



Roj: **STS 3026/2020** - ECLI: **ES:TS:2020:3026**

Id Cendoj: **28079110012020100467**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **28/09/2020**

Nº de Recurso: **5119/2017**

Nº de Resolución: **495/2020**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **RAFAEL SARAZA JIMENA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

## **TRIBUNAL SUPREMO**

### **Sala de lo Civil**

#### **Sentencia núm. 495/2020**

Fecha de sentencia: 28/09/2020

Tipo de procedimiento: CASACIÓN

Número del procedimiento: 5119/2017

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 24/09/2020

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena

Procedencia: Audiencia Provincial de Badajoz, Sección Segunda

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles Bartolomé Pardo

Transcrito por: ACS

Nota:

CASACIÓN núm.: 5119/2017

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles Bartolomé Pardo

## **TRIBUNAL SUPREMO**

### **Sala de lo Civil**

#### **Sentencia núm. 495/2020**

Excmos. Sres.

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D. Juan María Díaz Fraile

En Madrid, a 28 de septiembre de 2020.

Esta sala ha visto el recurso de casación respecto de la sentencia 374/2017 de 2 de noviembre, dictada en grado de apelación por la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Badajoz, como consecuencia de los

autos de juicio ordinario núm. 479/2015 del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Badajoz, sobre indemnización de daños en transporte.

Es parte recurrente Tránsitos de Extremadura S.L., representada por la procuradora D.<sup>a</sup> María Pilar Gerona del Campo y bajo la dirección letrada de D. Vicente Devesa Mañá.

Es parte recurrida Mapfre Seguros de Empresas S.A., representada por el procurador D. Francisco Javier Calatayud Rodríguez y bajo la dirección letrada de D. Bernardo Ruiz Lima.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena.

## ANTECEDENTES DE HECHO

### PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia.*

1.- El procurador D. Javier Catalayud Rodríguez, en nombre y representación de Mapfre Seguros de Empresas S.A., interpuso demanda de juicio ordinario contra Tránsitos de Extremadura S.L., en la que solicitaba se dictara sentencia:

"[...] en la que con estimación íntegra de la demanda se condene a la demandada a abonar a mi representado la cantidad de doce mil cuatrocientos noventa y cuatro con treinta y tres (12.494,33) euros, junto con los intereses ordinarios y moratorios de rigor, condenándola a su vez al pago de las costas de este procedimiento".

2.- La demanda fue presentada el 3 de julio de 2015 y, repartida al Juzgado de lo Mercantil núm.1 de Badajoz, fue registrada con el núm. 479/2015. Una vez fue admitida a trámite, se procedió al emplazamiento de la parte demandada.

3.- La procuradora D.<sup>a</sup> Marta Gerona del Campo, en representación de Tránsitos de Extremadura S.L., contestó a la demanda, solicitando su desestimación y la expresa condena en costas a la parte actora.

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, la Magistrada-juez del Juzgado de lo Mercantil número 1 de Badajoz, dictó sentencia 103/2017 de 3 de abril, cuyo fallo dispone:

"Que debo estimar y estimo la demanda interpuesta por el procurador Don Javier Calatayud Rodríguez, en nombre y representación de Mapfre Seguros de Empresas S.A., contra Tránsitos Extremadura S.L., condenando a esta al abono de 12.494,33 euros, intereses y costas".

### SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia.*

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Tránsitos de Extremadura S.L. La representación de Mapfre Seguros de Empresa S.A. se opuso al recurso.

2.- La resolución de este recurso correspondió a la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Badajoz, que lo tramitó con el número de rollo 454/2017, y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia 374/2017, de 2 de noviembre, que desestimó el recurso, condenando en costas a la parte recurrente.

### TERCERO.- *Interposición y tramitación del recurso de casación*

1.- La procuradora D.<sup>a</sup> Marta Pilar Gerona del Campo, en representación de Tránsitos de Extremadura S.L., interpuso recurso de casación.

Los motivos del recurso de casación fueron:

"Primero.- Infracción del artículo 22 de la Ley de Navegación Marítima. Por oposición a la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo".

"Segundo.- Infracción del artículo 1973 del Código Civil. Por oposición a la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo".

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en esta Sala y personadas ante la misma las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 11 de marzo de 2020, que admitió el recurso y acordó dar traslado a la parte recurrida personada para que formalizara su oposición.

3.- Mapfre Seguros de Empresas, S.A. se opuso al recurso.

