

SafeLink®
GROUP



ALSUM
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

Responsabilidad del transportador terrestre de carga en Iberoamérica.

Compendio de la regulación más relevante para el asegurador



ADRIANA GRILLO CORREA
COMPILADORA

HÉCTOR R. GONZÁLEZ R.
EDITORIAL

ESAÚ MENDOZA
EDITORIAL

Título

Responsabilidad del transportador terrestre
de carga en Iberoamérica.
Compendio de la regulación
más importante para el asegurador

Primera edición:

Octubre, 2023

Autores:

Gustavo Yusti
Adriana Grillo
Rene Ellis Vanzulli
Ignacio Díaz Ibáñez
Víctor Carrión
Fernando Aguirre Ramírez
Héctor Gonzalez
Esaú Mendoza
Nayeli Sánchez
Verónica Patrón
Luis Carlos Quintero
Cecilia Ocampo
Ángel Vallejo Chamorro
Julia Rubiales

Director editorial: Daniel Meneses Ospina

Corrección de estilo: Óscar García

Diseño y diagramación: Sebastian Murillas

ISBN: En trámite
Editorial Alsum

Reservados los derechos. No se permite reproducir, almacenar en sistemas de recuperación de la información ni transmitir alguna parte de esta publicación, cualquiera que sea el medio empleado electrónico, mecánico, fotocopia, grabación, etc., sin el permiso previo de los titulares de los derechos de propiedad intelectual.

**Responsabilidad del
transportador terrestre
de carga en Iberoamérica.**
Compendio de la
regulación más relevante
para el asegurador

Tabla de contenido

1. Presentación

Argentina



13

1. Introducción. Definición
2. Elementos y características del contrato de transporte
3. El documento del transporte, la carta de porte carretero
4. El sistema de responsabilidad del transportador terrestre. La reparación integral del daño
5. Eximentes de responsabilidad. La fuerza mayor y caso fortuito. Especial mención al caso del robo
6. La determinación del daño
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce.
8. El transporte multimodal, régimen legal.
9. Las coberturas de seguros para el transporte terrestre de cargas. Local e internacional
10. La acción de subrogación que ejerce el asegurador
11. Antecedentes jurisprudenciales. Casos relevantes
12. La tecnología como herramienta efectiva de expansión y seguridad en el transporte
13. El reto del sector asegurador en la Argentina. Reflexiones

Brasil



42

1. Introducción. Brasil
2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transporte terrestre local
3. Partes del contrato de transporte
4. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad
5. Parámetros de responsabilidad en valores económicos
6. Periodo de responsabilidad: dónde inicia, donde termina
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y el modo en que se ejercen los medios legales
8. Eximentes de responsabilidad.
9. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad
10. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
11. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga
12. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo
13. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre
14. La tecnología como herramienta de expansión de las empresas de transporte y la necesidad de seguros acordes a las operaciones
15. Alianza del Pacífico en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga

16. El reto del sector asegurador en Brasil
17. Reflexiones

Colombia

84

1. Introducción. Definición.
2. Elementos y características del contrato de transporte terrestre de carga
3. El documento del transporte. Remesa terrestre de carga
4. La responsabilidad del transportador terrestre y su obligación contractual
5. Eximentes de responsabilidad
6. Prueba del daño
7. Prescripción de la acción legal en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce
8. El transporte multimodal. Aspectos legales
9. Coberturas de seguros para el transporte terrestre de carga nacional
10. La acción de subrogación que ejercen las aseguradoras
11. Referencias de antecedentes jurisprudenciales. Casos relevantes
12. La tecnología como herramienta de seguridad y gestión logística en el transporte
13. El reto del sector asegurador en Colombia.
14. Reflexiones

Chile

108

1. Normativa que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local
2. Partes del contrato de transporte
3. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad
4. Parámetros de responsabilidad en valores económicos
5. Periodo de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina
6. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce
7. Eximentes de responsabilidad.
8. La fuerza mayor y el caso fortuito como eximentes de responsabilidad
9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga
11. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo
12. Alianza del Pacífico en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga
13. Aladí en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga
14. Reflexiones. Conclusiones

Ecuador

123

1. Introducción
2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local
3. Partes en el contrato de transporte
4. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad
5. Parámetros de responsabilidad en valores económicos
6. Período de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce.
8. Eximentes de responsabilidad: la fuerza mayor y el caso fortuito como eximente de responsabilidad.
9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
10. ¿Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga?
11. Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo
12. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

España

131

1. Normativa que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local
2. Partes del contrato de transporte
3. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad
4. Parámetros de responsabilidad en valores económicos
5. Período de responsabilidad, dónde inicia y dónde termina
6. La prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce
7. Eximentes de responsabilidad
8. La fuerza mayor y el caso fortuito como eximente de responsabilidad
9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga
11. Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo
12. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

Estados Unidos

150

1. Introducción. Definición
2. Antecedentes
3. Partes del contrato de transporte
4. Contrato de transporte
5. Limitación de responsabilidad de los transportadores terrestres

6. Exclusiones de responsabilidad
7. Conclusiones.

Guatemala

167

1. Introducción. Definición
2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local
3. Elementos del contrato de transporte
4. Responsabilidades del contrato de transporte
5. Responsabilidad del transportista. La reparación del daño
6. Inicio y término de la responsabilidad del transportista
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce
8. Eximentes de responsabilidad
9. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad
10. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
11. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga
12. Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo
13. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre
14. El reto del sector asegurador en Guatemala. Reflexiones

México

198

1. Introducción. Definición
2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local
3. Elementos del contrato de transporte
4. Responsabilidades del contrato de transporte
5. Responsabilidad del transportista. La reparación del daño
6. Inicio y término de la responsabilidad del transportista
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce
8. Eximentes de responsabilidad
9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga
11. Derecho de subrogación
12. Jurisprudencia
13. El reto del sector asegurador en México. Reflexiones finales

Perú

234

1. Introducción. Definición
2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local
3. Elementos del contrato de transporte

4. Responsabilidades del contrato de transporte
5. Responsabilidad del transportista. La reparación del daño
6. Inicio y término de la responsabilidad del transportista
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce
8. Eximentes de responsabilidad
9. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad
10. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
11. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga
12. Derecho de subrogación
13. Jurisprudencia
14. El reto del sector asegurador en Perú. Reflexiones

Uruguay

262

1. Introducción
2. Ley aplicable
3. Límites de responsabilidad del transportador terrestre en Uruguay
4. Partes en el contrato de transporte
5. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad
6. Periodo de responsabilidad: dónde se inicia y dónde termina
7. Prescripción de la acción legal en contra del transportador terrestre
8. Eximentes de responsabilidad
9. Fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad
10. La subrogación, cómo se ejerce y tiempos para hacerlo
11. Reto del sector asegurador en cada país
12. Conclusiones

Mercosur

289

Comunidad Andina

1. Introducción
2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre internacional a la luz de la regulación de la Comunidad Andina
3. Partes del contrato de transporte
4. Obligaciones de los transportadores internacionales a la luz de la regulación andina
5. Parámetros de responsabilidad y eximentes de responsabilidad
6. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad
7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

8. Comentarios frente a la póliza andina para transporte terrestre internacional
9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones
10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga en el transporte terrestre internacional a la luz de la regulación andina
11. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

2. Conclusiones

3. Cuadro comparativo entre países

Presentación

En la vida he recibido y aceptado tareas que me retan a crecer desde mi perspectiva personal y profesional, tengo que reconocer que muchas de ellas han llegado a mí, porque yo misma gestiono que se me asignen; la idea de crear este libro fue una de esas tareas en las que levanté la mano y dije: "Yo lo hago". En ese momento, en un estado de ingenuidad, consideré que se trataría de un tema de simple coordinación, pero además, desde la perspectiva académica, me gustó la idea porque consideré que el documento sería un instrumento útil de consulta para la comunidad de Alsum y, en general, para las personas que laboran en el sector asegurador, específicamente en temas de transporte.

Al iniciar la labor principal, la búsqueda de los escritores, debí apoyarme totalmente en Alsum, de allí recibí todos los contactos de personas que podrían participar en este proyecto; me dieron varios nombres de profesionales de muy alto nivel; ese momento coincidió con el inicio de la pandemia, así que, sin saber si sobreviviríamos o no y qué pasaría con el mundo, me di a la tarea de llamar a los posibles escritores.

Debo confesar que disfruté y me entretuve durante el encierro hablando con los escritores, personas de diferentes países. Ello me permitía enterarme de la situación en otros lugares del mundo. Les contaba acerca de la idea de estructurar el libro; los llevaba, a través de mi conversación, al convencimiento de escribir; no fue difícil realmente, a todos les parecía un superproyecto: aceptaron; sin embargo, al intentar construir la estructura que llevaría el libro me llevé varias sorpresas. Diversos elementos alrededor del contrato de transporte en cada país son diferentes, nos unía el hablar en castellano con todos, pero en cuanto a los términos respecto de la parte operativa, las estructuras normativas y demás no se parecían en nada; así que, en un acto de confianza, decidí aprender de todos y buscar vestirme de cada país cuando entablaba una conversación con los escritores. Confieso que me enriquecí enormemente en conocimientos.

Este libro es producto de un enorme desafío y explico por qué: una vez coordinados los escritores y la estructura de los capítulos, inicié el proceso de exigirles la entrega dentro de los tiempos pactados para la escritura. La mayoría cumplió en forma estricta. Sin embargo, y aquí viene el desafío, al revisar los escritos por parte de los pares académicos que me ayudaron en esta labor, se identificó que eran muy dispares unos de otros en cuanto a su estructura y fondo. Durante varios meses, intenté adaptarlos y acondicionarlos en capítulos por temas: fracasé. Al entender que no funcionaría la estructura planteada, y, tomando en cuenta, que los estilos de los contenidos eran muy

diferentes, debí solicitar a algunos escritores que modificaran sus documentos, para lo cual les facilité unos parámetros con los que pretendía estandarizar los textos. La decisión final fue que el contenido debía estructurarse por países, pues no era viable la fusión de los temas.

Este proceso nos tomó un tiempo considerable y finalmente logré completar la información a finales del 2021; en el primer trimestre del 2022, estuve en un proceso de reorganización de mi empresa, y señalé que en mayo de 2023 podría dedicarme a esta compilación, pues deseaba presentar el mismo en el congreso de Alsum en México, país de mi absoluta preferencia personal. Sin embargo, el año 2022 trajo para mí una situación personal que por poco no me permite permanecer en la cordura. Atribuyo a una fuente de inspiración divina lo que me condujo interiormente hacia el camino, para retornar en el mes de febrero de 2023 a este compromiso de estructurar el libro de Alsum para su publicación. Volví a revisar los documentos, habían pasado varios meses desde que los había leído por última vez; finalmente, formulé unos ajustes mínimos para lograr estructurarlo como se planeó en la segunda etapa: por país. Con los días, pude evidenciar que todo pasó así porque en principio no habíamos logrado conseguir un escritor en Brasil y en ese trasegar llegó Rene y aceptó el reto. Tampoco habíamos pensado en España como opción y contactamos a Julia y Angel, quienes en tiempo récord a finales del 2022 decidieron participar en el libro. Por ello, creo que ni el 2020, ni el 2021 o 2022 eran años propicios para terminar esta tarea, pues en el documento faltarían Brasil y España, países que nos dejan mucho conocimiento sobre el eje central del libro. Pasamos de ser un libro de proyección latinoamericano a ser un libro iberoamericano.

Desde la perspectiva académica y profesional, espero que este documento sea interesante para quienes desean conocer similitudes y diferencias de la regulación: actores, responsabilidades de quienes realizan y coordinan el transporte de carga en Argentina, Brasil, Paraguay, Ecuador, Uruguay, Perú, Chile, Estados Unidos, España, México, Guatemala y Colombia; también resulta interesante encontrar unas referencias sobre Mercosur y Comunidad Andina.

Expreso mis sentimientos de gratitud a mi hija Ana Sofia y a mi esposo Nelson, por el apoyo; a Verónica Patrón, abogada de mi firma y coautora de este libro, por la compañía incondicional en este proyecto; gracias a Esaú, coautor y editor de este libro, por siempre estar atento al proyecto a pesar del tiempo que transcurrió; a Leonardo Umaña, por creer y apoyar siempre a pesar de mis circunstancias personales; gracias a los escritores, al comité de carga y observatorio jurídico por darse a la tarea de revisión y propuesta de ajuste del documento, especialmente

a Andrés Rodríguez, por haber realizado una tarea maratónica en este sentido; y a Alsum en todas sus estructuras por la paciencia. Sé que fue un tiempo muy extenso, pero así se llevó al cabo el proceso y finalmente logramos entregar este libro a la comunidad de Alsum.

Adriana Grillo Correa



El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en la República Argentina

Dr. Gustavo Pablo Yusti¹

Sumario

1) Introducción. Definición 2) Elementos y características del contrato de transporte 3) El documento del transporte, la carta de porte carretero 4) El sistema de responsabilidad del transportador terrestre. La reparación integral del daño 5) Eximentes de responsabilidad. La fuerza mayor y caso fortuito. Especial mención al caso del robo 6) La determinación del daño 7) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 8) El transporte multimodal, régimen legal 9) Las coberturas de seguros para el transporte terrestre de cargas, local e internacional 10) La acción de subrogación que ejerce el asegurador 11) Antecedentes jurisprudenciales. Casos relevantes 12) La tecnología como herramienta efectiva de expansión y seguridad en el transporte 13) El reto del sector asegurador en la Argentina. Reflexiones

1) Introducción. Definición

Considerando el motivo de este trabajo, tan solo un análisis estrictamente jurídico del régimen que regula al contrato de transporte terrestre de mercaderías en la República Argentina, me limitaré entonces al análisis de las normas vigentes y a las que dieron su origen como antecedente inmediato de remisión. De modo pues, que el lector –aun sin conocimientos legales específicos- pueda comprender de manera sencilla cuál es el marco legislativo de aplicación a las normas contractuales que regulan a esta actividad.

En primer lugar, debemos mencionar la definición con que el legislador ha descrito al contrato de transporte. A ese efecto, debemos necesariamente remitirnos al Código de Comercio² redactado en 1857, aprobado como ley provincial en 1859 y

1. El autor es abogado especialista en derecho del transporte y seguros, ajustador de siniestros y actualmente socio principal del despacho ALS Admiralty Services, con oficina central en la ciudad de Buenos Aires. En su actividad académica se ha desarrollado como docente en carreras de grado, posgrado y especializaciones en la materia tanto en universidades públicas como privadas de la República Argentina. Del mismo modo, ha participado como conferencista, disertando sobre el tema, en universidades, congresos y conferencias desarrolladas en diversos países. Es miembro de diversas asociaciones que vinculan profesionales especializados en el transporte, el derecho marítimo y los seguros. miembro del comité de cascos y responsabilidades marítimas de Alsum.

2. Al unificarse la Argentina en 1862, el mencionado Código fue declarado por el Congreso Nacional mediante Ley nro. 15. El código de 1862, reformado en 1889, es el que, con modificaciones ulteriores, rigió en Argentina hasta el 1 de agosto de 2015, cuando entró en vigencia el Código Civil y Comercial de la Nación.

como ley nacional en 1889. El Código de Comercio regulaba exclusivamente el transporte terrestre en el capítulo V³ de los acarreadores, portadores o empresarios de transportes (título correspondiente a los agentes de comercio), salvo el art. 206 que contemplaba el transporte mediante pequeñas embarcaciones. Además todas las formas del transporte por tierra que trataba estaban relacionadas con el transporte de cosas, con excepción de lo dispuesto por el art. 8, inc. 5º, el art. 173 que regía el del equipaje de los pasajeros y el art. 184 que contemplaba el transporte de personas por ferrocarril, de aplicación por extensión, a los transportes terrestres.

Con la reciente sanción del Código Civil y Comercial en la República Argentina⁴ (en adelante, CCyC), finalmente se legisla sobre la definición de “contrato de transporte” que no contenían los hasta entonces vigentes Código de Comercio ni el Código Civil. Aunque como mencionamos, el primero preveía, en los arts. 162 a 206, pautas para las partes en los contratos de transporte terrestre y ferroviario, estos fueron ahora reemplazados en el CCyC por los nuevos arts. 1280 a 1318 contenidos en el título IV de I libro tercero. El CCyC, al regular este contrato, siguió en general al Proyecto de Código Civil unificado con el Código de Comercio de 1998⁵ (art. 1203 y ss.).

Es así que el art. 1280 del CCyC dispone: “Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”. Es más interesante aun la remisión normativa a la que nos lleva el art. 1281⁶ disponiendo que las reglas del capítulo V se aplican a los transportes cualquiera sea el medio empleado, excepto lo dispuesto en las leyes especiales (Código Aeronáutico⁷ y la Ley Argentina de la Navegación⁸) y la Ley 24.921 que regula el transporte multimodal de mercaderías.

3. Art. 162. *Las empresas de ferrocarriles, los troperos, arrieros y, en general, todos los que se encargan de conducir mercaderías o personas, mediante una comisión, porte o flete, deben efectuar la entrega fielmente en el tiempo y en el lugar del convenio; emplear todas las diligencias y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren; haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los gastos necesarios; y son responsables a las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños que les resultaren por malversación u omisión suya o de sus factores, dependientes u otros agentes cualesquiera.*

4. Código Civil y Comercial de la República Argentina, Ley 26.994 publicado en el Boletín Oficial el 8 de octubre de 2014, en vigencia desde el 1 de agosto de 2015.

5. El Poder Ejecutivo Nacional designó por Decreto N° 685/95 a un grupo de destacados para realizar un proyecto de revisión o de renovación del Código Civil Argentino, sirviendo luego de anteproyecto para el CCyC finalmente sancionado en 2014 y puesto en vigencia en agosto de 2015.

6. CCyC art. 1281. *Ámbito de aplicación. Excepto lo dispuesto en leyes especiales, las reglas de este Capítulo se aplican cualquiera que sea el medio empleado para el transporte. El transporte multimodal se rige por la ley especial.*

7. Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285).

8. Ley Argentina de la Navegación 20.094



De igual modo la Ley de Transporte Automotor de Cargas,⁹ promulgada por el Congreso de la Nación Argentina con fecha 12 de julio de 1996 define en su artículo 4 al transporte de carga por carretera como el traslado de bienes de un lugar a otro, en un vehículo, por la vía pública. Es dable destacar que esta norma tiene por objeto regular la intervención y el rol contralor del Estado en el transporte de cargas por carretera, especialmente creando el Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) habilitante para el traslado de efectos dentro del territorio de la República Argentina.

Consecuentemente, nos permitimos ensayar una definición integradora, entendiendo que existe contrato de transporte terrestre de mercaderías cuando una empresa porteadora o transportista, asumiendo profesionalmente los riesgos consecuentes de sus actos, se obliga mediante el pago de un flete a recibir una cosa de un dador o cargador, trasladarlo de un punto de origen a otro de destino y entregarlo en la misma calidad y cantidad al receptor o consignatario, en las condiciones y plazo determinado.

2. Elementos y características del contrato de transporte

La doctrina diferencia a los elementos necesarios o esenciales verdaderamente constitutivos de un contrato,¹⁰ los que sin su presencia hacen ineficaz el acto, de los elementos estructurales que no son sino los que hacen posible la construcción material del negocio. Los elementos esenciales se tornan de mayor relevancia jurídica especialmente, porque sobre ellos no puede actuar la autonomía de la voluntad como, por el contrario, ocurre con los elementos estructurales o accidentales bajo la distinción tradicional de la doctrina clásica.

