



Universidad  
Carlos III de Madrid

 **e-Archivo**  
Repositorio Institucional



Emparanza Sobejano, Alberto. La acción directa del transportista efectivo por impago de portes contra los contratantes del servicio transporte. En: *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*. Getafe : Universidad Carlos III de Madrid, 2015, pp. 1326-1349. ISBN 978-84-89315-79-2.  
<http://hdl.handle.net/10016/21011>

Obra completa disponible en: <http://hdl.handle.net/10016/20763>



Este documento se puede utilizar bajo los términos de la licencia Creative Commons [Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 España](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/)

# LA ACCIÓN DIRECTA DEL TRANSPORTISTA EFECTIVO POR IMPAGO DE PORTES CONTRA LOS CONTRATANTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE\*

ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO\*\*

## Resumen

La Ley 9/2013 de 4 de julio por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres ha consagrado en su Disposición Adicional Sexta la denominada acción directa por el impago de portes que permite a los porteadores efectivos dirigirse contra quienes hubieren contratado el transporte no satisfecho. La atribución al porteador efectivo de una acción de reclamación por impago de portes destinada no sólo contra el cargador contractual, que es quién ha celebrado dicho contrato de transporte, sino contra todos aquellos que anteriormente le hubieran precedido en la cadena de la subcontratación, constituye una significativa novedad en el panorama normativo del contrato de transporte terrestre que merece ser analizada con detenimiento ante las importantes consecuencias que puede implicar.

## Contenido

1. Introducción. – 2. El contexto normativo de la implantación de la acción directa: la reforma de la LOTT. – 3. La consagración normativa de la llamada acción directa. – 3.1. Antecedentes normativos: – 3.1.1. Premisa: la subcontratación en el transporte de mercancías por carretera. – 3.1.2. El art. 1597 CC. – 3.1.3. La incidencia de la regulación concursal en el art. 1597 CC. – 3.2. El antecedente extranjero: la Ley *Gaysot*. – 3.3. La nueva regulación de la acción directa a través de la tramitación parlamentaria. – 4. Características principales de la nueva acción directa. – 5. Obstáculos normativos a su aplicación: – 5.1. En el ámbito de la regulación del contrato de transporte. – 5.2. En el ámbito de la regulación concursal. – 5.3. En el ámbito de las juntas arbitrales de transporte. – 6. Conclusiones

---

\* Este trabajo es el resultado de las investigaciones realizadas en el Proyecto de Investigación del MEC “Soluciones jurídicas en materia de documentación y responsabilidad ante la reestructuración del mercado de transporte” (DER2012-37543-C03-02) dirigido por el Prof. José Manuel Martín Osante y del que quien suscribe forma parte.

\*\* Catedrático de Derecho Mercantil. Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

## 1. INTRODUCCIÓN

En este trabajo se pretende analizar un nuevo instrumento jurídico con el que cuentan los portadores terrestres a la hora de obtener el cobro de sus servicios. La Ley 9/2013 de 4 de julio por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT) ha consagrado en su Disposición Adicional Sexta la denominada acción directa por el impago de portes, que permite a los portadores efectivos dirigirse contra quienes hubieren contratado el transporte no satisfecho. La atribución al porteador efectivo de una acción de reclamación por impago de portes destinada no sólo contra el cargador contractual, que es quién ha celebrado dicho contrato de transporte, sino contra todos aquellos que anteriormente le hubieran precedido en la cadena de la subcontratación, constituye una significativa novedad en el panorama normativo del contrato de transporte terrestre que merece ser analizada con detenimiento ante las importantes consecuencias que puede implicar. Para ello, en primer lugar, se expondrá la situación jurídica existente antes de la aprobación de la nueva norma (II) y se analizarán los modelos normativos existentes en otros ordenamientos en los que se contempla la llamada acción directa del porteador contra los beneficiados del servicio de transporte realizado (III), indicando tanto sus logros como los problemas que su aplicación ha traído consigo con el fin de poner de relieve las dificultades de la implantación de dicho instrumento jurídico. En tercer lugar, entrando en el meollo del asunto, se procederá al examen de la acción directa consagrada en la Disposición Adicional Sexta de la LOTT (IV), señalando sus principales características y las diferencias que le separan de otros regímenes legales existentes en países de nuestro entorno, a fin de precisar debidamente sus rasgos configuradores. Y, tras ello, se finalizará el trabajo llevando a cabo un examen de las consecuencias que la atribución de dicha acción a los portadores terrestres puede implicar en distintos planos, tanto en el de la regulación del contrato de transporte contenida en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante, LCTTM), como en el ámbito concursal regulado por la Ley 22/2003 de 9 de julio (en adelante LC), y específicamente en relación con su sometimiento a la competencia de las Juntas Arbitrales de Transporte, a la vista de la trascendencia que posee su efectivo enjuiciamiento por estos organismos administrativos.

## 2. EL CONTEXTO NORMATIVO DE LA IMPLANTACIÓN DE LA ACCIÓN DIRECTA: LA REFORMA DE LA LOTT

Tradicionalmente la satisfacción puntual de la obligación de pago del porte ha constituido una de las principales preocupaciones de los operadores del transporte en el devenir de su actividad empresarial. La necesidad de percibir los haberes correspondientes a la realización del transporte es para los portadores, un aspecto decisivo en la organización eficiente del traslado de las mercancías. La normativa reguladora del transporte ha previsto distintas fórmulas dirigidas a garantizar la

realización del pago de los portes devengados por la materialización de un contrato de transporte. En tal sentido, son varios los instrumentos previstos hasta el momento para reforzar la satisfacción de dichas obligaciones de pago. En primer lugar, la atribución al cargador de la obligación de pago del porte, aunque le corresponda al destinatario cuando este último no lo haya satisfecho (art. 37 LCTTM), convirtiendo así al cargador en garante del pago cuando no lo satisfaga el destinatario inicialmente responsable del mismo. También cabe señalar la obligación de que el pago se lleve a cabo dentro del plazo de 30 días desde el momento en que resulte exigible (art. 41 LCTTM) a fin de que el porteador no vea retrasado injustificadamente la percepción correspondiente a la labor realizada. Sin embargo, dicho plazo parece que puede modificarse por vía de pacto, con lo que en la práctica puede quedar bastante desdibujado, teniendo que recurrirse en tal caso al tenor del art. 4 de la Ley de medidas de lucha contra la morosidad de 29 de diciembre de 2004 (en adelante, LMLM) que, tras su modificación por la Ley de 5 de julio de 2010, establece que el plazo de morosidad máximo es de 60 días, sin que exista la posibilidad de aplazamiento o pacto que pueda reducir dicho plazo<sup>1</sup>. Finalmente conviene también señalar que el art. 40 LCTTM atribuye al porteador el derecho a retener las mercancías hasta que no se le abone el pago del transporte, procediendo a realizar su depósito ante la Junta Arbitral competente en el plazo máximo de 10 días desde que se produjera el impago (art. 40 LCTTM). Sin embargo, dicha medida no ha desplegado los efectos esperados porque su régimen no resulta aplicable cuando el destinatario no es el obligado al pago; y cuando es así, tampoco tiene ningún efecto porque no se compadece con la operativa habitual del transporte en la que se pacta que el pago no se realice en el momento de la entrega sino de forma aplazada. Todo ello explica que dicho precepto sólo pueda ser invocado de forma residual porque técnicamente el impago del porte no se produce hasta transcurridos 30 ó 60 días de la entrega de las mercancías, con lo que resulta en tales casos imposible ejercer una suerte de derecho de retención y, en su caso, enajenación de tales mercancías, cuando hace tiempo que no están en manos del porteador.

Estos instrumentos han resultado, en suma, claramente insuficientes a la hora de atribuir a los porteadores medios eficaces con los que poder percibir puntualmente el cobro de los servicios de transporte realizados. Pero es que además, en los tiempos actuales, ante las graves dificultades de acceso al crédito con las que se encuentran las empresas de transporte, el cobro de los portes se ha erigido en una cuestión trascendental en la gestión de estas empresas. El impago de los portes o, su pago sumamente aplazado, han generado a las empresas de transporte graves problemas de tesorería que han puesto en peligro su continuidad empresarial. No es extraño, por ello, que en los últimos años se haya convertido esta cuestión en objeto central de las

---

<sup>1</sup> Sobre estas cuestiones, *vid. in extenso* EMPARANZA SOBEJANO, A., “Obligación de pago del porte y consecuencias de su incumplimiento” *Revista de Derecho del Transporte* n. 6 (2010) p. 215 ss, especialmente p. 231-232, donde concluimos que el art. 41 LCTTM debe ser reinterpretado conforme al tenor de la LMLM, entendiendo que el plazo a partir del cual se produce la demora en el pago del precio del transporte es de 60 días.

preocupaciones del sector. Las tres principales pretensiones que sobre esta problemática se han planteado con insistencia desde las empresas de transporte han sido la actualización con carácter obligatorio de los portes en consonancia con los del gasóleo, la prohibición del aplazamiento del pago de los portes, y el reconocimiento al porteador efectivo de la acción directa contra el cargador principal a pesar de que no haya sido de quien haya recibido la solicitud de transporte. Eso no quiere decir que no se hayan propuesto otras medidas dirigidas a reforzar las garantías de cobro de los transportistas<sup>2</sup>. Pero conviene advertir que éstas han sido las más reivindicadas, por considerar que eran las que mejor podían servir para corregir las dificultades de tesorería que por falta de financiación está atravesando el sector.

