

**¿ES VÁLIDO EL LAUDO ARBITRAL DE CONSUMO POR EL QUE SE
CONDENA A RENFE A INDEMNIZAR AL VIAJERO EN CASO DE “ROBO”
DE SU MALETA?**

M^a del Carmen González Carrasco
Profesora Titular de Derecho Civil
Maria.gonzalez@uclm.es

El Laudo arbitral de Consumo dictado por el Colegio Arbitral de Albacete (Junta Arbitral de Consumo de Castilla La Mancha) en el expediente TO 45J001/T36/2008. estimó parcialmente la solicitud de indemnizatoria del valor de su equipaje interpuesta por la reclamante una vez perdido aquél debido al robo de la maleta que lo contenía en el transcurso de un viaje, condenando a RENFE al pago de 290 euros. Ésta interpuso un recurso de nulidad del laudo dictado ante la Audiencia Provincial de Albacete que dictó sentencia¹ desestimatoria firme de la pretensión de nulidad deducida.

Son varias las cuestiones que suscita la resolución arbitral y la sentencia judicial que comentamos.

I-. ¿ESTÁ EXCLUIDA DE ARBITRAJE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL EMPRESARIO POR HECHOS DELICTIVOS COMETIDOS POR UN TERCERO?

En primer lugar, siguiendo los motivos tasados de anulación del laudo arbitral recogidos en el artículo 41 de la Ley 60/2003 de Arbitraje (en adelante, LA) y alegados por RENFE en el ulterior recurso de anulación interpuesto ante la Audiencia Provincial de Albacete, es preciso plantearse si el laudo resolvió sobre cuestiones no susceptibles de arbitraje [art. 41.1 e)].

En efecto, tal y como manifestó la propia reclamante en su solicitud de arbitraje, el conflicto que motivó la reclamación lo constituyó el robo de la maleta, por lo que estando excluidas de reclamante imputa a la entidad reclamada la responsabilidad derivada de arbitraje *las cuestiones sobre las que existan indicios racionales de delito*, una lectura aproximada de la reclamación arbitral podría llevar a pensar que el laudo resolvió sobre cuestiones excluidas de arbitraje por el art. 57.1 del Texto Refundido de la LCU aprobado por RD Legislativo 1/2007 y por el art. 2 del RD 231/2008. De hecho, la reclamante imputó a la entidad reclamada la pérdida patrimonial derivada de la

¹ S. núm. 213 de 29 de octubre de 2010.

desaparición de su maleta del portaequipajes del vagón donde viajaba, en virtud de un acto delictivo cometido por un tercero que ella misma calificó como “robo” (sic²).

Pero la exclusión de los conflictos en los que existan indicios racionales de delito ha de ponerse el artículo 2.1 de la LA, que señala como cuestiones susceptibles de arbitraje las que versan sobre materias de libre disposición conforme a derecho. Y dicha relación tiene que llevar a considerar que lo excluido de arbitraje de consumo es la responsabilidad, tanto penal como civil, del sujeto que comete el acto ilícito, pero no la responsabilidad contractual de un tercero que, en virtud de sus deberes accesorios derivados del contrato de transporte celebrado con el usuario, sea llamado a responder por la contravención -en cualquier modo, art. 1.101 CC- del tenor de su obligación. Deberes accesorios que pueden, en su caso, incluir los de custodia en evitación de conductas delictivas por parte de terceros. Que ello fuese así en este caso, y RENFE debiera en Derecho responder de la pérdida patrimonial infligida a la reclamante en virtud de un pretendido deber de custodia del equipaje de los viajeros que con ella contratan o que, por el contrario se considere que es más ajustado a Derecho considerar (como así lo hizo el voto particular emitido por el vocal disidente) que la reclamada no debía responder en virtud de las condiciones generales del contrato y de la infracción de su propio deber de cuidado al no colocar su equipaje de mano de la forma prevista en las condiciones generales publicadas por RENFE (en el espacio existente sobre su asiento), no puede ser objeto de un juicio de validez del laudo emitido, que no es susceptible de recurso ordinario alguno sobre el fondo (art. 41 LA).

