

La relevancia económica del transporte de mercancías por carretera, así como su incidencia en el resto de sectores productivos, han motivado que esta actividad sea objeto de regulación. Sin embargo, la ordenación puede afectar a la autonomía privada de los sujetos intervinientes en el contrato de transporte de mercancías por carretera y colisionar con los principios constitucionales de libertad de empresa y libre competencia. Cuando la regulación implique una restricción material de las libertades económicas, solo será admisible si se justifica por razones de interés general y respeta el principio de proporcionalidad (adecuación, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto).

Silvia Boboc
Investigadora predoctoral
Instituto Universitario de Derecho del Transporte
Universitat Jaume I

1. SOLERNOU SANZ, Stella, La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2018, 316 pp., ISBN 978-84-9177-935-3

I. RECENSIONES

D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA

En la parte inicial del informe, el TDC analiza los efectos perversos que para la competencia tiene el establecimiento un cupo máximo de operadores de un mercado regulado (limitaciones cuantitativas a la libertad de empresa). Posteriormente y sin perjuicio de que pueda haber razones de interés general (que no entra a valorar) que justifiquen un contingente máximo de licencias de taxi, el TDC considera que una Ordenanza municipal no cumple con los requisitos constitucionales para acordar estas limitaciones. Establecer un cupo de licencias supone una restricción de la libertad de empresa, un derecho fundamental, y ello solo se puede llevar a cabo mediante una Ley formal (art. 53.1 CE) (S. S. S.).

Informe del Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, de 11 de mayo de 2018, sobre la posibilidad de reducir el número de licencias de taxi en la ciudad de Zaragoza.

Como balance final, se puede concluir que el órgano legislativo no ha seguido la mayoría de las observaciones que el TDC realizó al proyecto legislativo (S. S. S.).

banos (art. 39).

- Prohibición de recoger clientes en las proximidades de una parada. El texto aprobado la mantiene (art. 33).
- Previsión de tarifas fijas y no máximas. El texto aprobado mantiene las fijas para los servicios urbanos, pero se aceptan las máximas para los servicios interurbanos (art. 39).

La relevancia económica del transporte de mercancías por carretera, así como su incidencia en el resto de sectores productivos, han motivado que esta actividad sea objeto de regulación. Sin embargo, la ordenación puede afectar a la autonomía privada de los sujetos intervinientes en el contrato de transporte de mercancías por carretera y colisionar con los principios constitucionales de libertad de empresa y libre competencia. Cuando la regulación implique una restricción material de las libertades económicas, solo será admisible si se justifica por razones de interés general y respeta el principio de proporcionalidad (adecuación, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto).

Silvia Boboc
Investigadora predoctoral
Instituto Universitario de Derecho del Transporte
Universitat Jaume I

1. SOLERNOU SANZ, Stella, La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2018, 316 pp., ISBN 978-84-9177-935-3

I. RECENSIONES

D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA

En la parte inicial del informe, el TDC analiza los efectos perversos que para la competencia tiene el establecimiento un cupo máximo de operadores de un mercado regulado (limitaciones cuantitativas a la libertad de empresa). Posteriormente y sin perjuicio de que pueda haber razones de interés general (que no entra a valorar) que justifiquen un contingente máximo de licencias de taxi, el TDC considera que una Ordenanza municipal no cumple con los requisitos constitucionales para acordar estas limitaciones. Establecer un cupo de licencias supone una restricción de la libertad de empresa, un derecho fundamental, y ello solo se puede llevar a cabo mediante una Ley formal (art. 53.1 CE) (S. S. S.).

Informe del Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, de 11 de mayo de 2018, sobre la posibilidad de reducir el número de licencias de taxi en la ciudad de Zaragoza.

Como balance final, se puede concluir que el órgano legislativo no ha seguido la mayoría de las observaciones que el TDC realizó al proyecto legislativo (S. S. S.).

banos (art. 39).