En este sentido, la necesaria reforma de la LOTT, exigida por imperativos comunitarios, ha sido aprovechada para incluir en dicha norma alguna de las reivindicaciones planteadas. Así, la obligación de incorporar en nuestro ordenamiento de forma expresa los Reglamentos nº (CE) 1071, 1072 y 1073 de 21 de octubre de 2009 en los que se regulan las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista y para acceder al mercado del transporte internacional de mercancías y de los servicios de autobuses por carretera, llevaba consigo necesariamente una reforma significativa de la LOTT en todos los aspectos relacionados con dichas materias<sup>3</sup>. Dicha incorporación en nuestro ordenamiento ha tenido lugar mediante la promulgación de la Ley 9/2013 de 4 de julio que ha servido para adaptar la normativa nacional en materia de transporte por carretera a las nuevas exigencias comunitarias más arriba indicadas. En cualquier caso la necesidad de dicha reforma ha permitido modificar ciertos tratamientos normativos<sup>4</sup> e, incluso, incorporar alguno que no estaba hasta ahora previsto, como sucede con la denominada acción directa contemplada en la Disposición Adicional Sexta de la Ley 9/2013 de 4 de julio, que representa una novedad relevante de nuestra regulación de

---

<sup>2</sup> *Vid.*, por ejemplo, la Orden FOM/1882/2012 de 1 de agosto en la que se consagran específicamente medidas de reforzamiento del cobro de los servicios de transporte tales como la necesidad de que si se aplaza el pago, deberá haberse pactado de forma expresa “el periodo de tiempo preciso en que dicho pago quedará aplazado o la fecha concreta en que dicho pago habrá de producirse (cl. 3.7); también cabe mencionar la cl. 3.1 que exige que deberá diferenciarse el precio de los servicios de transporte y el otros complementos, a la vista de las circunstancias particulares de explotación del servicio, sin olvidar la cl. 3.5 que establece la posibilidad de hacer descuentos en el precio del transporte “sólo si se hubiese pactado expresamente indicando las características y formas de cálculo” (sobre el alcance y contenido de estas recomendaciones, *vid.*, *in extenso* EMPARANZA SOBEJANO, A., “Autonomía privada y régimen jurídico del transporte por carretera”, *Revista de Derecho Mercantil* n. 286 (2012), p. 49-53.

<sup>3</sup> Realiza un análisis exhaustivo de esta normativa comunitaria integrada dentro de la normativa sectorial nacional SOLERNOU SANZ, S., *La ordenación del transporte de mercancías por carretera*, Tesis Doctoral inédita, Universidad Jaume I de Castellón, 2011, *passim*, especialmente p. 75 ss.

<sup>4</sup> Señaladamente el régimen de las sanciones administrativas que han experimentado una modificación significativa respecto a la situación precedente (*vid.*, en general, al respecto, AGUADO I CUDOLA, V., “Las potestades de inspección y sanción en materia de transportes terrestres: garantizar el cumplimiento de la legislación, asegurar el buen funcionamiento del sistema”, en AA.VV., *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril*, Vol. II, Cizur Menor 2014, p. 237 ss.

transportes y cuya implantación obedece exclusivamente a la voluntad del legislador nacional, ya que no ha venido exigida por la normativa comunitaria mencionada.

### 3. LA CONSAGRACIÓN NORMATIVA DE LA LLAMADA ACCIÓN DIRECTA

#### 3.1. Antecedentes normativos

##### 3.1.1. Premisa: la subcontratación en el transporte de mercancías por carretera

El contrato de transporte terrestre es una subespecie del contrato de arrendamiento de obra. La realización del transporte constituye en tal sentido una obligación que trae consigo la ejecución correcta y puntual del envío de las mercancías por el propio porteador o por los auxiliares que contrate para su realización (art. 1596 CC, arts. 4 y 6 LCTTM). En nuestro país es conocido que el transporte de mercancías por carretera se efectúa a menudo mediante la participación de varios porteadores. La operativa más frecuente en tal sentido es el recurso a la subcontratación, de tal forma que el cargador-cliente celebra un contrato de transporte con un porteador, quien en lugar de llevar a cabo el envío materialmente, encarga su ejecución a uno o varios operadores para que cada uno de ellos se haga cargo de la realización de un tramo. Esta forma de proceder está prevista en la regulación del contrato de arrendamiento de obra porque para llevar a cabo el encargo comprometido el contratista, por circunstancias coyunturales, puede tener que contar con otros sujetos ajenos a su organización, debiendo quedar claro desde el primer momento, que la delegación de tales tareas en otros operadores no reduce su responsabilidad en la correcta culminación de la obra confiada (art. 1596 CC)<sup>5</sup>.

En el panorama nacional del transporte por carretera, la subcontratación es una forma de operar sumamente habitual a causa del carácter marcadamente atomizado de dicho mercado, repleto de operadores de reducida dimensión empresarial. El porteador, que ha recibido el encargo de llevar a cabo un transporte, asume su realización, pero encarga su ejecución a otros operadores. De este modo quien asume la ejecución del transporte no debe contar con flota propia para llevar a cabo los envíos, con el ahorro de costes fijos que ello conlleva, derivando su realización a otros operadores que lo hacen con un precio más reducido que el que va a cobrar a su cliente el primer porteador por la realización de dicho servicio<sup>6</sup>. La organización de la ejecución de los transportes por carretera con base en la subcontratación de los servicios a través de distintos operadores

---

<sup>5</sup> Lleva a cabo un completo estudio de la cuestión de gran utilidad pese al tiempo transcurrido JORDANO FRAGA, F. *La responsabilidad del deudor por los auxiliares que utiliza en el cumplimiento*, Civitas, Madrid 1994, p. 331-335.

<sup>6</sup> Desde hace tiempo son frecuentes en nuestra doctrina las alusiones a esta peculiar forma de organizar el transporte terrestre de mercancías. Para una visión en profundidad del fenómeno, *vid.*, en lugar de muchos, PILOÑETA ALONSO, L.M., "El subtransporte: análisis crítico y técnico de un concepto", *Revista de Derecho Mercantil* n. 262 (2006), p. 1401 ss.

es, sin embargo, uno de los problemas que aqueja al mercado de transporte nacional de mercancías por carretera. La pequeña dimensión de muchas de las empresas encargadas de la realización de los transportes por carretera propicia la subcontratación de servicios de transporte entre empresas, ya que es la única forma de que puedan desarrollar su labor merced a la labor de captación de servicios que hacen los porteadores que asumen su realización y que son quienes contratándoles, les introducen en el mercado. Es una forma de organizar el transporte que ha permitido a los porteadores que reciben el encargo de realizar el transporte, no solamente llevarlo a cabo sin contar con los medios de transporte necesarios para su realización, sino además, hacerlo de forma económicamente rentable por los costes más reducidos que los operadores contratados perciben por su labor. La subcontratación en el transporte por carretera, en suma, se ha visto favorecida por la estructura atomizada del mercado y por los propios operadores del transporte que han hecho un uso frecuente de esta fórmula con el objeto de abaratar sus costes fijos de organización.

Esta forma de proceder, cuya legalidad nadie pone en duda, provoca, no obstante, algunas dificultades de índole económica y, sobre todo, jurídica, que conviene subrayar. Desde una perspectiva económica puede afirmarse que debilita el vigor del mercado de transporte por carretera que queda a merced de los demandantes de dichos servicios que no encuentran resistencia a sus pretensiones. El elevado número de operadores dispuestos a realizar sus encargos y, sobre todo, su reducida dimensión, desnivelan las condiciones de la competencia del mercado de transportes. Los operadores del transporte por carretera, al carecer del tamaño suficiente, no pueden hacer valer sus pretensiones a los demandantes de tales servicios, generándose así una continua depreciación del valor de dichas actividades. Pero, sobre todo, desde una perspectiva jurídica, el uso frecuente de la subcontratación provoca dos tipos de problemas. En primer lugar, la dificultad de articular las reclamaciones del cargador contra los porteadores que efectivamente hayan participado en la ejecución del transporte, a efectos de atribuir la consiguiente responsabilidad por los daños sufridos en las mercancías transportadas. En principio, dicha problemática ha sido resuelta parcialmente por el art. 6 LCTTM que hace responsable al porteador contractual de los daños causados en las mercancías por los porteadores efectivos, aunque todavía hayan quedado algunas cuestiones pendientes de aclaración<sup>7</sup>. Y, en segundo lugar, por la posibilidad de que los porteadores efectivos puedan reclamar al cargador contractual el impago del porte que le adeude su porteador que le hubiere contratado para la realización de los servicios de transporte solicitados por dicho cargador contractual.

---

<sup>7</sup> Sobre el art. 6 LCTTM y los problemas que plantea a la hora de que el cargador o el destinatario puedan demandar al porteador efectivo por los daños causados en las mercancías transportadas durante el tiempo en que obren en su poder durante su traslado, *vid.*, EMPARANZA SOBEJANO, A, “La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM)”, *Revista de Derecho del Transporte* n. 8 (2011), p. 33 ss, especialmente p. 54-57.