4.- Al no solicitarse por todas las partes la celebración de vista pública, se señaló para votación y fallo el día 24 de septiembre de 2020, en que ha tenido lugar.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### PRIMERO.- *Antecedentes del caso*

1.- Frugalia O.P.F.H. S.L. (en lo sucesivo, Frugalia), radicada en Zurbarán (Badajoz), vendió a Silvestrin Frutas LTDA (en lo sucesivo, Silvestrin), radicada en Farroupilha (Brasil), un cargamento de ciruelas frescas. Para transportar la fruta de Zurbarán a Farroupilha, Frugalia contrató los servicios de Tránsitos de Extremadura (en lo sucesivo, Transitex). La mercancía debía ser transportada en un contenedor refrigerado, a cero grados y con una humedad relativa del 90%. Transitex contrató en su propio nombre a la compañía Lafoes para realizar el transporte por carretera entre Zurbarán y el puerto de Lisboa (Portugal), y a la naviera Hamburg Sud para realizar el transporte marítimo desde Lisboa al puerto de Navegantes (Brasil), en régimen de conocimiento de embarque.

2.- Cuando el cargamento de frutas fue entregado en destino a Silvestrin el 4 de octubre de 2013, se encontraba en mal estado porque la temperatura en el contenedor se había elevado hasta un nivel muy superior al hecho constar por Frugalia en la documentación del transporte. Los daños fueron valorados en 13.394,33 euros.

3.- Transitex tenía concertado un seguro de transporte con Mapfre Seguros de Empresas S.A. (en lo sucesivo, Mapfre), que indemnizó a su asegurado en 12.494,33 euros.

4.- Consta en los hechos fijados en la instancia que la protesta de avería fue formulada el 8 de octubre de 2013 y que se hicieron varias reclamaciones por el perjudicado o su aseguradora frente a Transitex (concretamente, las sentencias de instancia mencionan sendas reclamaciones el 30 de junio de 2014 y el 24 de junio de 2015) con anterioridad a que el 3 de julio de 2015 la aseguradora, subrogándose en la posición del asegurado al que había pagado la indemnización, interpusiera la demanda contra Transitex S.L.

5.- Transitex S.L. contestó a la demanda y, entre otras alegaciones, formuló la excepción de caducidad con base en el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes y el art. 3.6.4.º del Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya-Visby), pues entre la entrega de la mercancía el 4 de octubre de 2013 y la interposición de la demanda el 3 de julio de 2015 había transcurrido más de un año, siendo el plazo de ejercicio de la acción de un año previsto en tales preceptos un plazo de caducidad, no susceptible de suspensión ni de interrupción por las reclamaciones hechas por el perjudicado o su aseguradora.

6.- El Juzgado Mercantil de Badajoz estimó la demanda y, entre otros argumentos, declaró que "dicho plazo [de interposición de la demanda] se interrumpió el 30 de junio de 2014, documento nº 10 de la demanda, comunicación de reclamación extrajudicial, y el 24 de junio de 2015".

7.- La demandada apeló la sentencia de primera instancia, entre otras razones, por no haberse apreciado la caducidad de la acción. La Audiencia Provincial desestimó el recurso de apelación. Declaró esta sentencia:

"Nos encontramos ante lo que se denomina un transporte multimodal. Su esencia es que el transitario que ha contratado con el cargador subcontrata acto seguido con los porteadores reales el transporte físico, que tiene lugar, por lo general, en diversos medios (terrestre, marítimo o aéreo). La jurisprudencia confiere acción al cargador directamente contra el transitario en los supuestos en los que el contrato se haya incumplido de una u otra manera. [...] Como acertadamente se dice en la sentencia impugnada el plazo de un año a contar desde la contestación de la producción del daño [sic] quedó interrumpido por las comunicaciones de 30-6-2014 (reclamación extraprocesal) y 24-6-2015".

8.- La demandada ha interpuesto un recurso de casación basado en tres motivos. El escrito del recurso está firmado por letrado, por lo que no puede estimarse el óbice que opuso la recurrida a la admisión del recurso con base en una pretendida falta de firma de letrado.

### SEGUNDO.- *Formulación del recurso*

1.- En el encabezamiento del primer motivo se invoca la infracción del art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.

2.- En el desarrollo del motivo se alega que la sentencia vulnera dicho precepto y la jurisprudencia que lo desarrolla, que ha considerado que el plazo de ejercicio de la acción de responsabilidad por pérdidas o daños establecido en dicha norma es un plazo de caducidad.

3.- En el epígrafe con que se encabeza el segundo motivo se invoca la infracción del art. 1973 del Código Civil.

4.- Al desarrollar el motivo, la recurrente argumenta que el plazo de ejercicio de la acción previsto en el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 (en adelante Ley de 22 de diciembre de 1949) no es susceptible de interrupción por ser un plazo de caducidad.