- Prohibición de recoger clientes en las proximidades de una parada. El texto aprobado la mantiene (art. 33).
- Previsión de tarifas fijas y no máximas. El texto aprobado mantiene las fijas para los servicios urbanos, pero se aceptan las máximas para los servicios interurbanos (art. 39).

A este tema se dedica la monografía *La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera*, en la que Stella Solernou Sanz, profesora de Derecho mercantil de la Universidad de Deusto y exvocal de la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana, reflexiona con el mayor rigor sobre los fundamentos de la ordenación del transporte de mercancías por carretera y los efectos de la regulación administrativa en la esfera jurídico-privada del empresario. La obra se divide en tres partes, comenzando con el análisis general de las fuentes y fundamentos de la ordenación del mercado de transportes de mercancías por carretera (primera parte), para, a continuación, seguir ahondando en la investigación con el estudio de la libertad de empresa y de la libre competencia en dicho mercado (segunda parte), y, finalmente, examinar la incidencia de las normas de ordenación de la actividad de transporte de mercancías por carretera en la esfera jurídico-privada del empresario (tercera parte).

El Capítulo inicial, sobre las fuentes de la ordenación del mercado de transporte, expone la evolución histórica de la política común de transportes en la Unión Europea a través de las distintas fases que revelan su progresiva liberalización. La situación inicial de intenso intervencionismo público resultaba incompatible con el nuevo orden constitucional de 1978 y la entrada de España en la Comunidad Económica Europea en 1986. En este contexto nacen la Ley 17/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba su reglamento de desarrollo (ROTT). No obstante, el transporte de mercancías por carretera no se sometió al libre juego de la competencia hasta la promulgación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Omnibus). Esta deroga los preceptos de la LOTT que contemplaban la posibilidad de establecer restricciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones de transporte y reconoce la libertad de las partes de determinar el precio del transporte de mercancías por carretera. El capítulo también describe en detalle el progreso de la regulación del ámbito privado del transporte de mercancías por carretera, hasta llegar a su actual regulación en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte de mercancías por carretera (LCTTM).

En el Capítulo II la autora delimita los conceptos de «regulación» —«constitutiva» y «restrictiva» o «económica»— «intervención», «ordenación» y «desregulación», tarea que resulta de gran utilidad ante su posible desconocimiento o confusión. Con claridad explica que, mientras que la «regulación constitutiva» se configura como un instrumento para conseguir la ordenación general de la convivencia social, la «regulación restrictiva» persigue ordenar determinados sectores económicos que presentan disfunciones, con el fin de obtener mejor rendimiento de los mismos. Ambas tienen como función la ordenación, bien de la convivencia social, en el caso de la regulación constitutiva, bien de determinados sectores económicos, en el caso de la regulación restrictiva. Ahora bien, incluso la no aprobación de normas por parte del Estado es una manera de ordenar la sociedad y la economía. No obstante, hoy día el término «ordenación» se identifica con la regulación administrativa de naturaleza intervencionista. La palabra «intervención», por su parte, hace referencia a aquellas normas estatales o medidas administrativas que implican una restricción a las libertades económicas. En fin, el término «desregulación» significa eliminar las

restricciones inju
ampliando con el

Continúa este
dicas de regulaci
cional y europeo
como de las norm
administrativa en
de mercado, com
competencia ruina
imposibilidad de
transporte. No ob
dos, por un lado,
diarios del transp
de manera eficient
infraestructuras d
enormemente el d

El Capítulo III
empresa y la libre
por un lado, la lib
presupuesto neces
mientras que, por
de la libertad de er
fundamental del de
ción Española y 16
se destaca la oblig
cio de actividades e
posible.

La perspectiva c
puesto del sector de
Así, el Capítulo IV
mercancías por carr
de libertad de empi
tricto, con el fin de
de empresa, y, en su
como su conformida
estudio las restriccio
ción del preceptivo t
bien se trate de conc
cualitativas), bien ol
nales del solicitante.

