

Transporte multimodal: determinación del régimen de responsabilidad del porteador cuando el daño no es localizable (STS 495/2020, de 28 de septiembre)

Alberto Díaz Moreno

Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla

Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

Según la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de septiembre del 2020, cuando en un transporte multimodal en el que la responsabilidad del porteador se determina de acuerdo con un sistema «de red» (network liability system) no sea posible identificar la fase en la que se produjo el daño, «debe aplicarse el régimen menos gravoso para el cargador».

1. Supuesto de hecho y planteamiento del debate

Frugalia (cargadora) contrató con Transitex (porteador contractual, operador de transporte multimodal) el transporte de un cargamento de ciruelas frescas desde una localidad extremeña hasta Brasil. A estos efectos, Transitex concertó con un primer porteador efectivo (Lafoes) el desplazamiento de la carga por carretera hasta Lisboa y con un segundo porteador efectivo (Hamburg Sud) la realización del trayecto marítimo desde la capital portuguesa hasta el puerto de Navegantes (Brasil). La mercancía llegó a su destino el 4 de octubre del 2013 en mal estado (por no haberse mantenido la temperatura debida en el contenedor en el que viajaba). La aseguradora de la carga se hizo cargo del siniestro y abonó el importe de los daños y, ejerciendo su derecho de subrogación, reclamó judicialmente a Transitex la cantidad satisfecha (la demanda se interpuso el 3 de julio del 2015); previamente se habían dirigido

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

reclamaciones a Transítex al menos en dos ocasiones: el 30 de junio del 2014 y el 24 de junio del 2015. Resulta muy relevante observar que en ningún momento quedó acreditado en qué fase del transporte (terrestre o marítima) se produjo el daño en la mercancía.

La demandada se opuso alegando, entre otras cosas, que la acción ejercida había caducado, puesto que el artículo 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 artículo 3.6.º.4 del Convenio de Bruselas de 1924 recogen un plazo de caducidad para ejercer la acción de un año a contar desde la fecha de entrega de las mercancías (plazo que, por su naturaleza, no era susceptible ni de suspensión ni de interrupción por las reclamaciones formuladas).

La demanda fue estimada en ambas instancias. En particular, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Badajoz [Sección Segunda] de 2 de noviembre del 2017 (ECLI:ES:APBA:2017:1059) asumió la argumentación del juzgado de lo Mercantil y, contradiciendo lo alegado por la demandada en cuanto a la caducidad de la acción, afirmó que «el plazo de un año a contar desde la contestación de la producción del daño [sic] quedó interrumpido por las comunicaciones de 30 de junio del 2014 (reclamación extraprocesal) y 24 de junio del 2015».

Transítex formuló un recurso de casación en el que invocó la infracción del artículo 22 de la mencionada ley de 22 de diciembre de 1949 por no haber considerado la sentencia recurrida que el plazo de un año previsto en dicho precepto era de caducidad. Y, en conexión con ello, alegó también la infracción del artículo 1973 del Código Civil (por no haberse apreciado que el plazo referido no era susceptible de interrupción) y la del artículo 159 (en la versión vigente cuando se produjeron los hechos) del Real Decreto 1211/1990 (Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) por cuanto no se había tomado en consideración que la demandada ocupaba la posición de porteador frente al cargador, por lo que la acción contra ella estaba sometida igualmente al plazo de caducidad de un año.

El Tribunal Supremo desestimó el recurso de casación interpuesto en su Sentencia de 28 de septiembre del 2020, ECLI:ES:TS:2020:3026. Como se verá más adelante, a la vista de los términos en los que se formuló el recurso, el alto tribunal entendió que la cuestión litigiosa se contraía a decidir si, al rechazarse la excepción de caducidad de la acción, los tribunales de instancia habían infringido el artículo 22 de la ley de 1949.

