

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2011 · N.º 7



ETXERATZA, HERRILAN
ETA GARRAIO SAILA
Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritza
Baso Arkitekteria Eskola

DEPARTAMENTO DE **VIMENEA**,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Dirección de Puertos y Aeropuertos
Escuela de Administración Marítima

SUMARIO

DOCTRINA

	<u>Pág.</u>
SONIA RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, <i>La Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las juntas arbitrales del transporte de funciones de depósito y enajenación de las mercancías</i>	11
CARMEN AGOUÉS MENDIZÁBAL, <i>La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera</i>	45
RAMÓN FERNÁNDEZ-GUERRA, <i>La reforma del contrato de construcción naval en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 2008</i>	93

TRIBUNA PROFESIONAL

RODOLFO A. GONZÁLEZ-LEBRERO, <i>Prescripción o caducidad en el Convenio de Montreal sobre Transporte Aéreo Internacional de 28 de mayo de 1999.....</i>	121
MANUEL M. VICENS MATAS, <i>Réquiem por el art. 379 del Código de Comercio.....</i>	137
FRANCISCO JAVIER VIAÑA DE LA PUENTE, <i>El elemento seguridad en el transporte por ferrocarril en España</i>	171
MIGUEL NIETO MENOR, <i>Modernización del sistema aeroportuario español: examen del Real Decreto Ley 13/2010.....</i>	181

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación	197
B. Jurisprudencia	199
1. Reseñas de jurisprudencia.....	199
I. Tribunal Supremo	199
II. Audiencias Provinciales.....	200
I') Transporte por carretera	200
1) Transporte de mercancías nacional	200

	Pág.
a) Pago del precio	200
b) Responsabilidad del porteador	200
c) Competencia de los Juzgados de lo Mercantil	203
d) Otras cuestiones	204
2) Transporte de mercancías internacional (CMR).....	205
3) Transporte de viajeros.....	206
C. Derecho de la competencia	207
1. Comisión Nacional de competencia y órganos autonómicos	207
D. Reseñas y bibliografía.....	209
1. Reseñas	209
2. Bibliografía.....	209

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias	213
B. Legislación	219
1. Española.....	219
a) Servicios de transporte marítimo.....	219
b) Ordenación y control de la flota. Abanderamiento	220
c) Seguridad marítima.....	221
d) Salvamento marítimo	224
e) Seguridad en el buque.....	225
f) Protección de medio marino.....	225
g) Embarcaciones de recreo.....	226
h) Puertos.....	227
2. Comunitaria	228
a) Normas legales	228
b) Trámites legislativos	230
c) Otros documentos.....	230
C. Jurisprudencia	232
1. Comentarios de jurisprudencia: «La responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje (Convenio PAL/74/76) y la responsabilidad de un Club de P&I: impropiedad del reconocimiento de la acción directa del tercero perjudicado frente a la aseguradora», por Iñaki Zurutuza Arigita	232
2. Reseñas de jurisprudencia	237
a) Accidentes de la navegación.....	237
b) Derecho marítimo administrativo.....	238

	<u>Pág.</u>
<i>c)</i> Laboral marítimo	243
<i>d)</i> Responsabilidad por daños a la mercancía	244
<i>e)</i> Otras cuestiones.....	245
<i>f)</i> Jurisprudencia comunitaria	250
D. Recensiones y bibliografía	250
1. Novedades bibliográficas	250
2. Actividades OIT - publicaciones	251

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	253
B. Legislación.....	257
1. Legislación administrativa	257
2. Legislación laboral y de Seguridad Social	271
C. Jurisprudencia	275
1. Comentarios de jurisprudencia:	
I. «Responsabilidad del porteador aéreo en caso de cancelación de vuelo. Comentario Sentencia Juzgado Mercantil núm. 1 de Barcelona, núm. 5/2010, de 10 de enero de 2011, por Diana Paola Rubiano Meza	275
II. «La sustitución no consentida del transporte aéreo por otro modo de transporte. En torno a la noción legal de transporte aéreo (comentario a la STS de 15 de julio de 2010)», por Belén García Álvarez	280
2. Reseñas de jurisprudencia	285
I. Transporte aéreo	285
<i>a)</i> Pasajeros.....	285
<i>i)</i> Daños	285
<i>ii)</i> Equipajes	286
<i>iii)</i> Retraso.....	288
<i>iv)</i> Denegación de embarque y cancelación	291
<i>b)</i> Mercancías.....	294
<i>c)</i> Jurisdicción competente.....	295
<i>d)</i> Sentencias y laudos arbitrales en materia laboral	296
<i>e)</i> Otras cuestiones	300
D. Derecho de la competencia	302
E. Recensiones y bibliografía	304