Por lo que respec
de proporcionalidad
mercancías, el transp
titudad máxima de
[arts. 14.1.a) y 19 de
fin de lograr un mer

Por lo que respecta a las condiciones de acceso a la actividad, no supera el test de proporcionalidad el requisito según el cual, en el transporte público pesado de mercancías, el transportista debe disponer de un mínimo de tres vehículos con antigüedad máxima de cinco meses y cuya carga conjunta supere las 60 toneladas [arts. 14.1.a) y 19 de la OM FOM/734/2007]. Aunque la medida es adecuada al fin de lograr un mercado mejor estructurado y más eficiente, el mismo resultado

La perspectiva de conjunto que ofrece el Capítulo III se aplica al concreto supuesto del transporte de mercancías por carretera en el siguiente capítulo. Así, el Capítulo IV analiza la incidencia de la regulación del sector del transporte de mercancías por carretera sobre la libre competencia, tanto en su vertiente subjetiva de libertad de empresa, como objetiva, de libertad de competencia en sentido estricto, con el fin de determinar si las medidas de intervención restringen la libertad de empresa, y en su caso, su posible justificación por razones de interés general, así como su conformidad con el principio de proporcionalidad. Son objeto de detallado estudio las restricciones referentes a las condiciones de acceso a la profesión (obtención del preceptivo título habilitante), así como aquellas que afectan a su desarrollo, bien se trate de condiciones subjetivas que el empresario deba reunir (restricciones cualitativas), bien objetivas, que no dependan del esfuerzo y características personales del solicitante.

El Capítulo III ofrece una visión general sobre la relación entre la libertad de empresa y la libre competencia. El vínculo se manifiesta en una doble dirección: por un lado, la libertad de empresa —libre competencia en sentido subjetivo— es presupuesto necesario para la existencia de la libre competencia en sentido objetivo; mientras que, por otro, la libre competencia es indispensable para el mantenimiento de la libertad de empresa. Se pone de manifiesto, asimismo, el carácter de derecho fundamental del derecho subjetivo de libertad de empresa (arts. 38 de la Constitución Española y 16 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea) y se destaca la obligación que concierne al Estado de asegurar y salvaguardar el ejercicio de actividades económicas por los particulares de la forma menos reglamentada posible.

Continúa este capítulo con una minuciosa descripción de las obligaciones jurisdiccionales de regulación constitutiva y restrictiva derivadas del reconocimiento constitucional y europeo de los principios de economía de mercado y libre competencia, así como de las normas de defensa de la competencia. Tradicionalmente, la intervención administrativa en el sector se ha justificado por la necesidad de paliar algunos fallos de mercado, como las externalidades debidas a la inversión en infraestructuras, y la imposibilidad de almacenar la prestación del servicio y la disparidad de los flujos de transporte. No obstante, en la actualidad algunos de estos fallos se han visto paliados, por un lado, como consecuencia del creciente papel asumido por los intermediarios del transporte, que, a través de la centralización de la información, conectan de manera eficiente la oferta y la demanda; y, por otro, gracias al crecimiento de las infraestructuras de las que depende el transporte por carretera, que ha facilitado enormemente el desarrollo de esta actividad.

restricciones injustificadas a la competencia, previamente establecidas por el Estado, ampliando con ello la esfera de las libertades económicas.