Pues bien, teniendo en cuenta que no se conocía la fase del transporte en la que se había producido el daño, resultaba preciso —como primer paso— determinar qué régimen había de aplicarse en lo concerniente al plazo hábil para el ejercicio de la acción de responsabilidad contra el porteador contractual (Transítex). Y, dadas las circunstancias concurrentes, la cuestión se redujo, en el planteamiento del Tribunal Supremo, a decidir si había que estar al régimen que regía el trayecto marítimo o al que regulaba el trayecto terrestre. De esta forma, si se consideraban de aplicación la mencionada ley de 22 de diciembre de 1949 (vigente cuando sucedieron los hechos enjuiciados —pero derogada después por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación

Marítima—) y el artículo 3.6.4.º del Convenio de Bruselas de 1924, entraría en juego el plazo de caducidad de la acción de un año (por lo que la demanda habría de desestimarse, dado que la entrega de la mercancía se había producido en octubre del 2013 y la demanda no se interpuso hasta junio del 2015, resultando irrelevantes —por tratarse de un plazo de caducidad no susceptible ni de interrupción ni de suspensión— las reclamaciones extrajudiciales intermedias). Si, por el contrario, se entendía aplicable el Convenio CMR (Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), cabría que el cómputo del plazo de un año previsto en su artículo 32 fuera suspendido mediante reclamación extrajudicial (aunque el texto del convenio hable de interrupción, en realidad se está ante un supuesto de suspensión —*cfr.*, en la misma línea, el art. 79.2 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías—), por lo que la solución podría ser diferente (*vide*, con todo, lo dicho *infra* 3.3).

2. Las bases de la decisión del Tribunal Supremo

2.1. En cuanto a la calificación del supuesto

El Tribunal Supremo observó, en primer lugar, que en el caso litigioso se trataba de un transporte multimodal con una fase terrestre internacional por carretera y otra marítima internacional en régimen de conocimiento de embarque. Y descartó, lógicamente, que se tratara de lo que se ha venido a llamar un transporte *superpuesto* (puesto que no fue el camión o el remolque lo que se cargó en el buque, sino que el contenedor con la mercancía fue cargado primero en el camión que efectuó el desplazamiento por carretera y, posteriormente, en el buque que llevó a cabo el trayecto por mar).

Recuérdese que, expuesto en términos generales, el transporte multimodal constituye una operación articulada económica y técnicamente por medio de la utilización de varios modos de desplazamiento, pero estructurada jurídicamente mediante un único contrato (el contrato de transporte multimodal) por el cual un sujeto —denominado *transportista*, *porteador* o, también, *operador de transporte multimodal*— se compromete, en su propio nombre y por su propia cuenta, a obtener el resultado de trasladar las mercancías desde el punto de partida al de destino, emitiendo, si es el caso, un único documento de transporte.

2.2. En cuanto a la normativa aplicable al contrato de transporte multimodal

El Tribunal Supremo constató que en la fecha en que sucedieron los hechos enjuiciados no existía norma alguna (tratado internacional, reglamento o directiva de la Unión Europea o ley nacional) que regulara específicamente el plazo de ejercicio de la acción de responsabilidad del operador de transporte multimodal en un supuesto como el que se planteaba —en el que el transporte tuvo una primera fase terrestre internacional y una segunda fase marítima internacional—.

Así, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980, no ha reunido aún (ni es esperable que reúna en un futuro próximo) el número de ratificaciones exigido para que entre en vigor. Por su parte, la ya mencionada Ley de 22 de diciembre de 1949, vigente cuando sucedieron los hechos, no contenía una regulación del transporte multimodal con fase marítima internacional en régimen de conocimiento de embarque. Tampoco el Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), que resultaba aplicable en el caso a la fase de transporte terrestre internacional de mercancías, regula un transporte multimodal como el que era objeto del litigio (dado que su artículo 2 se refiere al supuesto de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido —«transporte superpuesto»—, pero no regula las operaciones en las que un contenedor es transportado por diferentes modos en cada una de las distintas fases del transporte —terrestre y marítimo, en este caso—). Finalmente, y dado que el trayecto terrestre era de carácter internacional y quedaba regido por el Convenio CMR, tampoco resultaba de aplicación —según expone el Tribunal Supremo— el régimen del transporte multimodal recogido en los artículos 67 y siguientes de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, puesto que era aplicable al trayecto terrestre el mencionado convenio (repárese, sin embargo, en que la cuestión era, en realidad, saber si el contrato de transporte multimodal —no la fase terrestre— podía quedar sometida a la disciplina de la propia ley recién mencionada).