### 3.1.2. El art. 1597 CC

Pues bien, para resolver este espinoso problema se ha acudido a la regulación del contrato de arrendamiento de obra. El art. 1597 CC regula la llamada acción directa en cuya virtud de forma un tanto elíptica<sup>8</sup>, se reconoce a los operadores contratados por el contratista el derecho a reclamar al dueño cuando éste no haya abonado al contratista el importe del servicio contratado. Es un precepto que supone una excepción al principio general de la eficacia relativa de los contratos (art. 1257 CC), que tradicionalmente se ha dicho que tiene por objeto impedir que el empresario se enriquezca a expensas de los que contribuyeron a la ejecución de la obra. El crédito que sirve de fundamento para la interposición de la acción debe existir, ser exigible y ha de derivar del contrato de obra en cuya virtud el subcontratista ha realizado su labor. Además, conforme a la interpretación jurisprudencial consolidada, el subcontratista podrá ejercer dicha acción contra el dueño de la obra y simultáneamente contra el contratista, admitiéndose así el carácter solidario de dicha reclamación<sup>9</sup>. Se trata, en suma, de un precepto previsto en el contrato de arrendamiento de obra que como tal, puede aplicarse asimismo al contrato de transporte de mercancías que reviste la misma naturaleza jurídica. Trasladando, por tanto, su aplicación al ámbito del transporte de mercancías, debe interpretarse en el sentido de que un transportista efectivo que lleve a cabo un envío a instancia de un porteador contractual, podrá reclamar al cargador de éste el impago del porte adeudado por el porteador contractual, cuando el cargador no le hubiera abonado a este último el porte correspondiente.

Del tenor del art. 1597 CC se deduce, por tanto, que para que el subporteador pueda ejercer la acción directa contemplada en dicho precepto se requiere, además de que lógicamente, no haya percibido el porte correspondiente del porteador, que el cargador no haya pagado el porte al porteador contractual, que es quien le ha encomendado al subporteador o porteador efectivo la realización del transporte; y que dicho porteador contractual no esté en concurso, porque si lo estuviera, el art. 50.3º LC<sup>10</sup> establece expresamente que el juez deberá en tal caso inadmitir dicha acción o, en

---

<sup>8</sup> “Lo que ponen su trabajo y materiales en una obra ajustada alzadamente por el contratista, no tienen acción directa contra el dueño de ella sino hasta la cantidad que éste adeude a aquel cuando se hace la reclamación” (sobre su contenido y alcance, *vid.* en general, CODERCH S., “Art. 1597 CC”, *Comentario del Código Civil Vol. II*, Ministerio de Justicia, Madrid 1991, p. 1207-1208).

<sup>9</sup> *Vid.* recientemente STS 19 de marzo de 2013, con apoyo en numerosas sentencias anteriores en cuyo FD 3º señala expresamente “(...) que la acción de reclamación de deuda que le asiste (al subcontratista) opera en forma directa y la pueden dirigir tanto contra el dueño de la obra como contra el contratista o subcontratista anterior y asimismo frente a todos ellos simultáneamente al estar afectados y obligados en la relación contractual instaurada, que de esta manera se proyecta al comitente y, en tal caso, la responsabilidad de éste y del contratista es solidaria”.

<sup>10</sup> “Los jueces de primera instancia no admitirán a trámite las demandas que se presenten desde la declaración del concurso hasta su conclusión, en las que se ejercite la declaración de concurso hasta su conclusión, en las que se ejercite la acción que se reconoce a los que pusieron su trabajo y materiales en una obra ajustada alzadamente contra el dueño de la obra”, precepto que ha sido introducido por el

caso de que se hubiere entablado con anterioridad a la declaración de concurso, una vez que se produjera ésta, quedará en suspenso el procedimiento iniciado con la interposición de dicha acción (art. 51 bis 2º LC). En conclusión, esto significa que hasta la aprobación de la reforma de la LOTT la única posibilidad legal existente en nuestro ordenamiento de que el porteador efectivo pudiera reclamar al cargador contractual el impago del porte que se le adeudaba, se basaba en el art. 1597 CC, conforme al cual dicha acción directa sólo cabe ser ejercitada contra dicho cargador cuando tanto él como el porteador contractual hayan dejado de abonar el porte a su respectivo acreedor, y el porteador contractual no se encuentre en situación de concurso de acreedores. De forma que en los casos en que el cargador hubiera abonado el porte al porteador contractual, o éste estuviera en concurso antes del ejercicio de la acción directa o, incluso, después de que se haya producido dicha declaración, el porteador efectivo tendría vedada la posibilidad de hacer uso de dicha acción contra el cargador contractual<sup>11</sup>.

### 3.1.3. La incidencia de la regulación concursal en el art. 1597 CC

Ciertamente la precaria situación del subcontratista cuando el contratista se halla en concurso se ha visto confirmada como ya se ha señalado tras la reforma de la LC acaecida en 2011. A pesar de ser titular de un derecho de crédito que merced al art. 1597 CC le legitima para poder reclamarlo al dueño de la obra por no haberlo pagado al contratista, la nueva regulación concursal le impide expresamente su ejercicio. Este efecto extraña, en primera instancia, porque no hay que olvidar que la acción directa del subcontratista no se dirige contra el contratista en concurso sino contra el de un tercero no concursado, ajeno completamente a la situación de concurso del contratista y por la cual no debería ver perjudicados sus derechos. Además, su condición de acción directa de naturaleza no subrogatoria, no parece que debiera poder ser objeto de suspensión (*ex art. art. 51 bis 2º LC*) en un procedimiento judicial dirigido a ejercitar una acción para el cobro de un crédito propio en el que no es parte la empresa concursada<sup>12</sup>.

Sin embargo, las razones de la existencia de estas limitaciones al ejercicio de la acción directa no son difíciles de desentrañar y han sido invocadas incluso antes de que se produjera la reforma de la LC<sup>13</sup>. Por una parte, la exigencia de que el dueño de la

---

número treinta y nueve del artículo único de la Ley 38/2011, de 10 de octubre, de reforma de la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal («B.O.E.» 11 octubre).

<sup>11</sup> Sobre el alcance de la reforma del art. 50 LC en relación con la acción directa, *vid.*, entre otros, SANZ BOSCH, F.J., “Acción directa y concurso de acreedores”, *Revista de Derecho Concursal y Paraconcursal* n. 15 (2011), p. 283 ss; más recientemente, SANJUAN Y MUÑOZ, E., “Sobre la acción directa del art. 1597 CC y el concurso de acreedores” *Anuario de Derecho Concursal* n. 33 (2014), p. 433 ss.

<sup>12</sup> Se muestra crítico con esta cuestión de la reforma, en lugar de muchos, ALONSO-CUEVILLAS, J., “Aspectos procesales de la Ley Concursal (Ley 38/2011)”, *Revista de Derecho Concursal y Paraconcursal* n. 16 (2012), p. 43 ss.

<sup>13</sup> Como lo declara expresamente la STS de 11 de diciembre de 2012, FD 3º, “el precepto (reformado) no hace más que sancionar una regla que debería haber impedido y, ahora expresamente impide, el reconocimiento de un privilegio en sede concursal, confirmado el principio de especialidad concursal”.

obra, esto es, el cargador, haya dejado de pagar al contratista, esto es, al porteador contractual, obedece a la necesidad de que la causa del impago del porteador contractual venga motivada por el hecho de que el cargador, esto es, el dueño de la obra, no le ha abonado lo que se había comprometido a satisfacer. Es lógico que sólo surja el derecho a reclamar dicho impago contra quien no lo haya satisfecho, porque reconocer dicha acción contra un dueño de la obra-cargador que hubiera pagado el porte al contratista-porteador, podría traer consigo el riesgo de que tuviera que hacer frente dos veces a la misma obligación de pago, con el sobrecoste económico y procesal que ello pudiera suponerle, sin perjuicio de que posteriormente reclamase al porteador contractual que le restituyera el importe abonado doblemente. Y, por otra parte, la necesidad de eliminar la posibilidad de que el dueño de la obra, esto es, el cargador, pueda ser objeto de dicha acción directa cuando el contratista hubiera sido declarado en concurso a fin de que no se perjudique injustificadamente su situación<sup>14</sup>. En este sentido hay que tener en cuenta que si se admite la acción directa cuando el contratista ha caído en concurso, ello conlleva que la acción directa se convierta en una vía alternativa de reclamar al cargador lo que no puede hacerse de forma singular contra el porteador incurso en concurso. Pero es que además permitir dicha acción directa contra el cargador no sólo sería perjudicial para aquel, al ser el receptor de una reclamación que inicialmente le correspondería ventilar al contratista en concurso, sino que también perjudicaría los intereses del concurso en cuestión, ya que generaría un crédito nuevo ante la masa del concurso de naturaleza privilegiada perjudicando al resto de los acreedores del concurso.