del mercado de trans-
Comisión de Defensa
el mayor rigor sobre
s por carretera y los
vada del empresario.
teral de las fuentes y
mercancías por carre-
la investigación con
dicho mercado (se-
as de ordenación de
era jurídico-privada
ercado de transpor-
portes en la Unión
a liberalización. La
incompatible con el
Comunidad Eco-
87, de 30 de julio,
Decreto 1211/1990,
desarrollo (ROT).
metió al libre juego
e 22 de diciembre,
re el libre acceso a
proga los preceptos
rcciones cuantita-
e la libertad de las
El ca-
el ámbito privado
tual regulación en
de mercancías por

se puede conseguir por otra vía menos restrictiva. En efecto, así lo ha declarado el TJUE en la Sentencia de 8 de febrero de 2018, asunto C-181/17, *Comisión Europea c. Reino de España*⁴⁵. Asimismo, resulta criticable la habilitación al Ministerio de Fomento para elevar el importe del capital y de las reservas hasta el triple cuando las circunstancias del mercado determinen que solo las empresas con una capacidad económica superior resultan idóneas para desenvolverse con eficiencia (art. 40.2.III ROTT); así como, la exigencia impuesta a los auxiliares de transporte (agencias de transporte, transitarios y almacenistas-distribuidores) de disponer de un local distinto al del domicilio privado de su titular, abierto al público y dedicado en exclusiva a las actividades del transporte [arts. 6.h) y 13 de la Orden de 21 de julio de 2000], ya que la labor de intermediación puede realizarse hoy día sin necesidad de un domicilio físico.

La autora se muestra especialmente crítica con la restricción cuantitativa consistente en el establecimiento de cupos o contingentes en el otorgamiento de autorizaciones, cuando afirma que limitar el número de operadores económicos no es una forma eficaz de ordenar el mercado de transporte para obtener una mayor rentabilidad y asegurar un mejor servicio, pues entraña la posibilidad de que se excluya del mercado a potenciales buenos empresarios que podrían mejorar el nivel competitivo (p. 112). Por tanto, la medida difícilmente podrá superar el primer nivel jurídico de proporcionalidad, esto es, su adecuación a los fines perseguidos. En el caso del transporte de mercancías por carretera, el sistema de contingentes quedó definitivamente desplazado con la aprobación de la Ley Ómnibus, que eliminó la previsión de que la Administración pudiera limitar el número de autorizaciones cuando concurrieran una serie de circunstancias de carácter excepcional [arts. 15.2.c) y los derogados arts. 50.2.b) y c) LOTT y 40 ROTT].

Por su parte, las restricciones referentes a las condiciones de desarrollo de la actividad también se someten a un pormenorizado examen, tanto si afectan a la libertad de celebrar el contrato, como si inciden en la libertad para decidir con quién celebrarlo o en el contenido y tipo contractual. Aunque LOTT reconoce expresamente el principio de libertad de contratación, otorga a la Administración la competencia para limitarla estableciendo un régimen de servicios mínimos obligatorios cuando en el mercado se dé una situación de absentismo empresarial que implique trastornos importantes para el interés público (art. 94.2 LOTT). La medida —justificada por cuanto sirve para distribuir adecuadamente los recursos y contribuye al desarrollo económico— resultará proporcionada en sentido estricto solo si la obligación de contratar resulta compatible con los medios ordinarios del empresario, y, en caso de que implique un sobreesfuerzo económico para este, la Administración deberá compensarle conforme a criterios objetivos (pp. 138-142).

Por último, este capítulo estudia las restricciones que afectan al contenido y al tipo contractual, esto es, la fijación del precio por la Administración, la imperatividad del régimen jurídico de la responsabilidad del porteador y la imposición del tipo contractual a los intermediarios del transporte. Particularmente interesante es la precisión que hace la autora sobre la imposición del tipo contractual (en todo

⁴⁵ Para un análisis completo de la misma, *vid.* E. SOLERNOU SANZ, «Sobre los requisitos económicos para la obtención de una autorización administrativa de transporte público (pesado) de mercancías (Comentario a la STJUE de 8 de febrero de 2018, asunto C-181/2017)», *Rdt*, núm. 21, 2018, pp. 175-195.

caso contrato de t
mayoría de los cas
del tráfico y la pr
cargador elige al t
como auténtico cc

El Capítulo V s
sector del transpo
les. Para ello, resul
de la competencia
es lógico, por la de
delimitación: el pr
de los acuerdos h
contempla el Regla
el que se aplican la
ferrocarril, por car