2.3. En cuanto a la posición de la sociedad demandada (*Transitex*)

En lo que se refiere a esta cuestión, el Tribunal Supremo se ocupa de recordar que *Transitex* (calificada en el procedimiento como transitaria) contrató en su propio nombre (en rigor, subcontrató) el transporte terrestre internacional por carretera entre España y Portugal con un transportista (primer porteador efectivo) y el transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque entre Portugal y Brasil con otro porteador (segundo porteador efectivo). Por ello, la sentencia reseñada explica —con apoyo en la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de mayo del 2011 (RJ 2011\3989)— que *Transitex* pasó a ocupar frente al cargador (y luego frente a la aseguradora que se subrogó en la posición de éste) la posición de porteador, asumiendo las correspondientes obligaciones y responsabilidades. Es decir, *Transitex*, en cuanto «porteador contractual», había de quedar sometido al régimen de responsabilidad propio del porteador de transporte multimodal aun cuando no hubiera llevado a cabo materialmente el transporte de la carga (además, y como veremos seguidamente —*infra* 2.4—, esto llevaría a aplicarle el régimen de responsabilidad propio del porteador efectivo causante del daño).

En efecto: típicamente el transporte multimodal requiere la intervención fáctica de una pluralidad de porteadores (de ordinario, cada uno de ellos especializado en un modo de transporte). Partiendo de la base de que sólo habrá verdadero transporte multimodal si hay un único contrato, la fórmula largamente más utilizada para articular este

tipo de operaciones es la del transporte con subtransporte: un solo porteador contractual (llamado a veces *operador de transporte multimodal*) y uno o más porteadores efectivos o de hecho (subtransportistas). En este escenario, el porteador contractual responde, frente al cargador, del entero periodo de tiempo que transcurre desde la recepción de las mercancías para su transporte hasta su entrega, el cual incluye no sólo las fases en las que aquéllas están siendo trasladadas realmente, sino también los periodos intermedios de almacenamiento o depósito y las operaciones correspondientes de carga y descarga. Existe un solo contrato y un solo responsable contractual. En principio, y a falta de norma legal que disponga otra cosa, el cargador no podrá dirigir contra los subporteadores más reclamaciones que las que pueda fundar en la responsabilidad extracontractual de éstos. Por su parte, la eventual responsabilidad de los porteadores efectivos frente al responsable contractual se regirá por la disciplina unimodal subyacente aplicable a cada específico contrato de subtransporte.

2.4. En cuanto al «sistema de responsabilidad» aplicable al porteador contractual (*operador de transporte multimodal*) en el transporte multimodal

En términos abstractos, el régimen de responsabilidad del porteador (contractual) en una operación de transporte multimodal puede responder a uno de estos cuatro «modelos»:

- a) Sistema de «extensión de responsabilidad» (también llamado *sistema de responsabilidad absorbente*, que, en sustancia, se resuelve en un sistema uniforme, en el sentido que se verá seguidamente): consiste en extender el régimen propio de alguna de las fases del transporte (habitualmente la más relevante) a las restantes. De esta forma, y con independencia de la posible localización de la causa determinante de los daños, de la pérdida o del retraso, será una única normativa (la reguladora de uno de los modos de transporte utilizados en la ejecución del trayecto concertado) la que rija la responsabilidad del porteador contractual.
- b) Sistema sectorial o «de red» (*network liability system*): se inspira en la idea de respetar el régimen de responsabilidad específico de cada fase de la operación de transporte. Conforme a dicho principio, resultará aplicable la disciplina reguladora del modo de transporte utilizado en el segmento concreto del recorrido en el que haya acaecido la causa determinante de la pérdida, de los daños en las mercancías o del retraso en su entrega. O, expresado en otros términos: se trata de un sistema que parte de la idea de que el cargador debe disfrutar exactamente de la misma situación (en lo que respecta a las obligaciones y responsabilidades exigibles del porteador contractual) en la que se habría encontrado si, directamente, hubiera concertado contratos de transporte «unimodales» con cada uno de los porteadores (efectivos) que fueran a llevar a cabo materialmente el traslado en las diferentes fases del recorrido (de manera que será la normativa que hubiera resultado aplicable en ese caso la que regirá la responsabilidad del porteador contractual).