II-. SI EL OBJETO DE LA RECLAMACIÓN CONTRA RENFE ES “EL ROBO DE LA MALETA” ¿EXISTE INCONGRUENCIA ARBITRAL SI LOS ÁRBITROS RESUELVEN SOBRE LA RESPONSABILIDAD POR “PÉRDIDA”?

Los hechos que dieron origen a la desaparición de la maleta podrían haber tenido incidencia en la validez del laudo emitido en un segundo sentido, relacionado con la congruencia de la decisión en relación con la reclamación.

Como segundo motivo, RENFE alegó en el recurso de anulación interpuesto ante la Audiencia Provincial que el colegio arbitral decidió sobre una cuestión no sometida los árbitros [art. 41.1 c) LA], habida cuenta de que tramitó y emitió su decisión arbitral sobre la *pérdida* de una maleta cuando la reclamación versó sobre el *robo* (sic) de la misma. Cabe trasladar a la respuesta a esta cuestión los razonamientos ya realizados en relación con el motivo anterior. Que el hecho concreto que motivó la pérdida patrimonial reclamada fuese, en opinión de la reclamante, un “robo”, no significa que ésta solicitase en el procedimiento arbitral una decisión sobre las condiciones de la autoría y responsabilidad derivada del ilícito penal cometido. Lo que la reclamante solicitó y sobre lo que los árbitros finalmente decidieron fue sobre la

² De haber existido autor conocido y haber podido iniciarse procedimiento penal contra él, el hecho a buen seguro se habría calificado como hurto.

responsabilidad contractual de RENFE por la omisión de deberes de custodia que, según la decisión arbitral, propiciaron la comisión del acto delictivo de un tercero con el que se frustró objetivamente la finalidad de transporte de los objetos que la acompañaban en su viaje.

Esta reinterpretación de la reclamación en vía arbitral no supone tampoco su nulidad basada en vulneración del Orden Público (art. 41.1 f de la Ley de Arbitraje) por infracción del principio de contradicción procesal contenido en el artículo 24 CE. Porque en definitiva, no hay contradicción alguna que haga incurrir a la resolución arbitral recurrida en vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva cuando los hechos que motivaron la reclamación y las posiciones de las partes pudieron ser discutidas en el procedimiento arbitral. Y tampoco puede serlo la pretendida falta de acreditación de los hechos (en concreto, de la inexistencia de espacio libre en el portamaletas situado sobre el asiento del viajero) que RENFE también imputó al laudo dictado, ya que la revisión de la valoración de la prueba por parte de los árbitros implicaría un conocimiento del fondo del asunto contradictorio con el carácter vinculante y ejecutivo del Laudo y ajeno a los tasados motivos en que puede fundarse un recurso de anulación contra el mismo según el artículo 41 LA.

III. ¿CONSTITUYE LA RECLAMACIÓN DIRIGIDA CONTRA RENFE UNA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA?

RENFE alegó ante la Audiencia Provincial que Laudo dictado en su contra era contrario al Orden Público por vulneración del derecho constitucional al Juez predeterminado por la Ley, en tanto en cuanto consideraba que la reclamación efectuada constituyó una acción de responsabilidad patrimonial contra una Administración Pública sometida de forma imperativa a los cauces procedimentales previos de la Ley 30/92 (LJCA y PAC) y a la exclusividad jurisdiccional de los Tribunales del Orden Contencioso- Administrativo exigida por el artículo 9.4 de la LOPJ, por lo que el laudo recurrido, al admitir la competencia de la Junta Arbitral de Consumo, habría infringido el Orden Público.

