

Expertos animan al transportista a consignar objeciones en la carta de porte

“La ley culpa por defecto al transportista” en caso de siniestro relacionado con la estiba de la carga, advierten desde el ámbito del derecho



De izquierda a derecha: el socio fundador del Instituto para la Seguridad en las Cargas (ISEC), Andoni Gortázar; la abogada de Aiyon, Zuberoa Elorriaga; el secretario general adjunto de CETM, Dulsé Díaz; la presidenta de Asetrabi, Sonia García; el formador de Ceftral, Juan Antonio Figueroa; y el jefe de Seguridad Vial de la Diputación Foral de Bizkaia, Faruk Mouhrat | **Domi Alonso (Asetrabi)**

INÁKI CARRERA | Bilbao

6 de noviembre de 2023



La estiba de cargas en un camión, cuya definición es un “concepto abierto a múltiples interpretaciones”, persigue afrontar un transporte seguro de origen a destino. Sin embargo, son tantas las relaciones contractuales que vertebran una mercancía desde que se preparara en un almacén para su posterior estiba en el vehículo, transporte y descarga, que la responsabilidad en caso de siniestro se convierte en un factor difícil de dilucidar. Desde el punto de vista de las empresas de transporte, los expertos tienen claro qué medidas adoptar para minimizar que la balanza de la justicia caiga del lado del eslabón más débil. “El conductor tiene que consignar sus reservas o anotaciones en la carta de porte si observa algo fuera de lo normal cuando se hace cargo de la mercancía. Porque a partir de ese momento, en caso de un incidente en relación con la estiba de la carga, la ley culpa por defecto al transportista, a menos que se demuestre lo contrario”, defendió la abogada de Aiyon, Zuberoa Elorriaga, en la jornada organizada por la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi) el pasado 30 de octubre en Bilbao.



“Si hay algo inadecuado, debe reflejarse en la carta de porte, porque luego no hay defensa posible”

Zuberoa Elorriaga Abogada en Aiyon Abogados

La conferencia de Asetrabi, que preside Sonia García y pertenece a la patronal nacional CETM, trató sobre la estiba de las cargas y la conducción eficiente. Desde el comienzo de su intervención, la abogada especializada en transporte terrestre dejó muy claro que “estas anotaciones pueden ser esenciales para los jueces a la hora de interpretar los convenios y las legislaciones para resolver un siniestro”, sobre todo “si tenemos en cuanto el gran número de actores que participan en esta actividad, desde el cargador hasta al transportista, pasando por el consolidador, el expedidor y el transitario”.

Para ilustrar la situación, Zuberoa Elorriaga puso el ejemplo de “un gran cargador que no deja bajar a los chóferes de las cabinas para examinar la carga”. Sin embargo, “los transportistas dan fe de que todo está en orden en la carta de porte”. ¿Por qué? “Por razones comerciales”, añadió. Es decir, por miedo a perder al cliente. “Si hay algo inadecuado, hay que ponerlo en la carta de porte. Si es necesario, se pueden sacar fotografías. Si el transportista no indica nada en el documento, se da por hecho que todo está en orden, y luego no hay defensa posible en los tribunales”, reiteró la letrada de Aiyon Abogados.

El Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, más conocido como CMR, es claro en este punto: “La carta de porte, salvo prueba en contrario, certifica las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista. En ausencia de anotación en la carta de porte de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que la mercancía y su embalaje estaban en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo”. En román paladino, apuntaló Zuberoa Elorriaga, “salvo prueba en contrario, la responsabilidad recae sobre el transportista”.

Obviamente, existen eximentes de responsabilidad para el conductor por vicios propios de la carga, instrucciones erróneas del cargador y circunstancias que no puede evitar e impedir. En este punto, un pregunta recorrió la sala: ¿Y en caso de robo? Zuberoa no escurrió el bulto ante los asistentes a la jornada de Asetrabi: “El robo se está convirtiendo en un delito recurrente en los textiles y el cobre. Exceptuando los atracos a mano armada, los jueces y los peritos de los seguros valoran todos los hechos, por ejemplo, dónde estaba aparcado el camión y si había cámaras. Esto significa que el transportista no siempre queda exonerado de responsabilidad por no aparcar en instalaciones seguras. Estamos hablando de cargamentos por valor de 250.000 euros, por lo que es necesario tener muy claro qué cubre nuestra póliza de seguros”.