- 5.- En el encabezamiento del tercer motivo se alega la infracción del art. 159 del Real Decreto 1211/1990.
- 6.- En el desarrollo del motivo se alega que el transitario ocupa la posición del transportista frente al cargador, por lo que también frente a aquel rige el plazo de caducidad establecido en el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949.
- 7.- La recurrida, en su escrito de oposición al recurso, alega que la recurrente, para formular su recurso, parte de que los daños tuvieron lugar en la fase marítima del transporte, cuando tal circunstancia no ha sido afirmada por las sentencias de instancia.
- 8.- La estrecha relación entre las cuestiones planteadas en los diversos motivos aconseja resolverlos conjuntamente.

**TERCERO.-** *Decisión del tribunal: plazo de ejercicio de la acción de responsabilidad por daños en el transporte multimodal internacional cuando no se ha determinado en qué fase se produjo el hecho causante del daño*

1.- En el presente recurso ya no se plantean algunas de las cuestiones que fueron objeto de discusión en las instancias (trascendencia de que la protesta se realizara el día 8 de octubre cuando la mercancía fue entregada el día 4, identidad del transitario con el que contrató Frugalia, cuantía de los daños). La cuestión litigiosa objeto del recurso se circunscribe a si se ha infringido el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, al rechazar tanto el juzgado como la audiencia la excepción de caducidad opuesta por la demandada con base en dicho precepto legal. Las dos infracciones que se denuncian en los motivos segundo y tercero del recurso presuponen la aplicabilidad del art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 y están estrechamente relacionadas con la infracción de este precepto, pues la denunciada en el segundo motivo se refiere a la imposibilidad de que el plazo de caducidad establecido en tal precepto pueda ser interrumpido y la denunciada en el tercer motivo, a la aplicación del régimen del art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 también a la responsabilidad del transitario y no solamente a la del porteador efectivo.

2.- Frugalia, en calidad de cargador, contrató con Transitex, como transitaria (así se le considera en las sentencias de instancia y no es objeto de discusión), la realización de un transporte de un cargamento de fruta fresca en un contenedor refrigerado desde las instalaciones de Frugalia hasta su entrega al destinatario de la mercancía. Transitex contrató en su propio nombre con una empresa el transporte terrestre internacional por carretera entre España y Portugal, y con otra empresa, el transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque entre Portugal y Brasil. En consecuencia, Transitex no solo se encargó de realizar las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas complementarias, sino también de contratar en nombre propio el transporte internacional terrestre por carretera y el transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque, por lo que, tal como declaramos en la sentencia 348/2011, de 26 de mayo, al contratar el transporte, la transitaria pasa a ocupar frente al cargador la posición de porteadora a efectos de sus obligaciones y responsabilidades.

3.- Se trata, por tanto, de un transporte multimodal internacional con una fase terrestre internacional por carretera y otra marítima internacional en régimen de conocimiento de embarque. No es lo que se ha venido en llamar un transporte "superpuesto" puesto que no fue el camión o el remolque el que se cargó en el barco, sino que el contenedor con la mercancía fue cargado en primer lugar en el camión que hizo el transporte terrestre internacional, y posteriormente en el barco que hizo el transporte marítimo internacional.

4.- No existía ninguna norma, sea un tratado internacional, un reglamento o directiva de la Unión Europea o una ley nacional, que en la fecha en que sucedieron los hechos enjuiciados regulara específicamente el plazo de ejercicio de la acción de responsabilidad del operador de transporte multimodal, en un supuesto como el que es objeto del recurso, en el que las fases del transporte fueron una fase terrestre internacional y una fase marítima internacional. El Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980 no ha reunido el número de ratificaciones exigido para que entre en vigor.

5.- La Ley de 22 de diciembre de 1949, que incorporó el Convenio de Bruselas de 1924, convenio que fue modificado por los Protocolos de Bruselas de 1968 y de Londres de 1979, ratificados por España (Reglas de La Haya-Visby), vigente cuando sucedieron los hechos enjuiciados, no contenía una regulación del transporte multimodal con fase marítima internacional en régimen de conocimiento de embarque. Cuando sucedieron los hechos enjuiciados no estaba en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

6.- Tampoco el Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (Contrat Marchandise Route, CMR) realizado en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (Instrumento de ratificación de España de 12 de septiembre de 1973, BOE 109, de 7 de mayo de 1974) y modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978 (Instrumento de ratificación de España de 23 de septiembre de 1982, BOE 303, de 18 de diciembre de 1982), aplicable a la fase de transporte terrestre internacional de mercancías, regula un transporte multimodal



como el que es objeto del litigio. La previsión contenida en su art. 2 se refiere al supuesto en que "el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido" (lo que se ha venido en llamar "transporte superpuesto"), pero no regula los transportes en un contenedor que es cargado en distintos vehículos en cada una de las distintas fases del transporte (terrestre y marítimo, en este caso).

