

Tema de la semana

El riesgo de ser víctima de un robo y acabar pagando la indemnización

En el punto de mira de las aseguradoras

Los transportistas asumen el riesgo de perder la cobertura de sus seguros en caso de robo de la carga si no custodian la mercancía o aparcen en recintos con sistemas de vigilancia.

La obligación de vigilar mientras se descansa

Los estrictos tiempos de conducción y descanso obligan a los conductores a estacionarse en recintos que no cuentan con seguridad, lo que les exige realizar esta labor de custodia de la carga.

El Tribunal Supremo agrava la responsabilidad del transportista en la custodia de la mercancía

El sector denuncia la "absoluta indefensión" de los conductores ante el auge de los robos

A. Guerrero *Barcelona*

Las empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera deberán extremar la vigilancia de la mercancía que transportan. El Tribunal Supremo se ha posicionado a favor de las sentencias dictadas desde distintas Audiencias Provinciales para determinar que "el robo de la mercancía no excluye la responsabilidad del transportista". De esta forma, y como es el caso de la sentencia dada a conocer la semana pasada por el Supremo (ver información anexa), un transportista que es víctima de un robo deberá asumir el pago de la indemnización si se considera que no ha custodiado la mercancía de la forma debida.

La decisión de este tribunal refrenda la línea marcada por instancias judiciales inferiores, como valoran en reconocer desde la abogacía. "Se trata de una posición consecuente con los actuales enfoques del derecho del transporte por carretera y que, sin duda, tendrá una influencia decisiva en los modos y formas de conducta de los transportistas

La sentencia del Supremo, conocida la semana pasada, confirma la interpretación que han realizado distintas Audiencias Provinciales

que, lógicamente, deberán agotar toda su diligencia en la protección de su vehículo y carga frente a acciones delictivas", sostiene Alfonso de Ochoa, abogado de Albors Galiano Portales.

Los transportistas, sin embargo, lamentan el grado de exigencia que representa para los conductores la sentencia del Supremo. El director técnico de Astic, José Manuel Pardo, recuerda que "hace unos años, eran muy raros los casos en los que se aplicaban los límites de responsabilidad, pero parece que la tendencia en esta aplicación es negativa". En su opinión, el problema parte de "la redacción, casi incomprensible" de la responsabilidad del conductor en la ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

A esta incertidumbre de desconocer qué grado de vigilancia deben ejercer sobre la carga, se suma una realidad probada, como es el incremento de robos que están sufriendo los conductores en los últimos años. La opinión de los transportistas es que la escasez de aparcamientos vigilados



modo de excepción respecto de los límites de la indemnización inicialmente previstos por la norma, y no como criterio de agravación, propiamente dicho, de la responsabilidad derivada por la culpa o negligencia del transportista.

Un segundo aspecto, guarda relación con la noción o significado del dolo como desencadenante de la excepción señalada. En este sentido, debe tenerse en cuenta, en la línea de lo desarrollado por la citada sentencia de esta Sala, que la formulación en la línea de lo desarrollado el artículo 62 LCITM, ("Con infracción consciente y alternativa al dolo que introduzca el artículo 62 LCITM, ("Con infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente cuantificados, sean consecuencia necesaria de la acción"), responde a una clara finalidad de objetivar la significación usual del dolo como comportamiento consciente o intencional de perjudicar a otro. De forma que el concepto de dolo se atre o resulta comprensivo del daño ocasionado como consecuencia lógica o necesaria de la infracción de un deber jurídico conscientemente cometido por el deudor, sin necesidad de "animus" o intención de perjudicar (dolo eventual).

3. En el presente caso, para ambas instancias, 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.

que justifica la no aplicación de los límites cuantitativos derivados del artículo 23, en relación al artículo 29 del CMR. Fundamentación correcta, plenamente concordante con la jurisprudencia de esta Sala.

3. En el presente caso, para ambas instancias, 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;

TERCERO.-

1. La desestimación de la demanda de casación interpusa por el recurrente.

El Supremo condena a un transportista por no custodiar la mercancía

Una sentencia del mes de julio del Tribunal Supremo, publicada el pasado 26 de octubre, es el origen de este debate. Su resolución desestima el recurso de un transportista condenado a indemnizar a la aseguradora por el robo de la mercancía, al considerar que no ejerció la labor de custodia necesaria de la carga. La nota hecha pública por el Tribunal Supremo destaca "el incumplimiento de los deberes elementales de la obligación de custodia que le incumbía" al transportista y detalla que el estacionamiento en el que se cometió el robo era "peligroso, accesible y no vigilado". En la nota se menciona, además, una "débil protección de la mercancía en un remolque cubierto por una lona y ausencia de vigilancia por el conductor".