¿CÓMO ORDENAR A CARGADORES Y TRANSPORTISTAS EN LA ESTIBA DE LA CARGA?

La abogada también hizo un repaso de la diferente legislación sobre la estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos. Con carácter general, la carga y descarga corren por cuenta del cargador y del destinatario, respectivamente, salvo que las partes “hayan pactado por escrito que corresponden al transportista”, que recibirá “un suplemento” por realizar esta actividad. Esta contraprestación “deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte”. En este capítulo, aclaró que “el servicio es facturado por el transportista, pero es realizado por un profesional que no sea el conductor”. No obstante, “ocurre, en ocasiones, que es el propio transportista quien realiza estas operaciones porque esa segunda persona no tiene los conocimientos técnicos necesarios para realizar la estiba y desestiba”.



“Los colectivos de transportistas y cargadores no tienen cultura sobre la seguridad de las cargas”

Andoni Gortázar Socio fundador del Instituto para la Seguridad en las Cargas

Entre las soluciones planteadas para ordenar las relaciones entre el cargador y el transportista en este asunto tan espinoso, la abogada destacó “las fichas técnicas y de responsabilidad jurídica que elabora el Instituto para la Seguridad en las Cargas (ISEC)”. Sidenor y Tubacex, fabricantes vascos de aceros especiales y tubos, respectivamente, están siguiendo el modelo del ISEC. En la jornada de Asetrabi, el representante de Sidenor, aseguró que “tenemos un pacto con nuestros transportistas, por el que nosotros colocamos la carga en el camión donde nos indica el conductor, que es quien mejor conoce el vehículo, y le damos instrucciones para trincarla, indicándole el número de cinchas y bloqueos”. No obstante, aún queda mucho camino por recorrer. Según el socio fundador del ISEC, Andoni Gortázar, que también participó en la charla de Asetrabi, “los colectivos de transportistas y cargadores no tienen cultura sobre la seguridad de las cargas”.

LA FORMACIÓN EN CONDUCCIÓN ECOEFICIENTE AHORRA 2.500 EUROS ANUALES

La jornada de la patronal vasca Asetrabi también hizo un hueco destacado a la conducción eficiente con la intervención del técnico de la Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística (Ceftral), Juan Antonio Figueroa. El experto aseguró que “la formación a los profesionales en conducción ecoeficiente supone un ahorro para la empresa de 2.500 euros anuales”, una cifra que “el ministerio de Transportes eleva hasta los 6.000 euros”. En su opinión, la formación tiene que ser continua: “Hay que dedicar uno o dos cursos al año para formar al conductor en el ahorro del combustible. Es un reciclaje, un mecanismo de desarrollo y mejora. No puede ser algo puntual y se tiene que llevar a cabo en los horarios de trabajo del chófer y con su herramienta”.

Figueroa señaló que “la empresa también puede motivar económicamente al chófer para que se más eficiente en la conducción, abonándole parte del ahorro que genera en su trabajo”. Añadió que “hay que implicar al chófer” porque “él es único dueño a bordo”. Las empresas “no queremos conductores que sean ingenieros, queremos profesionales que participen junto con la compañía en el seguimiento semanal del consumos, que en algunas es diario”. El seguimiento del consumo “puede dar lugar a conversaciones periódicas con el chófer, indicándole las pautas de conducción más adecuadas y estableciendo comparativas de mejoras con otros conductores”.

Lo mismo vale para la medición de los neumáticos: “Hay que implicar al conductor, porque trabaja con un herramienta que lleva 6.000 euros en neumáticos”, declaró el formador de Ceftral. Asimismo, Figueroa aseguró que “hay más gasto de combustible cuando existe tensión entre el chófer y la empresa”. Cuando el precio del combustible se dispara, “las pymes demandan más estos cursos y también los relacionados con los sistemas”. No obstante, los autónomos “tiene aún mucho trecho que andar en la digitalización y el análisis de datos porque siguen trabajando de manera tradicional”, concluyó.