	Pág.
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo.....	304
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal	313
3. Recensiones de monografías y obras colectivas sobre transporte multi- modal	314

SEGUROS

A. Legislación	321
B. Jurisprudencia	322
1. Seguros marítimos	322
2. Seguros terrestres	323
<i>a)</i> Seguro de transporte terrestre de mercancías	323
<i>a')</i> Delimitación del riesgo	323
<i>b')</i> Interpretación	324
<i>c')</i> Determinación de la indemnización	325
<i>d')</i> Legitimación activa. Subrogación del asegurador.....	326
<i>e')</i> Legitimación pasiva	327
3. Seguros aéreos.....	328
C. Bibliografía	328
1. Seguros marítimos.....	328

LA ORDEN FOM/3386/2010, DE 20 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE ESTABLECEN NORMAS PARA LA REALIZACIÓN POR LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE DE FUNCIONES DE DEPÓSITO Y ENAJENACIÓN DE LAS MERCANCÍAS

Sonia Rodríguez Sánchez
Profesora Titular de Derecho Mercantil
Universidad de Huelva

RESUMEN

Las Juntas Arbitrales del Transporte tienen la competencia para proceder al depósito y enajenación de las mercancías transportadas. El porteador tiene la facultad de solicitarlo siempre que concurran los presupuestos de hecho que se determinan. Recientemente, el Ministerio de Fomento ha dictado la Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establece el régimen de la actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte en el desempeño de estas funciones. El presente trabajo plantea la naturaleza de este procedimiento especial de depósito y enajenación, con el objetivo de determinar el fundamento de esta institución y de delimitar el alcance de las normas que lo regulan.

Palabras claves: Transporte terrestre de mercancías. Juntas Arbitrales del Transporte. Depósito y enajenación de mercancías.

ABSTRACT

Transport Arbitration Boards have the authority to deposit and sale the goods carried. The carrier may apply when there are certain factual assumptions. Recently, the Minister of Fomento has issued the Order FOM/3386/2010, of 20 december, establishing the mode of action of the Transport Arbitration Board in carrying out its functions. This paper examines the nature of this special deposit procedure and sale, and aims to determine the basis of this institution as well as limiting the extent of the rules governing it.

Keywords: Carriage of goods by land. Arbitration Board of Transportation. Storage and sale of the goods.

SUMARIO: I. PLANTEAMIENTO.—II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE.—1. Las Juntas de Detasas.—2. Las Juntas de Conciliación e Información del Transporte Terrestre.—3. La creación de las Juntas Arbitrales del Transporte.—4. Principales normas de aplicación.—5. De-

sarrollo reglamentario de la LOTT acerca de la actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte en el ejercicio de las funciones que le han sido atribuidas.—III. FUENTES: NORMAS DE APLICACIÓN A LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE.—IV. FUNCIONES DE LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE.—V. EL PROCEDIMIENTO DE DEPÓSITO Y ENAJENACIÓN DE LAS MERCANCÍAS POR LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE DESARROLLADO EN LA ORDEN FOM/3386/2010.—1. Naturaleza jurídica del depósito y enajenación de las mercancías en la LCTTM.—2. Naturaleza del depósito y la enajenación realizados por las Juntas Arbitrales del Transporte.—3. Presupuestos de hecho del procedimiento.—3.1. Depósito y enajenación con efectos liberatorios.—3.2. Depósito y enajenación por impago del crédito del transporte.—4. Líneas básicas del procedimiento.—5. Garantías del procedimiento.—6. Sistemas de enajenación.—7. Recurso y responsabilidad de la Junta Arbitral.—8. Responsabilidad del porteador.—BIBLIOGRAFÍA.

I. PLANTEAMIENTO

Con anterioridad a la promulgación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM), diversos preceptos del Código de Comercio preveían el depósito judicial y/o la enajenación de las mercancías transportadas cuando concurrían determinados presupuestos de hecho.

En este sentido, el art. 362 del CCo facultaba al porteador, cuando los efectos transportados corrieran riesgo de perderse, por su naturaleza o por accidente inevitable, sin que hubiera tiempo para que sus dueños dispusieran de ellos, a proceder a su venta poniéndolos a disposición de la autoridad judicial.

El art. 369 del CCo contemplaba tres hipótesis en las que se proveía el depósito judicial de las mercancías —cuando el consignatario no se hallara en el domicilio indicado en la carta de porte, se negara al pago de los portes y gastos o rehusara recibir los efectos—.