En la materia que nos atiende, los elementos necesarios que deben observarse en los contratos de transporte son, a nuestro entender: los sujetos o partes, quienes, por supuesto, deben contar con capacidad jurídica para contratar conforme las normas vigentes; el consentimiento o acuerdo de voluntades; la causa; el objeto; y la forma entendida como expresión o exteriorización de la voluntad.

Las partes que intervienen en los contratos de transportes son principalmente: el cargador o dador de carga, la empresa de transporte o transportista y el consignatario o receptor de carga. Por supuesto en el contrato de transporte pueden actuar sujetos que hagan las veces de intermediarios o comisionistas, contratando o tercerizando servicios de transportadores principales, incluso en ciertos casos prestando servicios adicionales a la cadena logística y al transporte.

9. Ley de Transporte Automotor de Cargas 24.653, reglamentada por Decreto 1035 del 19/06/2002

10. Jorge Mosset Iturraspe, *Contratos*, pág. 44, Ediar, 1981 - Buenos Aires, Argentina.

El cargador o dador de carga es, por supuesto, la persona (física o jurídica) que entrega los objetos al transportista o porteador para el traslado de un lugar determinado a otro.

Conforme lo dispuesto por el CCyC las obligaciones principales del cargador¹¹ son las siguientes: 1. Declarar el contenido de la carga. 2. Identificar los bultos externamente. 3. Presentar la carga con embalaje adecuado. 4. Indicar el destino y destinatario de los efectos. 5. Entregar al transportista la documentación necesaria y requerida para realizar el traslado de los bienes. En caso de que se requieran para el transporte documentos especiales para el traslado (habilitaciones de organismos gubernamentales, información relevante respecto a condiciones especiales de traslado o acondicionamiento, intervenciones de autoridades de control, etc.), es obligación del cargador entregarlos al porteador o transportista en el mismo momento que lo hace con los efectos o bienes objeto del transporte.

De igual modo, se ha dispuesto en la norma como responsabilidad del cargador¹² o dador de carga los daños que sufra el propio transportista o porteador, otros cargadores que compartan espacio en la bodega del medio transportador o incluso terceros ajenos al contrato de transporte, derivados en la omisión o inexactitud, irregularidad o falta de entrega de la documentación vinculada con los bienes transportados.

El porteador o transportista (también denominado acarreador o fletero) es quien tiene a su cargo la tarea profesional del transporte de los bienes desde su origen al destino indicado por el cargador al momento de la entrega. Tiene principalmente a su cargo la obligación y el deber de cuidado sobre los bienes confiados para el transporte y debe entregarlos al destinatario en las mismas condiciones en que fueron dados por el cargador al tiempo del inicio del servicio prestado. Por supuesto, el transporte de cosas se presume oneroso, y tiene consecuentemente derecho al cobro de una tarifa por su servicio habitualmente denominado como tarifa de flete por el servicio prestado.

El CCyC regula los derechos y obligaciones de las partes, pero excluye de su texto los transportes realizados a título gratuito,¹³

11. CCyC art. 1296.- *Obligaciones del cargador. El cargador debe declarar el contenido de la carga, identificar los bultos externamente, presentar la carga con embalaje adecuado, indicar el destino y el destinatario, y entregar al transportista la documentación requerida para realizarlo. Si se requieren documentos especiales, el cargador debe entregarlos al porteador al mismo tiempo que las cosas a transportar.*

12. CCyC art. 1297.- *Responsabilidad del cargador. El cargador es responsable de los daños que sufran el transportista, otros cargadores o terceros, que deriven de la omisión o la inexactitud de las indicaciones o de la falta de entrega o de la irregularidad de la documentación.*

13. CCyC art. 1282.- *Transporte gratuito. El transporte a título gratuito no está regido por las reglas del presente Capítulo, excepto que sea efectuado por un transportista que ofrece sus servicios al público en el curso de su actividad.*



por tanto, nos limitaremos al análisis del transporte oneroso. La otra parte importante en el contrato de transporte es el destinatario, la persona a quien se remiten los bienes objeto del transporte, es quien debe recibirlos en el lugar de destino. Es posible que no intervengan en el contrato de transporte sino tan solo el cargador y el transportista, ello ocurre cuando es el primero quien actúa en el doble carácter de dador y receptor de los bienes transportados. Es decir que consigna los efectos a su propio nombre.

En los últimos tiempos, es muy habitual que intervengan otros sujetos en el contrato de transporte, que, sin tener los medios físicos o vehículos adecuados para cumplir materialmente con el transporte, hacen las veces de intermediarios o comisionistas en la contratación del servicio. Estos transportistas son comúnmente denominados transportistas contractuales, casualmente porque a diferencia de los transportistas efectivos, no cuentan con los vehículos propios para desarrollar la tarea. La concentración de grandes empresas transportistas con necesidad de flete en exceso de sus propios vehículos, las relaciones laborales y sindicales del sector y las regulaciones administrativas que imponen los gobiernos nacionales, provinciales y municipales, han proliferado en los últimos tiempos a estas empresas intermediarias en el transporte. Es importante mencionar, sin embargo, que estas empresas intermediarias, quienes habitualmente emiten incluso cartas de portes o aun simplemente cobrando un precio o flete, forman parte de la cadena de solidaridad legal en la responsabilidad por el transporte. Es decir que asumen frente al cargador y receptor las responsabilidades inherentes al porteador y frente a este las que son propias del cargador de los bienes transportados. También, por supuesto, estos comisionistas o intermediarios perciben un beneficio económico contratando con el transportista efectivo y comercializando los fletes a cargadores o destinatarios. El multimodalismo y la preeminencia de los operadores logísticos que tienen a su cargo servicios integrales en el transporte de cosas han evolucionado su papel en la intermediación y las responsabilidades en la cadena logística y el contrato de transporte, en detalle lo desarrollaremos en el apartado que refiere al transporte multimodal de mercancías.

El otro elemento necesario del contrato de transporte es el consentimiento, que debe manifestarse por la oferta o propuesta de una de las partes (por caso el transportista) y aceptarse por la otra parte (dador o receptor de la carga). Este acuerdo de voluntades a que llegan los contratantes no se trata de otra cosa que el consenso recíproco destinado a reglar sus derechos y obligaciones. El CCyC en su artículo 1283, especialmente dispone: "Oferta al público. El transportista que ofrece sus servicios al público está obligado a aceptar los pedidos compatibles con los medios ordinarios de que dispone, excepto que exista un motivo serio de rechazo; y el pasajero o

el cargador están obligados a seguir las instrucciones dadas por el transportista conforme a la ley o los reglamentos. Los transportes deben realizarse según el orden de los pedidos y, en caso de que haya varios simultáneos, debe darse preferencia a los de mayor recorrido”.

El objeto del contrato de transporte es básicamente la cosa o bien a transportar geográficamente de un punto a otro, que tiene que tratarse principalmente de una cosa mueble o semoviente. Estos bienes, objeto del transporte, deben adecuarse a la capacidad del vehículo transportador para llevar adelante ese viaje (peso, volumen, determinado en la tara específica del vehículo destacado por el transportador para ese viaje).

Finalmente, mencionaremos el concepto de causa que, como marca la doctrina,¹⁴ se trata de la referida a la finalidad como elemento topológico indispensable para la existencia de un contrato. Es la causa que se diferencia del objeto (que responde a la pregunta ¿qué es?) responde a la pregunta ¿por qué es? El traslado de la mercadería designada por el cargador de un punto a otro en las condiciones previstas en el contrato es la finalidad principal en este tipo de contratos comerciales.

Por lo expuesto, podemos concluir entonces que los caracteres del contrato de transporte son: 1) consensual, 2) bilateral, 3) nominado, 4) típico, 5) oneroso, 6) no formal, 7) de tracto sucesivo, y 8) comercial.

3. El documento de transporte. La carta de porte carretero

El porte o flete es el precio que se paga por el contrato de transporte para que el transportista o porteador realice el traslado de los efectos. El documento mediante el cual se instrumenta el porte o flete, es la carta de porte, bajo el régimen legal argentino: “El transportista tiene derecho a requerir del cargador que suscriba un documento que contenga las indicaciones enunciadas en el artículo 1296 y las estipulaciones convenidas para el transporte. Su emisión importa recibo de la carga”.¹⁵

De igual manera, el mismo cuerpo normativo establece las disposiciones relativas al segundo ejemplar que debe emitirse como medio probatorio del contrato:¹⁶ *“El cargador tiene derecho a exigir al porteador que suscriba y le entregue copia de la carta de porte. Este documento se llama segundo*

14. Garrido – Zago, *Manual de Contratos Civiles y Comerciales*, Editorial Universidad, Buenos Aires, 1998.

15. CCyC art. 1298. *Carta de porte*.

16. CCyC art. 1299. *Doble ejemplar*.



ejemplar de la carta de porte y puede ser nominativo, a la orden o al portador. Si el transportista ha librado el segundo ejemplar de la carta de porte a la orden, los derechos nacidos del contrato frente a aquel, son transmisibles por endoso”.

Es importante destacar las penalidades que establece la norma contra el transportista o porteador que no ha cumplido con su obligación de emisión del segundo ejemplar, especialmente dispuestos en los artículos 1302 y 1303 del CCyC, a saber: “Disposición de la carga. Si no se ha extendido el segundo ejemplar de la carta de porte ni la guía, el cargador tiene la disposición de la carga y puede modificar las instrucciones dadas al transportista, con obligación de reembolsar los gastos y resarcir los daños derivados de ese cambio”, y “Portador del segundo ejemplar. Cuando el transportista ha librado segundo ejemplar de la carta de porte o guía, sólo el portador legitimado de cualquiera de dichos documentos tiene la disposición de la carga y puede impartir instrucciones al transportista, las cuales se deben anotar en el instrumento y ser suscriptas por el transportista”.

De igual manera, se dispone que ante la falta de Carta de Porte, el cargador pueda exigir al transportista entregue un recibo de carga:¹⁷ “Si no hay carta de porte, el cargador tiene derecho a exigir al transportista que le entregue un recibo de carga, denominado guía, con el mismo contenido de aquella”.

De igual manera, en cuanto a la imposibilidad frente a terceros ajenos al contrato de transporte, el artículo 1301 del CCyC dispone: “Las estipulaciones no contenidas en el segundo ejemplar de la carta de porte o en la guía, no son oponibles a los terceros portadores de buena fe. Ese documento debe ser entregado al transportista contra la entrega por este de la carga transportada”.

4. El sistema de responsabilidad del transportador terrestre. La reparación integral del daño

Tal como es sabido, existen diversas teorías en materia de responsabilidad del porteador o transportista, sin embargo, la legislación argentina ha adoptado la denominada teoría del riesgo profesional.

Esta posición jurídica se basa en el profesionalismo como característica fundamental de la actividad empresarial vinculada con el transporte de bienes. Es decir que la empresa porteadora realiza y ejecuta, para obtener un beneficio económico, actos profesionalmente aceptados como propios de la actividad del transporte.

¹⁷. CCyC art. 1300. Guía.

El transportista entonces asume los riesgos inherentes a la actividad, conservando desde que recibe hasta que entrega las mercaderías, el deber de cuidado sobre los bienes que el cargador le ha confiado para su traslado. En ese sentido, el CCyC especialmente dispone que:

- El transportista debe realizar el traslado convenido en el plazo pactado en el contrato o en los horarios establecidos y, en defecto de ambos, de acuerdo a los usos del lugar en que debe iniciarse el transporte.¹⁸
- En caso de demora o retardo en la entrega, producido el retraso en el traslado de las cosas transportadas, si el transportista no prueba la causa ajena, pierde una parte del flete proporcional al retraso, de modo tal que pierde el total si el tiempo insumido es el doble del plazo en el que debió cumplirse. Lo dispuesto por este artículo no impide reclamar los mayores daños causados por el atraso.¹⁹
- Los derechos nacidos del contrato de transporte corresponden al destinatario desde que las cosas llegan a destino, o desde que, vencido el plazo del transporte, haya requerido la entrega al transportista. Sin embargo, el destinatario no puede ejercer tales derechos sino contra el pago al transportista de sus créditos derivados del transporte.²⁰
- El transportista debe poner la carga a disposición del destinatario en el plazo y con las modalidades convenidas en el contrato o, en su defecto, por los usos. Si el cargador ha librado una carta de porte, esta debe ser exhibida y entregada al porteador.²¹ El tenedor del segundo ejemplar de la carta de porte o de la guía al portador o a la orden, debe restituir el documento al transportista en el momento de la entrega de la carga. El transportista está obligado a entregar la carga en el mismo estado en que la recibió, excepto causa ajena. Si la ha recibido sin reservas, se presume que ella no tenía vicios aparentes y estaba bien acondicionada para el transporte. El destinatario no está obligado a recibir cosas con daños que impidan el uso o consumo que les son propios.²²
- Si el comienzo o la continuación del transporte son impedidos o excesivamente retrasados por causa no imputable al porteador, este debe informar inmediatamente al cargador y pedirle instrucciones. Está obligado a la custodia de la carga. Si las circunstancias imposibilitan el pedido de instrucciones, el transportista puede depositar las cosas y, si están sujetas a rápido deterioro o son

18. CCyC art. 1284.- Plazo.

19. CCyC art. 1285.- Pérdida total o parcial del flete por retraso.

20. CCyC art. 1304.- Derechos del destinatario.

21. CCyC art. 1305.- Puesta a disposición.

22. CCyC art. 1306.- Entrega.



- perecederas, puede hacerlas vender para que no pierdan su valor.²³
- Si el destinatario no puede ser encontrado o se niega a recibir las cosas transportadas o demora su recepción, el porteador debe requerir inmediatamente instrucciones al cargador y se aplican las soluciones previstas en el artículo 1307.²⁴
 - El porteador que entregue las cosas al destinatario sin cobrar los créditos propios o los que el cargador le haya encomendado cobrar contra entrega de la carga, o sin exigir el depósito de la suma convenida, es responsable frente al cargador por lo que le sea debido y no puede dirigirse contra él para el pago de sus propias acreencias. Mantiene su acción contra el destinatario.²⁵
 - Si se trata de cosas frágiles, mal acondicionadas para el transporte, sujetas a fácil deterioro, de animales o de transportes especiales, el transportista puede convenir que solo responde si se prueba su culpa. Esta convención no puede estar incluida en una cláusula general predispuesta.²⁶

5. Eximentes de responsabilidad. La fuerza mayor y caso fortuito. Especial mención al caso del robo

El principio de responsabilidad del transportador terrestre de mercaderías se encuentra consagrado por el Código Civil y Comercial de la Nación Argentina, y como se ha dicho regula los hechos generadores de responsabilidad del transportador, pero de igual modo contempla ciertos casos en los que el transportador puede exculparse eximiéndose de responsabilidad ante daños o pérdidas.

En especial los hechos eximentes de responsabilidad están dados por la responsabilidad del cargador. En ese sentido, el régimen legal dispone: “El cargador debe declarar el contenido de la carga, identificar los bultos externamente, presentar la carga con embalaje adecuado, indicar el destino y el destinatario, y entregar al transportista la documentación requerida para realizarlo.²⁷ Si se requieren documentos especiales, el cargador debe entregarlos al porteador al mismo tiempo que las cosas a transportar”.

De igual modo es responsabilidad del cargador: “Los daños que sufran el transportista, otros cargadores o terceros, que deriven de la omisión o la inexactitud de las indicaciones o de la falta de

23. CCyC art. 1307.- *Impedimentos y retardo en la ejecución del transporte.*

24. CCyC art. 1308.- *Impedimentos para la entrega.*

25. CCyC art. 1309.- *Responsabilidad del transportista frente al cargador.*

26. CCyC art. 1310.- *Responsabilidad por culpa.*

27. CCyC art. 1296.- *Responsabilidad del cargador.*

entrega o de la irregularidad de la documentación.²⁸ *En materia de culpa del cargador o de un tercero.* Si el transporte no pudo ser iniciado o completado o la entrega no puede ser efectuada por el hecho del cargador, o de un portador legitimado del segundo ejemplar de la carta de porte o de la guía, o del destinatario, el transportista tiene derecho al precio o a una parte proporcional de este, según sea el caso, y al reembolso de los gastos adicionales en que haya incurrido.²⁹

Para el transporte con reexpedición de las cosas, si el transportista se obliga a entregar la carga a otro porteador y no acepta una carta de porte hasta un destino diferente al de tal entrega, se presume que sus responsabilidades como transportista concluyen con ella, sin otras obligaciones adicionales que la de emplear una razonable diligencia en la contratación del transportista siguiente.³⁰

Párrafo aparte merece el caso de robo de los bienes transportados. En la Argentina, es frecuente la pérdida de mercaderías como consecuencia del robo por delincuentes portando armas de fuego mientras el medio transportador de la carga se dirige por las rutas o vías desde el punto de origen al de destino de los efectos. Esta modalidad delictiva se conoce como piratería del asfalto. Estos hechos de robo eran en el pasado considerados como eximentes de responsabilidad en favor del transportista como de fuerza mayor. Recordamos que para que proceda un eximente de responsabilidad fundado en la fuerza mayor, el hecho debe haber resultado imprevisible o siendo previsible ha sido inevitable por el sujeto pasivo de responsabilidad. Sin embargo, y dada la asiduidad en la ocurrencia de estos hechos, los tribunales argentinos finalmente han entendido que dejaba de ser un hecho imprevisible (me refiero al robo bajo la modalidad de piratería del asfalto), y, por tanto, debería este, para poder eximirse de la responsabilidad, probar debidamente que habría tomado las medidas necesarias para prevenir el robo de modo que pueda exonerarse de la responsabilidad. Las medidas necesarias para prevenir el hecho delictivo excedían con simplemente contratar un vehículo de custodia por seguimiento,³¹ sino que debe haber tomado las medidas de seguridad en su logística, manejo de la información, rutas y desvíos, detenciones programadas, y principalmente evaluación de las medidas de seguridad en función del riesgo a que se encontraba expuesto el viaje y transporte de la mercadería a su riesgo y cargo (rutas, horarios, tipo de mercadería, valor de la carga, choferes designados, etc.).

28. CCyC art. 1297.-

29. CCyC art. 1316.-

30. CCyC art. 1317.-

31 Recordamos el *leading case* en que nos ha tocado en suerte participar, autos "Júpiter Compañía Argentina de Seguros SA c. Transporte Rodoviario Michelin s. cumplimiento de contrato de transporte". Cámara de Apelaciones Federal en lo Civil y Comercial Federal de la Ciudad A. de Buenos Aires, Sala 2, de fecha 14.06.2001.



6. La determinación del daño. Limitación de responsabilidad del transportista. Reparación integral (no limitada en especie)

La determinación del daño requiere como principio general bajo la legislación argentina un especial proceso de prueba tendiente a acreditar –probar– de manera adecuada y eficiente la procedencia temporal de ocurrencia siniestral. Las normas especiales que regulan el transporte marítimo (Ley 20094) y el aéreo (Código Aeronáutico Argentino) determinan, a su vez, procesos de prueba para la determinación del daño.

En materia de transporte terrestre de mercancías, el CCyC también establece el proceso para la correcta determinación de la causa, origen y cálculo del daño.

Comprobación de las cosas antes de la entrega. El destinatario tiene derecho a hacer comprobar, a su costo, antes de la recepción de las cosas, su identidad y estado. Si existen pérdidas o averías, el transportista debe reembolsar los gastos.³² El porteador puede exigir al destinatario la apertura y el reconocimiento de la carga; y si este rehúsa u omite hacerlo, el porteador queda liberado de toda responsabilidad, excepto dolo.