### 3.2. El antecedente extranjero: la Ley Gaysot

La conveniencia de introducir en el ordenamiento una forma de garantizar el cobro del porte de los transportistas cuando su cliente no se lo abone ha sido, como se ha señalado anteriormente, una de las reivindicaciones que con más insistencia ha reclamado el sector del transporte por carretera. Es importante analizar con detalle el contenido de la mencionada normativa francesa, la conocida *Ley Gaysot* por ser el nombre del ministro de transporte que la propuso, porque en el sector del transporte por carretera se ha invocado a menudo como una suerte de “solución mágica” cuya implantación en nuestro ordenamiento produciría la práctica desaparición de los problemas de impagos en materia de transporte.

Abordando el estudio de dicha norma se advierte que desde su aprobación en 1998, el derecho francés cuenta con un instrumento jurídico específico a través del cual el porteador efectivo pueda reclamar al cargador el porte que el contratante de sus servicios no le hubiera satisfecho. En concreto, el art. 132-8 *Code de Commerce* modificado por dicha reforma establece que “[L]a carta de porte forma un contrato entre el cargador, el transportista y el destinatario o entre el cargador, el comisionista de

---

<sup>14</sup> *Vid.*, expresamente STS de 19 de marzo de 2013, STS de 11 de diciembre de 2013. También se alinea en esta dirección, recientemente, en lugar de muchos, SANJUAN Y MUÑOZ, “Sobre la acción directa del art. 1597 CC”, *op. cit.* p. 450-452.

transporte y el comisionista. El transportista tiene una acción directa contra el cargador y el destinatario por el impago de sus servicios, los cuales son garantes del pago del precio del transporte. Toda cláusula contraria se tendrá por no puesta”. Es un precepto aparentemente claro, de carácter marcadamente imperativo, que establece la obligación de que tanto el cargador como el destinatario son responsables del pago del porte al transportista, de forma que éste puede dirigirse indistintamente contra cualquiera de ellos para conseguir cobrar el porte que se le adeude. Su novedad radica en hacer al destinatario corresponsable del pago del precio del transporte aunque él no sea propiamente el deudor de la prestación. De este modo se convierte en una especie de garante complementario del pago de los servicios de transporte aunque en el contrato no se haya previsto que esté obligado a efectuar dicho pago. Se concibe, en suma, como un derecho originario que tiene carácter de garantía legal *sui generis* adecuada para la interposición de una acción de cobro simplificada<sup>15</sup>.

En cualquier caso, el precepto ha desplegado más efectos en el mercado del transporte francés de lo que inicialmente se infiere de una lectura literal de su contenido. La legitimación del porteador efectivo para reclamar el porte impagado al cargador cuando el porteador contractual no se lo ha abonado, ha recibido un importante refuerzo jurisprudencial, al declararse que el cargador o el destinatario no podrán oponer al porteador efectivo que ejercite dicha acción directa que el pago ya lo han efectuado anteriormente. La *Cour de Cassation* en diferentes resoluciones judiciales extiende expresamente el alcance del precepto, al admitir, en suma, la regla del doble pago, pues considera que el cargador y el destinatario son garantes del pago del porte y que, por tanto, aunque lo hayan satisfecho al porteador, deben abonarlo nuevamente al porteador efectivo si éste no lo hubiera recibido del porteador<sup>16</sup>. Desde el momento en que el transporte se ha ejecutado y se ha devengado la obligación de pago del porte, cualquiera de ambos puede ser requerido a su pago, con independencia de que lo hubieran satisfecho anteriormente a su contraparte contractual, esto es, al porteador. Se ha consolidado, por tanto, la interpretación judicial que considera que el ejercicio de la acción directa del transportista efectivo no está subordinado al impago del porte por el cargador contractual<sup>17</sup>.

Asimismo, el alcance de dicha acción también se ha extendido a los transportes internacionales sometidos al CMR. Así, se ha considerado que si en un transporte internacional no se ha satisfecho el porte al porteador, éste podrá ejercer la acción

---

<sup>15</sup> *Vid., in extenso*, BON-GARCIN, I. /LETACQ, F., “Las garantías de pago al transportista por carretera en el derecho francés: acción directa y derecho de retención”, *Actualidad jurídica del transporte por carretera*. In *Memoriam F.M. Sánchez Gamborino*, Madrid, 2005, p. 319 ss, especialmente p. 321-322.

<sup>16</sup> Se hace eco de dicha orientación jurisprudencial, BON-GARCIN/LETACQ, “La jurisprudence française sur l’action directe en paiement dans le transport routier de marchandises”, *Transidit* n. 41 (2004), p. 1-2.

<sup>17</sup> Sin embargo, se admite que dicha acción directa no puede ser ejercitada en los casos en que el cargador hubiera prohibido expresamente al porteador contractual toda sustitución, esto es, cualquier tipo de subcontratación que permitiera que el transporte encomendado pudiera ser ejecutado a través de otros operadores o porteadores (*cf.* Cass Com. 28 de enero de 2004) siempre que dicha prohibición hubiera sido recogida de forma expresa en la carta de porte.

directa contra el cargador o el destinatario para obtener el cobro del porte que se le adeuda si el derecho francés resulta aplicable, lo que podrá suceder cuando el transportista sea francés y la carga o descarga de la mercancía del transporte se haya realizado en Francia<sup>18</sup>, al guardar el CMR un silencio absoluto sobre estas cuestiones y remitirse indirectamente al derecho nacional aplicable en aquellos aspectos que no han sido objeto de expreso tratamiento en dicha normativa internacional. Esta interpretación, sin embargo, impide que dicha acción directa pueda ser ejercitada por transportistas extranjeros aunque hayan participado en la ejecución de un transporte internacional de mercancías que haya sido cargado o descargado en Francia. Esta exclusión ha generado una amplia polémica por la evidente consecuencia discriminatoria que depara dicha aplicación restrictiva en un mercado como el francés en el que por su ubicación central en la geografía europea es frecuente que intervengan muchos operadores de transporte no franceses en la ejecución de envíos que tienen su origen o destino dicho país. Para neutralizar la aplicación limitada de la Ley *Gayssot* se ha alegado que dicha norma no sólo tiene carácter imperativo sino que, además, es una norma de orden público. Sin embargo, tal opinión no ha sido respaldada jurisprudencialmente<sup>19</sup>, por lo que hoy en día todavía quedan muchas cuestiones abiertas sobre el posible ejercicio de la acción directa por transportistas que no revistan la nacionalidad francesa.

Estas dudas no impiden, sin embargo, concluir que la Ley *Gayssot* ha desplegado importantes efectos en el mercado francés del transporte por carretera. Los transportistas franceses han podido a lo largo de los últimos años utilizar la acción directa contra su cargador y contra el destinatario de las mercancías con el fin de obtener el cobro de los portes que se le adeudan, incluso cuando el sujeto reclamado había satisfecho previamente dicho importe al operador del transporte contratado por el porteador reclamante. Sin embargo, conviene destacar que dicha situación ha sido objeto también de importantes críticas por los contratantes de los servicios de transporte que se han visto obligados a afrontar por partida doble el pago de tales servicios de transporte, perjudicando ostensiblemente sus derechos y su situación financiera.

---

<sup>18</sup> A esta conclusión ha llegado la doctrina francesa invocando inicialmente el art. 4.4º del Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales según el cual "(...) en este contrato (de transporte), si el país en el que el transportista tiene su establecimiento principal en el momento de la celebración del contrato fuere también aquel en que esté situado el lugar de carga o de descarga o el establecimiento principal del expedidor, se presumirá que el contrato tiene sus vínculos más estrechos con este país" y, por tanto, siguiendo el tenor del art. 4.1º del Convenio se entenderá que es el derecho francés por ser la ley del país con el que el contrato de transporte tiene en esos casos los vínculos más estrechos. Dicho argumento se ha corroborado posteriormente con la promulgación del Reglamento (CE) N° 593/2008 de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), en cuyo art. 5.1 expresamente se señala que "[E]n defecto de elección de ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías (...) la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega también estén situados en ese país (...)"

<sup>19</sup> *Vid.*, Cass Comm. de 13 de julio de 2010 en la que expresamente se ha considerado que la Ley *Gayssot* no es una norma de orden público y que, por tanto, sólo resultará aplicable cuando así se derive de las normas de remisión derivadas del Reglamento Roma I.

También se ha entendido que dicha norma ha tenido un efecto indudablemente proteccionista en el sector del transporte por carretera porque ha favorecido exclusivamente a los transportistas franceses sin que el resto de operadores del transporte de otros países hayan podido hacer uso de dicho instrumento.