Los arts. 374, 375 y 376 del CCo configuraban el denominado «privilegio del porteador». Con esta expresión se hacía referencia a un conjunto de facultades sobre los efectos transportados que el Ordenamiento atribuía al porteador con la intención de garantizarle la satisfacción del crédito derivado del contrato de transporte. El art. 374 del CCo facultaba al porteador para exigir la venta judicial de los efectos porteados en cantidad suficiente para cubrir el crédito del transporte cuando hubieran transcurrido veinticuatro horas desde la entrega de los géneros sin que el consignatario lo hubiera satisfecho. El art. 375 del CCo declaraba que los efectos porteados estaban especialmente obligados a la responsabilidad del crédito del transporte y establecía para el ejercicio de este derecho especial un plazo de prescripción —en realidad, de caducidad— de ocho días desde que se efectuara la entrega. Transcurrido el plazo sin que el porteador hubiera solicitado la venta judicial, éste no tenía otra acción que la que le correspondiera como acreedor ordinario. Por su parte, el art. 376 disponía que el privilegio del porteador no se interrumpía por la quiebra del consignatario. El «privilegio del porteador» consistía, pues, en la facultad de exigir la venta judicial de los efectos porteados en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos ocasionados. Con el precio obtenido en la enajenación, el porteador lograría la satisfacción de su derecho de crédito con preferencia a otros eventuales acreedores, incluso cuando fuera declarada la quiebra del consignatario.

Más recientemente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) crea las Juntas Arbitrales del Transporte (art. 37.1). Les atribuye, como función básica, la de resolver con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de otros contratos celebrados por los transportistas y por los empresarios de actividades auxiliares y complementarias. El Real Decreto 1221/1990, de 28 de septiembre, aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). Al amparo de lo dispuesto en el art. 38.3 de la LOTT, el art. 6.1.c) del ROTT encomienda a las Juntas Arbitrales del Transporte actuar como depositarias de las mercancías transportadas y llevar a cabo, en determinadas circunstancias, su enajenación. Los arts. 10, 11 y 12 del ROTT describen los presupuestos de hecho en los que corresponde la actuación como depositarias de las Juntas Arbitrales y la enajenación de las mercancías transportadas. Estos preceptos reglamentarios, en consonancia con las entonces vigentes normas del Código de Comercio, pretenden establecer un procedimiento simplificado, alternativo al depósito y enajenación judicial de las mercancías, a través de la actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte. Por su parte, el art. 9.11 del ROTT habilita al Ministerio de Fomento para que dicte las reglas procedimentales necesarias para el desempeño por las Juntas Arbitrales del Transporte de las tareas anteriormente encomendadas. En virtud de esta amplia habilitación, se promulga la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de marzo de 2001, por la que se establecen las normas por las que ha de regirse el ejercicio de las funciones de depósito y enajenación de mercancías por las Juntas Arbitrales de Transporte (Orden 2001).

La LCTTM deroga expresamente los preceptos del título VII del Código de Comercio relativos al transporte terrestre y actualiza el régimen jurídico completo del contrato de transporte terrestre de mercancías. Diversos preceptos del nuevo texto legal prevén el depósito y la enajenación de las mercancías transportadas cuando concurren determinados presupuestos de hecho. El art. 44 de la LCTTM ofrece al porteador diferentes vías para efectuar el depósito y dispone que la enajenación de las mercancías puede ser solicitada por el porteador ante el órgano judicial o ante la Junta Arbitral del Transporte competente.

Los presupuestos de hecho que determinan la procedencia del depósito y la enajenación de las mercancías transportadas en la nueva LCTTM no coinciden exactamente con los anteriormente previstos por el Código de Comercio y recogidos en los arts. 10, 11 y 12 del ROTT —posteriormente desarrollados por los arts. 2 y 3 de la Orden 2001—. La necesidad de adaptar a las normas del nuevo régimen del transporte terrestre los preceptos reglamentarios que desarrollaban la actuación como depositarias de las Juntas Arbitrales del Transporte hacía imprescindible la actualización de la orden ministerial.

Hace unas semanas, el Ministro de Fomento ha dictado la Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías (en adelante, Orden FOM/3386/2010). La nueva disposición re-

glamentaria viene a sustituir a la anterior para su adaptación a los nuevos presupuestos de hecho que, para el depósito y la enajenación de las mercancías transportadas, han sido recogidos en la LCTTM. Además, según afirma su preámbulo, actualiza algunas de las normas de la Orden 2001 teniendo en cuenta la experiencia en su aplicación.