Este es un motivo de anulación que ha tenido respuesta unánime en todas las Audiencias Provinciales donde RENFE lo ha alegado. RENFE Operadora es una entidad pública empresarial creada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, para asumir algunas de las funciones y competencias de la antigua RENFE (RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES), que pasó a denominarse ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. Es, pues, una entidad pública empresarial, sujeta a la Ley 50/1998 de 30 de diciembre, en relación con la DT3ª de la Ley 6/1997 (LOFAGE), integrada dentro de la Administración General de Estado, que desarrolla una actividad de interés público susceptible de contraprestación, como es el transporte de viajeros por ferrocarril. El artículo 7.3 de la Ley 47/2003, General Presupuestaria, que limita a través de rígidos requisitos de autorización el sometimiento a arbitraje de los derechos pertenecientes a la Hacienda Pública (*no se*

podrá transigir judicial ni extrajudicialmente sobre los derechos de la Hacienda Pública estatal, ni someter a arbitraje las contiendas que se susciten respecto de los mismos, sino mediante Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, previa audiencia del de Estado en pleno), excluye claramente a las entidades públicas de carácter empresarial. RENFE puede, por lo tanto, someter las controversias derivadas del contrato de transporte a las Juntas arbitrales de Transporte incardinadas en las Juntas arbitrales de consumo, bien en virtud del convenio arbitral “presunto” o sometimiento tácito derivado del artículo 38 LOTT, bien por sumisión expresa u oferta de adhesión al sistema arbitral de consumo como cualquier empresario, que a efectos de la normativa protectora de los intereses de los consumidores y usuarios puede serlo con independencia de su carácter privado o público (art. 5 del Texto Refundido de la Ley de Consumidores y Usuarios aprobado por RD Leg. 1/2007).

IV- ALGUNAS CUESTIONES SOBRE EL CONVENIO ARBITRAL.

La cuestión a dilucidar en el presente supuesto, una vez rechazados todos los motivos de anulación alegados a instancia de parte, era la de la validez del convenio arbitral que respalda la actuación de los árbitros, permitiéndoles así dictar una resolución con efectos de cosa juzgada e impidiendo a los órganos judiciales conocer sobre el fondo la misma. Cuestión que, aun que no fue alegada por las partes, ha sido derivada por el artículo 41 de la Ley de Arbitraje al conocimiento de oficio del Tribunal que conozca del recurso de anulación o del procedimiento de ejecución del mismo.

La Junta arbitral consideró a la reclamada adherida en virtud de lo dispuesto en el artículo 38.1 III de la Ley 16/1987, de 30 julio de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). En virtud de esta Ley se crearon las Juntas Arbitrales del Transporte como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte, estableciendo su Reglamento de aplicación, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 septiembre, las normas sobre organización, funciones y régimen jurídico. Según su artículo 38.1 III, *se presumirá que existe acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 6.000 euros 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 servicio o actividad contratado.*

Posteriormente, constituida la Junta Arbitral de Consumo de Castilla-La Mancha en virtud del Protocolo de Cooperación suscrito en fecha 26-4-1991 entre el Ministerio de Sanidad y Consumo y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, sobre fomento del sistema arbitral de consumo en la Región, se consideró conveniente integrar en ella el arbitraje en materia de transportes con objeto de alcanzar la organización de un único sistema arbitral institucional en la Administración de la Junta de Comunidades, lo que se plasmó en el Decreto 125/1992, de 22 julio de la Consejería Política Territorial de la Junta de Comunidades de castilla- La Mancha, en el que la integración se consideró únicamente una fórmula de gestión unitaria de distintos arbitrajes. Y así se expresa el artículo 3 del Decreto citado, según el cual, en cada

Colegio Arbitral Territorial de Consumo existirá, con su misma sede y competencia territorial, una Sección de Arbitraje de Transportes que tendrá la consideración de Junta Arbitral del Transporte a los efectos de la legislación vigente.

Por lo tanto, lo que hay que determinar es si la citada norma de adhesión presunta contenida en el artículo 38 LOTT es válida, y si finalmente lo es, RENFE estaría adherida al sistema arbitral administrado por la Junta Arbitrales de Consumo de Castilla La Mancha.