### **3. LA NUEVA REGULACIÓN DE LA ACCIÓN DIRECTA A TRAVÉS DE LA TRAMITACIÓN PARLAMENTARIA**

La Disposición Adicional Sexta de la Ley 9/2013 de 4 de julio que consagra la nueva acción directa del subporteador contra el cargador contractual y el resto de los contratantes anteriores del servicio de transporte ha tenido, sin embargo, una trayectoria parlamentaria bastante azarosa. En el momento inicial de su aprobación por el Gobierno y de su tramitación parlamentaria en el Congreso de los Diputados, el Proyecto de Ley que modifica la LOTT (BOCG de 21 de diciembre de 2012, Serie A 121/000032), señalaba en su Disposición Adicional Sexta que “[E]n los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, 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”. Se trataba, en suma, de una regulación que tenía como objeto reproducir en el ámbito del transporte la regulación de la acción directa propia del contrato de obra. De forma sintética puede decirse que dicha regulación contemplaba una suerte de acción directa del porteador efectivo contra el cargador cuando éste no hubiera abonado el porte al porteador y, éste, en consecuencia, tampoco lo hubiera hecho al porteador efectivo. Aunque en puridad la introducción de este instrumento legal en el ámbito del contrato de transporte terrestre de mercancías no era necesaria al estar prevista en la regulación del contrato de arrendamiento de obra, la conveniencia de disipar cualquier duda sobre la aplicación de este instrumento en el ámbito del transporte terrestre es lo que explicaba su inclusión en la reforma de la LOTT.

Más discutible resulta que haya sido precisamente en esta norma en la que se haya incluido dicho tratamiento. La normativa que regula el mercado del transporte, el modo de acceso de los operadores, sus requisitos de funcionamiento y el control que sobre su cumplimiento corresponde ejercer a la administración, no parece que constituya la sede más adecuada en la que residenciar la regulación de una modalidad específica de reclamación por incumplimiento de pago del porte. En cualquier caso nuestra crítica no se formula porque se haya utilizado la reforma de la LOTT para incorporar este nuevo instrumento en el ordenamiento interno, sino porque en lugar de insertar dicho nuevo tratamiento en la LCTTM, norma en la que se regulan específicamente este tipo de aspectos, la Disposición Adicional Sexta en la que se incluye la acción directa no se remite a la LCTTM quedando en una suerte de limbo jurídico, aislada de cualquier normativa, e impidiendo, en primera instancia, que las dudas o aspectos no contemplados expresamente puedan ser solventados a través de la correspondiente interpretación sistemática.

Este evidente fallo de orden sistemático no ha sido corregido a lo largo de la tramitación parlamentaria. Durante todo el procedimiento de gestión de la norma no hubo enmiendas dirigidas a corregir la anómala sistemática del precepto. Sin embargo, durante dicha tramitación se produjo un cambio de gran calado en dicho precepto. Como consecuencia de las presiones del sector del transporte, el contenido de la Disposición Adicional Sexta experimentó un profundo cambio. Así, durante la tramitación en el Congreso se presentó por el partido del Gobierno la enmienda núm. 173 que modificaba completamente el tenor del precepto al establecer que “[En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el porteador tendrá acción contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de la subcontratación, hasta el importe que estos adeuden a quienes les han sucedido al tiempo de la reclamación (...)]”. La razón que se esgrimía en la enmienda es que en el mercado español del transporte las cadenas de intermediación son a veces muy largas, con abundantes subcontrataciones sucesivas, por lo que resulta conveniente otorgar el mismo derecho para reclamar no sólo contra el cargador principal sino contra cualesquiera que le hubieran sucedido en la cadena de contratación en la medida en que todos se benefician de la realización del transporte y perciben sus respectivas remuneraciones por dicha ejecución.

La enmienda fue finalmente aprobada en el Congreso (BOCG de 29 de abril de 2013, 121/000032, Serie A Num. 32-3) y posteriormente ratificada en el Senado en sus mismos términos, procediéndose a su promulgación en la Ley 9/2013 de 4 de julio (BOE de 5 de julio de 2013). En la norma el tenor de la Disposición Adicional Sexta reproduce en sus mismos términos el contenido de la enmienda presentada por el Gobierno, que modifica sustancialmente la redacción original del Proyecto de Ley. Desde luego, y sin perjuicio del análisis que se va a abordar a continuación, conviene subrayar que supone un cambio sustancial del modelo normativo actual. Va mucho más allá del contenido del art. 1597 CC, convirtiéndose de esta forma en un instrumento único y específico del contrato de transporte terrestre, muy alejado de la tradicional acción directa y tendiendo más bien a una suerte de modalidad de garantía de pago suplementaria que va a ser objeto de un análisis en profundidad a continuación.

#### **4. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA NUEVA ACCIÓN DIRECTA**

La Disposición Adicional Sexta de la reformada LOTT constituye, por tanto, un nuevo y casi revolucionario tratamiento, podríamos decir, en el panorama de la regulación del contrato de transporte terrestre en nuestro ordenamiento. El cambio de orientación que ha sufrido durante la tramitación parlamentaria ha traído consigo que la regulación actual suponga una forma de reclamar el impago de portes absolutamente novedosa. Los operadores del transporte cuentan con una modalidad de reclamación de sus portes que amplía sus posibilidades de cobro significativamente al permitir, en principio, que el porteador efectivo pueda plantear su reclamación por el impago del porte no sólo contra quien les ha requerido el servicio sino contra todos aquellos que con anterioridad a él lo

hubieran solicitado. Se trata de una solución excepcional que con el objeto de proteger a los operadores del transporte por carretera, el legislador ha atribuido a los porteadores que hubieren ejecutado transportes y no hubieran podido percibir el porte correspondiente.

Como premisa debe señalarse que el régimen de la nueva acción es de carácter imperativo, esto es, indisponible para las partes firmantes del contrato de transporte interno de mercancías por carretera<sup>20</sup>. Dicho carácter, a pesar de no estar expresamente indicado, cabe deducirlo, por una parte, del propio tenor coercitivo de la Disp. Adicional Sexta de la LOTT en la que se recoge; y, por otra parte, de su propia ubicación sistemática. La LOTT es una norma jurídico-pública dirigida a ordenar el mercado de transporte para lo cual su regulación tiene un marcado carácter imperativo como consecuencia de que su cumplimiento es obligatorio para los intervinientes en el mercado<sup>21</sup>. Pero es que incluso si se hubiera incorporado en la LCTT, su sede más idónea como ya se ha puesto de relieve, también debería haberse concebido como una regulación imperativa, de igual forma que, por ejemplo, lo es la Ley *Gayssot* que tanto ha servido de referencia. En este sentido, conviene advertir que dicho carácter indisponible es la única forma de que la acción directa tenga alguna virtualidad práctica, ya que si se considerase que es una norma de carácter dispositivo sería fácilmente relegable por cualquier cargador incluyendo la correspondiente cláusula exoneradora en los contratos suscritos con los operadores del transporte. Este carácter imperativo, sin embargo, no impide admitir que su aplicación puede tropezarse con serias dificultades, especialmente cuando pueda entrar en colisión con otras normas jurídicas existentes en nuestro ordenamiento, como se pondrá de relieve posteriormente<sup>22</sup>.

Después de precisar el carácter de la nueva regulación examinada, corresponde ahora adentrarse en el análisis de las características que reviste la nueva acción directa consagrada en la Disposición Adicional Sexta con el fin de calibrar la utilidad funcional que va a desplegar y, sobre todo, las dudas o dificultades que su puesta en marcha puede traer consigo:

---

<sup>20</sup> Sin embargo, existen dudas razonables sobre si el impago que se produzca en los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera sometidos al CMR puedan ser objeto de reclamación a través de la acción directa. En este sentido, siguiendo las directrices del Reglamento (CE) N° 593/2008 de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), en cuyo art. 5.1 expresamente se señala que “[E]n defecto de elección de ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías (...) la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega también estén situados en ese país (...)”, cabe concluir que resulta admisible el ejercicio de la acción directa en un transporte internacional si se formula en España por un transportista español (sobre estas cuestiones son de utilidad las reflexiones realizadas en relación con la Ley *Gayssot*; *vid., supra* n° 18).

<sup>21</sup> Difiere, sin embargo, de dicha opinión LÓPEZ PEDRÓS, A., “La acción directa en el transporte terrestre”, *Revista de Derecho Mercantil* n. 293 (2014), p. 297-298, cuando señala que pese a dichos aspectos, debe entenderse que la regulación promulgada de la acción directa es dispositiva.