La valoración adecuada del nuevo texto reglamentario aconseja ofrecer con carácter previo unas pinceladas acerca del origen de las Juntas Arbitrales del Transporte, las funciones que se le han encomendado, la naturaleza jurídica del depósito y enajenación en la LCTTM y la naturaleza de la actividad desarrollada por las Juntas en su actuación como depositarias de las mercancías transportadas.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE

1. Las Juntas de Detasas

Las Juntas Arbitrales del Transporte obedecen a una larga tradición y representan la adaptación a los nuevos tiempos de otra institución muy arraigada en el transporte terrestre: las denominadas «Juntas de Detasas».

Las Juntas de Detasas surgieron a instancia de las compañías de ferrocarriles para atender las reclamaciones derivadas del ejercicio de su actividad y tratar de evitar los inconvenientes de la litigiosidad¹. La Ley de 18 de julio de 1932, de Creación de las Juntas de Detasas (en adelante, Ley de Creación), las configuró como organismos especiales de carácter administrativo. Sin embargo, bajo su nacimiento latía el interés de que fueran continuadoras en el ámbito del contrato de transporte por ferrocarril de la labor de los antiguos Tribunales de Comercio, desaparecidos a raíz de la unificación de fueros².

La Ley de Creación les atribuyó como función principal una actividad conciliadora. Tanto los usuarios como las compañías de ferrocarriles estaban obligados a comparecer ante las Juntas de Detasas como trámite previo al ejercicio de las acciones emanadas del contrato de transporte por ferrocarril. Sólo cuando en el acto de conciliación las partes no lograban alcanzar un acuerdo podían acudir a la vía judicial. En cambio, cuando a través de la actividad conciliadora la Junta

¹ Tras la supresión de los Tribunales de Comercio por el Decreto de 6 de diciembre de 1868, de Unificación de Fueros, las compañías de ferrocarriles solicitaron al Gobierno la creación de organismos —regidos por funcionarios especializados en materia ferroviaria— que pudieran resolver con fuerza ejecutiva, a través de un procedimiento equitativo, breve y económico, las numerosas demandas que presentaban los usuarios ante los Tribunales de justicia en reclamación de cantidades por cobros indebidos de portes (cfr. ESPEJO DE HINOJOSA, 1921, pp. 10-19; ROLDÁN CARRILLO, 1946, p. 321; SÁNCHEZ GAMBORINO, 1951, pp. 259-275).

² El régimen de funcionamiento de las Juntas se reguló a través del Decreto de 2 de febrero de 1933. Este Reglamento fue rápidamente sustituido por el aprobado en virtud del Decreto de 22 de junio de 1936.

lograba la avenencia de las partes, la certificación del acta de la Junta gozaba del carácter de ejecutoria. Si cualquiera de las partes se negaba a cumplir lo convenido, la Junta de Detasas —a instancia de la otra parte— requería al Juzgado para que diera cumplimiento al convenio por el procedimiento señalado para la ejecución de sentencias en la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881 (LEC de 1881). Las Juntas de Detasas conocían, por tanto, de las controversias emanadas del contrato de transporte por ferrocarril.

Además de esta función conciliadora, las Juntas suministraban a instancia de los usuarios informe gratuito sobre la tarifa que debía aplicarse a cada expedición. El contenido del informe, si era emitido por unanimidad o con el acuerdo de la mayoría de los miembros de la Junta, se consideraba por los Juzgados y Tribunales —al dictar fallo en autos sobre cobro de lo indebido— como una presunción *iuris tantum*. En cambio, si el informe elaborado por la Junta sobre la tarifa aplicable era emitido en disconformidad se apreciaba con absoluta libertad por los Juzgados y Tribunales.

En esta primera etapa la actuación de las Juntas de Detasas se traducían en el cumplimiento de un mero trámite administrativo tendente a procurar el acuerdo de las partes o a facilitar un criterio a los Jueces y Tribunales sobre la tarifa aplicable a cada expedición. Pero las Juntas de Detasas no gozaban de la facultad necesaria para resolver con fuerza ejecutiva las reclamaciones sobre supuestos cobros indebidos de portes —petición expresa de las compañías de ferrocarriles—³.