Efectos de la recepción de las cosas transportadas. La recepción por el destinatario de las cosas transportadas y el pago de lo debido al transportista extinguen las acciones derivadas del contrato, excepto dolo. Solo subsisten las acciones por pérdida parcial o avería no reconocibles en el momento de la entrega, las cuales deben ser deducidas dentro de los cinco días posteriores a la recepción.³³

Representación en el transporte sucesivo. Cada transportista sucesivo tiene el derecho de hacer constar en la carta de porte, o en un documento separado, el estado en que ha recibido las cosas transportadas. El último transportista representa a los demás para el cobro de sus créditos y el ejercicio de sus derechos sobre las cargas transportadas.³⁴

En materia de determinación económica del perjuicio, el CCyC en su artículo 1311 especialmente dispone que: “La indemnización por pérdida o avería de las cosas es el valor de estas o el de su menoscabo, en el tiempo y el lugar en que se entregaron o debieron ser entregadas al destinatario”. Sin embargo, también se dispone la merma o pérdida natural propia del tipo o clase de mercadería transportada, tanto es así que el art. 1312 del mismo cuerpo legal (CCyC) dispone que: “En

32. CCyC art. 1314.-

33. CCyC art. 1315.-

34. CCyC art. 1318.-

el transporte de cosas que, por su naturaleza, están sujetas a disminución en el peso o en la medida durante el transporte, el transportista solo responde por las disminuciones que excedan la pérdida natural. También responde si el cargador o el destinatario prueban que la disminución no ha ocurrido por la naturaleza de las cosas o que, por las circunstancias del caso, no pudo alcanzar la magnitud comprobada”.

Por último, debemos destacar que en materia de responsabilidad del transportador terrestre, la legislación argentina establece un sistema de reparación integral del daño, no limitado. Así lo señala el art. 1313 del CCyC que dispone: “Los que realizan habitualmente servicios de transporte no pueden limitar las reglas de responsabilidad precedentes, excepto en el caso del artículo 1310”. Quedan excluidos, por supuesto, los casos en los que se prueba la culpa del cargador en la producción del daño.

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

El antiguo Código de Comercio que regulaba el transporte de carga en la Argentina –ahora derogado y reemplazado por el nuevo CCyC– establecía como principio general la idea de que las acciones que derivan del contrato de transporte prescribían en el plazo perentorio de un año para los transportes realizados dentro del territorio de la República Argentina (art. 855). La Ley 22.096 aclara inequívocamente que ese plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de transporte era de aplicación, sea que se trate del transporte de personas o de mercaderías.³⁵

Actualmente, el ordenamiento legal unificado (CCyC), en su art. 2562 elimina la diferencia de plazos que establece el art. 855 del Código de Comercio derogado y fija un plazo único de dos años, tanto para el transporte de cosas, cuanto de personas. La norma dispone: “Prescriben a los dos años: ... d) el reclamo de los daños derivados del contrato de transporte de personas o cosas”. Se aparta así de la regla general en materia de responsabilidad contractual base del mismo cuerpo normativo (CCyC) que es establecida en tres años (art. 2561).

8. El transporte multimodal, régimen legal

Consideraciones generales. El transporte multimodal en nuestro país se encuentra regulado por la Ley 24.921 sancionada por el Congreso Nacional en el año 1997. A través de la misma

35. El art. 855 del Código de Comercio –Ley 22.096- dispone que las acciones que derivan del contrato de transporte de personas o de cosas que no tengan fijado en dicho ordenamiento legal un plazo menor de prescripción, prescriben al año, en los transportes realizados en el interior de la República, y a los dos años, en los transportes dirigidos a cualquier otro lugar. En caso de pérdida total o parcial, la prescripción empezará a correr el día de la entrega del cargamento, o aquel en que esa entrega debió verificarse, según las condiciones de su transporte; en caso de avería o retardo, se computará desde la fecha de la entrega de las cosas transportadas.



no solo se regula el transporte multimodal interno (nacional), sino también aquel de carácter internacional. Vale aclarar que, para el transporte multimodal internacional, es interpretada esta normativa, cuando el lugar de destino corresponde a jurisdicción de la República Argentina; es decir que su aplicación corresponderá a operaciones de importación, mas no a aquellas de exportación.

La Ley 24.921³⁶ define al contrato de transporte multimodal como: “El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes”.

Es decir, que el modo de transporte estará dado por la vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, aunque se excluyen los meramente auxiliares.

La norma también define a las partes intervinientes en el transporte multimodal como así también términos e institutos propios de este contrato y del transporte terrestre en general. A modo de simplificar, solo desarrollaremos en este punto aquellos conceptos e institutos propios del transporte multimodal.

En ese sentido se entiende por:

- a. Operador de transporte multimodal. Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato.
- b. Depositario. La persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal.
- c. Transportador o porteador efectivo. Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de un transporte multimodal.
- d. Estación de transferencia o interfaces. Una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos

36. Sistema oficial de recopilación normativa –www.infoleg.gob.ar– <http://servicios.infoleg.gob.ar/infoleginternet/verNorma.do?id=48356>

- de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiere utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes en forma eficiente y segura.
- e. Terminal de cargas. Una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, llenado y vaciado, como así también de consolidación de contenedores y otras unidades de carga.
 - f. Contrato de transporte multimodal. El acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete a ejecutar o a hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías.
 - g. Documento de transporte multimodal. El instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato.

La relación contractual entre los cargadores-recibidores y el transportista y/u operador multimodal quedará formalizada bajo la emisión del contrato de transporte, es decir que no es tácita, sino que se hace por medios escritos, ya sea de modo electrónico o físico. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable, podrá ser a la orden, al portador o nominativo; y es transferible con las formalidades y efectos que prescribe el derecho común para cada una de las mencionadas categorías de papeles de comercio. Si se emite un juego de varios originales, se indicará expresamente en el cuerpo del documento de transporte multimodal el número de originales que componen el juego, debiendo constar en cada uno de ellos la leyenda "Original". Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "Copia No Negociable".

Es importante tener en consideración que la emisión del documento de transporte multimodal, sin la realización de reserva alguna por parte del operador multimodal o de sus dependientes, constituye la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición. La presunción indicada admite prueba en contrario por supuesto; sin embargo, dicha prueba no será admitida cuando el documento de transporte multimodal haya sido transferido a un tercero de buena fe, incluido el consignatario.

El cargador o expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al



valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el operador de transporte multimodal o, en su caso, el transportador efectivo, o el titular de la estación de transferencia o el titular de la estación de carga.

En lo que respecta a la recepción de la mercadería, la normativa señalada en su artículo 14 establece de forma taxativa cuáles son los sujetos habilitados para su recepción:

a) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal, cuando este fuere emitido en forma negociable al portador.

b) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden.

c) La persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuera emitido en forma negociable a nombre de esa persona con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del mencionado documento. Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

Responsabilidad del operador multimodal. La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas en el punto anterior, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega. El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

La pérdida, daño o demora en la entrega generan responsabilidad para el operador de transporte multimodal si el hecho que ha causado dicha pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia. El operador de transporte multimodal solamente será responsable por los perjuicios resultantes de la demora, si el expedidor hubiera hecho una declaración de interés de la entrega en plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

Se considera que hay demora en la entrega de la mercadería si esta no ha sido entregada en el lugar de destino previsto dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de plazo expresamente convenido, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible a un operador de transporte multimodal diligente. El expedidor o el consignatario, pueden considerar perdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo determinado de transporte. Cuando

se acredite en qué modo de transporte o en qué estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora, el operador de transporte multimodal será solidariamente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia o del depositario, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

Por el contrario, cuando no se pueda determinar en qué modo de transporte ocurrió la pérdida total o parcial de la mercadería, el daño o la demora en la entrega, o cualquier otro incumplimiento del contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por:

- a. Vicio propio de la mercadería, incluyendo las mermas normales provenientes de sus propias características, pese al cuidadoso manipuleo y transporte.
- b. Defectos o deficiencias de embalaje que no sean aparentes
- c. Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes.
- d. Caso fortuito o de fuerza mayor. El transportador deberá probar que él o su representante han adoptado todas las medidas para evitar el daño.
- e. Huelgas, motines o *lock-out* efectuados por terceros.
- f. Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

De esta manera, se establecen en la normativa bajo análisis, cuáles son las exoneraciones que puede alegar el operador multimodal o el transportista efectivo de la carga.

En lo que respecta a la cuantificación de la indemnización tras la producción del daño o la pérdida de la mercadería, se establece que la misma se fijará según el valor de la carga en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal. No obstante, ello, en caso de demora en la entrega, además de la indemnización o resarcimiento del mayor daño que se pruebe que se ha producido por dicha causa, el operador logístico también perderá su derecho a percibir el valor del flete pactado.

Ante un siniestro, resulta imprescindible determinar el valor de la mercadería. Para ello, la legislación vigente en materia de transporte multimodal establece: "El valor de la mercadería se determinará teniendo en cuenta la cotización que tenga en una bolsa de mercaderías o en su defecto observando el precio que tenga en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercadería de similar naturaleza y calidad, salvo que el expedidor haya hecho una declaración expresa respecto al valor de la mercadería en el documento de transporte multimodal".

En el artículo 30 de la Ley 24921, se regula la responsabilidad extracontractual estableciendo que las disposiciones de esta



normativa se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual. Asimismo, en el artículo siguiente se establece que es absolutamente nula y no tendrá efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, de los transportadores efectivos, de los depositarios o de las estaciones de transferencia de carga, por pérdida, daño o demora sufrida por la mercadería o que modifique la carga de la prueba en forma distinta de la que surge de esta ley.

Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos. La nulidad de las cláusulas mencionadas no entraña la del contrato.

Límite indemnizatorio. La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluido estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado. En caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por unidad de flete.

Las partes podrán acordar en el momento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente.

Cuando la mercadería fuera acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería, cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor, paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza. En ese sentido, consideramos que resulta fundamental establecer correctamente en el documento de transporte multimodal, la cantidad de bultos o unidades a ser transportadas, dado que, posteriormente, dicha descripción será la que se utilizará para la determinación del valor a resarcir.

Siendo que, para la determinación del límite indemnizatorio, la Ley 24921 recurre al instituto denominado "argentino oro", consideramos oportuna indicar que el valor del argentino oro es el fijado por el órgano competente (Banco Central de la República Argentina³⁷) al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial.

Sin embargo, la limitación de responsabilidad no es absoluta; sino que este derecho del operador de transporte multimodal,

37. Banco Central de la República Argentina - https://www.bcra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/Cotizacion_argentino_oro.asp

el porteador efectivo y el depositario no podrá efectivizarse si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, al depositario o sus dependientes con dolo o culpa grave.

Responsabilidad del expedidor. Como regla general se establece que el expedidor no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el operador de transporte multimodal, o por las personas a las que este recurra para la ejecución del contrato o para llevar a cabo algunas de las prestaciones, salvo que tales daños sean imputables con dolo o culpa al expedidor, sus agentes o sus subordinados.

Sin embargo, se establece que el expedidor tiene el deber de cargar de informar al operador de transporte multimodal con exactitud todos los datos relativos a la naturaleza general de la mercadería, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad. Por ello, el expedidor resultaría responsable por la proporción de información deficiente, insuficiente o parcial al operador multimodal, si la misma ha ocasionado daños o perjuicios.

La responsabilidad del expedidor subsistirá incluso cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funda tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Estos perderán el derecho de acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave.

Aviso y constatación de daños. La ley establece que el consignatario, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la mercadería, debe dar aviso al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega. La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada tal como se encontraba descrita en el documento de transporte multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario. Este aviso debe prestarse de forma fehaciente. La inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas son obligación de las partes intervinientes, es decir, el operador de transporte multimodal y el consignatario de la carga. Ambos están obligados, ante el pedido de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de las mercaderías para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita de tal revisión, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y el monto.

Plazos, prescripción y cómputos. Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada. Las acciones de repetición entre



el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

Seguro de responsabilidad civil – obligatoriedad. Finalmente, el texto normativo, bajo análisis, a buen criterio, bajo nuestra consideración, establece la obligatoriedad de contratación de seguro de responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia. Esta obligatoriedad no solo implica una seguridad jurídica y económica para las partes intervinientes en el transporte de mercaderías, sino que brinda la profesionalización de la industria optimizando los recursos disponibles y, asimismo, brindando el respaldo suficiente tanto al operador logístico como a los titulares de las mercancías.

En esa línea de pensamiento, es que el artículo 51 de la Ley 24921 establece: “Seguros. Para poder desarrollar su actividad los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia”.

9. Las coberturas de seguros para el transporte terrestre de cargas. Local e internacional

Las coberturas de seguros contratadas en el ámbito del transporte terrestre de mercaderías o cargas tanto local como internacional son dos: a) responsabilidad civil y b) daños a la carga.

Respecto a la primera podemos decir, de forma preliminar, que usualmente es contratada por el mismo transportista, operador logístico o agente de transporte para resguardar su responsabilidad e intereses por los daños y perjuicios ocasionados a terceros, ya sean titulares de las mercaderías transportadas o terceros ajenos a dicho transporte. Asimismo, es usual en nuestro país que dichos transportistas contraten una póliza “flotante” de mercaderías que luego trasladadas en carácter de tomador a los titulares de los bienes transportados (beneficiarios) para que, en el supuesto en que se produzcan daños, averías, extravío o faltantes de las mismas, estas coberturas se activen y cubran las pérdidas mencionadas.

Las pólizas de responsabilidad civil en relación al transporte de mercaderías son aplicables a todos los cargamentos que no cuenten con seguro propio (del transportista) y con seguro contratado por los propietarios (subrogación).

No obstante, vale aclarar en este punto que bajo la Ley 24.653 –Ley de Transporte Automotor de Cargas– se establece la posibilidad de incluir en las coberturas asegurativas la cláusula de exención de responsabilidad al transportista terrestre. En nuestro país, si bien es muy común encontrarla en las pólizas de carga, la misma no es absoluta y comprende una serie de exclusiones que, poco a poco, desde su sanción han sido receptadas por los tribunales federales locales y ampliado su aplicación a los distintos eventos siniestrales.

EXIMICIÓN DE RESPONSABILIDAD AL TRANSPORTISTA TERRESTRE: CLÁUSULA DE EXIMICIÓN DE RESPONSABILIDAD AL TRANSPORTISTA: “Por medio de la presente, el Asegurador exime de responsabilidad al transportista, terrestre por los daños o pérdidas sufridas por las mercaderías por él transportadas y cubiertas por la presente póliza, dejando expresamente aclarado que en los casos de Hurto, Falta de Entrega y Desaparición no operará la referida eximición. Tampoco operará en los casos de dolo o culpa grave del transportista, sus dependientes o de la persona o personas en quienes aquel delegare la realización del transporte o cuidado y vigilancia de las mercaderías y/o efectos asegurados”.

Tal como hemos mencionado anteriormente, las causales en las que no opera dicha cláusula de eximición de responsabilidad, son las siguientes:

- Hurto, falta de entrega y desaparición.
- Dolo.
- Culpa grave.
- Negligencia, en la que a nuestro criterio también se incluye la que genere un accidente de tránsito, como, por ejemplo, vuelcos de camiones por conducir a exceso de velocidad en una curva.

La cobertura de seguros de responsabilidad civil en Argentina es obligatoria para los riesgos básicos y optativa para lo que llamamos riesgos enumerados.

Ahora bien, las coberturas de seguros de cargas tienen por fin cubrir los riesgos a los cuales están expuestas las mercaderías durante el transporte al cual serán sometidas. En ese sentido, el mercado asegurador ha establecido una nómina taxativa de riesgos/coberturas básicas, que son los siguientes:

- Choque.
- Vuelco.
- Desbarrancamiento / descarrilamiento.
- Derrumbe y caída de árboles y postes.
- Incendio, rayo o explosión.
- Huracán, ciclón o tornado.
- Inundación, aluvión, alud.
- Hechos de huelga y *lock-out*, motín o tumulto popular (incluidos los de terrorismo, siempre que se produzcan con



- motivo y en ocasión de los referidos acontecimientos).
- Descompostura de cámara frigorífica a consecuencia de un siniestro cubierto.³⁸

Adicionalmente, el tomador de las coberturas —dependiendo de la operatoria a realizar, del tipo de mercaderías o bien por la complejidad mismas de las zonas a transitar— podrá optar por adicionar a las mismas otras cláusulas que pueden incluirse en forma individual a la cobertura básica mencionada.

A continuación, detallamos algunas de las coberturas adicionales más importantes:

- Eximición de responsabilidad al transportista.
- Descompostura de maquinaria frigorífica.
- Extensión de cobertura desde o hacia países limítrofes.
- Robo.
- Carga y descarga.
- Mojadura. Rotura. Contaminación.
- Hurto y falta de entrega.
- Desaparición.
- Gastos de limpieza.
- Robo durante las operaciones de carga y descarga.
- Daños a etiquetas y embalajes. Marcas.
- Cláusula obligatoria para artículos que forman juego y/o conjuntos.
- Cláusula para maquinarias (reparación y/o reemplazo).
- Hechos de huelga o *lock-out* o de motín o tumulto popular.
- Cobertura a favor de transportistas o fleteros.
- Eximición de responsabilidad al transportista.
- Pólizas anuales con declaraciones mensuales de los transportes, individuales o globales.
- Cobertura adicional por vandalismo o hechos maliciosos.
- Cobertura adicional por paralización del equipo frigorífico.

A continuación, se detallan las exclusiones contempladas en las coberturas de seguros de carga, por las cuales el asegurador queda liberado del pago indemnizatorio.

Exclusiones para transportes terrestres internacionales

1. El asegurador queda liberado si el asegurado provoca, por acción u omisión el siniestro dolosamente o con culpa grave. Quedan excluidos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber humano generalmente aceptado.
2. Asimismo el asegurador no indemnizará las pérdidas o averías causadas por:
 - 2.1. Culpa del cargador o destinatario, salvo que se pruebe una conducta razonablemente justificada en las circunstancias del caso. El asegurador responde en la medida que la pérdida

38. Coberturas transporte de mercaderías (información tomada de la web de SANCOR – <https://www.sancorseguros.com.ar/transporte>)

o avería cubierta por el seguro se produzca por hechos u omisiones del transportista.

2.2. Realizarse el viaje, sin necesidad, por rutas o caminos extraordinarios o de manera que no sea común.

2.3. Incumplimiento por el transportista del contrato de transporte.

2.4. Demora, acción de la temperatura y demás factores ambientales; naturaleza intrínseca de los bienes, vicio propio, merma, mal acondicionamiento o embalaje deficiente. No obstante, el asegurador responderá en la medida que el deterioro obedece a demora u otras consecuencias directas de un siniestro cubierto.

2.5. Roedores, insectos, gusanos, moho y similares, así como por las consecuencias de medidas sanitarias.

2.6. Pérdida de mercado o fluctuación de los precios, aun cuando fuese consecuencia de un siniestro cubierto.

2.7. Incautación o decomiso de los bienes o por otras decisiones, legítimas o no, de la autoridad o de quien se la arrogue, salvo que la medida se deba al estado de los bienes a raíz de un siniestro cubierto.

2.8. Meteorito, terremoto, maremoto y erupción volcánica.

2.9. Transmutaciones nucleares.

2.10. Uso, desgaste, deterioro, erosión, corrosión, podredumbre seca o húmeda, autocombustión.

2.11. Encogimiento, evaporación, pérdida de contenidos, cambios de sabor, textura o terminación o cualquier otra degradación de productos o materiales, a menos que tales pérdidas o daños resulten de un riesgo cubierto.

2.12. Multas, infracciones o penalidades legales.

2.13. Pérdidas o daños provocados por descarga, dispersión, filtración, migración, liberación o escape de contaminantes sea directamente causada por una pérdida o daño que resulten de un riesgo cubierto.