<sup>22</sup> *Vid., in extenso, infra* V.

a) Lo primero que debe destacarse es que se trata de una acción que sólo puede ejercitar quien ha realizado efectivamente un transporte. La legitimación para plantear este tipo de acción recae exclusivamente en el sujeto que ha ejecutado materialmente el transporte, esto es, el porteador efectivo (art. 4.3º LCTTM), el sujeto a quien el porteador contractual encarga la realización material del transporte<sup>23</sup>. El instrumento protector se atribuye, por tanto, exclusivamente al operador que efectivamente ha realizado el transporte a instancia del porteador que lo ha asumido. La razón que parece explicar dicho reconocimiento exclusivo radica en la supuesta necesidad de proteger al eslabón más débil de la cadena de la subcontratación en el transporte por carretera, el porteador efectivo, por ser a menudo un operador de reducida dimensión empresarial, carente de la organización empresarial necesaria para poder plantear dicho tipo de reclamaciones, así como de los recursos financieros propios para soportar dichos impagos. Por lo tanto, no podrán utilizar esta vía de reclamación quienes hayan asumido la realización de un transporte pero no se hayan hecho cargo de su ejecución material. Los porteadores que hayan participado en un transporte que no revistan la condición de porteador efectivo han quedado, en suma, excluidos de esta posibilidad de reclamación.

b) En segundo lugar, debe destacarse que se trata de una acción que puede dirigirse no sólo contra el cargador contractual del porteador, sino contra todos los sujetos que hubieran solicitado con anterioridad a dicho cargador la realización del transporte. En tal sentido es una regulación de un tipo de acción que en puridad no debería ser denominada directa como tal, porque no se dirige exclusivamente contra el cargador contractual, sino también contra todos los anteriores a él que hubieran solicitado la realización de dicho transporte. Supera, por tanto, el alcance subjetivo de la acción directa del art. 1597 CC cuyo perímetro de actuación se circunscribe al dueño de la obra, esto es, al cargador que ha contratado con el porteador la realización del transporte ejecutado por el porteador efectivo a quien se le adeuda su porte, aunque conviene recordar que jurisprudencialmente sí se había admitido su aplicación a contratantes anteriores (cfr, por ejemplo, STS de 19 de marzo de 2013). La nueva regulación extiende expresamente la aplicación de la acción directa a todos los intervinientes en la cadena de subcontratación del transporte que hayan solicitado la realización de dicho transporte con anterioridad al cargador contractual del porteador efectivo. Dicha amplitud obedece a la necesidad, ciertamente discutible, de extender la legitimación pasiva de la reclamación a todos los que hubieran propiciado la solicitud del servicio de transporte, haciéndoles responsables del impago del porte de los operadores que con posterioridad a ellos hubieran contratado el transporte y no lo hubieran satisfecho al porteador efectivo.

---

<sup>23</sup> En este mismo sentido, recientemente LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.*, p. 292-293, quien subraya esta característica al exigir que para poder ejercer dicha acción el porteador efectivo debe ser empresario, disponer de vehículos con capacidad de tracción propia y haber transportado las mercancías en dichos vehículos de su titularidad.

c) En tercer lugar, también cabe destacar que dicha reclamación sólo se entablará cuando no hubiera cobrado el porte adeudado por el porteador que le hubiera contratado. Es una fórmula de reclamación supeditada al incumplimiento del pago del porte al porteador efectivo. No cabe su ejercicio si el porteador que ha contratado al porteador efectivo ha satisfecho su pago. Sin embargo, el problema se puede plantear a la hora de establecer el momento en que dicho impago se ha producido. En principio, el porteador efectivo habrá de esperar a que venza el plazo fijado legal o contractualmente, y sólo después de que se haya superado sin éxito, podrá interponer la reclamación contra el cargador o contra los contratantes del transporte anteriores a éste. Debe tratarse, en suma, de un crédito vencido y exigible, que no se ha satisfecho puntualmente y que deriva directamente del impago del servicio de transporte<sup>24</sup>.

Para el ejercicio de esta acción directa, no es necesario, de igual forma que sucede en el art. 1597 CC, que el deudor del porte esté en una situación de insolvencia. Basta que el porteador que le ha contratado se encuentre en mora de su obligación de pago, para que el porteador efectivo pueda ejercitar la acción directa con el cargador o los anteriores solicitantes de sus servicios de transporte. Para considerar que se encuentra en mora, en los términos más arriba reseñados, se entiende que el porteador efectivo deberá haber intimado al porteador sin éxito a que le abone el porte sin éxito. Sólo cuando éste no haya hecho frente a dicho pago, podrá proceder a hacer uso de la acción directa contra el cargador o contra los anteriores solicitantes del servicio de transporte realizado<sup>25</sup>. Debe haber, por tanto, una situación de mora de la obligación de pago del porte que se habrá producido como consecuencia del vencimiento del plazo de pago del precio del transporte y de la correspondiente reclamación judicial o extrajudicial al deudor del porte entablada de modo formal o informal por el porteador efectivo siempre que, a efectos de prueba, quede constancia de su formulación.

d) Finalmente, la última característica que merece ser destacada es que el ejercicio de la acción directa puede emprenderse con independencia de que el reclamado hubiera o no satisfecho el porte al operador de transporte a quien hubiera encargado su ejecución. Esta es la novedad más relevante de la nueva regulación, ya que no supedita el ejercicio de la acción directa contra el cargador a que éste no haya abonado el porte al porteador contractual. La acción directa del porteador efectivo existe independientemente de la existencia del crédito del porteador frente a su cargador<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Están excluidos, por tanto, del ámbito de la acción directa los impagos que no resulten directamente de los servicios de transporte. Así, el impago de los servicios logísticos, aduaneros, de gestión documental y cualesquiera otros que estén vinculados con la realización de transportes no podrán ser objeto de reclamación a través de esta vía.

<sup>25</sup> En el mismo sentido, LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.*, p. 294.

<sup>26</sup> Lo subraya asimismo LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.*, p. 296 incidiendo para ello en que esa ha sido la voluntad del legislador, puesto que ha sido en el trámite de enmiendas donde se ha eliminado el requisito previsto en el Proyecto de Ley que limitaba la acción directa “hasta el importe que éste adeude al intermediario al tiempo de la reclamación”. Dicha supresión ha traído consigo que para el ejercicio de la acción directa no se requiera la subsistencia del crédito del porteador frente al cargador.

Cabe, por tanto, que el porteador efectivo reclame al cargador el porte que, sin embargo, éste ya ha pagado al porteador contractual, cuando dicho porteador contractual no se lo hubiera liquidado. En este aspecto es en el que la nueva acción directa se separa significativamente del régimen general previsto en el art. 1597 CC. La posibilidad de que se pueda reclamar al cargador o a cualquier otro operador que hubiera solicitado el servicio de transporte que finalmente no ha sido abonado al porteador efectivo, aunque aquellos hubieran satisfecho a su contraparte contractual el pago acordado produce dos efectos. Por una parte, incrementa notablemente la protección del porteador efectivo al extender el perímetro de reclamación a todos los sujetos que hubieran solicitado el servicio de transporte que no le ha sido abonado al porteador efectivo reclamante. Pero, por otra parte, perjudica seriamente los intereses del cargador y de los operadores que han cumplido adecuadamente su obligación de abonar el porte a su contraparte contractual, porque en tal caso pueden verse obligados a pagar dicho porte una segunda vez, en esta ocasión, al porteador efectivo, sin perjuicio de que tenga después derecho a repetir contra el porteador contractual reclamándole la devolución de lo abonado al porteador efectivo. La forma del cargador de evitar que pueda ser objeto de este tipo de acciones es prohibir en el contrato de transporte que suscriba con el operador de transporte que éste último pueda delegar los servicios asumidos en otro porteador. De este modo, se veda de raíz la posibilidad de que se plantee una acción directa, ya que al no celebrarse un subcontrato no podrá emerger la figura del porteador efectivo imprescindible para que pueda tener lugar la acción directa<sup>27</sup>.

## 5. OBSTÁCULOS NORMATIVOS A SU APLICACIÓN

### 5.1. En el ámbito de la regulación del contrato de transporte

La consagración de la nueva acción directa en el ordenamiento regulador del transporte terrestre está llamada inicialmente a jugar un papel relevante en la configuración del mercado de transportes de mercancías por carretera. Sin embargo, su aplicación va a tropezar con serias dificultades por las peculiares circunstancias normativas en las que se ha alumbrado dicho nuevo instrumento jurídico. Su ubicación, o quizás habría que decir mejor, su desubicación sistemática, la parquedad de su regulación, la ausencia de

---

<sup>27</sup> Si el operador del transporte hace caso omiso a esa prohibición de subcontratación y contrata a un porteador efectivo para que realice el transporte que aquel había asumido, el porteador efectivo no podrá, sin embargo, ejercitar la acción directa. Por una parte, porque resultaría absolutamente injusto que el cargador contractual tuviese que hacer frente a dicha acción cuando expresamente ha introducido en el contrato con el operador de transporte la cláusula que evita dicha posibilidad; y, sobre todo, porque de admitirse el ejercicio de dicha acción se estaría vaciando de contenido y utilidad el contrato suscrito por el cargador con su operador de transporte impidiéndole todo tipo de defensa contractual preventiva frente a la nueva acción directa (se muestra, por el contrario, favorable a admitir el ejercicio de la acción directa en estos casos, LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.*, p. 293-294).

expresa fundamentación son, entre otros, factores que explican los problemas a los que se va a enfrentar el intérprete del derecho a la hora de ejercitar dicha acción directa.

El primer ámbito en el que dichas dificultades se suscitan es en el orden sistemático. Como ya se ha destacado, la regulación de la acción directa se encuentra residenciada en la Disposición Adicional Sexta de la LOTT. Sin embargo, esta norma, que va a ser objeto de refundición con la norma original en un Texto Refundido, como indica la propia reforma de la LOTT, no va a ser incluida en dicho nuevo texto. La razón es fácil de entender. Como se trata de una disposición que no forma parte de la LOTT no puede ser objeto de incorporación en su Texto Refundido. Desde ese punto de vista, nada hay que reprochar a dicha forma de proceder porque efectivamente la Disposición Reguladora de la acción directa no forma parte de la LOTT ni, por tanto, debe hacerlo de su Texto Refundido. Este hecho supone que la Disposición Adicional Sexta quede en una suerte de “limbo” jurídico fuera de toda normativa reguladora del transporte terrestre. Esta orfandad normativa tiene importantes efectos jurídicos porque impide que los aspectos carentes de tratamiento en la regulación de la acción directa puedan ser completados a través de la interpretación sistemática, esto es, a través de la normativa en la que se integra. Al haber sido regulada de forma aislada, al margen de cualquier normativa, dicha carencia impide que sus lagunas puedan ser colmadas por la regulación en la que se residencia. De este modo, temas tan relevantes como la naturaleza jurídica de la acción, su plazo de ejercicio, el *dies a quo* y el *dies ad quem*, la posibilidad de interrupción de la acción, el carácter o no solidario de la misma, su carácter subrogatorio o reembolsatorio, quedan, entre otros muchos aspectos, sin respuesta por el grave error sistemático que ha supuesto la consagración de dicha nueva acción al margen de toda normativa reguladora.