El grueso de est
en el sector, cuya cc
de información sob
rales de la contrata
observación que ha
cos, que afectan al c
de costes de transp
presenta serias duda
ser aplicable, puest
tadores disponen de
que participaron en
acceso al mercado, r
su parte, las condici
en principio, un sup
nes cuyo objeto es la
en los distintos con
Cabe destacar el suj
remuneración por la
del precio del petró
que se aprueban las
mercancías por carre
ción de transportista
contratación quedarí
la conducta seguiría
órganos jurisdiccione
su aplicación.

Finalmente, la exe
paciones de pequeña
en el Reglamento (CE

El Capítulo VI se c
normas de acceso y de

El artículo V se centra en el análisis de las restricciones de la competencia en el sector del transporte de mercancías por carretera debidas a conductas empresariales. Para ello, resulta esencial describir en detalle el régimen sustantivo de la defensa de la competencia en el transporte de mercancías por carretera, comenzando, como es lógico, por la definición del mercado relevante, según los criterios habituales de delimitación: el producto, el espacio y el tiempo. Seguidamente, se aborda el estudio de los acuerdos horizontales restrictivos de la competencia y las exenciones que contempla el Reglamento (CE) núm. 169/2009, del Consejo, de 26 de febrero, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable [Reglamento (CE) núm. 169/2009].

El artículo VI se ocupa de cuestiones tan importantes como la incidencia de las normas de acceso y desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera. El artículo VI se ocupa de cuestiones tan importantes como la incidencia de las normas de acceso y desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera.

Finalmente, la exención referente a los acuerdos técnicos y la exención para agrupaciones de pequeñas y medianas empresas de transporte terrestre, contempladas en el Reglamento (CE) núm. 169/2009 del Consejo, también son objeto de estudio.

Finalmente, la exención referente a los acuerdos técnicos y la exención para agrupaciones de pequeñas y medianas empresas de transporte terrestre, contempladas en el Reglamento (CE) núm. 169/2009 del Consejo, también son objeto de estudio.

TRANSPORTE TERRESTRE

El artículo VII se ocupa de cuestiones tan importantes como la incidencia de las normas de acceso y desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera. El artículo VII se ocupa de cuestiones tan importantes como la incidencia de las normas de acceso y desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera.

El artículo VIII se ocupa de cuestiones tan importantes como la incidencia de las normas de acceso y desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera. El artículo VIII se ocupa de cuestiones tan importantes como la incidencia de las normas de acceso y desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera.

tera en las relaciones jurídico-privadas, haciendo hincapié en la dicotomía actividad-acto, que permite distinguir entre la actividad económica del transporte de mercancías por carretera en su conjunto y los actos individuales realizados en desarrollo de tal actividad. Se cuestiona la validez y eficacia de los negocios jurídicos celebrados con terceros en el marco del ejercicio irregular de la actividad de transporte, esto es, sin disponer del preceptivo título habilitante. La autora se decanta por considerar que las relaciones contractuales mantenidas son válidas y eficaces, ya que la prohibición de desarrollar una actividad cuyo régimen exige autorización administrativa previa es una limitación de Derecho público, extrínseca a la autonomía de la voluntad y a la estructura del contrato de transporte. Sin embargo, matiza que ello no obsta para que la falta de autorización de operador de transporte pueda comportar la anulación del contrato por error en el consentimiento del cliente (arts. 1266 y 1300 CC). Cuestión distinta es que la publicidad del registro general de transportistas y de actividades auxiliares convirtiera el error en inexcusable, por lo que habrá que estar a las concretas circunstancias del caso y valorar si el cliente es un profesional del sector o un consumidor (pp. 256-262). Por el contrario, la retirada sobrevenida del título habilitante no comporta la facultad del cliente de resolver unilateralmente el negocio, salvo que ello venga expresamente establecido en el clausulado del contrato. Finalmente, se destaca, que, en caso de ejercicio ilícito de la actividad de transporte, el porteador seguirá conservando el beneficio de limitación cuantitativa de responsabilidad, ya que dicha circunstancia no entra en el supuesto de hecho de los arts. 64 LCTTM y 29 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), y solo puede tener una función probatoria respecto de la conducta del porteador, cuyo alcance corresponde determinar al juez.