2.14. Hechos de guerra civil o internacional, motín o tumulto popular.

2.15. Hechos de guerrilla, terrorismo, rebelión, huelga o *lock-out*.

2.16. Rotura, abolladura, derrame, contacto con otras mercaderías y mojadura a menos que sean la consecuencia de un siniestro cubierto.

2.17. Robo, hurto y/o falta de entrega de bultos enteros; desaparición o falta de noticias del conductor. Los siniestros acaecidos en el lugar y ocasión de producirse los acontecimientos enumerados en los incisos 2.8), 2.9) 2.14) y 2.15), se presume que son consecuencia de los mismos salvo prueba en contrario del asegurado.

Aun cuando por las condiciones particulares el seguro se hubiese efectuado “contra todo riesgo” salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá por las pérdidas o averías causadas por las circunstancias o acontecimientos mencionados en los incisos 1) y 2.1) al 2.16) inclusive precedentes.



10. La acción de subrogación que ejerce el asegurador

Como es bien sabido, el asegurador cuando indemniza una pérdida al amparo del contrato de seguros, se “pone en los zapatos” del asegurado subrogándose en sus derechos y permitiéndole entonces reclamar a los sujetos responsables de las pérdidas indemnizadas, en los términos y bajo los límites de la póliza de seguros.

En el derecho de seguros argentino, regulado por la Ley General de Seguros (Ley 17.418) el sistema de subrogación legal funciona del mismo modo y de manera específica. El artículo 80 de ese cuerpo legal especialmente dispone: “Los derechos que correspondan al asegurado contra un tercero, en razón del siniestro, se transfieren al asegurador hasta el monto de la indemnización abonada. El asegurado es responsable de todo acto que perjudique este derecho del asegurador”.

11. Antecedentes jurisprudenciales. Casos relevantes

Así las cosas y conforme lo expuesto precedentemente en el curso de este artículo que versa sobre el régimen legal para el transporte de mercaderías bajo la ley argentina, nos permitimos compartir algunos fallos de los temas mas relevantes que han generado controversias resueltas por los tribunales argentinos.

Obligatoriedad del Transportista de emitir Carta de Porte: Jurisprudencia Sintetizada. PJMENDOZA. Año 2018 - Ref. Jurisprudencia Sintetizada. PJ Mendoza. Año 2018. DERECHO COMERCIAL. Voces: TRANSPORTE DE CARGA - CARTA DE PORTE - OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR. Contenido: Ref. Jurisprudencia Sintetizada. PJ Mendoza. Año 2017. DERECHO COMERCIAL Voces: TRANSPORTE DE CARGA - CARTA DE PORTE - OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR. La carta de porte es un comprobante fiscal digital de traslado en el que constan las mercancías que se transportan por vía terrestre, cuya importancia radica en la comprobación de la recepción o entrega de las mercancías, de su legal posesión, traslado o transporte en el servicio de carga del autotransporte federal; siendo obligación del transportista emitirla. Expte.:13-02064176-7/1 - ALONSO ESTEBAN EN J°250.672/13-02064176-7 (010302-52518) ALONSO ESTEBAN C/ MARIO GOLDSTEIN SACI Y OTROS P/ DAÑOS Y PERJUICIOS P/ DAÑOS Y PERJUICIOS P/ REC.EXT. DE INCONSTIT-CASACION Fecha: 27/04/2018 - SENTENCIA Tribunal: SUPREMA CORTE - SALA N° 1 Magistrado/s: PEREZ HUALDE - GOMEZ - LLORENTE Ubicación: LS551-023 Fuente.: Tribunal de Origen. Fallo Completo CITAR UTSUPRA A00482531 Jurisprudencia Sintetizada. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal. 2005. - Ref. Fallos Sumarios Oficiales. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal. Cuestión: - 1001. TRANSPORTE TERRESTRE: FALTANTE. RESARCIMIENTO. CARGA DE LA PRUEBA. VALOR DEL FALTANTE. ANTECEDENTES Y DOCTRINA. Contenido: No se ha emitido “carta de porte” para el tramo de

tránsito hasta el ferrocarril y sabido es que el contenedor nunca llegó a la estación ferroviaria de retiro. Sin embargo, reiterada jurisprudencia sostiene que el contenido de los bultos o su valor puede suplirse por prueba fehaciente (esta Sala, causa n° 21.245/96 del 14/8/2003, considerando 7°). El resarcimiento consiste en el “valor que tendrían los efectos en el tiempo y lugar de la entrega...” (art. 179 del Código de Comercio). Lo que interesa es el valor en plaza de la mercadería -el que posee determinada mercadería en la generalidad del mercado- y no necesariamente el precio que por ellas pagó el importador (confr. esta Cámara, Sala 3, causa “Marchese de D’Amico Ana c/ Transportadora Coral S.A.”, La Ley 1994- pág. 611 y ss.; en doctrina: Zunino Jorge Osvaldo. La responsabilidad por daños a personas y cosas en el contrato de transporte aéreo-marítimo-terrestre, ed. Meru SRL, 1979, pág. 42). La dificultad de este expediente es que la mercadería fue transportada en un contenedor *house to house*, con las inscripciones: *STC, shippers load, stowed and count*; las cuales producen la inversión de la carga de la prueba en el sentido de que incumbe al consignatario que alega el daño demostrar qué portaba el contenedor y cuál es el detalle y valor de la mercadería perdida (confr. esta Cámara, Sala 2, causa “Columbia S.A. de Seguros v. Cap.y/o arm.y/o prop.buque NedlloydMadras” del 9/3/04, publicado en Jurisprudencia Argentina 2004-III- pág. 450). 4.130/99. A.J. BOSTON S.A. c/ FERROCARRIL MESOPOTÁMICO GRAL. URQUIZA S.A. s/ FALTANTE Y/O AVERÍA DE CARGA TRANSP. TERRESTRE. Fecha: 27/10/2005 Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal., Sala 1., Dra. María Susana Najurieta - Dr. Martín Diego Farrell. Ficha nro.: 000017841 CITAR UTSUPRA A00323029

Caso Fortuito – Fuerza Mayor. Jurisprudencia Sintetizada. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal. 2005. - Ref. Fallos Sumarios Oficiales. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal. Cuestión: - 1012. TRANSPORTE TERRESTRE: RESPONSABILIDAD EN OCASIÓN DE CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR: PRUEBA A CARGO DEL TRANSPORTISTA. ANTECEDENTES. Contenido: Aun cuando no existe cláusula por la cual el transportista asuma la responsabilidad en ocasión de caso fortuito o fuerza mayor, lo cierto es que estos supuestos no se advierten verificados de modo categórico en el sub lite en la medida que el demandado no demostró haber empleado “... los medios o precauciones practicadas en circunstancias idénticas por personas diligentes...” (art. 176 del Código de Comercio y arg. arts. 512 y 513 del Código Civil). En efecto, ello es así toda vez que no basta que se alegue la sustracción forzada de la mercadería mediante la modalidad del robo a mano armada, sino que además se debe demostrar que la situación ha sido irresistible e inevitable y que de su parte el acarreador actuó con la debida diligencia y previsión (cfr. esta Sala, causas 5838, 6371, 5899, 87098 y 1220, del 15/12/1977, 15/6/1978, 30/10/1978, 18/9/1979 y 11/9/1990).



6.519/01. Juncal Cía. de Seguros de Autos y Patrimoniales S.A. c/ Transportes SP S.R.L. s/ incumplimiento de contrato. Fecha: 09/08/2005 Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal., Sala 1., Dra. María Susana Najurieta - Dr. Martín Diego Farrell - Dr. Francisco de las Carreras. Ficha nro.: 000017473 CITAR UTSUPRA A00323040

Jurisprudencia Sintetizada. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal. 2005. - Ref. Fallos Sumarios Oficiales. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal. Cuestión: - 1008. TRANSPORTE TERRESTRE: OBLIGACIÓN DEL TRANSPORTISTA: DEBER DE SEGURIDAD. CUSTODIA Y VIGILANCIA. ROBO: HECHO PREVISIBLE EN LA ACTUALIDAD. ANTECEDENTES. Contenido: El transporte carecía de custodia y vigilancia mínimas e indispensables, lo cual, como se vio, en las circunstancias actuales, es inexcusable, lo que importa una omisión culpable sin que resulten relevantes los supuestos eximentes de responsabilidad (caso fortuito y fuerza mayor), lo que no ha sido irresistible ni inevitable si carecen de aquellas. Y señaladas estas como han sido por la demandada (circulación del camión o permanencia en la calle frente al domicilio de la primera entrega sin ningún tipo de custodia o vigilancia), no demuestran que se haya visto impedida de evitar la sustracción como la que se ha comprobado. Es decir, no existen elementos de valoración que permitan admitir que el transportista hubiera adoptado los recaudos mínimos de seguridad que garantizaran la protección de la mercadería que se le había confiado y evitaran un hecho previsible en la actualidad (esta Sala, causa 2552/97 del 31/3/1998), y lo previnieran (esta Sala, causa 6130/96, del 31/8/2000), lo cual debió computarse como un riesgo propio de la actividad. 6.519/01. Juncal Cía. de Seguros de Autos y Patrimoniales S.A. c/ Transportes SP S.R.L. s/ incumplimiento de contrato. Fecha: 09/08/2005 Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal., Sala 1., Dra. María Susana Najurieta - Dr. Martín Diego Farrell - Dr. Francisco de las Carreras. Ficha Nro.: 000017474 CITAR UTSUPRA A00323036

Seguro de Transporte de Mercadería. Jurisprudencia Sintetizada. CNACom Año 2012. - Ref. Jurisprudencia Sumariada Oficial. Poder Judicial de la Nación. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial. Año 2012. Sumario: 1-1 SEGUROS: SEGURO DE TRANSPORTE (ARTS. 121/7). TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCADERIAS. ROBO. INDEMNIZACION. PROCEDENCIA. Contenido: 21. Resulta injustificado el rechazo del siniestro -robo de mercadería transportada- por parte de la aseguradora demandada quien había invocado un incumplimiento de las previsiones del seguro, consistente en la supuesta inexistencia de un vehículo de custodia armada, cuando -como en el caso- la accionante adoptó las medidas razonables de seguridad para prevenir el robo que finalmente sufrió, sustentó la acreditación por diversos medios de prueba, de la presencia del vehículo de custodia. Cabe señalar que no se encuentra controvertido que las partes se vincularon a través de un contrato de seguro de transporte, el cual fue instrumentado mediante

la póliza que preveía una cobertura “contra todo riesgo” que comprendía el de robo y/o hurto de la mercadería transportada; asimismo, tampoco se encuentra discutido que la mercadería transportada en el camión siniestrado se encontraba amparada por los suplementos de la referida póliza. Y no se encuentra controvertido que el camión de transporte con la mercadería asegurada fue sustraído en una operación tipo “comando” mediante la modalidad “robo a mano armada”, no pudiendo recuperarse la carga asegurada. Ello así, procede condenar a la compañía aseguradora a abonar a la actora la suma de 200 000 USD más los respectivos intereses a calcularse desde la mora y hasta la fecha de apertura del proceso liquidatorio de la entidad aseguradora mayo de 2001, sin perjuicio de la pesificación del importe obtenido a dicha fecha por aplicación de la normativa de emergencia entrada en vigencia a partir del 6.1.2002 (Ley 25561 y Decreto 214/02). Kölliker Frers - Uzal. 123471/98 ANTONIO ESPOSITO SA C/ COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS VISION SA S/ ORDINARIO. 17/04/12 Cámara Comercial: A. Ley 25561. Decreto 214/02. HCQ8 CITAR UTSUPRA A00426183

12. La tecnología como herramienta efectiva de expansión y seguridad en el transporte

La tecnología evoluciona las normas es una frase frecuentemente escuchada en el marco del derecho del transporte en general. La evolución de los vehículos de transporte, cualquiera sea el medio del que se trate, ha generado la necesidad de modificar las normas de modo que puedan adecuarse a las nuevas relaciones jurídicas. En materia de seguros, por supuesto, la modificación de los riesgos a que se encuentran expuestos los vehículos de transporte y su carga, también genera la necesidad de adecuar las coberturas que se ofrecen.

Los riesgos a que se encuentran expuestos los transportes de cosas se ven directamente afectados por las nuevas tecnologías, en especial las que hacen al control y seguimiento permanente y constante de los medios transportadores y su carga, que permiten dar mayor trazabilidad a la logística y control de los viajes.

Es así que, desde hace algunos años, con la aparición de nuevas tecnologías, los sujetos involucrados en la cadena del transporte han involucrado a empresas especializadas en el control y, como se ha dado en llamar, gerenciamiento de la seguridad en el transporte. Estos controles han actuado de modo preventivo disuadiendo algunos eventos dañosos, e incluso de manera efectiva recuperando por ejemplo cargamentos sustraídos en casos de robos. La eficacia práctica del uso de estas nuevas tecnologías de control y seguimiento se han dispuesto incluso como cargas en los contratos de seguros, exigiendo a los asegurados que protejan su cumplimiento.



En ese sentido, nos permitimos compartir una cláusula de custodia por seguimiento armado de personas físicas, pero agregando a esa carga la utilización de medios satelitales o electrónicos de seguimiento. Si bien esta es una de las cláusulas más utilizadas por el mercado de seguros argentino, por supuesto, como suele ocurrir con estas condiciones particulares de cobertura, se han ido adaptando conforme el avance de las tecnologías y a medida de cada cobertura específicamente brindada por el asegurador.

Custodia satelital (definición). En caso de utilizarse vehículos con custodia satelital (sistema de localización automática de vehículos), los mismos deberán contar con un sistema de localización y alarma en tiempo real, debiendo contar con las correspondientes homologaciones por parte de las autoridades competentes, si así lo requiriera la normativa vigente. Dicho sistema deberá tener por lo menos dos (2) sensores remotos que cumplan con la función de localización y alarma, cuyo accionamiento sea independiente a la intervención del conductor y que no puedan ser desactivados desde el propio vehículo. Se acepta que los sensores remotos de los sistemas de seguridad que componen este equipamiento sean los siguientes:

- *Alarma anti-sabotaje con corte de combustible asociado.*
- *Sensor de puertas de carga.*
- *Sensor de puertas de cabina.*
- *Sensor de desenganche. En caso de que se trate de semirremolques o semirremolques con acoplados, uno de los sensores deberá estar instalado en el desacople del plato o en el desenganche del acoplado. Solamente se aceptará como tal, cuando el dispositivo de enganche se encuentra protegido por una traba mecánica, cuya llave no se encuentre en poder del chofer del medio transportador.*
- *Alarma por desvío de ruta preestablecida.*

El dispositivo deberá permitir la identificación de una alerta por zona geográfica en forma digital y el prestador del servicio deberá contar con un procedimiento eficiente de respuesta que actúe inmediatamente una vez recibida la señal de alarma o detectada alguna anomalía durante el trayecto del viaje. Dicho procedimiento deberá ser ejecutado por medio de una estructura física de localización del medio transportador en emergencia, que actúe por cuenta y orden del prestador del servicio. Las coberturas de robo, hurto, falta de entrega y desaparición que otorga esta póliza quedan automáticamente suspendidas mientras persista cualquier interrupción de la custodia armada por seguimiento y/o custodia satelital, según corresponda, de acuerdo a los términos de las definiciones arriba enunciadas, cualesquiera sea su causa o razón, aunque la interrupción se origine en un caso fortuito o de fuerza mayor y aunque no hubiere existido culpa imputable al asegurado en ello, salvo cuando tal interrupción se deba

a un hecho de violencia imprevisible e inevitable sobre la custodia con el fin de llevar a cabo el robo de las mercaderías aseguradas. Condición especial custodia armada / custodia satelital durante las detenciones y/o estadías en depósitos del transportista. Custodia armada por seguimiento: se aclara que el requerimiento de la custodia armada por seguimiento según la presente cláusula es de aplicación en todo momento y sin interrupción alguna durante todo el trayecto del transporte, incluyendo durante las eventuales detenciones y/o estadías en depósitos del transportista. Esta condición es, asimismo, extensiva en la eventualidad que la mercadería asegurada fuese descargada del camión durante su detención y/o estadía en el depósito del transportista. El asegurador puede convenir con el asegurado el reemplazo de la custodia armada por seguimiento por otra medida de seguridad alternativa durante las detenciones y/o estadías en los depósitos del transportista con anticipación al inicio de dichos riesgos. Custodia satelital: se aclara que el requerimiento de la custodia satelital según la presente cláusula es de aplicación en todo momento y sin interrupción alguna durante todo el trayecto del transporte, incluyendo durante las detenciones y/o estadías en depósitos del transportista. En caso de que la mercadería asegurada fuese descargada del camión durante su detención y/o estadía en el depósito del transportista, la custodia satelital deberá ser reemplazada por vigilancia armada mientras las mercaderías aseguradas permanezcan en dichos depósitos, reestableciendo la custodia satelital al momento de reiniciar el viaje hacia el destino previsto para dar cumplimiento al tránsito asegurado.

Pero es importante destacar que no solo han colaborado estas nuevas tecnologías en los casos de robo de mercadería en tránsito, como se ha expuesto en la cláusula que precede, sino que también son de gran utilidad para el control de rutas, detenciones, asistencia mecánica, condiciones de carga y estiba, control de sistemas de temperatura controlado, carga y descarga, entre otros.

13. El reto del sector asegurador en la Argentina. Reflexiones

Actualmente el mercado de seguros en la Argentina ofrece amplias coberturas para el transporte de mercaderías vía terrestre. Sin embargo, y pese a la experiencia que han adquirido los aseguradores en las últimas décadas, en las operaciones logísticas, realmente el riesgo más importante y frecuente a que se encuentran expuestas las cargas transportadas sigue siendo la pérdida de la carga por robo, bajo la modalidad conocida como piratería del asfalto (robo a mano armada mientras los vehículos transportadores se encuentran mayormente en tránsito por rutas desde el punto de carga hasta el de destino o entrega de las mercancías).



En ese sentido, y de acuerdo a la opinión de los tribunales argentinos –hoy ratificados de manera unánime y pacífica por la Corte Suprema de Justicia– entienden que el robo de mercaderías bajo esa modalidad, principalmente por su frecuencia, ha dejado de ser un hecho imprevisible para los transportistas, y por tanto para eximirse de su responsabilidad cuando ocurre un caso como el que mencionamos, deben demostrar haber tomado los recaudos necesarios para proteger la mercadería. Es así como han tomado, desde fines del siglo pasado, gran relevancia los medios físicos y electrónicos para el control y seguimiento de las cargas transportadas. Los aseguradores se han hecho eco de esa situación y han profundizado la exigencia de esos medios de seguimiento de la mercadería como la carga más importante prevista en la póliza de seguros. Este control lo han transferido a empresas especializadas en esa tarea.

Consecuentemente, lo que en un primer momento era un complemento de la póliza de seguros, se ha transformado actualmente en la principal preocupación de los transportistas y dadores de carga, quedando entonces el contrato de seguros o la póliza, como un complemento de los controles de riesgo (estas empresas que se han denominado especialmente gerenciadores o administradores de riesgo). Las primas o costo de los seguros, entonces, se han visto diezmados en términos económicos por las enormes sumas de dinero que los sujetos involucrados en el transporte se han visto obligados a erogar para cubrir sus necesidades de seguridad por seguimiento, en razón de estas empresas que en la práctica gestionan o administran los riesgos (riesgos que al final del día son las aseguradoras quienes terminan indemnizando).

