



IX CONGRESO FETEIA

Nueva aduana. Nuevas oportunidades

Palma de Mallorca
29-30 septiembre/1-2 octubre

Transporte por carretera: ¿qué área de descanso debo elegir?

Es un hecho cotidiano, aunque no deseado, el recibir noticias de transportistas que han sufrido hurtos y robos con el camión cargado de mercancía durante la realización del trayecto pactado en el contrato de transporte. De hecho, hay áreas geográficas especialmente conflictivas en este aspecto tanto a nivel nacional como internacional.

En estos casos el sistema de responsabilidad del transportista de mercancías por carretera es muy parecido en el transporte internacional (Convenio CMR, arts. 17-29) y en el transporte nacional en España (Ley 15/2009 de noviembre del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, LCT, arts. 46-63). El transportista responde no sólo de los daños o del retraso en la entrega de la mercancía que le fue confiada, sino también por pérdida debida a robo u otra causa.

Notificar el robo al Cargador ("Shipper") y al transportista contratante, en caso de existir subcontratación para el desarrollo del transporte, pone en marcha una serie de protocolos en los que la actua-

ción y diligencia mostrada por el transportista efectivo, víctima de facto del robo, es un elemento esencial. Aun cuando una primera sensación del transportista efectivo pueda ser que el robo no es algo que él pueda predecir ni evitar considerando que la póliza contratada con su seguro le cubre ante este tipo de siniestros, la realidad es que las aseguradoras de las cargas y/o del transporte comparten una opinión distinta que no siempre ha sido plasmada en las negociaciones mantenidas de antemano, durante el cierre del contrato de seguro. Opinión la suya que, además, es respaldada por la jurisprudencia española con sentencias cada vez más numerosas y rotundas.

A falta de una normativa que exija unos requisitos muy concretos a los transportistas por carretera en el desarrollo de su obligación de guardia y custodia de la mercancía que transportan, las aseguradoras y la jurisprudencia valoran una serie de elementos propios de su conducta anterior al robo para concluir qué nivel de responsabilidad tiene

el transportista en el incidente sufrido. Conducta la del transportista que las aseguradoras, en su análisis del siniestro, sabemos que tienen en cuenta; de hecho exigen a sus peritos que la estudien y analicen, punto por punto, a fin de decidir si en el hacer del transportista existió la debida diligencia, y poder concluir si un siniestro está cubierto o no en póliza, o si la indemnización a pagar queda limitada o no en base a los criterios limitativos de la responsabilidad establecidos por ley (CMR art. 23.3 - LCT art. 57.1). Límites que, no olvidemos, dejarían de aplicarse cuando el transportista hubiera ayudado con su conducta gravemente negligente o dolosa que aconteciera el robo o hurto de la mercancía (CMR art. 29 - LCT art. 62).

Entre los distintos elementos analizados, uno clave es elegir el área de descanso adecuada y segura. Y ello porque el momento de descanso durante el transporte supone dejar el camión y la mercancía cargada sin el control y vigilancia directos del transportista efectivo. Es por ello que, para poder concluir si el transpor-

tista tomó las medidas necesarias para prevenir y evitar cualquier hurto o robo valorando el lugar de aparcamiento elegido, se analizan por aseguradoras y jurisprudencia los siguientes puntos básicos:

- Si es en una zona muy transitada por personas o vehículos, y si está descubierta.

- Si está o no dentro de un perímetro vallado.

- Si existe o no un control de entrada/salida de personas y vehículos, realizado por personal autorizado.

- Si existe o no una correcta iluminación de todo el perímetro de aparcamiento.

- Si existe o no video-vigilancia contratada en el área de aparcamiento.

- Las horas que permaneció la carga robada sin estar sometida a la debida vigilancia.

Todos estos criterios principales, junto con otros que cada caso concreto requerirá valorar, son elementos que no sólo ayudan a las aseguradoras en su estudio de los hechos, sino que también son tenidos en cuenta en caso de solventarse una reclamación judicial.

Especial mención merece la reciente sentencia del Tribunal Supremo nº. 399/2015 de 10 de julio, en la que de forma novedosa establece un criterio sólido sobre la responsabilidad del transportista al elegir el área de descanso, cuando falla: «Las circunstancias que concurrieron en el robo de la mercancía, (estacionamiento en lugar peligroso, accesible y no vigilado, débil protección de la mercancía en un remolque cubierto por una lona y ausencia de vigilancia por el conductor) permiten que la calificación de la conducta del transportista tenga acogida en el sentido amplio del dolo, respecto del incumplimiento de los deberes elementales de la obligación de custodia que le incumbía: extremo que justifica la NO aplicación de los límites cuantitativos derivados del artículo 23, en relación al art. 29 del CMR (RCL 1974, 980)».

Actitud dolosa que no es habitual interpretar en la conducta de los transportistas por la jurisprudencia por el mero hecho de no elegir un área de descanso apropiada para dejar la carga, pero que en este caso se ha entendido que existe por

el más alto tribunal español. Una conducta dolosa acreditada del transportista que, como cita la sentencia, le supone no sólo estar exento de la cobertura de su seguro sino además de arriesgarse a tener que afrontar una reclamación en extremo cuantiosa (dependerá del valor de la mercancía transportada) sin que le amparen los límites legales establecidos en el Convenio CMR ni en la ley interna española. Realidad de la que, entendemos, todo transportista terrestre debe ser conocedor para poder actuar con la mayor diligencia y seguridad en sus funciones.

No debemos olvidar que siempre hay opciones que, por seguras, son altamente recomendables para el transportista. Un parking de camiones homologado, que cumple con todos los requisitos de seguridad que se le pueden requerir a cualquier transportista diligente, puede suponer un costo medio de 15/20 euros por noche. No hagamos que lo barato nos salga caro.

Zuberoa Elorriaga
Aiyon Abogados, S.L.P.



Programas de Asesoramiento para la obtención del Estatuto OEA «Operador Económico Autorizado»

OEAC-AEOC
Simplificaciones
aduaneras

OEAS-AEOS
Protección y
Seguridad

OEAFAEAF
Simplificaciones
aduaneras,
protección
y seguridad

BARCELONA
Via Laietana, 59, 1º 3ª
08003 Barcelona
Tlf.: (+34) 93 412 56 79
Fax: (+34) 93 412 39 32
oea@oeaconsultores.com

VALENCIA-Mislata
Av. Gregorio Gea, 53, 2º 5ª
46920 Mislata
Tlf.: (+34) 96 370 76 35
valencia@oeaconsultores.com

VALENCIA-Silla
Av. Jaume I El Conqueridor, 4
46460 Silla
Tlf.: (+34) 96 120 30 37
valencia@oeaconsultores.com

MADRID
Leopoldo Alas Clarín, 6
28035 Madrid
Tlf.: (+34) 91 373 51 66
Fax: (+34) 91 373 51 66
madrid@oeaconsultores.com

BILBAO
Ercilla, 26, 6º C
48009 Bilbao
Tlf.: (+34) 619 284 892
bilbao@oeaconsultores.com

OEA Consultores es una marca registrada de Juma Asesoría Empresarial, S.L.U. (Juma Consulting), consultores especialistas en la implantación de sistemas de gestión ISO en el Sector de la Logística y el Transporte.

www.oeaconsultores.com