Se cierra la monografía con el Capítulo VII, dedicado a las consecuencias del incumplimiento de las normas que condicionan la libertad contractual. Los efectos del incumplimiento injustificado de la obligación legal de ejecutar la prestación requerida por el usuario en la esfera jurídica de este, se analizan desde una triple perspectiva: tanto desde un enfoque estrictamente publicista de la cuestión, en el que el deber del empresario constituye una obligación frente a la Administración, y no frente al demandante de la prestación; como desde una concepción privatista, que reconoce el deber de prestación frente al usuario; y, finalmente, desde una comprensión mixta, que integra la tutela de intereses económico-sociales y privados. También se estudian la naturaleza contractual (art. 1101 CC) o extracontractual (art. 1902 CC) de la responsabilidad del deudor por daños, y, brevemente, los efectos del incumplimiento de la obligación de contratar en nombre propio impuesta a los intermediarios del transporte.

La obra finaliza con un apartado dedicado a determinar si la nulidad del acuerdo colusorio que aprueba condiciones generales del contrato de transporte comporta también la nulidad de los negocios contractuales realizados en ejecución o desarrollo de dicho acuerdo, cuando el contenido de dichos contratos se corresponde con lo establecido en el acuerdo prohibido, o si, por el contrario, mantienen su validez. Se sintetizan rigurosamente las tres grandes corrientes que se pueden distinguir al respecto, esto es, las teorías que defienden la nulidad del contrato en ejecución, las teorías que sostienen su nulidad parcial, limitada, por tanto, a las cláusulas afectadas por el acuerdo colusorio, y, por último, las teorías que mantienen la validez del contrato. La última tesis es la defendida por la mayoría de la doctrina, en base

a argumentos que del tercero ajeno a LDC, que sancionan las conductas colu-

La obra recensa da bajo la dirección mercantil en la Unión de investigación al que se y reflexión. Como trabajo riguroso, l español y comparat finitiva, constituye transportes, y, en g

II. BIBLIOGRAFÍA

MARTÍN CASTRO, María contractual en los (1.ª) de 24 de nov

La autora analiza l torno a la acción c en caso de no cobr 6.ª de la Ley 9/201 por parte de aquel exponer los antecedi portista en la LCT de la redacción fina cional, y las distint se posiciona por la para el ejercicio de los portes y mora, a tre en concurso). S ción de los porteador y las normas sobre

CAMPO CANDELAS, Jesús par de árbitros. Coi Ley Mercantil, núm

El comentario anali dera que, siendo vé falte uno de los voc trata de una cuestió tradición del citad jurídica (I. V. P.).

TINCANI, Chiara, «L'aut piattaforma digitale

El artículo analiza diante plataformas los taxistas. Para ell

El artículo analiza los servicios de alquiler de coches con conductor y la contratación mediante plataformas digitales, desde el punto de vista de la competencia desleal respecto de los taxistas. Para ello se tienen en cuenta la regulación italiana sobre transporte público (Ley TINCANI, Chiara, «L'autonoleggio con conducente e le nuove soluzioni con l'uso di una cosiddetta piattaforma digitale», *Diritto del trasporto*, núm. 2, 2018, p. 389).

El comentario analiza la Sentencia del TSJ de Andalucía de 9 de octubre de 2017, que considera que, siendo válido el laudo dictado por la Junta Arbitral de Transportes a pesar de que falte uno de los vocales (art. 9.7 ROTT), no habrá lugar a la acción de anulación de este. Se trata de una cuestión que no es pacífica en la jurisprudencia, en especial habida cuenta la tradición del citado precepto con la Ley de Arbitraje, fuente de una importante inseguridad jurídica (L. V. P.).