Así pues, en opinión del suscrito, el gran desafío que tienen las empresas aseguradoras argentinas, que operan en este riesgo, es el de involucrarse directamente con la administración del riesgo, utilizando las nuevas tecnologías y sus amplios conocimientos en el mercado de riesgos de transporte, en la administración y gerenciamiento de los riesgos de transporte que, finalmente, terminan asumiendo y, eventualmente, indemnizando. De ese modo, sin tercerizar el manejo del negocio propio del sector asegurador, podrían llevar un mejor control del riesgo, una mejor fidelización de los asegurados y, principalmente, un importante incremento en las primas de su cartera.



El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en Brasil

René Ellis Vanzulli¹

Sumario

1) Introducción. Brasil 2) Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transporte terrestre local 3) Partes del contrato de transporte 4) Parámetros de responsabilidad desde la operatividad 5) Parámetros de responsabilidad en valores económicos. 6) Periodo de responsabilidad: dónde inicia, dónde termina 7) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y el modo en que se ejercen 8) Eximientes de responsabilidad. 9) La fuerza mayor y caso fortuito como eximiente de responsabilidad 10) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 11) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga 12) Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo 13) Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre 14) La tecnología como herramienta de expansión de las empresas de transporte y la necesidad de seguros acordes a las operaciones. 15) Alianza del Pacífico en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga 16) El reto del sector asegurador en Brasil 17) Reflexión

1. Introducción

El transporte es una actividad del sector terciario, que se define como el movimiento de personas, animales o mercancías desde un lugar determinado a otro mediante un vehículo o medio de transporte a través de una determinada infraestructura.

El origen del transporte se sitúa en la prehistoria: con la invención de la rueda se dio curso a nuevas posibilidades que facilitaron el traslado de mercadería.

1. Consultor de Albatroz MGA reaseguros Brasil

- Consultor gestión de riesgo para Informaseg
- Director ejecutivo de Control Loss Prevention, Consultoría en gestión de riesgo para América Latina.
- Miembro, socio fundador y director ejecutivo y articulista de CIST (Club Internacional de Seguros de Transportes)
- Articulista para Alsum (Asociación Latinoamericana de Subscritores Marítimos)
- Articulista para MasContainer.com (Revista Electrónica de Comercio Exterior)
 - Especialista (autodidacta) en gerenciamiento de riesgo desde 1997 ISO 31000 y gobernanza corporativa.
 - Exdirector Latam Buonny Chile, gestión de riesgo en transporte,
 - Exsocio, propietario, de Total Planning gerenciadora de riesgo, socio propietario de Sistema3, gerenciamiento de riesgo.
 - Perito judicial 2016, N°100111-15/SP Brasil.
 - Tecnólogo en logística 1999 Unopar Brasil.
 - Graduado 1989 en gestión de servicios, U.S. Accor (Brasil/Francia)
 - Tecnólogo en administración hotelera, 1979, Chile
 - Técnico en turismo, 1977, Stgo. Chile.



Antes de la era industrial, los viajes eran lentos e inseguros debido a la falta de medios de transporte eficientes. Todo el tráfico terrestre se hacía con animales o en carretas tiradas por animales en los pocos caminos que existían, en ese momento el transporte de grandes mercancías se realizaba por vía marítima o fluvial (goletas o vapores) o por vías navegables interiores.

El transporte terrestre se realizaba para el transporte de mercancías ligeras y pesadas, de alto valor agregado y realizado por tropas agrupadas en “tropa de mulas”. Por otro lado, el transporte de mercancías pesadas y voluminosas requería de mayores medios, en general, este transporte lo realizaban personas vinculadas a la producción de las mismas mercancías, quienes, temporalmente, al finalizar las labores agrícolas, se dedicaban al comercio.

En ese momento, había dos tipos de caminos: caminos de freno y caminos carrozables. En el primero solo podían viajar mulas, bueyes, caballos y personas, y en el segundo circulaban carretas. Los caminos eran pocos y solo conectaban las principales ciudades y asumían un viaje inseguro en ese momento, el viaje era largo y lento; por lo que también existía una cadena de posadas y ventas a intervalos regulares de días y medios días que garantizaban el descanso de los viajeros y la reposición del ganado.

*Quadro “Rancho Grande (dos Tropeiros)”, de Benedito Calito, de 1921.
Ao fundo, o hospital e igreja da Misericórdia, em Santes.*



Durante la Revolución Industrial el transporte logró un avance espectacular, fue con la máquina de vapor aplicada al transporte que se lograron estos avances. El transporte ferroviario permitió, al contar con una vía privada y rápida, transportar grandes cantidades de mercancías de forma segura, ágil y regular, alcanzando una velocidad de 25 km/h.

La aplicación de la máquina de vapor a la navegación supuso un avance cualitativo importante, pero no pudo competir con



ventaja contra los veleros o goletas hasta bien entrado el siglo XX, cuando fueron construidos los barcos de metal de gran tonelaje.

A principios del siglo XX, se obtuvieron los primeros productos petrolíferos industriales; asimismo, el árbol del caucho (*Hévea brasiliensis*) fue usado para obtener industrialmente caucho de su látex. Entonces se inició el asfaltado de las carreteras y se obtuvo un vehículo rápido y seguro, parecido al tren, pero mucho más versátil, con el motor de explosión y la rueda de goma: el camión. Al no depender del ferrocarril, fue posible llegar a todas partes, con unas prestaciones superiores a las del ferrocarril.

El transporte por carretera evita cargar y descargar el tren (dos operaciones menos), y también el almacenamiento en la estación, esto solo abarata el transporte por carretera.

Ilustración Puerto de Santos 1899



Al mismo tiempo, los vapores desplazaron a los veleros, y la aviación comenzó a desarrollarse hasta alcanzar un papel decisivo en el mundo para el transporte de viajeros, mercancías perecederas, productos livianos y de volumen, pero con alto valor agregado, como flores o joyas.

Hoy el sector del transporte es fundamental para el funcionamiento de Brasil, por eso son los diferentes estados los que construyen las infraestructuras como carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, que todos pueden utilizar más o menos libremente. En zonas subdesarrolladas, la construcción de carreteras es una promesa para garantizar su desarrollo.



2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

En Brasil, no existe una regla que se ocupe de la responsabilidad civil del transportista terrestre.

El principio de reparación civil integral, que se trata en el art. 944 del Código Civil: “La indemnización se mide por la magnitud del daño”.

El transportista responde íntegramente por los daños resultantes del daño causado, si el daño se debe a la obligación de transporte o al daño extracontractual.

Curiosidad: el transportista marítimo también responde plenamente, ya que en Brasil ninguno de los convenios de derecho marítimo internacional está vigente.

El transporte marítimo está regulado por el Código Civil y por normas especiales, pero brasileñas.

Las cláusulas contractuales se consideran injustas y, por tanto, ineficaces, si no nulas.

Solo existe una limitación de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de personas o carga, porque el Convenio de Montreal fue incorporado al ordenamiento jurídico brasileño.

Aun así, con algunas salvedades, demostrada la conducta imprudente de la compañía aérea, no habrá limitación.

Y defendiendo la tesis de que la limitación de responsabilidad no proyecta efectos jurídicos contra el asegurador subrogado. Ya he logrado algunas victorias en este sentido e incluso hay decisiones de la Corte Suprema.

Pero, volviendo al meollo de la cuestión, no existe una regla que defina el límite de responsabilidad del transportista terrestre local. Este, el transportista, siempre responde íntegramente. Cremonezze ⁽²⁾

Por otro lado, existe un organismo regulador, que en el sentido más amplio, sería, en la legislación brasileña, cualquier órgano de la Administración Pública Directa o entidad de la Administración Pública Indirecta con la función de regular la materia específica que le afecta. Al ser una entidad de Administración Indirecta, está sujeta al principio de especificidad, según el cual cada una ejercerá y se especializará en la materia que le asigne la ley.

El papel de los organismos reguladores comprende la organización de un determinado sector de la economía y el control de las entidades que operan en ese sector.

2. Dr. Henrique Cremonezze



Los organismos reguladores podrán ejercer, con fundamento en la ley, el poder de policía típico, con la imposición de las limitaciones administrativas, previstas en la ley, de inspección y represión, o reglamentar y controlar las actividades que constituyan el objeto de concesión, permiso o autorización de servicio o bien, sector público, como la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), fue creada por la Ley 10.233/2001. En su ámbito de actuación, definido por ley, está el transporte de mercancías por carretera, responsable de cerca del 60 % del movimiento de carga en Brasil: es una autarquía federal que tiene por objeto regular, fiscalizar y fiscalizar las actividades de prestación de servicios y de explotación de tierras infraestructura de transporte, ejercida por terceros, la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), junto con la Agencia Nacional de Transporte Acuático (ANTAQ), fueron creadas en este contexto a través de la Ley 10.233, del 5 de junio de 2001. La ANTT también fue reglamentada en 2002 por Decreto nro 4130.

Las disposiciones legales tratan a la ANTT como una entidad que forma parte de la Administración Federal indirecta, estando vinculada al Ministerio de Transporte y sujeta al régimen autárquico especial, que le otorga independencia administrativa, autonomía financiera y funcional, así como un plazo fijo de oficina para sus directores.

La última actualización en septiembre de 2022 la “Lei dos Transportes Terrestres”, que es la Ley 11.442/2007, establece las disposiciones legales relacionadas con el transporte de carga por carretera en Brasil. Esta ley establece aspectos como la contratación del transporte, las obligaciones del transportador y del contratante, las responsabilidades y otros aspectos relacionados con el transporte terrestre.

3. Partes del contrato de transporte

Son partes: el **cargador** (contratista remitente o remitente) es la parte que necesita enviar mercancías o carga de un lugar para otro; el **transportista** (contratado) es la parte que se compromete a transportar la carga desde el lugar de origen hasta el destino acordado; y, por equivalencia legal, el **destinatario** de la carga también conocido como consignatario (beneficiario de la obligación de transporte).

Se considera parte a toda persona que participe de alguna forma en la cadena de transporte.

Así, el transitario es también transportista y deudor de la obligación de transporte.

En palabras del Dr. Silvio de Salvo Venosa, abogado: “El hombre, desde la antigüedad, siempre ha tenido la necesidad de moverse, así como de mover sus cosas”. Sin embargo, para que el hombre lo comercialice, exporte y importe, es necesaria una actividad de desplazamiento de estas cosas, que se vuelve viable a través del contrato de transporte. ¿Cuáles son las características del



transporte? Conmutativo, no solemne, de duración y adhesión. Es, además, bilateral porque crea obligaciones no solo para el transportista, sino también para el propietario de aquello que se transporta.

En cuanto al contrato de transporte, es correcto afirmar que el transportista puede rechazar la mercancía cuyo transporte no está permitido; y debe negarse obligatoriamente a transportar cualquier cosa que no esté acompañada de los documentos requeridos por ley o reglamento.

Por tanto, es necesario que una determinada persona se comprometa a llevar la mercancía a un destino, ya sea por vía aérea, marítima o terrestre, y que dicho compromiso se realice mediante contrato. Resulta que estos medios de transporte pueden presentar problemas, ya que dependen de aeronaves, barcos, carreteras, seguridad, condiciones climáticas, etc., dando lugar a la responsabilidad civil.

La mayor o menor distancia no es imprescindible: el transporte puede ser de un piso a otro o de un edificio a otro. La evolución técnica cambia los instrumentos de transporte por tierra, mar y aire; de ahí que se dividan en transporte terrestre, marítimo (fluvial, lacustre) y aéreo.

El contrato de transporte se caracteriza como un contrato de resultado, ya que le corresponde al transportista llevar la mercancía a su destino de forma segura, tomando todas las precauciones necesarias para “mantenerla en buen estado y entregarla en el plazo pactado”, según señala el art. 749 del Código Civil y, en caso contrario, podrá darse la responsabilidad civil del porteador. CC - Ley 10.406 de 10 de enero de 2002, establece el Código Civil y como comentado anteriormente la Ley 11.442/2007, establece las disposiciones legales relacionadas con el transporte de carga por carretera en Brasil.

Art. 749. El transportista llevará la mercancía a su destino, tomando todas las precauciones necesarias para mantenerla en buen estado y entregarla en el plazo acordado o anticipado.

4. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad

Los parámetros de responsabilidad en la operatividad del transporte terrestre se refieren a los criterios y límites que regulan la responsabilidad de las partes involucradas en el contrato de transporte en caso de daños, pérdidas o retrasos en la entrega de la carga. Estos parámetros están diseñados para establecer las condiciones bajo las cuales las partes serán consideradas responsables y cómo se determinarán las compensaciones o indemnizaciones en caso de problemas durante la operación del transporte. Aquí hay algunos parámetros clave de responsabilidad desde la operatividad: valor de la carga, es el valor económico que el cargador asigna



a la mercancía; limitación de responsabilidad, límites como peso, tipo de mercancía; seguro de carga responsabilidad del transportista; causas excluyentes, circunstancias que eximen al transportista de su responsabilidad en caso de daños o pérdidas. Estas causas pueden incluir situaciones de fuerza mayor, actos de terceros, embargos gubernamentales y otras circunstancias imprevistas e inspección de la carga, el consignatario debe inspeccionar la carga en el momento de la entrega, después de la entrega la responsabilidad de transportista puede cambiar.

Definitivamente, es un gran error analizar los parámetros de responsabilidad específicos de distribución y transporte sin tener en cuenta el proceso en el que se inserta la interdependencia que existe entre ellos.

Siendo así muy importante una visión sistémica de la cadena logística, a la hora de analizar cualquiera de sus elementos.

La logística debe ser observada como un proceso amplio que aglutina el flujo de materiales e información, desde la etapa de diseño y planificación del producto, desarrollo de proveedores, recepción de materias primas y componentes, producción, almacenamiento, distribución y transporte, muchas veces específico, a ejemplo para el caso del chocolate que requiere camiones muy especializados, de manera que se satisfagan las necesidades del cliente.



FUNTE: GUIA LOG.



El cuadro descrito en la figura anterior solo podría ser uno de los niveles de la cadena de suministro. Por ejemplo: un fabricante de componentes compra la materia prima y la beneficia para venderla a una industria de autopartes que, a su vez, la venderá a un fabricante de vehículos, y también se debe considerar la recolección y reciclaje del embalaje residual o pallets, generada por las diversas operaciones.

Por una parte, es importante la visión sistémica, sin embargo, es necesario un estudio individual de cada uno de los elementos de la cadena de suministros, sus características, interrelaciones, costos y cómo son agrupados. A continuación, podemos describirlos resumidamente:

Logística de suministro

Se caracteriza por el comienzo de la cadena logística y tiene como elementos: desarrollo, especificación y diseño de productos, previsión de demanda, planificación de las necesidades y de nuevas fuentes de aprovisionamiento, compras, recepción, almacenaje de materias primas, componentes y sus respectivos controles.

Logística de producción

Comienza con la planificación, programación y control de la producción, que recibe materias primas y componentes del *stock* y los envía a la producción, manipulación y transporte interno y *stocks* en proceso. En algunos casos, incluye la planificación de recursos de distribución.

Logística de distribución y transporte

Realiza la planificación de la distribución a partir de los pedidos, define las modalidades (terrestre, ferroviaria, aéreo, fluvial) y rutas para el transporte propio o no, siendo responsable desde el despacho de la carga o envío, hasta la entrega al cliente final.

Además del flujo de materiales, otro elemento importante de la logística de transporte es el flujo de información, el cual debe estar muy bien gestionado, contando actualmente con herramientas tecnológicas, hoy diría imprescindibles: el intercambio electrónico de datos, *EDI* (por sus siglas en inglés), utilizado para la comunicación entre empresas, computadora a computadora; el sistema de gestión de almacenes, *WMS* (por sus siglas en inglés), que es un *software* para administrar inventario, espacio, equipo y mano de obra, en producción, almacenes y centros de distribución; y, por último, el *TMS* (*Transportation Management System*), un sistema de gestión de transporte, que se encarga de organizar las operaciones de transporte de una empresa.

Además de los costos visibles, considerando lo descrito, toda vez que se cite los *stocks*, en proceso, productos finalizados, centros de distribución y productos en consignación en poder



del cliente, debemos agregar los costos, relativos a inventarios, seguros, área utilizada en m³, etc. y no menos importantes las ventas perdidas.

Podemos afirmar, como comentario, que todos los elementos de la cadena logística están interrelacionados y que existiendo una alteración, aumento o reducción de uno de estos factores, se podrán alterar los demás.

A partir del reconocimiento de la interrelación entre los elementos de la cadena logística, se puede entender el concepto de *trade-off*, o compensación logística, es decir, cuando se produzca un cambio en alguno de los elementos y que provoca cambios en el costo de este, es importante evaluar los demás que puedan haber sido influenciados y hacer la suma del costo de todos los elementos, antes y después del cambio, sirviendo como herramienta de apoyo a la decisión y facilitando la decisión de cuál será la alternativa más adecuada.

Me gustaría considerar algunas nuevas modalidades de distribución que están siendo utilizadas por los fabricantes de automóviles, y que también interfieren en los procesos de distribución: suministro por terceros, directamente en la línea de montaje; alimentación en línea, recogida selectiva de leche; transbordo directo, *cross-docking*, de los proveedores de componentes que entregan a los fabricantes de conjuntos más grandes, que a su vez entregan el sistema completo; *systemists*, los fabricantes de grandes conjuntos o sistemas entregan y ensamban el producto del cliente (módulos); uso de cajas estandarizadas, *beans*, que se entregan directamente a la línea de montaje; etc.

Brasil, debido a la necesidad de crecer rápidamente, estructuró su modelo sobre la base del transporte por carretera, dejando a los demás en un segundo plano.

Con base en algunas características mencionadas, analizando bajo la visión sistémica de la cadena logística, agregando el concepto de *trade-off* logístico, se puede afirmar que es posible analizar de manera absolutamente criteriosa y tangible la mejor alternativa de distribución y transporte del punto de vista de los parámetros de responsabilidad de la operatividad del transporte. Fuente: Registro de suplementos, marzo, 2000.

5. Parámetros de responsabilidad en valores económicos

La importancia del sector para el país es mayor que simplemente servir como un vínculo entre la zona productora y consumidora. El transporte es uno de los factores de producción esenciales en la economía y fomenta la riqueza y el desarrollo. El sector del transporte, además de generar empleo, contribuye a mejorar la distribución del ingreso y reducir la distancia entre las áreas rurales, industriales y urbanas, brindando una mejor calidad de vida a la población. Las empresas dependen del transporte para recibir insumos de sus proveedores y llevar sus productos hasta los consumidores. Los bienes se trasladan de una región a



otra, a través de ferrocarriles, carreteras, puertos y aeropuertos, creando puestos de trabajo e ingresos.

El modal principal para el flujo de producción sigue siendo el transporte por carretera, pero hay un aumento en la elección de otros modos como el ferrocarril, para las cargas de gran volumen, granos y minería.

El peso del transporte de carga por carretera se estima en alrededor de 1,4 puntos porcentuales (pp) del PIB, considerando el análisis de las cuentas nacionales entre 2010 y 2017. Pero el impacto del sector en la economía puede rondar el 29 %, porque este modal permite la interconexión, entre los mercados de productores y consumidores, haciendo que la economía fluya. En este contexto, en el que buena parte de las actividades del país están retraídas, la economía brasileña ha pasado por las carreteras, que se han vuelto aun más fundamentales en este momento para garantizar el abastecimiento y acceso de la población a los bienes de primera necesidad. Debido a la complejidad de la medición, este impacto puede ser incluso mayor, porque está presente en el proceso productivo de prácticamente todas las actividades económicas: 61 % del PIB transita por carreteras.