- c) Si, sobre la base de esta misma idea inicial de respeto al régimen propio de cada fase del trayecto, se unifican ciertos aspectos de la disciplina, el sistema, sin dejar de ser sectorial, se suele conocer como sistema de red «perfeccionado» o «modificado» (*modified network system*). A este propósito conviene recordar que cuando se afirma que un determinado régimen de responsabilidad del porteador está estructurado en forma de red no se quiere decir necesariamente que *todos y cada uno* de los aspectos de dicho régimen se regulen con arreglo a la disciplina unimodal propia del trayecto en el que se produjo la pérdida o el daño de la mercancía. Antes bien, el *network system* se corrige o modifica frecuentemente en sus manifestaciones concretas, de tal forma que resulta aplicado en relación con determinados aspectos de la responsabilidad del porteador (sustancialmente la determinación del *an* —en qué circunstancias responde el transportista— y del *quantum*), pero no para la definición de otras cuestiones también relevantes (por ejemplo, el periodo de responsabilidad, el cálculo del daño, la pérdida por el porteador del derecho a la limitación cuantitativa de la deuda resarcitoria, la extensión del régimen convencional a las acciones fundadas en responsabilidad extracontractual...). En suma, no siempre se sigue un sistema sectorial o de red puro (*pure network system*), el cual comportaría la aplicación en todos sus extremos de la normativa «unimodal» correspondiente cuando fuera identificable la fase del transporte en la que se produjeron la pérdida o el daño. Por lo demás, conviene señalar que también se habla en ocasiones de sistemas de red «modificados» o «perfeccionados» cuando se prevé la aplicación de una normativa uniforme en determinados supuestos para los que tales sistemas sectoriales no ofrecen respuesta satisfactoria (por ejemplo, cuando no es posible identificar el trayecto en el que se produjo el incumplimiento contractual). Sin embargo, cuando esto sucede, en rigor no se *modifica* el sistema de red, sino que se descarta (por imposible) su aplicación en ciertas hipótesis y se *complementa* con una solución diferente.
- d) Finalmente, cabe recurrir al denominado *sistema unitario o uniforme* (*uniform liability system*): éste implica que el porteador contractual queda sometido a un régimen de responsabilidad único, aplicable con independencia de la fase del transporte en la que se haya materializado el hecho determinante de su responsabilidad y de cuántos y cuáles sean los modos de transporte empleados. Dicha disciplina puede haber sido creada *ad hoc*, pero puede igualmente reproducir alguna de las existentes para alguno de los modos de transporte utilizados (por ejemplo, la del más relevante en el conjunto de la operación) o coincidir (en todo o en parte) con la contenida en algún instrumento de otra naturaleza (como un tratado no aplicable —por ejemplo, por no haber entrado en vigor— o un texto modelo). El efecto es que, sea cual sea el momento en el que se produzcan el daño, la pérdida o el retraso, el transportista (el porteador contractual) responderá de acuerdo con un único régimen, el cual disciplinará todos los aspectos de su relación con el acreedor del transporte.

Pues bien, el Tribunal Supremo (siguiendo una vez más la pauta señalada por la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de mayo del 2011 [RJ 2011\3989]) entendió que, ante la

ausencia de un régimen uniforme impuesto legal o convencionalmente, el porteador contractual debe responder conforme a las reglas aplicables a la fase del transporte en que se produjo el hecho del que resulta el deber de indemnizar, es decir, se decanta (y lo hace constar expresamente) por la aplicación del sistema de red (*network liability system*).

Y, en conexión con lo anterior, la sentencia reseñada aclara que, en el transporte litigioso, resultaba aplicable a la fase de transporte marítimo internacional el régimen de la Ley de 22 de diciembre de 1949 (que incorporó sustancialmente el del Convenio de Bruselas). Y, a la fase del transporte internacional de mercancías por carretera, el Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Son instrumentos normativos que establecen regímenes no coincidentes en cuanto a la responsabilidad del porteador y que, en concreto, difieren en lo que hace a la regulación del plazo de ejercicio de la acción por el perjudicado.

3. La solución al problema

3.1. Las ventajas e insuficiencias del sistema de red

La opción legal por un sistema de red lleva consigo algunas ventajas importantes, pero, desde luego, presenta también ciertos puntos insatisfactorios.