7.- Cuando sucedieron los hechos enjuiciados estaba en vigor la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, cuyos arts. 67 y siguientes regulan el transporte multimodal cuando uno de los modos de transporte haya sido el terrestre. En concreto, el art. 68.3 regula la responsabilidad del porteador "[c]uando no pueda determinarse la fase del trayecto en que sobrevinieron los daños", supuesto para el cual prevé que "la responsabilidad del porteador se decidirá con arreglo a lo establecido en la presente ley". Pero el art. 2.2 de dicha ley establece que "[e]l contrato de transporte terrestre de mercancías se regirá por los Tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones de esta ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil". El art. 1.1 del citado Convenio CMR establece que "[e]l presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega, indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y **nacionalidad** de las partes del contrato". El transporte terrestre que constituye una de las fases del transporte en el caso objeto del recurso reúne los requisitos previstos en este precepto para que le sea aplicable la regulación del Convenio CMR, por lo que no es aplicable la Ley 15/2009 y, en concreto, su regulación del transporte multimodal.

8.- La sentencia 348/2011, de 26 de mayo, a la que se ha hecho referencia, declaró:

"[...] los transitarios, cuando contratan en nombre propio, ocupan frente al cargador la posición de transportista.

" Y si el transporte se ejecuta con el empleo de distintos modos, como también ha sucedido en el caso, su responsabilidad se regirá - ante la ausencia de un régimen uniforme imperativo - por las normas que regulen la del porteador al que se equiparan y, en concreto, al que lo sea en la fase en que se produjo el hecho del que resulta el deber de indemnizar - sistema "de red" o "network liability system".

En el mismo sentido, en cuanto al sistema de red, se había pronunciado la sentencia 685/2008, de 16 de julio, con relación al plazo de ejercicio de la acción.

9.- En consecuencia, el régimen de la responsabilidad de Transitex, en tanto que transitaria y porteador contractual, es el mismo que el aplicable al porteador efectivo causante del daño. Y la jurisprudencia ha considerado aplicable al transporte multimodal, a falta de una previsión legal o contractual que establezca otro criterio, el llamado sistema "de red", en el que la responsabilidad por los daños se rige por las normas aplicables a la fase en que se produjo el hecho del que resulta el deber de indemnizar. Se trata del sistema por el que, con unos u otros matices, han optado un buen número de convenios internacionales sobre transporte, como resulta de lo dispuesto en el artículo 31 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, artículo 38 del Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999, artículo 48 COTIF/CIM, y el propio artículo 2 del Convenio CMR, así como nuestra propia legislación interna, como ocurre con el art. 69.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, y el art. 209 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

10.- En el supuesto objeto del recurso, es aplicable a la fase de transporte marítimo internacional el régimen de las Reglas de La Haya-Visby al que ya se ha hecho referencia. Y a la fase del transporte internacional de mercancías por carretera, es aplicable el Convenio CMR, al que también se ha hecho referencia. Una y otra norma contienen regímenes distintos de responsabilidad del porteador y, en concreto, del plazo de ejercicio de la acción por el perjudicado.

11.- Uno de los principales problemas del llamado sistema "de red" en la exigencia de responsabilidad en el transporte multimodal surge cuando se ignora en qué fase se ha producido el hecho que da lugar a la indemnización. Así ocurre en el supuesto objeto de este recurso, en el que las circunstancias fácticas sentadas en la instancia no fijan cuándo se ha producido el hecho que provocó los daños en las mercancías transportadas.

12.- La recurrente no justifica por qué ha de aplicarse el régimen de responsabilidad (y en concreto, el que rige el plazo de ejercicio de la acción de indemnización por daños en la mercancía) de la fase marítima, más exactamente, el establecido en el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 y 3.6 del Convenio de Bruselas de 1924. Como se ha dicho, no consta en la base fáctica sentada en la instancia que el hecho determinante del daño se produjera en la fase marítima del transporte, y no se ha formulado un recurso extraordinario por



infracción procesal en el que se haya combatido el tratamiento dado a este extremo fáctico en la sentencia recurrida. Tampoco consta la existencia de pacto alguno entre las partes por el que sometieran el contrato de transporte multimodal a una determinada regulación, de modo que fuera aplicable el régimen del plazo de ejercicio de la acción establecido en el precepto invocado en el motivo del recurso.