La mejor forma de resolver este grave problema sistemático-interpretativo sería introduciendo esta normativa dentro de la regulación propiamente del contrato de transporte terrestre, esto es, dentro de la LCTTM. La integración de la acción directa, siquiera como Disposición Adicional en la LCTTM, permitiría que muchos de los interrogantes que arroja la actual regulación de este instituto pudiesen ser resueltos, en gran parte, aplicándoles los postulados generales de la LCTTM. La aplicación de los plazos generales de prescripción de un año (art. 79 LCTTM), la posibilidad de interrupción del plazo de su reclamación, el carácter no solidario de la reclamación, y su carácter subrogatorio, serían consecuencias directas de la interpretación sistemática de la acción directa dentro de la LCTT, de tal forma que la mayoría de las cuestiones planteadas podrían ser respondidas sin especiales dificultades, sin perjuicio de que algunas quedasen pendientes de ulteriores precisiones.

Ahora bien, en tanto que no se produzca una actuación del legislador en tal sentido, es necesario tratar de buscar los medios o criterios de interpretación de la norma que permitan su adecuada y coherente aplicación. En tal sentido, visto el silencio que la Disposición Adicional Sexta guarda sobre aspectos de gran incidencia práctica en el ejercicio de dicha acción directa, habría que recurrir a la interpretación teleológica del precepto para conseguir dotar de contenido a las cuestiones planteadas. Como es sabido, la interpretación teleológica se entiende como la interpretación de la norma realizada de

acuerdo con los fines cognoscibles de la regulación<sup>28</sup>. No resulta fácil indagar en los fines concretos que esta norma perseguía, porque como se ha puesto de relieve, no figuraba en el Proyecto de Ley inicial y fue escaso el fundamento jurídico que acompañó a la enmienda que propició su inclusión en el texto definitivo. En cualquier caso, resulta patente que el objeto de la acción directa recién consagrada, esto es, su *ratio legis*, reside en reforzar la posición de los porteadores efectivos, atribuyéndoles el derecho a reclamar el impago de portes contra sujetos con los que no tiene relación contractual, pero que, de alguna forma, son corresponsables de dicho impago al haber sido quienes han solicitado inicialmente el transporte que no ha sido abonado al porteador efectivo<sup>29</sup>.

Se trata, en suma, de una acción contra el cargador contractual y los anteriores solicitantes del servicio, que se deriva, no obstante, del incumplimiento del contrato de transporte por parte del sujeto que lo ha contratado con el porteador efectivo. Es una acción especial que el ordenamiento ha considerado conveniente atribuir expresamente al porteador efectivo cuando éste no haya recibido su porte de quien le había contratado. El elemento desencadenante de la acción es el incumplimiento del contrato de transporte. Es por todo ello por lo que cabe concluir que todos aquellos interrogantes que arroja la insuficiente regulación de este instituto deberían ser resueltos aplicando la regulación que prevé los incumplimientos del contrato de transporte, esto es, la LCTTM. De este modo, el plazo para su ejercicio, la forma de su ejercicio, los efectos que despliega y las demás cuestiones directamente relacionadas con el alcance de la acción directa podrían quedar, en cierta medida, resueltas<sup>30</sup>. Sin embargo, hay que reconocer que la aplicación de esta interpretación teleológica no está exenta de dificultades. No es infrecuente, acudir a este expediente interpretativo para colmar las lagunas de una institución de nuestro derecho. Pero resulta menos habitual que dicha aplicación se haga efectiva cuando el legislador, pudiendo, no ha llevado a cabo la tarea que podía haber evitado dicho ejercicio interpretativo. Y además, la cobertura que se pretende realizar a través de esta interpretación teleológica no se limita a un aspecto puntual, sino que trata de reconstruir en su conjunto la disciplina aplicable a la acción. Todo ello nos invita a vaticinar serios problemas prácticos a la hora de conseguir que los operadores interpreten de una manera uniforme todos estos aspectos, lo que perjudica, en definitiva, la aplicación práctica de la nueva acción directa consagrada.

---

<sup>28</sup> Vid. literalmente LARENZ, K., *Metodología de la ciencia del derecho* (trad. Rodríguez Molinero), 1994, p. 330.

<sup>29</sup> Así también LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.* p. 296, con ulteriores referencias.

<sup>30</sup> A esta conclusión también llega LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.* 299-300, aplicando a la acción directa el plazo de prescripción del art. 79 LCTTM y requiriendo, para que la reclamación interrumpa la prescripción, que el porteador efectivo reclame a todos los supuestos responsables del pago de porte, esto es, al porteador que lo contrató y a los cargadores que hubieren contratado anteriormente dicho servicio.

## 5.2. En el ámbito de la regulación concursal

La consagración de la acción directa del transportista efectivo colisiona también con los arts. 50.3º y 51 bis LC promulgados tras la reforma operada por la Ley 38/2011 de 10 de octubre. Anteriormente se ha analizado en profundidad el impacto que la nueva redacción de ambos preceptos ha desplegado en el art. 1597 CC, llegándose a la conclusión de que el porteador efectivo no podrá reclamar al cargador ni a cualquier otro solicitante de sus servicios de transporte su porte impagado cuando el porteador que le hubiese contratado y no se lo hubiera satisfecho, se encuentre en concurso de acreedores. Pues bien, a nuestro juicio, la nueva acción directa consagrada en la Disp. Adicional Sexta de la LOTT también resulta inaplicable en los casos en que el porteador, solicitante de los servicios de transporte del porteador efectivo, se encuentre en concurso de acreedores. Las razones expuestas con anterioridad respecto a la acción directa del art. 1597 CC son igualmente predicables<sup>31</sup>. La necesidad de proteger los intereses del concurso y de los acreedores afectados por dicha situación constituyen un elemento incuestionable a la hora de ponderar el papel de los instrumentos jurídicos colaterales dirigidos a obtener el cobro del porte adeudado. Si dicha exigencia resulta prioritaria en el contrato de arrendamiento de obra en general al relegar la aplicación al art. 1597 CC, no se advierte la existencia de argumentos que excepcionen dichos efectos en el caso de que la acción directa tenga su base en la Disp. Adicional Sexta de la LOTT.

Por una parte, porque la mencionada disposición en ningún momento prevé o contempla la posibilidad de que se conserve dicha acción directa cuando el porteador contratante del servicio se encuentre en concurso. Y por otra parte, porque la acción directa ciertamente es un instrumento excepcional, concebido para que los porteadores efectivos puedan obtener el cobro de sus portes cuando su contraparte contractual no se lo haya satisfecho. Sin embargo, sin existir una previsión legal expresa, no hay ninguna justificación por la que en el ámbito del transporte por carretera, y de forma discriminatoria respecto de cualquier otro titular de un crédito impagado en un contrato de arrendamiento de obra, se reconozca a los porteadores efectivos un derecho de cobro especial cuando su contraparte estuviera en concurso, porque supondría un perjuicio evidente de la situación del cargador o solicitante del servicio de transporte que lo hubiere abonado al concursado y que, en caso de tener que hacer frente a la acción directa, vería totalmente mermadas sus posibilidades de recobrarlo en el caso de que ya lo hubiera satisfecho. No pueden compartirse por ello opiniones que conciben los preceptos de la LC como una suerte de limitación de derechos que no deben ser interpretadas de forma restrictiva y no aplicables de forma analógica<sup>32</sup>, porque la legislación concursal no puede ser concebida como una normativa limitativa de derechos, sino que, entre otros fines, trata de proteger de forma igualitaria los derechos de los créditos concursales, lo que no se conseguiría si se admitiera que una norma al

---

<sup>31</sup> *Vid. supra in extenso* III.1.3º.

<sup>32</sup> *Vid.*, así, por ejemplo, LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.*, p. 298.

margen del marco concursal, como es la Disp. Adicional Sexta de la LOTT, pudiera interferir y desfigurar dicho sistema.