En cuanto a las ventajas, debe señalarse la de que somete a un mismo régimen jurídico la responsabilidad del porteador contractual frente al cargador y la del porteador efectivo frente al contractual. De esta manera asegura que el operador de transporte multimodal podrá recuperar del transportista efectivo lo que, por su parte, haya debido abonar al cargador (o al destinatario, si fuera el caso) en concepto de indemnización por los daños ocasionados en la carga (o por el retraso producido) durante la fase de transporte ejecutada por el mencionado porteador de hecho. Obsérvese por el contrario que, cuando el sistema de responsabilidad es «uniforme», el porteador contratante podría en cierto modo quedar desprotegido. En efecto, el régimen de responsabilidad uniforme podría ser más estricto —en cuanto a los supuestos en que surge la obligación de indemnizar o en cuanto a los límites cuantitativos de la indemnización debida— que el derivado de la disciplina «unimodal» que regule el contrato (de transporte) celebrado entre el porteador contractual y el efectivo. En tales circunstancias, el porteador contractual habría de soportar el coste de la diferencia entre la indemnización que hubiera tenido que abonar al acreedor del transporte y la que pueda obtener (si es que alcanza a obtener alguna) del responsable inmediato del daño, de la pérdida o del retraso. De ahí que un sistema sectorial suela ser más fácilmente aceptable para los porteadores.

Ahora bien, ya en el terreno de los inconvenientes debe recordarse que la opción por un sistema de red supone renunciar a establecer un único régimen de responsabilidad para todo el viaje. Resulta así imposible para el cargador saber de antemano de qué, en qué medida y en qué condiciones va a responder el porteador (porque ello dependerá

del trayecto o fase del transporte en el que se produzca el eventual daño o retraso). Y, sobre todo, los sistemas sectoriales presentan una obvia insuficiencia en relación con el régimen de responsabilidad aplicable: no ofrecen soluciones satisfactorias cuando los daños no son *localizables*, es decir, cuando no es posible determinar con exactitud en qué momento se produjeron (lo que no resulta infrecuente en el transporte multimodal dado el uso muy extendido de contenedores). Lo mismo sucede cuando el daño o la pérdida no se producen estrictamente durante fases de transporte, sino, por ejemplo, en periodos de almacenaje o en el curso de operaciones de carga y descarga por las que no haya de responder ningún transportista. Y tampoco es fácil aplicar un sistema estricto de red a los casos de demora.

Desde luego, estos inconvenientes no pasaron inadvertidos para el Tribunal Supremo, el cual no perdió la ocasión de apuntar como «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». Esto era, precisamente, lo que sucedía en el caso enjuiciado, ya que no había quedado acreditado en el procedimiento cuándo se había producido el hecho que provocó los daños en las mercancías transportadas.

3.2. *La respuesta a las insuficiencias del sistema de red: el criterio del Tribunal Supremo*

En el supuesto litigioso no existía pacto alguno entre las partes por el que sometieran el contrato de transporte multimodal a una determinada regulación que ofreciera una regla clara sobre el plazo de ejercicio de la acción de responsabilidad del porteador. Tampoco existía una regulación legal o convencional de dicho régimen de responsabilidad que fuera aplicable a un transporte multimodal de mercancías con una fase internacional por carretera y otra fase marítima internacional en régimen de conocimiento de embarque (y, en concreto, que regulara el plazo de ejercicio de la acción frente al transportista).

Ante esta situación, el Tribunal Supremo, obligado a dar una solución, entiende que «debe aplicarse el régimen menos gravoso para el cargador» de entre los que resultan aplicables a las diferentes fases del transporte.

Son dos las razones que, según se expone en la sentencia que nos ocupa, explican que se opte por este criterio. La primera se fundamenta en la visión restrictiva con la que —conforme a la doctrina jurisprudencial— debe ser aplicada la figura de la prescripción (y, por extensión, la de la caducidad de las acciones), pues se trata de instituciones que no están basadas en principios de estricta justicia, sino en la idea de proteger la seguridad jurídica y en la presunción de abandono del derecho no ejercido (últimamente, por ejemplo, STS de 22 de junio del 2020 [RJ 2020\2229]). Como se observa, este argumento tiene cabida en este caso, pero resulta difícil de generalizar a otros supuestos en los que el problema estriba en determinar el régimen aplicable a otros aspectos del régimen de responsabilidad diferentes del problema de la extinción de la acción.