Tras unos años de funcionamiento de las Juntas de Detasas, la Ley de 24 de junio de 1938, de Reorganización de Juntas de Detasas (Ley de Reorganización) y su Reglamento, aprobado por Orden de 28 de diciembre de 1938, modificaron sustancialmente el régimen anterior⁴. El art. 1 de la nueva norma reglamentaria disponía que las Juntas de Detasas debían ser consideradas como *Tribunales de Comercio* para las reclamaciones del transporte. A continuación, el art. 2 establecía que las Juntas intervendrían en todas las reclamaciones derivadas del contrato de transporte o de incidencias con el mismo relacionadas que tuvieran lugar entre los usuarios y los empresarios de servicios públicos de los transportes terrestres. El texto reglamentario mencionaba expresamente entre esas incidencias «toda reclamación derivada, tanto del contrato de transporte terrestre como de otros actos mercantiles (distintos al contrato de transporte terrestre, pero relacionados con el mismo) efectuados entre las empresas concesionarias y los usuarios,

³ Las Juntas de Detasas se crearon en cada capital de provincia y, a juicio del entonces ministro de Obras Públicas, en aquellas poblaciones en las que resultaba aconsejable atendiendo a su tráfico ferroviario. Las Juntas estaban integradas por un presidente, que necesariamente tenía que ser un Interventor del Estado en la Explotación de Ferrocarriles —nombrado por el ministro de Obras Públicas—; un secretario cuyas funciones eran desarrolladas por el mismo presidente; un representante de las compañías de ferrocarriles que tuvieran líneas dentro de la provincia; y un delegado de la Cámara de Comercio, como representante de los usuarios. Junto a estos miembros necesarios las Juntas de Detasas contaban, además, con personal auxiliar.

⁴ Tras la entrada en vigor de la nueva Ley, el Decreto de 20 de octubre de 1938, de Ampliación de competencias de las Juntas de Detasas, extendió la competencia de éstas al ámbito de los transportes terrestres por carretera.

depósitos, almacenajes, etc., así como de aquellas reclamaciones fundadas en impedimentos no justificados para la celebración de estos actos». En definitiva, cuestiones relativas a intereses privados derivados del contrato de transporte. En cambio, quedaron expresamente excluidas de la competencia de las Juntas de Detasas las reclamaciones derivadas de accidentes ferroviarios, improcedencias de cobros y su cuantía cuando no afectasen al contrato de transporte propiamente dicho; quejas o denuncias contra los servicios o personal de estaciones, dependencias o vehículos; infracción del Reglamento de Policía de Ferrocarriles y de los Transportes por Carretera o de las demás disposiciones dictadas por el Ministerio de Obras Públicas. En su mayoría, reclamaciones sobre cuestiones de carácter administrativo y responsabilidad extracontractual.

La equiparación funcional entre las Juntas de Detasas y los desaparecidos Tribunales de Comercio y la atribución de competencia a las Juntas para conocer cuestiones relativas a intereses privados derivadas del contrato de transporte —así como la incompetencia para conocer las controversias de naturaleza administrativa— provocó que se plantearan serias dudas sobre el carácter administrativo de la institución ⁵.

La nueva Ley de Reorganización mantuvo el carácter preceptivo de la actividad conciliadora de las Juntas de Detasas y les atribuyó, además, funciones jurisdiccionales. Las Juntas de Detasas quedaban facultadas para juzgar y fallar con carácter ejecutivo y firme todos los asuntos que, sin haber logrado la avenencia de las partes en el acto de conciliación, derivasen del contrato de transporte siempre que su interés no excediera de 1.000 pesetas. Ello constituía la mayoría de las reclamaciones conocidas en ese momento por las Juntas de Detasas ⁶. Cuando la Junta resolvía la reclamación con un acuerdo unánime de sus miembros, la «sentencia» tenía carácter de firme, definitiva desde el momento en que era notificada. En cambio, cuando la «sentencia» se dictaba por acuerdo de la mayoría de sus miembros podía ser objeto de recurso de alzada ante la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. El recurso debía interponerse en el plazo de quince días desde la notificación de la «sentencia» de la Junta. Se presentaba ante la misma Junta que había dictado la «sentencia» recurrida y ésta lo remitía con las actuaciones originales a la Dirección General para su resolución. En el plazo máximo de un mes, la Dirección General debía devolver el expediente a la Junta de Detasas para notificar a los interesados la resolución. La resolución del recurso tenía el carácter de firme, sin que fuera posible interponer recurso contencioso-administrativo. Por último, cuando existía desacuerdo de todos los miembros de la Junta, se levantaba acta de lo actuado —en la que se hacía constar el informe de cada uno de los miembros— y se remitía a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera para que resolviera en última instancia. En este caso se cerraba la posibilidad de recurso.

⁵ Las dudas quedaron finalmente solapadas con la aprobación de varias disposiciones posteriores (Decreto de 10 de octubre de 1958 y Decreto 1348/1962, de 14 de junio).

⁶ Esta cuantía fue ampliada, una sola vez, a la suma de 3.000 pesetas por el Decreto-ley de 2 de septiembre de 1947, de Ampliación de Competencias de las Juntas de Detasas.