Para comprender mejor la relevancia del sector en este período, la economista Juliana Trece, investigadora del Instituto Brasileño de Economía (FGV IBRE), verificó la participación en el PIB del valor agregado de las actividades más impactadas por el transporte terrestre de mercancías. De las 68 actividades que componen la economía, 37 fueron analizadas porque parecen ser más relevantes, ya sea en la fase inicial de transporte de los insumos a transformar o en la fase final, cuando la producción se drena al mercado consumidor.

Según la NTC (Asociación Nacional del Transporte de Cargas), el transporte de mercancías por carretera registró, en el primer semestre de 2022, un aumento continuo tras el período pandémico y con variantes políticas. Según datos del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), en 2021 hubo un crecimiento del 11,4 % en el sector transporte, cifra por encima de la expansión del producto interno bruto del país, que fue del 4,6 %. Para 2022, la estimación del mercado, reflejada en el Boletín Focus del Banco Central, es de una expansión del 1,93 % del PIB brasileño.

Con este récord, el reflejo obtenido con la ampliación del transporte de carga por carretera se debió en gran medida al excelente desempeño de la agroindustria, con una producción de 16,73 millones de toneladas de granos en 2022 —un aumento del 9 % respecto a la cosecha anterior— y también por la internalización de la producción, ampliando las rutas para los transportistas. La lista de productos que se transportan



diariamente en Brasil es extensa, como es el caso de bienes de consumo, maquinaria, acero, químicos, combustibles, entre otros.

Pero, a pesar de que el sector del transporte de mercancías por carretera mueve hoy el 65 % de los bienes producidos en el país, el segmento enfrenta “cuellos de botella” ya conocidos. Los datos del PIB, publicados por el IBGE, mostraron que el sector creció un 2,1 % en el primer trimestre de 2022, respecto al anterior. Este desempeño se debe a una combinación de factores y, en particular, se puede destacar el retorno de las actividades con la reducción de casos de contagio por covid-19, así como la mejor situación de las cadenas logísticas internacionales. En comparación con el primer trimestre de 2021, el crecimiento de la actividad fue del 9,4 %.

Solo al cierre del primer semestre de 2022, el transporte de carga por carretera tuvo un saldo positivo de 42 956 empleos formales, según datos del Registro General de Ocupados y Desocupados (Cated), valor que representa el 76 % de las oportunidades generadas por otros modos de transporte entre carga y pasajeros en el país.

Según datos de la última encuesta mensual de servicios, presentada por el IBGE el 14 de julio, el segmento presenta un aumento del 23,1 % en el volumen transportado, relacionado con el registrado en febrero de 2020.

Pero, según la Unión de Empresas de Transporte de Carga de São Paulo y Región (SETCESP), en los últimos 18 meses, los tres rubros con mayor peso en la composición tarifaria fueron estos: vehículo, mano de obra y combustible, con un crecimiento del 42 % , 12,5 % y 104 %, respectivamente; el 90 % de los costes básicos aumentan exponencialmente sin que las empresas tengan tiempo de absorber, y mucho menos de repercutir, estos valores, ya que el traspaso medio practicado no alcanzó alrededor del 7 % durante el período.

Nota. - Según estudio, el 70 % de los empleos formales del sector se encuentran en el transporte y el transporte por carretera es el mayor empleador de esta modalidad.

6. Periodo de responsabilidad: dónde inicia, dónde termina

Según el Dr. Henrique Cremonese, abogado especialista: “La responsabilidad comienza cuando el transportista recibe la mercancía para su transporte y finaliza cuando la entrega a la persona legítima y en el lugar acordado”. Este periodo es crucial para determinar cuándo y en qué circunstancias la responsabilidad del transportista comienza y termina.



La teoría del riesgo surge como una forma de brindar una mayor protección a las víctimas, abarcando muchas hipótesis, en los casos en que los conceptos incorporados a los hábitos resultan insuficientes para posibilitar la protección de la víctima.

La responsabilidad civil se vería entonces desde el punto de vista objetivo, por lo que el ejercicio de una actividad peligrosa acaba representando un riesgo, que, en el momento en que el agente asume, también estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios que puedan llegar a terceros.

Responsabilidad civil contractual y extracontractual. En cuanto a su origen, la responsabilidad civil, se clasifica en contractual y extracontractual. En el contrato existe un ajuste previo entre las partes, ya sea de forma escrita o tácita, del cual derivan obligaciones para ambas partes. Este tipo de rendición de cuentas se basa en la ruptura de un vínculo obligatorio, es decir, el incumplimiento contractual está en el centro del análisis, considerando los límites de la obligación asumida.

En cuanto a lo extracontractual, también llamado aquiliana (N. del editor: acción que pretende el resarcimiento del perjudicado por los daños causados por culpa o negligencia), no existe acuerdo previo de voluntades entre el autor y la víctima, lo que tenemos es la violación de un deber impuesto por la ley o por el orden legal, que ocasiona daño a otros.

La responsabilidad civil subjetiva fue adoptada por Brasil en el Código Civil de 1916, siguiendo la tendencia mundial introducida por el Código Civil de Francia de 1804, que ya la consagró.

Antes de entrar en las características que permean el contrato de transporte, es imperativo destacar la diferencia entre este y otros contratos que, a pesar de implicar la prestación del servicio de transporte, no pueden caracterizarse como contratos de transporte.

Esto se debe a que el contrato de transporte es aquel cuya esencia es realizar el traslado de un determinado objeto y/o persona. Tal desplazamiento de personas o bienes constituye el núcleo, la razón de ser, el objeto del contrato con fin en sí mismo.

Así, los contratos que utilizan el servicio de transporte como accesorio para cumplir con una obligación diversa, que, de hecho, constituye el núcleo esencial del contrato (como se ve comúnmente en el contrato de compraventa en el que el vendedor se compromete a entregar la mercancía adquirida por el comprador) no pueden caracterizarse como un contrato de transporte, ya que su núcleo esencial se refiere a un negocio jurídico diverso, por ejemplo, la compra y venta del bien, no al desplazamiento en sí.



Desde estas premisas, podemos caracterizar el contrato de transporte como:

- Bilateral, dado que en él coexisten obligaciones para ambas partes: una de ellas está obligada a realizar el transporte de mercancías y / o personas y la otra está obligada a pagar por dicho servicio.
- Oneroso, ya que, como se explicó anteriormente, genera costos para ambas partes.
- De duración, ya que su realización se compone de hechos que deben ocurrir en el tiempo, y no instantáneamente cuando se firma el contrato.
- No solemne, ya que su perfeccionamiento no requiere una forma preestablecida, pudiendo a menudo incluso realizarse de manera puramente verbal, como suele ser el caso del contrato de transporte de personas (adhesión).

El transporte de carga está regulado en el Código Civil en los arts. 743 a 756, aplicándose también, con carácter subsidiario, el Código de Protección al Consumidor.

Sin perjuicio de que el contrato de transporte involucra, en su mayoría, dos agentes, algunos adoctrinadores, como Washington de Barros, entienden que el transporte de cosas involucra, en realidad, a tres agentes, a saber:

- I. Remitente: la persona que entregará la mercancía y demandará el lugar al que será entregada.
- II. Transportista: aquel que, en un primer momento, recibirá la cosa y se encargará de realizar su traslado al lugar acordado.
- III. Destinatario (consignatario): aquel a quien se transporta la mercancía, es decir, quien recibirá el objeto de manos del transportista.

Los tres agentes involucrados en el contrato de transporte de carga tienen diferentes derechos y deberes, enumerados en los 13 artículos que rigen el contrato de transporte de carga. Dichos derechos y deberes determinan la responsabilidad civil inherente a cada cargo en el contrato de transporte de carga.

La responsabilidad civil del transporte de carga como se mencionó anteriormente, varía según el agente involucrado. Así, para una mejor exposición de la responsabilidad civil que incumbe a cada agente, se realizará un análisis según cada parte involucrada en el contrato en cuestión.

El remitente, en el contrato de transporte de carga, tiene los siguientes deberes: 1) caracterizar la mercancía entregada al porteador por su naturaleza, valor, peso y cantidad; 2) indicar al destinatario al menos con el nombre y la dirección (art. 743); 3) embalar la mercancía en condiciones satisfactorias y entregarla dentro del plazo estipulado (art. 746).



Además de tales deberes, el remitente también tiene diversos derechos, según lo dispuesto en el art. 748: renunciar al transporte y solicitar su devolución, o bien determinar que sea entregado a otro destinatario, abonando, en ambos casos, los incrementos de gastos derivados del pedido, más las pérdidas y daños que pudieran ser necesarios. Esta posibilidad también se conoce como variación de envío.

La responsabilidad civil del remitente es un contrapunto a tales disposiciones, y están previstas en los arts. 743 a 756 del Código Civil. De esta forma, el remitente es civilmente responsable de las siguientes situaciones:

1. La pérdida obtenida por información falsa o inexacta en la descripción de las mercancías transportadas (art. 745).
2. Por los daños sufridos por el transportista si hubiera daños ocasionados por el mal embalaje de la mercancía (art. 746).
3. El aumento y/o pérdidas y daños ocasionados por la cesión del transporte o el cambio de destino (art. 748).
4. La remuneración al porteador de la custodia de las mercancías en su propio almacén (art. 753, § 4).

El transportista, encargado de realizar la transferencia de la mercancía al destinatario, tiene los siguientes deberes:

1. Rechazar la mercancía cuyo transporte o comercialización no esté permitida, o que no esté acompañada de los documentos exigidos por ley o reglamento.
2. Devolver el artículo o cambiar su destino a solicitud del remitente hasta el momento anterior a la entrega del artículo al destinatario.
3. Conducir la cosa al destino estipulado por el remitente, tomando todas las precauciones necesarias para mantener la mercancía en buen estado y entregarla dentro del plazo acordado o anticipado.
4. El envío de los respectivos conocimientos.

La responsabilidad civil del transportista, bajo la clara dicción del art. 750, se limita al valor constante del conocimiento y comienza en el momento en que el destinatario recibe la cosa a transportar, finalizando solo cuando se entrega al destinatario, o se deposita en el juzgado, en caso de que no se encuentre.

Solo tenga en cuenta que, en los casos de transporte acumulativo, es decir, en los casos en que el transporte sea realizado por múltiples agentes, en virtud de la dicción del art. 756, todos responden solidariamente por el daño causado al remitente, y se le garantiza el derecho a la investigación posterior del verdadero responsable del daño causado. Una vez concluida dicha investigación, el reembolso debe recaer parcial o totalmente en la persona que se consideró responsable de la sección en la que ocurrió el daño en disputa.



Junto con esta salvedad, también se observa que el art. 753 establece que, en caso de que el transporte no pueda llevarse a cabo o necesite sufrir una interrupción prolongada, el transportista deberá informar de esta situación al remitente, solicitando instrucciones sobre el mismo, y deberá asegurar el objeto, del que será civilmente responsable, salvo en casos de fuerza mayor.

El destinatario, como último fin del contrato de transporte, tiene derechos y obligaciones reducidos, así como su responsabilidad civil.

Así, de acuerdo con la dicción legal, el destinatario tiene el deber de 1º recoger la cosa en el lugar de llegada cuando no se haya acordado el lugar de entrega, y no tiene derecho a ser notificado cuando llegue la cosa; y 2º verificar el artículo entregado y presentar denuncias, bajo pena de pérdida de derechos.

El destinatario solo es responsable civilmente por el objeto transportado y, cabe señalar, solo a partir del momento en que recibe la cosa por parte del transportista, o en los casos en que el mismo lleve a cabo su retirada.

Responsabilidad contractual, como el contrato de transporte se utiliza a menudo para mercancías de alto valor económico, tenemos nuestra propia perspectiva resultante de su aplicación en actividades comerciales, especialmente actividades de importación y exportación (transporte internacional).

Así, la responsabilidad civil por la reparación de daños derivados del transporte de dichos bienes es comúnmente objeto de negociación entre los contratistas, quienes se distribuyen las responsabilidades entre ellos, con el fin de equilibrar los costos involucrados en la operación de transporte, especialmente seguros y fletes.

Si bien se trata de un **contrato accesorio, el contrato de transporte que contiene las cláusulas de reparto de responsabilidad es de gran relevancia** (Incoterms).

Fuente <https://jus.com.br/> <https://www.conjur.com.br/>

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y el modo en que se ejercen los medios legales

Según el Dr. Henrique Cremonese, abogado especialista: "La prescripción es por un año", contado desde el conocimiento del daño (cuando no coincida con la fecha de entrega de la carga), según el art. 18 de la Ley 11.442 / 2007, que regula el transporte de carga por carretera.



Art. 18. Prescribe en 1 (un) año el reclamo de reparación de daños relacionados con contratos de transporte, comenzando el cómputo del plazo a partir del conocimiento del daño por parte del interesado. La prescripción varía según las jurisdicciones y puede estar regulada por leyes nacionales o convenios internacionales, si corresponde. Por lo general, establece un período específico después del cual la parte afectada ya no tiene el derecho legal de presentar una demanda. El plazo comienza a contar desde un evento específico, como la fecha de entrega de la carga, y puede ser influenciado por diferentes factores, como el tipo de reclamo y la legislación aplicable.

Medios legales para ejercer una acción. Si un cargador, destinatario u otra parte involucrada en el contrato de transporte desea ejercer una acción legal contra el transportador terrestre, debido a daños, pérdidas o incumplimientos contractuales, generalmente hay pasos que deben seguirse: notificación de la evidencia; recopilación de la evidencia; asesoramiento legal; negociaciones; presentación de la demanda; procedimiento legal. Es importante comprender que los detalles de cómo se ejerce una acción legal pueden variar ampliamente según el país y las circunstancias específicas.

Para interrumpir la prescripción se puede interponer una notificación judicial (antes protesta de prescripción interrumpida). Esta herramienta legal solo puede ser utilizada una vez por el interesado.

Con la interposición de una acción por daños o reembolso regresivo, la prescripción se interrumpe de inmediato.

Es posible suspender el flujo del plazo de prescripción con la presentación de la acción probatoria.

CASE:

Este juicio tuvo lugar el 17/10/2017, actuando como relatora de la ministra Nancy Andrichi (DJe 20/10/2017).

En una reciente decisión referente a la Resp. 1.631.472-RS 1º, el Tercer Panel de la Corte Superior de Justicia abordó una cuestión conflictiva sobre el plazo de prescripción de la acción de cobranza resultante de la prestación de servicios de transporte de carga, reconociendo la incidencia del Código Civil. Este marco normativo siguió siendo elogiado como vector esencial para incorporar aspectos no abordados por una legislación específica.

La polémica se inició en 2016 cuando la Compañía Sud Americana de Vapores tramitó el referido recurso de apelación contra IMS Brasil, con el objetivo de que se le ordenara el pago de un monto relacionado con el flete marítimo de mercancías desde el exterior. 2º Esto se debe a que el Tribunal de Justicia de Rio Grande do Sul decidió que la prescripción a aplicar sería la



nulidad prevista en el artículo 22 de la Ley Federal 9.611 / 98 y 3º, en el quinquenio, según lo dispuesto por el artículo 206, párrafo 5, inciso I, del Código Civil brasileño.

Tras examinar el Recurso Especial, arriba, se observa que el centro del problema está ligado a cuatro aspectos esenciales, a saber:

1. la delimitación de lo que se denomina transporte marítimo unimodal y multimodal;
2. la definición del estatuto de limitaciones para la presentación de la acción de cobranza en esta área;
3. la imposibilidad de una interpretación análoga o extensiva de las reglas de prescripción; y
4. el uso del Código Civil Patrio como parámetro para la resolución de conflictos que no estén regulados por un conjunto normativo específico.

De acuerdo con el artículo 2 de la Ley 9.611 / 98, el transporte multimodal de carga es el que, a pesar de estar regido por un solo contrato, utiliza dos o más tipos de instrumentos para el transporte de los artículos despachados, desde origen a destino, siendo ejecutados bajo la responsabilidad exclusiva el mismo operador. La Corte Superior de Justicia, a través del Tercer Panel, reconoció que la actividad desarrollada por el recurrente no constituye transporte de carga multimodal, ya que no se manejaron diferentes vías para el desplazamiento de artículos de interés para la persona jurídica beneficiaria. Para la caracterización del aspecto multimodal, sería necesario utilizar dos o más formas de transferencia de mercancías y no solo la vía marítima.

Se concluyó con la aplicación de las reglas comunes relacionadas con la prescripción establecidas por la CC / 02, ya que el conocimiento de embarque expresa, en su contenido, “deuda neta”, cuyo cobro debe completarse en el plazo previsto en el apartado 5, inciso I, del artículo 206 del título civil sustantivo, es decir, cinco años. El flujo y la precisión del monto adeudado se notan en función de los valores individuales en el instrumento correspondiente a la transferencia de la mercancía. Para la doctrina, deuda neta es aquella que tiene certeza en cuanto a su existencia y determinada en cuanto a su objeto, y esta, también llamada abono, es precisa e individualizada, refiriéndose a la cosa identificada en cuanto a especie, cantidad y calidad.

En vista de lo anterior, el STJ (Tribunal Superior de Justicia) decidió que, *ipso facto*: “No existe una norma específica en nuestro ordenamiento jurídico sobre el plazo estatutario para el cobro del flete marítimo”; transporte multimodal no verificado, “claramente resuena que el asunto debe ser regido por las disposiciones insertadas en el Código Civil”.



Es fundamental señalar que el Tribunal Superior ha basado su decisión en la “imposibilidad de interpretación análoga o extensiva en el caso de un estado de derecho restrictivo, como es el plazo de prescripción”. Los temas conflictivos, que prosperan en el ámbito privado y no logran armonizarse a través de una legislación específica, aumentan la presencia del Código Civil, a través de una interpretación sistemática y cohesionada.

Los ordenamientos jurídicos, enseñó Pontes de Miranda, son “lógicos, compuestos por proposiciones que remiten a situaciones de la vida, creadas por los más diversos intereses”. Tales reglas legales, “predicen (o ven) que tales situaciones ocurren, y las afectan, como si las marcaran”. A través de estos dispositivos, “el hombre es capaz de reducir en gran medida lo arbitrario de la vida social, y el desorden de intereses, la agitación de los movimientos humanos en busca de lo que desea, o lo que satisface su apetito”. El Código Civil constituye el baluarte que servirá para las complejas celebridades detectadas y que carecen de legislación específica por resolver.

Al discutir el transporte marítimo, Georges Ripert destaca la importancia del Código Civil para detener el nacimiento de conflictos que no pueden ser apaciguados por la existencia de reglas específicas, como en el caso que nos ocupa. Para Francisco Fariña, el Derecho Marítimo no se aparta del marco civil y se regirá por él cuando no existan normas específicas sobre la materia. Queda por evidenciar la relevancia del Derecho Civil como rama jurídica con una riqueza irreparable de contenido normativo, orientada a apaciguar intrincadas polémicas jurídicas cuya extrañeza no se aplica en leyes específicas.

* Esta columna fue elaborada por miembros e invitados de la Red de Investigación en Derecho Civil Contemporáneo (USP, Humboldt-Berlin, Coimbra, Lisboa, Oporto, Girona, UFMG, UFPR, UFRGS, UFSC, UFPE, UFF, UFC, UFMT y UFBA) / CONJUR <https://www.conjur.com.br/2018-fev-05/direito-civil-atual-codigo-civil-rege-prescricao-transporte-unimodal-cargas>

8. Eximentes de responsabilidad

Además de regular los hechos que dan lugar a la responsabilidad del transportista de carga, la Ley 11.442 / 2007 sabiamente estableció, en los arts. 12 y 13, las hipótesis de exclusión de la responsabilidad del protagonista del transporte por carretera en Brasil, que se adoptan, *ipsis litis*, en la Resolución 3.056, de 12/03/2009, de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, que regula el diploma federal, prevé el ejercicio de la actividad de transporte de carga por carretera a cuenta de terceros y, a título remunerado, establece procedimientos



de inscripción y mantenimiento en el Registro Nacional de Transportistas de Carga por Carretera - RNTCR y toma otras medidas.