La segunda razón —de ámbito más general— supone tomar en consideración que —según criterio del Tribunal Supremo— el porteador, incluido el porteador contractual, se encuentra en mejores condiciones que el acreedor del transporte para identificar la fase del transporte en la que tuvo lugar el hecho determinante del daño cuya indemnización se reclama, por lo cual no puede perjudicar a dicho acreedor la falta de tal precisión. Obsérvese que la idea apuntada parte de la base de que el porteador contractual, aun cuando no lleva directamente a cabo el desplazamiento de las mercancías, es un profesional del sector del transporte que organiza económica y técnicamente la operación y que, de ordinario, elige a los porteadores efectivos y concierne con ellos las condiciones del transporte, lo que le pone en mucha mejor situación que al cargador para identificar en qué fase del transporte multimodal se originó el daño (y para acreditar tal hecho). Y repárese igualmente en que, al señalar el régimen jurídico al que debe estarse en materia de responsabilidad del porteador cuando no es posible localizar el daño (el más favorable para el cargador), el Tribunal Supremo está complementando, en el sentido apuntado más arriba (*supra*, 2.4c), el «sistema de red».

En aplicación del criterio referido, se concluyó que en el caso de autos resultaba aplicable el régimen establecido en el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, cuyo artículo 32 establece un plazo de prescripción —en el supuesto general— de un año (apdo. 1) y dispone que la prescripción puede quedar «interrumpida» mediante reclamación escrita, prolongándose la «interrupción» hasta la fecha en la que el porteador responda a dicha reclamación y devuelva los documentos que la acompañaran (apdo. 2). Cabe observar, no obstante, que —tal y como el Tribunal Supremo se ocupa de destacar— en realidad lo que se prevé en la norma mencionada no constituye propiamente un supuesto de interrupción, sino, en rigor, de suspensión. Y ello porque se atribuye a un determinado hecho (la reclamación por escrito) el efecto de paralizar el curso del plazo del ejercicio de la acción en tanto no se produzca cierto hecho (la respuesta negativa a la reclamación con devolución de documentos), de tal modo que el cómputo del plazo no se reinicia a partir de este segundo momento, sino que se reanuda teniendo en cuenta el tiempo ya consumido (*cfr.* SSTs de 13 de mayo del 2008 [RJ 2008\3066] y de 25 de noviembre del 2016 [RJ 2016\5656]; de hecho, que se trata de un supuesto de suspensión queda claro en la versión en lengua francesa del texto del convenio, que es, junto con la inglesa, auténtica). Por lo demás, el apartado 3 del referido artículo 32 también se remite a la legislación nacional en lo que se refiere a la interrupción propiamente dicha de la prescripción.

La aplicación del referido convenio en este punto obedecería, según se ha expuesto, a que contiene una regulación del plazo del ejercicio de la acción más favorable para el cargador que la establecida en el artículo 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, pues el plazo del ejercicio determinado en este último precepto se configura legalmente como un plazo de caducidad, no susceptible, por tanto, ni de interrupción ni de suspensión (*cfr.* STS de 29 de junio del 2016 [RJ 2016\2903]).

3.3. *La desestimación del recurso y los límites del enjuiciamiento realizado por el Tribunal Supremo*

Como consecuencia de todo lo expuesto, el Tribunal Supremo concluyó que la sentencia de segunda instancia no había vulnerado el artículo 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre Unificación de Reglas para los Conocimientos de Embarque en los Buques Mercantes, puesto que dicho precepto legal no era en rigor aplicable. Consecuentemente, tampoco habría vulnerado la Audiencia Provincial con su decisión las otras normas cuya infracción se alegó en los otros motivos del recurso (art. 1973 CC y art. 159 RD 1211/1990 —Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres— en la versión vigente al verificarse los hechos enjuiciados), por cuanto, tal como se plantearon los referidos motivos, dichas infracciones presuponían la aplicabilidad del mencionado artículo 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 y estaban estrechamente relacionadas con el régimen establecido en dicho precepto.

Obsérvese que el Tribunal Supremo se limitó a examinar si se había producido la infracción legal denunciada por el recurrente en casación, sin entrar en otras consideraciones ajenas al objeto del recurso. Por tanto, no se detuvo a revisar la decisión de instancia en lo que hacía referencia a la consideración de las reclamaciones extrajudiciales efectuadas por la demandante como causas de interrupción (y no de suspensión) de la prescripción ni las consecuencias de esta calificación.