El comentario analiza la Sentencia del TSJ de Andalucía de 9 de octubre de 2017, que considera que, siendo válido el laudo dictado por la Junta Arbitral de Transportes a pesar de que falte uno de los vocales (art. 9.7 ROTT), no habrá lugar a la acción de anulación de este. Se trata de una cuestión que no es pacífica en la jurisprudencia, en especial habida cuenta la tradición del citado precepto con la Ley de Arbitraje, fuente de una importante inseguridad jurídica (L. V. P.).

El comentario analiza la Sentencia del TSJ de Andalucía de 9 de octubre de 2017, que considera que, siendo válido el laudo dictado por la Junta Arbitral de Transportes a pesar de que falte uno de los vocales (art. 9.7 ROTT), no habrá lugar a la acción de anulación de este. Se trata de una cuestión que no es pacífica en la jurisprudencia, en especial habida cuenta la tradición del citado precepto con la Ley de Arbitraje, fuente de una importante inseguridad jurídica (L. V. P.).

El comentario analiza la Sentencia del TSJ de Andalucía de 9 de octubre de 2017, que considera que, siendo válido el laudo dictado por la Junta Arbitral de Transportes a pesar de que falte uno de los vocales (art. 9.7 ROTT), no habrá lugar a la acción de anulación de este. Se trata de una cuestión que no es pacífica en la jurisprudencia, en especial habida cuenta la tradición del citado precepto con la Ley de Arbitraje, fuente de una importante inseguridad jurídica (L. V. P.).

II. BIBLIOGRAFÍA

MARTÍN CASTRO, María Paz, «La llamada acción directa del porteador efectivo contra el cargador contractual en los supuestos de transporte», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 308, 2018. (1.º) de 24 de noviembre de 2017.

La autora analiza la resolución del Tribunal Supremo (Sala 1.ª) de 24 de noviembre de 2017 en torno a la acción directa del transportista efectivo contra cargador principal e intermediarios en caso de no cobrar los portes por el transporte realizado, recogida en la disposición adicional 6.ª de la Ley 9/2013, de 4 de julio, y en concreto sobre la aplicabilidad de la excepción de pago por parte de aquellos. En el comentario se presenta brevemente el supuesto de análisis, para exponer los antecedentes normativos de esta figura (en especial normas de protección del transportista en la LCOTM, el art. 1597 CC y la conocida como Ley Gayssot, uno de los referentes de la redacción final del precepto analizado), la tramitación parlamentaria de la disposición adicional, y las distintas interpretaciones jurisprudenciales al respecto, para, aclarando que el TS se posiciona por la no aplicabilidad de la excepción de pago, indicar cuáles serían los requisitos para el ejercicio de tal acción (legitimación pasiva, necesidad de impago de los portes y mora, autorización de la subcontratación, y que el porteador efectivo no se encuentre en concurso). Se concluye que se trata de un novedoso instrumento jurídico para la protección de los porteadores efectivos, que modula el régimen clásico de responsabilidad contractual y las normas sobre extinción de las obligaciones del Código Civil en estos casos (L. V. P.).

a dicotomía actividad-transporte de mercancías en desarrollo de jurídicos celebrados de transporte, esto es, se canta por considerar acces, ya que la prohibición administrativa de autonomía de la voluntad no obsta a pueda comportar la (arts. 1266 y 1300 al de transportistas y por lo que habrá que nte es un profesional retirada sobrevenida resolver unilateralmente el clausulado del transporte internacional a función probatoria e determinar al juez. consecuencias del intertial. Los efectos de la prestación requerida una triple perspectiva, en el que el deber acción, y no frente al artista, que reconoce comprensión mixta, también se estudiarían (art. 1902 CC) de la del incumplimiento intermediarios del