

Acción directa y Juntas Arbitrales

Por Cesáreo Fernández. Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Recientemente se ha conocido el proceder de una organización de transportistas solicitando a la Administración la competencia de las Juntas Arbitrales de Transporte en las reclamaciones interpuestas al amparo de la Acción Directa, como consecuencia de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo 644/2017, de 24 de noviembre, abriendo un debate en el seno del CNTC donde la mayoría de las Asociaciones de Operadores de Transporte, entre ellas FETEIA-OLTRA, han mantenido una posición contraria a la adoptada por las Organizaciones de Transportistas, referida a trasladar al Ministerio de Fomento que las Juntas Arbitrales empiecen a conocer las reclamaciones del precio del transporte aplicando la acción directa.

Desde la incorporación de la Disposición Adicional 6ª de la Ley 9/2013 por la que el porteador que efectivamente haya realizado el transporte tiene acción directa contra el cargador principal y todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación, resulta frecuente la duda sobre quién o quienes vienen obligados al pago de los portes de transporte terrestre y por ende qué acciones judiciales podrán ostentar las partes que intervienen en la cadena de transportes.

La competencia de las Juntas Arbitrales viene determinada en el art. 38 de la Ley 16/1987 para resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes.

En ese sentido, su contexto no puede ser más explícito pues se refiere expresamente a "partes intervinientes en el contrato", sin hacer mención alguna a terceros ni a la posible relación extracontractual. Es como si el legislador hubiera querido excluir, intencionadamente, dentro de lo que son las competencias del referido órgano institucional la resolución de aquellas cuestiones controvertidas relativas a terceros que no han intervenido expresamente y de forma directa en el contrato de transporte del que deriva la controversia inter partes.

Poniendo lo expuesto en relación con el artículo 3 del código civil, lo acertado es que las Juntas Arbitrales conozcan sobre cuestiones controvertidas que atañen exclusivamente a las "partes intervinientes en el contrato" y no así a terceros que no han sido parte directa y personal en el mismo. La existencia de un posible pacto de sumisión a arbitraje vinculará, de conformidad con el principio de autonomía de la voluntad, a quienes fueron parte en dicho contrato, y a sensu contrario, no podrá, por ende, afectar a terceros que no suscribieron dicho acuerdo de sumisión. En la misma línea, el principio de presunción de sometimiento a arbitraje vinculará a las partes que contractualmente hayan pactado y sean partes e intervinientes de manera directa en esa concreta relación contractual y no así a terceros ajenos al meritado vínculo contractual.

Los argumentos a favor de lo expuesto son que no existe precepto legal alguno que reconozca la competencia de las Juntas Arbitrales para conocer del ejercicio de la acción directa y tampoco doctrina jurisprudencial al respecto que nos permita concluir que las Juntas Arbitrales son competentes para conocer del ejercicio de la referida acción directa.

Habrà pues que esperar a que sea el legislador quien tenga la última palabra y se pronuncie y, entre tanto, que sea la Justicia Ordinaria quien resuelva sobre cuestiones de fondo que



son las que en puridad afectan y se refieren al ejercicio de la acción directa propiamente dicha. En mi modesta opinión, atribuir a las Juntas Arbitrales competencia para conocer del ejercicio de la acción directa no sólo vulnera el tenor literal del referido Art.38 de la LOTT, que no la contempla como tal, sino que al mismo tiempo vulneraría el art. 1.255 del código civil y el principio de legalidad constitucional consagrado en el artículo 9.

La acción directa ante las Juntas Arbitrales de Transporte

Cesáreo Fernández, Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Recientemente se ha conocido el proceder de una Organización de Transportistas solicitando a la Administración la competencia de las Juntas Arbitrales de Transporte en las reclamaciones interpuestas al amparo de la Acción Directa, como consecuencia de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo 644/2017, de 24 de noviembre, abriendo un debate en el seno del CNTC donde la mayoría de las Asociaciones de Operadores de Transporte, entre ellas FETEIA-OLTRA, han mantenido una posición contraria a la adoptada por las Organizaciones de Transportistas, referida a trasladar al Ministerio de Fomento que las Juntas Arbitrales empiecen a conocer las reclamaciones del precio del transporte aplicando la acción directa.

Desde la incorporación de la Disposición Adicional Sexta de la Ley 9/2013 de 4 de julio, de modificación parcial de la LOTT, por la que el porteador que efectivamente haya realizado el transporte tiene acción directa contra el cargador principal y todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación, resulta frecuente la duda sobre quién o quienes vienen obligados al pago de los portes de transporte terrestre de mercancías, y por ende qué acciones judiciales podrán ostentar las partes que intervienen en la cadena de transportes.

La competencia de las Juntas Arbitrales viene determinada en el art.38 de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, para resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes.