en las carreteras españolas obliga a los transportistas a estacionar los vehículos en recintos que no cuentan con los elementos de seguridad apropiados, por lo que la presencia del conductor en la cabina del vehículo constituye la principal garantía para custodiar la mercancía. Una exigencia peculiar cuando, en teoría, "no le corresponde realizar labores de vigilancia en su periodo de descanso", explica el director técnico de Astic. Para el secretario general de Fenadismer, Juan José Gil, el

Fenadismer califica de abusivo que las aseguradoras intenten trasladar a los transportistas el pago de las indemnizaciones

conductor se encuentra, en estas circunstancias, en una situación de "absoluta indefensión e inseguridad para poder vigilar adecuadamente las mercancías que transporta en su vehi-

LAS CLAVES



○ Cada caso será particular

La sentencia del Tribunal Supremo avala la línea seguida por diferentes instancias judiciales inferiores, pero en cada caso deberá valorar de forma particular todas las circunstancias que han sucedido durante el robo.

○ Un delito nocturno

La mayor parte de estos episodios se producen en áreas de descanso y

aparcamientos, cuando los conductores cumplen con los tiempos de descanso establecidos por la directiva comunitaria.

○ La presencia del conductor

La escasez de recintos que cumplan con todos los requisitos de seguridad provoca que, en muchos casos, la presencia o la ausencia del transportista sea la clave para decidir el grado de respon-

sabilidad que ejerció el conductor para prevenir el robo de la mercancía.

○ Más medidas de seguridad

Cargadores y abogados instan a las empresas de transporte a adoptar nuevos sistemas tecnológicos que refuercen la seguridad de los tráfic, así como la innovación en patrones de actividad que permitan anticiparse a estos episodios.



”la Caixa”

La Guardia Civil explica que el 62% de los robos cometidos en el transporte de mercancías por carretera se cometen en la franja nocturna comprendida entre las 22 y las 6 horas y suelen producirse, mayoritariamente, en aparcamientos y áreas de descanso.

ARCHIVO

sino por la falta real de infraestructuras de estacionamiento seguro en nuestro país”.

En cualquier caso, la aseguradora Llerandi reconoce dos únicas opciones para los transportistas a la hora de realizar una parada nocturna con el camión. “El conductor permanece en el interior del vehículo con todos los dispositivos de seguridad activados” o, “si el conductor no permanece dentro del vehículo, éste debe ser estacionado en un recinto cerrado y con vigilancia permanente”. “Cualquier otra situación distinta –advierte la empresa– supondrá un alto riesgo de pérdida de cobertura”.

UN DEBATE QUE DEBE SER ACTUALIZADO

Desde el ámbito de los cargadores, el presidente de Transprime, Miquel Climent, aporta una posición equidistante para delimitar estas exigencias. Considera que “la responsabilidad actual del conductor y del transportista en la custodia de la mercancía

Los cargadores consideran que la responsabilidad del transportista “corresponde a la de su función en la cadena de suministro”

corresponde a la de su función en la cadena de suministro”. No obstante, asume que “es cierto que hay que considerar de manera integral el problema dados los cambios sociales y económicos de los últimos años: aumento del transporte por carretera, tanto en volumen como en longitud de los trayectos o el límite a los tiempos de conducción, entre otros”, asegura Climent, que opina que la “seguridad de conductores y mercancías es un tema pendiente de ser actualizado y abordado de manera integral”.

Pese a ello, Julio López Quiroga y Tomás Fernández-Quirós, abogados de Uría Menéndez, descartan que el transportista esté desprotegido en la normativa. Reconocen que en los últimos años “se han incrementado sustancialmente los robos de mercancía a bordo de camiones; y no puede negarse que, consiguientemente, el profesional del transporte ha extremado las cautelas para evitarlos”, pero asumen que “en el marco de las responsabilidades que derivan del contrato de transporte, no puede afirmarse que exista una desprotección del porteador sino un régimen de responsabilidad legal que ha de aplicarse valorando todas las circunstancias concurrentes, pues, en última instancia, son distintos los intereses particulares implicados en la pérdida de mercancía”. “Sin duda puede afirmarse que existe un marco claro delimitador de la responsabilidad del porteador que, en todo caso, habrá de aplicarse teniendo en cuenta las particularidades concurrentes en cada caso”, concluyen los abogados de Uría Menéndez. ■