**13.-** Ante la falta de una regulación legal o convencional del régimen de la responsabilidad por los daños en el transporte multimodal de mercancías con una fase internacional por carretera y otra fase marítima internacional en régimen de conocimiento de embarque y, en concreto, del plazo de ejercicio de la acción, este tribunal considera que debe aplicarse el régimen menos gravoso para el cargador.

**14.-** Varias son las razones que aconsejan seguir este criterio. Una de ellas es el criterio restrictivo con que debe ser interpretada la prescripción (y, por extensión, la caducidad de la acción) pues, en línea con lo declarado en la sentencia 326/2020, de 22 de junio, con cita de otras anteriores, se trata de instituciones que, con diversos matices, no están basadas en principios de estricta justicia, sino de seguridad jurídica y de presunción de abandono del ejercicio del derecho. Otra razón es que el porteador, incluyendo el porteador contractual, por su obligación de trasladar la mercancía de un lugar a otro y ponerla a disposición de la persona designada en el contrato, asumiendo la custodia de la mercancía transportada, se encuentra en mejor disposición que el cargador para determinar en qué fase del transporte tuvo lugar el hecho determinante del daño cuya indemnización se solicita, por lo cual no puede perjudicar al cargador la falta de determinación de la fase en que se produjo tal hecho.

**15.-** En aplicación del citado criterio, consideramos que es aplicable el régimen que para el ejercicio de la acción de indemnización de los daños causados en el transporte establece el Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (Contrat Marchandise Route, CMR) realizado en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (Instrumento de ratificación de España de 12 de septiembre de 1973, BOE 109, de 7 de mayo de 1974) y modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978 (Instrumento de ratificación de España de 23 de septiembre de 1982, BOE 303, de 18 de diciembre de 1982). Este, en su art. 32, establece un plazo de prescripción de un año, susceptible de interrupción de acuerdo con lo previsto en el apartado 2.º de dicho precepto, por más que se trate de un régimen de interrupción de la prescripción peculiar, pues, como han puesto de manifiesto las sentencias de esta sala 327/2008, de 13 de mayo, y 704/2016, de 25 de noviembre "se trata propiamente de suspensión, como se deduce del apartado 3 del mismo artículo, y de la propia regulación, pues la suspensión se distingue de la interrupción, aparte de las diferencias relativas a que el transcurso del plazo no se reinicia sino que se reanuda, es decir, se toma en cuenta el tiempo transcurrido con anterioridad".

**16.-** Esta regulación del plazo de ejercicio de la acción es más favorable para el cargador que la establecida en el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, pues el plazo establecido en este último precepto es un plazo de caducidad, no susceptible de interrupción ni suspensión (sentencias de esta sala 990/2008, de 7 de noviembre, 348/2011, de 26 de mayo, y 437/2016, de 29 de junio, entre las más recientes).

**17.-** La consecuencia de lo anterior es que la sentencia de la Audiencia Provincial no ha vulnerado el art. 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, porque dicho precepto legal no era aplicable. Tampoco se han vulnerado las otras dos normas cuya infracción se alega en los otros motivos del recurso por cuanto que, tal como se han planteado los motivos, tales infracciones presuponían la aplicabilidad del art. 22 de la referida Ley de 22 de diciembre de 1949 y estaban estrechamente relacionadas con el régimen establecido en dicha norma.

**18.-** Siendo el recurso de casación un recurso extraordinario en el que el tribunal debe limitarse a examinar si se ha producido la infracción legal denunciada, procede desestimar el recurso de casación formulado, sin entrar en otras consideraciones ajenas al objeto del recurso.

#### **CUARTO.-** *Costas y depósito*

**1.-** De acuerdo con lo previsto en el artículo 398.1 en relación con el 394.1, ambos de la Ley de Enjuiciamiento Civil, las costas del recurso de casación deben ser impuestas a la recurrente.

**2.-** Procede acordar también la pérdida del depósito constituido de conformidad con la disposición adicional 15.ª, apartado 9, de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

## **FALLO**

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

**1.º-** Desestimar el recurso de casación interpuesto por Tránsitos de Extremadura S.L. contra la sentencia 374/2017 de 2 de noviembre, dictada por la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Badajoz, en el recurso de apelación núm. 454/2017.



2.º- Condenar a la recurrente al pago de las costas del recurso de casación que desestimamos, así como acordar la pérdida del depósito constituido.

Líbrese a la mencionada Audiencia la certificación correspondiente con devolución de los autos y rollo de apelación remitidos.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