La STC 174/1995 de 23 noviembre (Pleno) y la STC, núm. 75/1996 de 30 abril (Sala Primera), que declararon inconstitucional la redacción anterior de la norma, entendieron que la inicial exigencia de pacto expreso entre las partes para el sometimiento a conocimiento de Jueces y Magistrados era contraria a la Constitución Española por suprimir o prescindir de la voluntad de una de las partes para someter la controversia al arbitraje de la Junta, declarándose por lo tanto que existía una vulneración existente del derecho a la tutela judicial efectiva. Posteriormente, una vez dotada la norma de la redacción actual³ en virtud de la reforma operada por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, se promovió por la Sección Decimoquinta de la Audiencia Provincial de Barcelona la cuestión de inconstitucionalidad núm. 2096/1999, y el TC (Sala Pleno), en sentencia núm. 352/2006 de 14 diciembre, declaró la constitucionalidad de la declaración de voluntad presunta como base del convenio arbitral en ella contemplado, si bien con una argumentación que convence poco en relación con el transporte de viajeros por ferrocarril, tanto por el desconocimiento real de la norma de adhesión presunta como por la habitual inmediatez entre la celebración del contrato y su ejecución: *“...la consecuencia jurídica cuestionada —sometimiento al arbitraje—, en cuanto puede ser excluida por la declaración de una sola de las partes, cuya formulación, además, puede producirse incluso después de la celebración del contrato, no resulta desproporcionada. De una parte, porque no merece tal calificación la vinculación por el silencio resultante de una disposición normativa referida a una actividad muy concreta (contratos de transporte terrestre) y en relación únicamente con las controversias de menor entidad económica. De otra, porque los contratantes no vienen obligados a formular aquella declaración 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*

³ La redacción del precepto actualmente vigente procede en realidad de la Ley 29/2003, de 8 de octubre, de mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, que elevó la cuantía de referencia en la norma de las 500.000 pesetas inicialmente previstas en ella a 6.000 euros, alteración esta que no determina la pérdida de objeto de la actual cuestión de inconstitucionalidad pues, como se recuerda en la reciente STC 179/2006, de 13 de junio (RTC 2006, 179) , *«es doctrina reiterada de este Tribunal la de que en las cuestiones de inconstitucionalidad los efectos extintivos sobre el objeto del proceso como consecuencia de la derogación o modificación de la norma cuestionada vienen determinados por el hecho de que, tras esa derogación o modificación, resulte o no aplicable aquélla en el proceso a quo y de su validez dependa la decisión a adoptar en éste (entre las últimas, SSTC 255/2004, de 23 de diciembre [RTC 2004, 255] , F. 2; 10/2005, de 20 de enero [RTC 2005, 10] , F. 2; 102/2005, de 18 de abril [RTC 2005, 102] , F. 2, y 121/2005, de 10 de mayo [RTC 2005, 121] , F. 3)» (F. 2).*



<http://www.uclm.es/centro/cesco/>

momento «en que se inicie o debería haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratada» que es cuando ha de ponderarse especialmente la seguridad de las partes en la relación negocial, aquí en un aspecto tan relevante como es el mecanismo de resolución heterónoma de conflictos” (F.Jco.último).

Pero es que, además, por Resolución de 12 enero 1994 (BOE 11 febrero 1994, núm. 36, [pág. 4736]) y como consecuencia de la oferta de sometimiento al Sistema Arbitral de Consumo, realizada por RENFE, junto con «Telefónica de España, Sociedad Anónima» y Organismo autónomo de Correos y Telégrafos, a través de la Junta Arbitral Nacional de consumo, se acordó el otorgamiento del distintivo oficial del sistema arbitral de consumo a RENFE como empresa adherida de conformidad con el artículo 7.4 del Real Decreto 636/1993, entonces vigente. Por lo tanto, el convenio arbitral aplicable del que dimana la potestad resolutoria de los árbitros no es el derivado del artículo 59.3 de la Ley 39/2003 de 17 de julio del Sector Ferroviario, que establece la adhesión al arbitraje de transporte de las empresas ferroviarias, ni del en sí discutible (aunque declarado constitucional) convenio arbitral presunto para controversias de cuantía inferior a 6000 euros contemplado en el artículo 38.2 LOTT, sino la voluntad de adhesión al sistema arbitral de consumo manifestada en la oferta de RENFE con independencia de incardinación de las secciones de arbitraje de transporte en la estructura organizativa de las juntas arbitrales de Consumo y de la adhesión normativa misma establecida en las normas citadas.

M^a Carmen González Carrasco