

**Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª),
n.º 248/2019, de 6 de mayo de 2019
[ROJ: STS 1378/2019]**

**CONTRATO DE TRANSPORTE. SUBCONTRATACIÓN. ACCIÓN DIRECTA DEL TRANSPORTISTA EFECTIVO CONTRA EL
CARGADOR PRINCIPAL**

La modificación a la Ley 16/1987 de ordenación del transporte terrestre operada por la Disposición adicional sexta de la Ley 9/2013 trajo consigo, entre otras cuestiones, el reconocimiento de una acción directa por parte del transportista que efectivamente haya realizado el transporte por la parte impagada, contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación, en caso de impago del precio del transporte por quien lo hubiese contratado, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 del Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

En este contexto, la referida Disposición Adicional plantea el ejercicio de una acción directa, para el que se como legitimado para su ejercicio al transportista que efectivamente haya realizado el transporte. En realidad, la medida no trata sino de proteger al transportista efectivo frente al desequilibrio en sus relaciones con los cargadores e intermediarios, por cuanto que se considera que este transportista subcontratado es considerado la parte más débil en una relación contractual más compleja (TOBIO RIVAS, A. M. 2010: «Los intervinientes en el contrato de transporte con especial referencia a la problemática del art. 5 LCTTM». *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, 2010, n.º 6 [ejemplar dedicado a: La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM)], 35-60. Afirmación esta que determina la concurrencia de dos requisitos para la aplicación del supuesto. El primero de ellos es la necesidad de que exista subcontratación del transporte. Quedan inmediatamente excluidas las relaciones laborales del transportista con quien le hubiera hecho el encargo del transporte, de modo que no podrán reclamarse los salarios debidos a quien efectivamente realizó el transporte si media un contrato de trabajo. Muy al contrario, el supuesto se refiere a la práctica habitual en la que un transportista contratado para la realización de un transporte recurre a los servicios de un tercero para que haga dicho transporte en parte o en su totalidad. En la cadena de subcontrataciones la acción directa no distingue, de modo que podrá suceder que solo se vea afectado por el impago un transportista o varios en función de los servicios prestados por cada uno de ellos, lo cual dará derecho a la reclamación prevista en la citada Disposición. Ahora bien, tal y como apuntamos, esta legitimación viene referida solamente al porteador efectivo y no a aquel, habitual en la práctica, que recibe el encargo y se limita a buscar a otro transportista para que por un importe menor al pactado ejecute el transporte. Distinta lógicamente sería la situación de quienes ejecutan parcialmente este servicio, ya que estos transportistas sí vendrían legitimados para

el ejercicio de la acción directa, pero solo hasta el importe del precio del transporte efectivamente realizado, concurriendo con el resto de los transportistas efectivos en la reclamación del monto total.

Ahora bien, determinar la legitimación y justificarla no dejaba, sin embargo, resueltas todas las cuestiones que la misma podía suscitar, entre las que destacaba, sin duda, la de determinar el alcance de la obligación de pago, en los supuestos en los que el cargador principal hubiera abonado ya el transporte. Una cuestión en modo alguno baladí y para la que la solución interpretativa parecía que venía dada por la aplicación del art. 1597 del Código Civil, conforme al cual el cargador solo responderá hasta la cantidad que en su momento adeudase.

Como era de esperar, la práctica puso de relieve la necesidad de resolver esta cuestión que supuestamente no parecía resuelta, pero que en realidad no suscitaba tantos problemas, ya que fue la tramitación parlamentaria la que supuestamente complicó su interpretación. Y es que, si atendemos a la norma, comprobamos cómo la referida Disposición Adicional no plantea ninguna limitación a la acción directa, reconociendo la posible acción directa sin mayores precisiones. Una falta de concreción que, como señalamos, pudo malinterpretarse por la propia tramitación parlamentaria, ya que si bien fue suprimida la previsión prevista tanto en el Anteproyecto como el Proyecto de la Ley en la que se recogía una limitación expresa a lo que se hubiese pagado, señalando que «El transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción directa contra el cargador principal hasta el importe que éste adeude al intermediario de la reclamación», lo cierto es que la solución legislativa finalmente aprobada no fue tampoco todo lo contundente que cabría esperar, por cuanto que tampoco prosperaron aquellas enmiendas que proponían una norma similar a la propuesta por la legislación francesa, donde la acción directa facilitaba un método más simplificado de pago al quedar excluida la excepción de pago.

Pues bien, en la sentencia ahora comentada, nuestro Tribunal Supremo trata de acabar con cualquier duda al respecto reforzando el criterio ya afirmado en otros fallos jurisprudenciales (STS 644/2017, de 24 de noviembre), alejándolo de la aplicación del art. 1597 CC y reconociendo la acción directa frente al cargador al margen del estado del crédito de este frente al intermediario, entendiendo que el pago habrá de hacerse al margen de que el cargador hubiera pagado o no. Es suma, se permite que tanto este cargador principal como los subcontratistas intermedios puedan verse obligados a pagar dos veces, sin perjuicio de las acciones de repetición que en su caso puedan ejercitar, asumiendo en todo caso el riesgo de insolvencia.

Se establece así un reforzamiento del cobro por parte del transportista efectivo que se articula como una suerte de garantía para la que, sin embargo, ni el legislador ni nuestro Alto Tribunal da mayores precisiones. En este punto, si bien parece claro que no procede la excepción de pago, no sucede lo mismo con el resto de excepciones que el reclamado pueda oponer al transportista. Excepciones que no solo vendrán

dadas por las relaciones que les vinculan directamente, sino también todas aquellas que competan al deudor principal y sean inherentes a la deuda, de forma paralela a lo previsto para otros supuestos de garantía.

Concluimos así esta breve reseña de una sentencia cuya virtualidad no es otra que la de clarificar una cuestión que no debería haber sido objeto de debate y en la que el propio Tribunal ofrece como solución práctica para evitar que el cargador principal pueda encontrarse ante un doble pago la expresa prohibición en el contrato de transporte de la subcontratación, pudiendo articularse, en su caso, un mecanismo indemnizatorio para el caso de que tal prohibición se incumpla. Curiosa reflexión con la que nuestro Alto Tribunal parece alinearse frente a las no siempre aceptables prácticas de subcontratación características de nuestro modelo de transporte. Un paso más en busca de la mejora.

Alfredo ÁVILA DE LA TORRE
Catedrático Escuela Universitaria de Derecho Mercantil
Universidad de Salamanca
aadlt@usal.es