En ese sentido y partiendo precisamente del tenor literal de la norma, su contexto no puede ser más explícito pues se refiere expresamente a “partes intervinientes en el contrato”, sin hacer mención alguna a terceros ni a la posible relación extracontractual. Es como si el legislador hubiera querido excluir, intencionadamente, dentro de lo que son las competencias del referido órgano institucional la resolución de aquellas cuestiones controvertidas relativas a terceros que no han intervenido expresamente y de forma directa en el contrato de transporte del que deriva la controversia inter partes.

Poniendo lo expuesto en relación con el artículo 3 del código civil, lo acertado es que las Juntas Arbitrales de Transporte conozcan sobre cuestiones controvertidas que atañen exclusivamente a las “partes intervinientes en el contrato” y no así a terceros que no han sido parte directa y personal en el mismo. La existencia de un posible pacto de sumisión a arbitraje vinculará, de conformidad con el principio de autonomía de la voluntad, a quienes fueron parte en dicho contrato, y a sensu contrario, no podrá, por ende, afectar a terceros que no suscribieron dicho acuerdo de sumisión.

En la misma línea, el principio de presunción de sometimiento a arbitraje vinculará a las partes que contractualmente hayan pactado y sean partes e intervinientes de manera directa en esa concreta relación contractual y, no así a terceros ajenos al meritado vínculo contractual.

Los argumentos a favor de lo expuesto son que no existe precepto legal alguno que reconozca la competencia de las Juntas Arbitrales para conocer del ejercicio de la acción directa, y tampoco doctrina jurisprudencial al respecto que nos permita concluir que las



Juntas Arbitrales son competentes para conocer del ejercicio de la referida acción directa, más allá y al margen de la existencia de la única sentencia del Tribunal Supremo, referida al principio, que resuelve sobre la cuestión de fondo sin entrar a pronunciarse, como algún sector interesado pretende, sobre cuestiones relativas a la competencia de las Juntas Arbitrales, sin perjuicio de que aun cuando así fuere no debemos obviar que una única Sentencia no crea doctrina jurisprudencial.

Habrà pues que esperar a que sea el legislador quien tenga la última palabra y se pronuncie y, entre tanto, que sea la Justicia Ordinaria quien resuelva sobre cuestiones de fondo que son las que en puridad afectan y se refieren al ejercicio de la acción directa propiamente dicha.

Por todo ello, en mi modesta opinión, atribuir a las Juntas Arbitrales competencia para conocer del ejercicio de la acción directa no sólo vulnera el tenor literal del referido Art.38 de la LOTT, que no la contempla como tal, sino que al mismo tiempo vulneraría el art. 1.255 del código civil y el principio de legalidad constitucional consagrado en el artículo 9.

Tipos de cotización

Cesáreo Fernández. Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Durante el año 2015, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social modificó de oficio los tipos de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de varias empresas relacionadas con el transporte de mercancías, interpretando de forma "errada" la regla Tercera de la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, referida a la tarifa por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por la que venían cotizando al 1,00%, en lugar de cotizar según la Inspección por el CNAE 5229 al 3,3%.

Ante esta situación, nuestra Federación FETEIA-OLTRA mantuvo diversos encuentros con los principales Grupos Parlamentarios y representantes de la Administración al máximo nivel, explicando y solicitando la necesidad de modificar las tarifas de cotización a la Seguridad Social contempladas en la referida Ley 42/2006, por el error gramatical existente en la redacción originaria de la regla Tercera de la citada disposición adicional cuarta.

Esta petición tuvo una acogida satisfactoria y finalmente fue atendida e incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, donde se aclaró de forma contundente y categórica la indicada regla Tercera, con efectos a partir del 1 de enero de 2016 y vigencia indefinida.

No obstante lo anterior, las liquidaciones complementarias efectuadas por la Inspección de Trabajo correspondientes a los años 2011-2015 siguieron su curso, siendo alguna recurrida por los interesados.

Entre ellas estaba la de una empresa transitoria de Cataluña, que interpuso el oportuno recurso contencioso-administrativo, dirigido en mi calidad de letrado, contra la resolución que modificó los tipos de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinados trabajadores de la compañía.

Pues bien, recientemente el pasado 17 de mayo, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) dictó la sentencia número 390/2018 estimando el referido recurso, anulando los actos administrativos de modificación de los tipos de cotización por ser contrarios al ordenamiento jurídico y constatando que la regla Tercera de la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006 contenía un error gramatical que no impidió que la actora comprendiera el sentido correcto de la norma.

En consecuencia, cuando la Sentencia adquiera firmeza se recuperarán las cantidades ingresadas en exceso y las empresas que optaron por no recurrir en su momento la liquidación complementaria emitida por la Inspección de Trabajo ahora podrán solicitar y tramitar el oportuno expediente administrativo de devolución por ingresos indebidos, en base al fallo de esta Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.