En todo caso, debe tenerse en cuenta, inicialmente, que el transporte de carga por carretera no está sujeto al otorgamiento de autorización, concesión o permiso, ya que la Ley 11.442 / 07 establece expresamente el carácter comercial del transporte de carga por carretera, en régimen de franquicia. competencia.

En consecuencia, el contrato de transporte de mercancías por carretera está subsumido en el régimen legal de derecho privado, que, de antemano, excluye la sujeción pasiva de la ANTT en demandas que no involucren al RNTCR - Registro Nacional de Transportistas de Carga por Carretera.

En tales casos, la responsabilidad del transportista se determinará comparando el contrato de transporte, de acuerdo con lo establecido en la ley específica y, alternativamente, del Código Civil, en el ámbito jurisdiccional de la justicia común. Las relaciones jurídicas relacionadas con el transporte de carga por carretera son de carácter comercial y, por tanto, la resolución de las controversias resultantes está, por regla general, dentro de la jurisdicción de la justicia común, excluyendo la acción de la justicia federal.

Realizadas estas consideraciones iniciales, pasemos a las hipótesis de la Ley 11.442 / 2007, repetidas en el § 7 del art. 25 de la Resolución 3.056 / 2009.

Es necesario aclarar, puntualmente, que las hipótesis de exclusión de responsabilidad previstas en la ley son explícitas y, a gran escala, contienen cuestiones de interpretación directa y literal, lo que dificulta enormemente la profundización de los temas.

1) Ítem I del art. 12 - Acto o hecho imputable al expedidor o consignatario de la carga.

Si el daño resultante del transporte de mercancías por carretera resulta de un acto o hecho causado por el expedidor o consignatario, se elimina la responsabilidad del transportista. Ejemplo: el remitente le da al transportista una dirección incorrecta para la entrega de la carga, provocando un gran retraso y daños al destinatario.

Evidentemente, los hechos imputables exclusivamente a los postes de envío y recepción vacían un elemento crucial de responsabilidad civil, a saber: el nexo causal entre la conducta específica del transportista y el supuesto hecho lesivo.



2) Punto II del art. 12 - Inadecuación del embalaje, cuando sea imputable al expedidor de la carga.

La premisa de esta hipótesis es que el cargo relacionado con el embalaje de la carga es de su remitente, y el transportista no se hace responsable de los daños durante el transporte.

Sin embargo, se debe enfatizar la importancia de verificar, por parte del transportista, las condiciones de la carga a su recepción, siendo imprescindible registrar cualquier ocurrencia en este sentido, en el contrato o conocimiento de embarque, previsto en el art. 6 de la Ley 11.442 / 2007.

Aquí también se basa el nexo causal, ya que la elección del embalaje y los factores relacionados con su calidad e idoneidad son elementos ajenos a la actividad del transportista y, por tanto, no tienen correlación con el servicio prestado.

3) Punto III del art. 12 - Defecto de carga propia u oculta.

No hay responsabilidad del transportista si la mercancía entregada por el remitente tiene su propio defecto, expresión consagrada en el art. 102 del Código de Comercio, entendido por la doctrina y jurisprudencia como el problema inherente a la propia mercancía o al embalaje inadecuado y defectuoso, cuando corresponde al remitente, favoreciendo tales situaciones, la ocurrencia de daños. Como ejemplo de autodefecto, podemos mencionar la fecha de caducidad.

La adicción oculta, a su vez, es la que se esconde en una mercancía, incapaz de ser fácilmente identificada por el portador, lo que lleva a la exoneración de su responsabilidad. Como ejemplo de adicción oculta, podemos mencionar un posible fallo en la resistencia mecánica de un determinado componente metálico de un producto.

Como el transportista no es parte de la cadena de producción, su responsabilidad por cualquier defecto en relación con la carga transportada es obviamente eliminada por la ley.

4) Punto IV del art. 12 - Manipulación, carga, estiba o descarga realizada directamente por el expedidor, destinatario o consignatario de la carga o, aún así, por sus agentes o agentes.

La premisa adoptada en este caso para liberar de responsabilidad al transportista es el hecho de que el expedidor, consignatario o consignatario, o incluso sus agentes, tienen el cargo exclusivo en cuanto a la manipulación, carga, estiba o descarga de la mercancía (Fuente: revista Justicia Ciudadana, desembargador Paulo Furtado).



9. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad

Según el Dr. Henrique Cremoneze, abogado, la fuerza mayor y caso fortuito son causas exclusivas de responsabilidad.

La fuerza mayor es el evento impredecible, inesperado e irresistible causado por la naturaleza. El caso fortuito, en cambio, es el hecho impredecible, inesperado e irresistible provocado por el hombre. Uno y otro, hay que repetirlo, deben ser, al mismo tiempo, impredecibles, inesperados e irresistibles. Ambos no pueden deberse a hechos que componen la lista del denominado “riesgo empresarial del transporte”. Así, un agujero en la calzada nunca será causa exclusiva de responsabilidad del transportista.

El robo nunca excluye la responsabilidad del transportista; existen decisiones judiciales que reconocen que el robo no exonera al transportista, ya que es un evento común en Brasil, desafortunadamente, cuando el transportista demuestra un riesgo particularmente agravante. El defecto de origen o embalaje también puede excluir la responsabilidad. La carga dinámica de la prueba recae en el transportista, ya que es el deudor de la obligación de resultado, informado por la responsabilidad objetiva.

Fuerza mayor: se refiere a eventos inevitables y externos que son imposibles de prever o controlar. Estos eventos pueden incluir desastres naturales como terremotos, inundaciones, incendios forestales, huracanes, así como eventos políticos o sociales como guerras, disturbios, huelgas generales y otros acontecimientos similares. En casos de fuerza mayor, las partes pueden quedar exentas de cumplir sus obligaciones contractuales o pueden tener la responsabilidad limitada debido a la imposibilidad de actuar de manera diferente bajo tales circunstancias extremas.

Caso fortuito: similar a la fuerza mayor, el caso fortuito se refiere a situaciones imprevisibles e inevitables que impiden el cumplimiento de un contrato. Aunque los términos “fuerza mayor” y “caso fortuito” a menudo se usan indistintamente, algunos sistemas legales pueden hacer una distinción sutil entre ellos. Mientras que la fuerza mayor puede estar más asociada con eventos externos como desastres naturales, el caso fortuito podría incluir circunstancias que, aunque no sean provocadas por fuerzas externas, son igualmente imprevistas e inevitables.

Eximentes de responsabilidad: en los contratos de transporte terrestre, la inclusión de cláusulas de fuerza mayor o caso fortuito puede eximir o limitar la responsabilidad del transportista en situaciones en las que no pueda cumplir con sus obligaciones



debido a eventos imprevisibles y fuera de su control. Estas cláusulas a menudo especifican cómo se manejarán los retrasos, las cancelaciones o los daños que puedan surgir debido a tales eventos extraordinarios.

Es importante tener en cuenta que las cláusulas de fuerza mayor y caso fortuito deben estar claramente definidas en el contrato de transporte y deben ser aceptadas por ambas partes para ser válidas. Además, las leyes y regulaciones locales pueden influir en la interpretación y aplicación de estas cláusulas. En algunos casos, un evento de fuerza mayor o caso fortuito puede suspender temporalmente las obligaciones contractuales hasta que las circunstancias cambien o se resuelvan. Sin embargo, la validez y el alcance de estas eximentes pueden variar según el sistema legal y el contrato específico en cuestión.

En noticia vehiculada en el sitio www.stj.jus.br, el STJ (Tribunal Superior de Justicia) analiza, caso por caso, lo que es fortuito o fuerza mayor.

¿Cuál es la conexión entre un agujero en medio de la vía pública, un atraco a mano armada dentro de un banco y un buitre succionado por la turbina del avión que retrasó el vuelo de cientos de personas? Todas estas situaciones generaron solicitudes de indemnización y fueron juzgadas en el Tribunal Superior de Justicia (STJ) con base en un tema muy común en la ley: caso fortuito o fuerza mayor. El Código Civil dice que existe caso fortuito o fuerza mayor cuando una determinada acción genera consecuencias, efectos imprevisibles, imposibles de evitar o prevenir:

Evento fortuito + Fuerza mayor = Hecho / ocurrencia impredecible o difícil de predecir que genera uno o más efectos / consecuencias inevitables.

Por tanto, las reclamaciones de indemnización por accidentes o fatalidades provocadas por fenómenos naturales pueden enmarcarse en el caso de caso fortuito o fuerza mayor.

Ejemplo: un conductor conduce en condiciones normales de seguridad. De repente, un rayo golpea el automóvil en medio de la carretera y golpea a otro automóvil. El rayo es un hecho natural. Si demuestra que el choque ocurrió por un rayo, que es un evento impredecible e inevitable, el conductor no puede ser sancionado en la corte, es decir, no estará obligado a pagar una indemnización al otro involucrado en el accidente.

Al demostrar que la causa del choque no está relacionada con el vehículo, como problemas de mantención, por ejemplo, se caracteriza la existencia de imprevistos o fuerza mayor.



No todas las acciones juzgadas en el STJ son sencillas de analizar así. Por el contrario, la mayoría de las demandas por daños involucran situaciones mucho más complicadas.

¿Robo a mano armada dentro de autobuses, trenes, subterráneos? Para el STJ es fortuito. La jurisprudencia del tribunal establece que la empresa de transporte no debe ser sancionada por un hecho inesperado e ineludible que no forma parte de la actividad principal del servicio de conducción de pasajeros.

Sin embargo, en situaciones de robo a mano armada dentro de las sucursales bancarias, el STJ entiende que el banco debe ser considerado responsable, ya que garantizar la seguridad de los clientes es inherente a la actividad principal de una institución financiera.

Ejemplos: ¿qué pasa con el agujero causado por la lluvia en una vía pública que terminó matando a un niño? ¿Casualidad? No. El STJ resolvió que hubo una omisión del poder público, ya que el municipio no habría tomado las medidas de seguridad necesarias para aislar el área afectada o incluso reparar la erosión del río a tiempo para evitar una tragedia.

¿Y dónde entra el buitre? En una acción por daños y perjuicios por retraso de vuelo contra una aerolínea. La compañía reclamó un acto de dios (Act of God), porque un buitre fue engullido por la turbina del avión durante el vuelo. Pero el STJ consideró que los accidentes entre aviones y buitres ya se han convertido en hechos comunes en Brasil, volcando la tesis del hecho impredecible. Resultado: la aerolínea se vio obligada a indemnizar al pasajero.

Moraleja de la historia: suceden hechos imprevistos, pero si el caso fortuito o fuerza mayor está en la raíz de un accidente es un tema a analizar proceso a proceso, a través de las circunstancias en las que ocurrió el incidente.

Sin embargo, ilustres doctrinadores aportan varios conceptos; Sílvio Venosa simplifica diciendo que no hay interés público en la distinción de conceptos, sobre todo porque el Código Civil brasileño no hizo esta distinción según el texto que se transcribe a continuación:

Art. 393. El deudor no responde de los daños y perjuicios que se deriven de caso fortuito o fuerza mayor, si expresamente no responde por ellos.

Párrafo único. El caso fortuito o fuerza mayor se produce en el hecho necesario, cuyos efectos no son posibles de evitar o impedir. Otra fuente <https://www.editorajc.com.br/hipoteses-de-exclusao-da-responsabilidade-do-transportador-de-cargas-arts-12-e-13-da-lei-11-4422007/>



10. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

Como se ha comentado anteriormente, según el Dr. Henrique Cremonese, abogado experto, en rigor, la cobertura comienza cuando el transportista terrestre toma el control de la cosa a transportar y finaliza cuando se entrega al destino y a quien tiene derecho.

Según la ENS (Escuela Nacional de Seguros) la cobertura de riesgos, relacionados con el transporte en sí, comienza con las pólizas y desde el momento en que la mercancía o mercadería es recibida por el transportista, en el lugar de inicio del viaje contratado, y finaliza cuando se entregan al destinatario en el sitio, designado en el documento de embarque, del mismo viaje o cuando se deposita en juicio, si no se encuentra.

La ubicación puede ser el almacén del asegurado u otro lugar de almacenamiento en el destino indicado en el seguro. Dependiendo de las condiciones contratadas, puede ser un almacén antes del destino informado en la póliza, si así lo desea el asegurado. También se acepta la alternativa de mantener la cobertura hasta la entrega de la carga en el lugar de distribución o venta.

La finalización de la cobertura del seguro de transporte de carga también puede tener diferentes plazos, según el modo de transporte:

- Marítimo, fluvial: después de 60 días, contados desde la entrega de la mercancía o bienes en el puerto de destino final, para viajes internacionales. El plazo se reduce a 30 días cuando el viaje es nacional.
- Aéreo: después de 30 días de descarga en el aeropuerto de destino final.
- Terrestre: después de 30 días de la llegada del vehículo a la frontera entre países, cuando se viaja internacionalmente. El plazo se reduce a 10 días para viajes nacionales.

La cobertura de seguro termina en el momento en que la carga es entregada al destinatario final o en el punto de destino acordado. En este punto, se considera que la carga ha completado su tránsito y la responsabilidad se transfiere al destinatario. Si la carga se ha asegurado para el transporte hasta el lugar de destino final, la cobertura termina en ese punto.

Además de estas condiciones, para determinar la finalización de la vigencia del seguro, existe la alternativa de vender o transferir derechos de bienes y mercancías antes de finalizar el viaje. Todas estas opciones se pueden utilizar, según el criterio de prevalecer la situación que se presente primero.



Se debe considerar que el asegurado debe exigir al destinatario que verifique, contra recibo, la mercancía o mercancía entregada, bajo pena de pérdida de garantía, en caso de reclamaciones posteriores.

Los riesgos de incendio o explosión, durante la permanencia de los bienes o mercancías en los depósitos, bodegas o patios utilizados por el asegurado, según se definen normalmente en las condiciones generales, tienen un período de cobertura de 15 (quince) días, contados a partir de la fecha de entrada en dichos depósitos, galpones o patios. El plazo mencionado puede extenderse si se contrata cobertura adicional.

La cobertura otorgada suele extenderse a recorridos urbanos y suburbanos para la recogida y entrega de bienes o mercancías, realizada por el asegurado como complemento del viaje principal, según consta en el documento fiscal del embarcador o en el borrador de expedición.

Las pólizas comenzarán y terminarán a las 24 horas de las fechas fijadas en el contrato.

Fuente www.tudosobreseguros.org.br/transporte

11. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga

Según la ENS (Escuela Nacional de Seguros), la responsabilidad de contratar un seguro de transporte nacional o internacional está directamente vinculada al tipo de contrato de compra y venta que se suscribió, es decir, en este contrato se debe prever quién es el responsable de la contratación del seguro y desde cuándo.

De acuerdo con el Decreto 61.867, del 12/07/67, que regula el seguro obligatorio en Brasil, tanto el propietario de la carga como el transportista deben contratar un seguro para la operación de transporte, sin la obligación del seguro de transporte internacional. En este sentido, lo que definirá la responsabilidad de la contratación será, exclusivamente, el contrato de compraventa.

Los seguros de cada una de las partes son específicos, por lo que las pólizas tienen características propias y no se confunden.

Sin embargo, con la nueva ley que entró en vigor, la Ley 14.599/2023, se establecieron nuevas normas en materia de seguros en la actividad de transporte de mercancías por carretera. Entre otras deliberaciones, la nueva ley modifica una disposición específica de la Ley 11.442/2007, que anteriormente regulaba la cuestión del seguro de carga en este modo de



transporte, permitiendo que su contratación sea realizada tanto por el transportista como por el cargador, esta condición pasa a ser facultativa para el dueño de la carga.

Nueva Ley del Seguro de Carga

El 20 de junio de 2023 PP., entró en vigor la Ley 14.599/2023, que establece nuevas normas en materia de seguros en la actividad de transporte de mercancías por carretera. Entre otras deliberaciones, la nueva ley modifica una disposición específica de la Ley 11.442/2007, que anteriormente regulaba la cuestión del seguro de carga en este modo de transporte, permitiendo que su contratación sea realizada tanto por el transportista como por el cargador.

Desde la entrada en vigor de la citada legislación, el artículo 13 pasa a exigir que la contratación de un seguro, tanto de la carga como de la flota de vehículos, sea **obligación del transportista**. Este requisito se encuentra vigente desde el 29 de diciembre de 2022, de conformidad con la medida provisional nro. 1.153.

Los seguros que ahora son obligatorios para los transportistas de mercancías por carretera son los siguientes:

- I. Responsabilidad civil del transportista de carga por carretera (RCTR-C), que cubre pérdidas o daños causados a la carga como consecuencia de accidentes con el vehículo transportador.
- II. Responsabilidad civil del transportista por carretera por desaparición de carga (RC-DC), que cubre hurto, hurto, malversación, malversación y extorsión ocurridos durante el transporte de la carga.
- III. Responsabilidad civil vehicular (RC-V), que cubre los daños corporales y materiales causados a terceros por el vehículo utilizado en el transporte de carga por carretera.

Cabe señalar que los transportistas de mercancías por carretera ahora están obligados a contratar las tres pólizas de seguro mencionadas anteriormente. Antes de la medida provisional, la obligación recaía únicamente en el seguro de responsabilidad civil.

Además, los seguros descritos en los incisos I y II se contratarán a través de una póliza única para cada tipo de seguro, vinculada al RNTRC (Registro Nacional de Transportistas de Carga por Carretera) del transportista.

En cuanto al plan de gestión de riesgos (PGR), para los seguros mencionados en los incisos I y II, deberán estar vinculados a este plan, el cual será establecido de mutuo acuerdo entre el asegurador y el asegurado.

El transportista podrá requerir obligaciones o medidas adicionales relacionadas con la operación y/o gestión de riesgos, pero será responsable de asumir todos los costos y gastos asociados con estos requisitos.



Una novedad que introduce la ley es la obligación del seguro de responsabilidad civil de vehículos (RC-V) en el transporte de mercancías por carretera. Este seguro cubre los daños corporales y materiales causados a terceros por el vehículo utilizado para el transporte. La póliza puede cubrir toda la flota de la compañía a nivel global, con valores mínimos de cobertura establecidos.

Cabe señalar que el seguro de responsabilidad civil para transportistas de carga por carretera (RCTR-C) y el seguro de responsabilidad civil para transportistas por carretera por desaparición de carga (RC-DC) obligatorios deben ser contratados por el emisor del conocimiento de embarque y la carga, manifiesto o, en general, por medio de un transportista por carretera. En caso de subcontratar un transportista de carga autónomo (TAC), este será considerado agente del tomador del servicio, no siendo posible acción regresiva del asegurador en su contra.

Además, el artículo 13-B incluido en la Ley 11.442/2007 prohíbe el descuento de cualquier valor de flete pagado al TAC en relación con el seguro obligatorio antes mencionado, bajo pena de indemnización al TAC en un monto equivalente al doble del monto de el flete contratado.

Finalmente, reiteramos que la Ley ya se encuentra vigente, en lo que respecta a la parte de seguros, considerando la publicación de la Medida Provisional el 29 de diciembre de 2022.

El seguro del propietario de la carga es un seguro de propiedad (también conocido como seguro de daños) diseñado para garantizar las pérdidas y daños ocasionados a estas mercancías durante su transporte, que puede ser en los modales terrestre, aéreo o acuático (mar, río y lago) influenciado por la nueva ley pasa a ser opcional

Aun en la división de las líneas de seguros entre transportista y expedidor, tenemos la diferencia en los propósitos de cada uno.