### 5.3. En el ámbito de las Juntas Arbitrales de Transporte

Las Juntas Arbitrales de Transporte, según la versión actual del art. 38 LOTT modificado por la Ley 13/1996 de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y de orden social, establece que corresponde a dichas Juntas resolver “(...) las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten interés legítimo en su cumplimiento”. De este modo, las controversias que surjan en relación con un contrato de transporte terrestre se dirimen en esta instancia “(...) siempre que su cuantía no exceda de 15.000 € (art. 38 LOTT) y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte (...)”<sup>33</sup>. Tras la lectura del precepto, la duda que surge es si la acción directa ejercitada por un porteador efectivo contra el cargador o contra los anteriores solicitantes del servicio de transporte puede entablarse en la Junta Arbitral de Transporte o, por el contrario, siguiendo el tenor del art. 86 ter 2º b) LOPJ, ha de presentarse en el Juzgado de lo Mercantil o, incluso, en el Juzgado de Primera Instancia competente. La respuesta a esta cuestión depende de si, por una parte, se entiende que es una controversia surgida en relación con un contrato de transporte, y, por otra, de si su peculiar configuración impide que exista un consentimiento siquiera presunto de las partes concernidas favorables a admitir el sometimiento de la controversia a la Junta Arbitral de Transporte.

Por lo que se refiere al primer aspecto, debe concluirse que la acción directa consagrada en la Disp. Adicional Sexta de la LOTT es, sin lugar a dudas, una reclamación que surge de un contrato de transporte, consecuencia del incumplimiento de la obligación de pago de uno de los contratantes. Es irrelevante el posible debate suscitado al respecto sobre si la acción directa es una acción contractual o extracontractual. El art. 38 LOTT no exige que las reclamaciones tengan una específica naturaleza contractual, bastando para su ejercicio con que traigan causa del contrato de transporte. La acción directa es una reclamación que tiene su origen en el incumplimiento de dicho contrato, por lo que cabe concluir que en el supuesto de la acción directa recién reconocida concurre este requisito.

Sin embargo, la presencia del segundo elemento es bastante más discutible. Para que la Junta Arbitral de Transporte sea competente se requiere que haya un sometimiento expreso de las partes a esta instancia arbitral, si bien también se presume la existencia de dicho acuerdo de sometimiento “(...) cuando ninguna de las partes

---

<sup>33</sup> Sobre las cuestiones de competencia en materia de arbitraje de transporte, *vid.*, recientemente MARTÍNEZ-GIJÓN, P., “La doctrina del Tribunal Constitucional en materia de arbitraje”, *Revista Aranzadi de Derecho Patrimonial* n. 31 (2013), p. 189 ss, especialmente p. 198-199.

intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debería haberse iniciado la realización del servicio”, negando tal posibilidad. La necesidad de que exista acuerdo de sometimiento a la Junta Arbitral de Transporte, sea expreso o tácito, constituye un aspecto clave para admitir la validez legal de dicha previsión contenida en el art. 38 LOTT a fin de respetar el principio constitucional de la tutela judicial efectiva consagrada en el art. 24 CE. En tal sentido, la STC 352/2006 de 14 de diciembre confirmó la constitucionalidad de dicha presunción de sometimiento a arbitraje<sup>34</sup>. El argumento clave fue que el demandado tiene siempre la posibilidad de oponerse al arbitraje antes de que se iniciara el servicio de transporte contratado, con lo que se conseguía así salvar la garantía constitucional a la tutela judicial efectiva. Esta oposición al sometimiento a arbitraje supone que las partes concernidas en el arbitraje son partes intervinientes en el contrato de transporte, porque de no serlo el demandado no podría formular su oposición a dicho sometimiento.

Pues bien, este es el argumento que echa por tierra la posibilidad de que la acción directa pueda ser ejercitada ante las Juntas Arbitrales de Transporte. Sólo cabrá su ejercicio cuando tanto reclamante como reclamado estuvieren de acuerdo con que dicha instancia arbitral fuese la competente para resolver la controversia. Sin embargo, cuando no haya acuerdo expreso de las partes, lo que será absolutamente excepcional, no podrá presumirse dicho sometimiento desde el momento en que el reclamado no sea parte del contrato suscrito por el reclamante. La razón radica en que el porteador efectivo no ha firmado un contrato de transporte con el cargador contractual o con los anteriores solicitantes del servicio de transporte, por lo que estos no pueden quedar sometidos a la competencia de la Junta Arbitral de Transporte, ya que, al no haber celebrado el contrato, no han tenido la posibilidad de oponerse a dicho sometimiento, por lo que no puede presumirse que estén de acuerdo con sujetarse a dicha competencia ni admitirse, en suma, la resolución de controversias en esta instancia<sup>35</sup>. Desde el momento en que cualquiera de los demandados por una acción directa consagrada en la Disp. Adicional Sexta de la LOTT no tiene la posibilidad de oponerse al sometimiento a la competencia de la Junta Arbitral de Transporte por carecer de vínculo contractual con el reclamante, no cabe argumentar la existencia de un acuerdo presunto de sometimiento a la Junta Arbitral de Transporte, lo que conduce a concluir que dicha vía de

---

<sup>34</sup> El aspecto discutible de dicha constitucionalidad se planteó principalmente por la posibilidad de que el sometimiento fuera tácito. El TC resolvió la controversia entendiendo que ambas partes, especialmente la demandada, tiene la facultad de oponerse a dicho sometimiento *ex lege* antes de que se lleve a cabo la realización del servicio, por lo que su derecho a la tutela judicial efectiva queda perfectamente garantizado. Así lo recalca la mencionada STC 352/2006 de 14 de diciembre cuando señala “(...) que los contratantes no vienen obligados a formular la declaración de oposición (al arbitraje) en el momento mismo del perfeccionamiento o de la formalización del contrato sino que el *dies ad quem* para la expresión de su voluntad contraria a la intervención de las Juntas Arbitrales se pospone hasta el momento en que se inicie o debería haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratada” (FD 4º).

<sup>35</sup> En el mismo sentido LÓPEZ PEDRÓS, “La acción directa en el transporte terrestre”, *op.cit.*, p. 298-299.

reclamación del impago de portes está abocada a ser utilizada exclusivamente ante los tribunales de justicia, esto es, ante el Juzgado de lo Mercantil o incluso de Primera Instancia, que resulte competente<sup>36</sup>.

## 6. CONCLUSIONES

El trabajo expuesto ha tratado de reflejar la configuración de la nueva acción directa atribuida a los porteadores efectivos para que puedan disponer de un medio legal complementario que les permita obtener el cobro de los portes que se le adeuden. Sin embargo, la imprecisión del precepto, su equivocada ubicación sistemática y su insuficiente contenido y alcance explican las importantes dificultades con que los operadores se están encontrando a la hora de poner en práctica este nuevo instrumento legal. Además, el obligado respeto a las normas reguladoras del concurso de acreedores y la dificultad de someter dicha reclamación a la competencia de las Juntas Arbitrales de Transporte perjudican seriamente las posibilidades reales de invocar y ejercitar dicha nueva acción. Por todo ello no puede extrañar que hasta ahora apenas haya noticia de resoluciones judiciales que hayan admitido el ejercicio de dicha acción y sean absolutamente excepcionales los pronunciamientos de las Juntas Arbitrales del Transporte sobre el particular. En suma, la Disp. Adicional Sexta de la LOTT, una vez transcurrido más de un año desde su entrada en vigor, ha tenido un escaso impacto jurisprudencial, lo que, en una primera valoración podría conllevar a concluir que ha resultado un auténtico fracaso, causado principalmente por la deficiente técnica y regulación empleada.

Sin embargo, esa impresión inicial sería algo precipitada y errónea sino se advierten los efectos indirectos que la nueva regulación ha provocado en el mercado del transporte de mercancías por carretera. Desde su promulgación es evidente que se ha producido una importante reducción de la subcontratación en el mercado de transporte. La causa de dicha disminución ha obedecido principalmente al temor de los contratantes de servicios de transporte a recibir cualquier reclamación por impago de servicios de transporte ya satisfechos que puedan ser emprendidas por porteadores efectivos con los cuales no hubieran contratado. Para evitarlo se ha empezado a requerir a los operadores de transporte, con creciente frecuencia, a que no subcontraten a otros porteadores los servicios de transporte que han asumido realizar. De esta forma, el contratante del

---

<sup>36</sup> *Vid.*, no obstante, las STJ de Madrid de 1 de abril de 2013 y de 8 de julio de 2013 de las cuales se infiere que es posible demandar por impago de portes a un sujeto aunque no se tenga vínculo contractual directo con él. Dichas resoluciones judiciales, basadas en un escenario normativo anterior en el que todavía no se había promulgado la acción directa, confirman los laudos de la Junta Arbitral de Transporte de Madrid en los que se legitima a transportistas subcontratados para reclamar el impago de sus portes a operadores con los que no habían contratado. Sin embargo, dichas resoluciones no entran en el fondo del asunto porque no acreditan en modo alguno que las partes sometidas a dicho arbitraje habían tenido la posibilidad de oponerse a él, lo que constituye el elemento fundamental para admitir que este tipo de acciones puedan ser ejercitadas ante esta instancia arbitral.

servicio de transporte se asegura la imposibilidad de ser objeto de la recién alumbrada acción directa. La nueva norma, por tanto, ha contribuido de forma significativa a la reducción de la subcontratación en el mercado del transporte de mercancías por carretera, convirtiéndose en un instrumento que, siquiera indirectamente, ha conseguido el objetivo de proteger los intereses de los operadores del mercado de transporte, eliminando aquellos operadores cuya participación no proporciona valor añadido, aunque no haya servido para resolver totalmente el problema del impago de los portes.