El transporte insta a la Administración a adoptar medidas contra los robos

Reclaman una red de aparcamientos seguros y un cuerpo especial de seguridad para proteger al sector

A. G. Barcelona

El secretario general de Fenadismmer, Juan José Gil, reivindica el papel que deben ejercer las administraciones públicas para controlar el incremento de robos que está padeciendo en los últimos años el transporte por carretera. Una situación, explica, que “no puede ser corregida mediante una modificación de la vigente ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, ya que el régimen de responsabilidad contemplado en dicha ley se ajusta a la tradición jurídica en la materia, así como a la legislación internacional en materia de transporte”. Fenadismmer propone “un plan público de establecimiento de una red de aparcamientos seguros para vehículos de transporte en las principales vías de tránsito de los camiones, así como la creación de un cuerpo especial de seguridad, dentro de las fuerzas de del Estado, que priorice la vigilancia de las zonas de mayor presencia de vehículos de transporte estacionados: zonas logísticas, polígonos industriales o áreas de descanso, entre otros”.

La réplica a estas demandas la expone Alfonso de Ochoa, abogado de Albors Galiano Portales, que destaca la responsabilidad que deben asumir los transportistas en su actividad. Pese a que reconoce que la oferta de aparcamientos vigilados “no es todo lo amplia que posiblemente los transportistas desearían”, asegura que “no es menos cierto que todavía existen ciertas reticencias de los profesionales a su utilización por el coste que supone hacer uso de las mismas, tanto en términos de tiempo como en términos económicos”. “En términos de tiempo porque, en ocasiones, la infraestructura no se encuentra en la ruta a seguir y hay que desviarse algunos kilómetros; y también en términos económicos, porque, aunque el coste no es elevado, los márgenes del transporte en ocasiones no permiten siquiera plantearse este despido”. La alternativa, sostiene De Ochoa, “es el uso indiscriminado de los aparcamientos, zonas de descanso y de las estaciones de servicio de las autopistas y carreteras que aun cuando disponen de cámaras, en realidad no disponen de vigilancia ni recintos acotados y cerrados, por lo que aunque tienen un flujo constante de entrada y salida



Las asociaciones insisten en la implicación de los poderes públicos ARCHIVO

Abogados y cargadores instan a los transportistas a adoptar más medidas en su actividad para prevenir los robos a la mercancía

de camiones, no impiden la actuación y perpetración de actos delictivos”.

Por otra parte, el abogado de Albors Galiano Portales asegura que la vigilancia policial “se ha incrementado sustancialmente en los últimos años para evitar este tipo de episodios”. “Lo que no se puede pretender –afirma De Ochoa– es que haya una suerte de ronda policial constante a modo de servicio de seguridad privada en las zonas de descanso y estaciones de servicio de las carreteras”. “Es obligación primera y deber primordial de los transportistas el adoptar aquellas medidas de seguridad de la carga que se les ha confiado, para tratar de dificultar la comisión de estos sucesos”. En este sentido, afirma que “la escasez de infraestructuras no puede

ponerse como excusa cuando la tecnología actual permite a los transportistas organizar el servicio de forma adecuada, tanto para escoger la ruta más rápida como para programar las paradas atendiendo a los tiempos de descanso, seguridad personal y de la mercancía, zonas de descanso y áreas de servicio y centro de transporte y aparcamientos vigilados”.

A este respecto, también el presidente de Transprime, Miquel Climent, explica que “existen actividades complementarias para mejorar la seguridad”. Cita, por ejemplo, la coordinación con los departamentos de tráfico y expedición, o la definición de rutas seguras, para anticiparse a estos episodios. “Es importante –asegura– considerar la inclusión de contingencias y planes de prevención del riesgo en las operaciones de transporte”. “No hay una fórmula definitiva ni única, pero la combinación de todas ellas puede aportar un mayor control sobre el flujo de transporte, y en su resultado, una disminución de incidentes y costes derivados”. ■

39% de los robos

Los aparcamientos y las áreas de descanso son las localizaciones en las que se producen el 39% de los robos que sufre el transporte de mercancías por carretera, según los últimos datos aportados por la Guardia Civil.

culo”. En el caso de que se produzca un robo de la mercancía a bordo del vehículo, las aseguradoras que tienen contratadas los transportistas “intentan, en muchos casos, repetir contra el transportista la indemnización que corresponde abonar a la compañía, en base a una presunta falta de diligencia en la custodia de la carga”, sostiene Gil. Una actuación, que, a su juicio, “resulta abusiva por parte de las compañías de seguros”, ya que “la falta de diligencia no es en realidad causada por el transportista,