrida.

SEXTO.- Costas procesales

21. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 398 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , se imponen las costas a la parte recurrente, de conformidad al art. 398 LEC .

PARTE DISPOSITIVA

DESESTIMAMOS el recurso de apelación formulado por la representación procesal de ALIMENTS DEL MAR ULTRACONGELATS S.A. contra el auto de 24 de abril de 2018 dictado por el Juzgado de lo Mercantil 1 de Barcelona, en autos de juicio ordinario 515/2017, que confirmamos.

Con imposición de costas a la parte recurrente.

Contra la presente resolución no cabe interponer recurso extraordinario alguno.

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

Así lo pronuncian mandan y firman los ilustrísimos señores magistrados componentes del tribunal, de lo que doy fe.