El seguro de transporte está destinado a proteger al propio transportista, que en caso de daños a bienes que no sean de su propiedad deberá asumir el valor del daño. Ese costo adicional a menudo puede conducir a una gran ruptura de efectivo en caja o incluso a la quiebra.

El seguro nacional de transporte, por otro lado, protege al remitente de pagar la pérdida de la mercancía perdida. Esta pérdida no es solo en la ganancia obtenida de esa negociación, sino también en los costos de producción o compra.

En definitiva, uno protege a las empresas de los costes ocasionados por una falla en el servicio prestado y el otro, de las pérdidas que ese productor tendría con la pérdida de productos en el transporte. El seguro nacional de transporte cubre los riesgos de daños a las mercancías durante el transporte, en



el territorio nacional. Es el tipo de cobertura más común es el transporte terrestre y protege contra los daños causados por accidentes de tráfico y robo de la mercancía transportada.

¡Es importante recordar que el seguro nacional de transporte también es obligatorio desde 1966! Según el artículo 20 del Decreto-Ley 73/1966 y el artículo 10 del Decreto 61.867 / 1967, el seguro de responsabilidad civil del transportista de carga por carretera (también conocido como RCTR-C) - para transportistas - y o seguro nacional de transporte - para generadores de carga.

El seguro de transporte nacional debe ser contratado por cualquier empresa que tenga interés en el bien asegurable, es decir, que tenga que ganar con la realización de ese transporte. Y ese interés puede ser vender, comprar o transferir.

Además de cubrir los gastos con eventuales pérdidas, también cubrirá todas las ayudas en caso de accidente, tales como:

- transbordo;
- manipulación;
- destino;
- almacenamiento de mercancías dañadas;
- e incluso flete al destino elegido por el propietario.

El seguro de transporte nacional cuenta con una amplia lista de coberturas, que se pueden contratar según las necesidades de la empresa.

Amplia cobertura A:

Dirigido al transporte de mercancía nueva.

- vuelco;
- colisión;
- fuego;
- explosión de un vehículo;
- volcamiento;
- averías (daños causados a la carga sin un accidente de vehículo);
- robo total o parcial de carga.

Cobertura restringida B:

Dirigido al transporte de mercancía nueva y usada. Cobertura restringida B:

- vuelco;
- colisión;
- fuego;
- explosión de un vehículo;
- volcamiento;
- averías (daños causados a la carga sin accidente de vehículo);



- la cobertura de robo de carga parcial o total es una opción.

Cobertura restringida C:

Dirigido al transporte de mercancías usadas.

- vuelco;
- colisión;
- fuego;
- explosión de un vehículo;
- volcamiento;
- averías (daños causados a la carga sin un accidente de vehículo);

La cobertura de robo de carga parcial o total es opcional en algunas compañías de seguros debido a las siguientes razones:

- que no está cubierto:
- combustión espontánea;
- cualquier tipo de responsabilidad civil;
- oxidación,
- avería mecánica;
- robo simple sin usar la violencia;
- desaparición inexplicable y simple pérdida.

12. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

Según el Dr. Henrique Cremonese, abogado especialista, el derecho de subrogación comienza cuando se paga la indemnización al asegurado y/o beneficiario del seguro. Se ejerce mediante una acción regresiva de indemnización contra el transportista terrestre que ocasionó el daño indemnizado.

El plazo para su ejercicio es de un año, de conformidad con el art. 18 de la Ley 11.442 / 2007 y su cómputo comienza a partir de la fecha de conocimiento del daño. Sin embargo, hay una corriente de jurisprudencia, con fuerte eco en la Corte Superior de Justicia, la segunda más importante de la justicia brasileña y que, estrictamente hablando, tiene la última palabra en los casos de Derecho de Transporte y Derecho de Seguros, que dice que el cómputo del plazo para el ejercicio del derecho de acción comienza en la fecha de pago de la indemnización del seguro (la tesis de *actio nata* por la fecha de subrogación).

El experto en seguros de transporte internacional, Aparecido Rocha, colega de carrera, comenta que el término subrogación, en el lenguaje de la ley, significa sustitución. En el ordenamiento jurídico brasileño, el pago con subrogación es un instrumento utilizado para realizar el pago de una deuda, reemplazando al sujeto de la obligación. La aplicabilidad de la subrogación de derechos en el seguro de transporte se basa en el artículo 786 del Código Civil brasileño.



La compañía de seguros, al indemnizar a su asegurado, con motivo de un accidente de transporte, subroga, dentro de los límites del monto efectivamente desembolsado, en los derechos y acciones que incumben al asegurado frente al autor del daño o los responsables del daño incurrido.

En el caso de que el asegurado reciba una indemnización inferior al monto del siniestro de facto, por insuficiencia de monto asegurado, deducible de franquicia, participación obligatoria y aplicación de prorrateo, tendrá derecho a reclamar diferencias en los montos recibidos directamente de los responsables del acto lesivo.

En una acción judicial por el proceso de reembolso, interpuesto por la compañía de seguros contra el demandante o responsable de las pérdidas que dieron lugar a la indemnización del siniestro, es imprescindible presentar el comprobante de pago de la indemnización del seguro firmado por el asegurado. Solo la prueba del depósito bancario de la indemnización a favor del asegurado o del beneficiario del seguro es insuficiente para el éxito de la acción.

En el seguro de transporte nacional e internacional, la subrogación pierde efecto cuando el asegurador del cargador otorga el derecho de carta de renuncia de recurso (DDR), absteniéndose de promover una acción regresiva contra el transportista contratado por su asegurado. A DDR pierde efecto con la nueva ley comentada anteriormente Ley 14.599/2023.

Para que la carta DDR sea efectiva, debe contener los requisitos impuestos por la aseguradora y especialmente las reglas de gestión de riesgos (GR), y estar firmada por la aseguradora, embarcador y transportista. El incumplimiento de los requisitos contenidos en la carta DDR, sin el aporte del remitente, dará al asegurador el derecho de devolución, cuando se realice la indemnización.

El derecho a reclamar daños y perjuicios se vuelve ilegítimo cuando el asegurado realiza cualquier acto que pueda disminuir o extinguir, en perjuicio del asegurador, los derechos de subrogación frente a los terceros responsables del siniestro cubierto por el seguro contratado.

La subrogación es un elemento importante para minimizar los gastos de siniestralidad, ya que permite al asegurador recuperar los montos abonados, lo que ayuda a mejorar el desempeño de la póliza y repercute positivamente en las condiciones del seguro al asegurado, cuando obtiene un índice de siniestralidad equilibrado. Fuente www.legiscor.com.br



13. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

13.1 El transportista que no actuó para minimizar los riesgos debería indemnizar a la empresa por robo de carga.

En el sitio web Conjur, el asesor legal del TSJ (Tribunal Superior De Justicia) comenta: “Considerando que no se adoptaron las medidas de seguridad acordes con los riesgos de la operación contratada, el Tercer Panel del Tribunal Superior de Justicia (STJ) ordenó a un transportista indemnizar 170 000 BRL a un cliente cuya carga del cliente fue robada en Sao Paolo”.

Para el colegiado, el elevado valor de la carga imponía a la empresa la obligación de adoptar otras precauciones además de realizar una ruta en horas punta, medida que, en diferentes circunstancias, podría ser suficiente para quitar la responsabilidad del transportista en el robo de la carga.

Desde la sentencia Resp. 435.865 de la sección segunda, la jurisprudencia del STJ ha establecido que “si no se demuestra que el transportista no ha adoptado las precauciones que razonablemente, cabría esperar de él, el robo de la carga es una causa de fuerza mayor para eximirlo de responsabilidad. En general, la adopción de una ruta durante las horas de circulación se ha considerado una medida suficiente.

En el caso juzgado por el Tercer Panel, los magistrados interpretaron el concepto de razonabilidad de las precauciones tomadas por el porteador para concluir que, como la carga excedió el valor mínimo del seguro obligatorio (80 000 BRL), esto hizo posible el robo, sin que se tomaran medidas previsibles y necesarias para evitar las pérdidas económicas resultantes.

Subcontratación

La carga de planchas de acero inoxidable se estimó en aproximadamente 340 000 BRL. Sin informar al cliente, el transportista subcontrató a otra empresa para realizar el servicio y no contaba con un seguro suficiente para cubrir el valor total de la mercancía. Tras el robo, el dueño de la carga entabló una demanda contra el transportista y, en el transcurso del proceso, se presentó una denuncia de la disputa a la aseguradora del demandado.

En primera instancia, el juez ordenó al transportista reembolsar el valor de la carga al cliente, además de ordenar al asegurador que pague al transportista el monto correspondiente a su pérdida económica, hasta el límite de la póliza.

El Tribunal de Justicia de Estado de Rio Grande do Sul, anuló la sentencia en el entendido de que el robo de la carga constituye un evento de fuerza mayor y, en consecuencia, excluye la



responsabilidad del transportador. Como resultado, la solicitud de indemnización fue juzgada improcedente.

Cautelas razonables

En el STJ, el ministro Paulo de Tarso Sanseverino, relator del recurso de apelación del cliente del transportista, dijo que “hay una evidente previsibilidad del riesgo de robo de mercancías al momento de ejecutar el contrato de transporte de carga, tanto que existe la obligación de llevar seguro. Y también existe la evitabilidad, si no del hurto en sí, de sus efectos, especialmente la atenuación del daño causado.

Según el ministro, las precauciones que razonablemente se podían esperar en el caso, pero que no fueron tomadas por el transportista, incluían la realización de un seguro por el valor total de la carga (o el fraccionamiento de la carga hasta el límite de la póliza durante el período de vigencia del viaje / ruta) y la comunicación al cliente y aseguradora sobre la subcontratación, para que se evalúe cualquier agravamiento del riesgo, además de comunicar la ruta a la aseguradora para posible uso de rastreo de vehículos.

Indemnización proporcional

P.T. Sanseverino señaló que el contratista pagó solo el 0,81 % del valor de la carga para realizar el transporte por una de las regiones con mayor riesgo de robo en el país. Por otro lado, el transportista, aceptando este pago, subcontrató el servicio a terceros sin el consentimiento del cliente, incumplió la obligación de asegurar el monto total de la carga y no cumplió con los requisitos del contrato de seguro, como el rastreo por satélite (GPS) o la escolta armada, para el transporte de valores superiores a 80 000 BRL.

La indemnización fijada por el Tercer Panel corresponde a la mitad del valor de la carga robada, ya que el colegiado también tomó en cuenta los deberes recíprocos del contratante y del contratista para mitigar los efectos del delito. En la misma sentencia, se ordenó a la compañía de seguros de la empresa de transporte el pago de las cantidades previstas en la póliza.

“No es razonable atribuir al demandante todo el peso de la pérdida de la carga, a pesar de que pagó tan poco por el servicio prestado de manera inadecuada. Tampoco puede atribuirse al transportista solo que no brinda servicios de seguridad para la carga, sino para el transporte. No solo a la aseguradora, que se contrata por imposición legal con la desenfrenada agravación del riesgo por parte de los involucrados”, concluyó el ministro al establecer proporcionalmente la indemnización y condenar al asegurador dentro del límite de la póliza. Resp. 1676764.



13.2 Responsabilidad civil. Transporte terrestre. Acción de devolución del seguro, por subrogación. Prescripción. No hay ocurrencia.

Tribunal de Justicia de São Paulo TJ-SP - Apelación Civil: 0176018- 732007.8.26.0000 SP.

El reclamo del asegurador surge cuando honra el pago del monto asegurado, cuando se subroga a los derechos de crédito del asegurado. Entre la fecha del último acto practicado en la acción cautelar de protesta interlocutoria y la fecha de presentación de la acción de restitución, el plazo anual previsto en el art. 449, 3º, del Código de Comercio, legislación vigente al momento de los hechos. RESPONSABILIDAD CIVIL. TRANSPORTE TERRESTRE. MERCANCÍA ENTREGADA CON DEFECTOS. DAÑOS OCURRIDOS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO.

El transportista deberá tomar todas las precauciones necesarias para mantener en buen estado la mercancía transportada, siendo responsable desde la recepción de la mercancía por parte de sus agentes hasta la entrega al destinatario. El conjunto probatorio dejó en evidencia que el demandado no tomó las precauciones necesarias para transportar la maquinaria y que el daño ocurrió durante la ejecución del contrato, debiendo responder por el daño. Recurso no concedido (negado). Casos nro. 702.14.060731-9

Resumen de la sentencia. -

Se trata de una acción regresiva de indemnización por daños interpuesta por Chubb do Brasil Companhia de Seguros contra Trans Barranco Transportes e Comercio Ltda. ME, ambos calificados, agregando la parte demandante, en resumen, que firmó un contrato de seguro de carga con la empresa ADM do Brasil Ltda. El asegurado, a su vez, para trasladar carga compuesta por cajas de aceite de soja, firmó un contrato de transporte con la empresa SARTCO Ltda., la cual subcontrató el flete a la demandada, que se encargaba de trasladar la mercadería entre la ruta desde Uberlândia, Minas Gerais, hasta Campina Grande, Paraíba. Durante el transporte, se produjo un accidente vehicular, ocurrido el 09/08/2013, que resultó en la pérdida total de los bienes asegurados, encontrándose que el conductor del vehículo, empleado, representante de la demandada, señor Paulo Paschoal Fernandes, viajó en exceso de velocidad y embriaguez, hechos que la demandante plantea como descuido y agravación del riesgo, con el fin de imputar la culpa del reclamo al demandado. Así, luego de contactarse con el asegurado, el reclamante brindó una indemnización por la carga asegurada, subrogándose al derecho de reclamar la reparación competente ante el responsable del siniestro. Se analiza la configuración de la excepción a la cláusula DDR, falta de prestación del contrato de transporte, incumplimiento de la buena fe e inaplicabilidad del Código de Protección al



Consumidor. Finalmente, requiere el trámite de esta acción para ordenar al demandado el reembolso de los montos gastados con la cobertura brindada al asegurado, por el monto de 82 890 BRL. Adjunte documentos a las páginas. 31/11.

Uberlândia, Minas Gerais, 9 de marzo de 2017, María das Graças Rocha Santos / Juez de Derecho - Juzgado Noveno Civil

14.- La tecnología como herramienta efectiva de expansión de las empresas de transporte y la necesidad de seguros acordes a las operaciones

Creo que la información es esencial para tomar buenas decisiones de gestión de la cadena de suministro, porque proporciona conocimiento de alcance global, necesario para tomar buenas decisiones. La tecnología de la información proporciona las herramientas para recopilar esta información y analizarla con el fin de tomar las mejores decisiones sobre la cadena de suministro.

La tecnología ha demostrado ser una herramienta fundamental para la expansión y el éxito de las empresas de transporte en la actualidad. Permite una gestión más eficiente de las operaciones, una mayor visibilidad de la cadena de suministro y la mejora de la experiencia del cliente. Sin embargo, el uso de la tecnología también introduce nuevos riesgos y desafíos, lo que resalta la necesidad de seguros adecuados que se adapten a las operaciones modernas. Aquí hay más detalles sobre cómo la tecnología y los seguros están interrelacionados en el contexto de las empresas de transporte:

La transferencia de información es de suma importancia en las actividades logísticas como las siguientes: datos del cliente, control de inventarios, movimiento dentro del almacén, monitoreo de vehículos de carga etc. En el pasado, esta información se transmitía en papel, lo que hacía que la comunicación con él fuese muy lenta, insegura y sujeta a errores. La transferencia, almacenamiento y gestión informatizada de esta información es tan eficaz como la prestación de servicios. Como ejemplo del intercambio de mensajes entre una empresa y sus afiliadas, en la matriz se encuentra la TI donde se procesan todos los datos de las empresas y las afiliadas, gestiona todas las ventas del inventario financiero, y todo esto a través de un enlace web permanentemente conectado e integrado. Otro ejemplo son los sitios web de compras (*e-commerce*, fomentado fuertemente por la pandemia), la conveniencia para el cliente de comprar desde casa y el producto que llega a su residencia o local de conveniencia. Todos los procesos vinculados a la información y la logística están directamente vinculados en un procedimiento integrado, utilizando herramientas informáticas (*hardware y software*) para gestionar la información y las operaciones en una empresa.

Invertir en un flujo de operaciones más ágil y eficiente de costos



reducidos es una prioridad en la actualidad, la globalización y un nuevo comportamiento de los consumidores, la tecnología disponible cambió definitivamente el ritmo de mercado, cada vez más competitivo y exigente.

Estar atento a las tendencias y nuevas herramientas que puedan auxiliar en el trabajo cotidiano para mejor atender las expectativas del cliente es muy importante: “Siempre uso el ejemplo de *surf*, observe y escoja la mejor ola para surfear: eso es tener éxito”.

En ese contexto, la logística como factor estratégico es de suma importancia para el éxito de un negocio. El *know-how* de este sector facilita el flujo de acciones de una empresa, circulando por todos los departamentos, desde la compra de materias primas, hasta la entrega de un producto acabado.

Siendo así apostar en recursos tecnológicos para este sector, para que los procesos se tornen cada vez más eficaces, es un factor crucial capaz de agregar un gran valor a una empresa. El universo cibernético tomó cuenta de las personas y consumidores, por lo tanto, no puede ser diferente para el transporte de carga, conocer tendencias y nuevos *softwares* y *hardwares* se tornó obligatorio.

Las tecnologías modernas auxilian a gestores a tener más control y visibilidad de sus procesos, simplificando tareas con mayor eficiencia, reduciendo costos operativos; por estas razones las empresas del sector precisan adoptar herramientas digitales, incorporando modernidad en sus planes de negocios; a continuación, veremos un resumen de las principales tecnologías utilizadas.

14.1 Sistemas de monitoreo vehicular: soluciones tecnológicas de rastreo (GPS) permiten el acompañamiento de cargas en tránsito, flujo de entregas, atrasos, rutas, KPI's de productividad (indicadores de desempeño), ociosidad de la flota y telemetría, este último controlando gastos con las flotas de vehículos; seguridad en caso de emergencias, además de permitir integraciones con *softwares* de enrutamiento y gestión de flotas.

14.2 Identificadores de radio frecuencia: (*RFID*, *radio frequency identification*) se trata de un pequeño chip pasivo o activo, fijado en productos, pallets o contenedores para líneas de producción que permite que el objeto sea encontrado en cualquier lugar, en tiempo real, en *stock* o almacén, dentro del camión, garantizando control y precisión de sus inventarios.

14.3 Redes sociales: Las aplicaciones y sitios web de reserva en línea brindan a los clientes la comodidad de solicitar servicios de transporte de manera fácil y rápida. Millares de



personas utilizan las redes sociales cotidianamente, muchas empresas en sus acciones de marketing digital incorporan a sus procesos para generar leads y un embudo de ventas que genera nuevos negocios, aplicaciones de mensajes que mejoran la comunicación empresa-cliente, y entre empleados y empresa.

14.4 *Softwares* de gestión y control: *TMS (Transportation Management System)* utilizado para planear rutas, optimizar cargas y administrar las actividades de la transportadora, entre otras funciones, integra las operaciones y funciona como una red de colaboración, los beneficios de esta herramienta, reducir costos, mejora visibilidad, controla cumplimiento de obligaciones tributarias, flexibilidad a cambios en las entregas y KPI's para toma de decisiones.

El *WMS (Warehouse Management System)*, *software* utilizado para gerenciar rutinas de *stock* a ejemplo del TMS ya mencionado, este sistema genera una serie de beneficios como son los siguientes: visibilidad, control y reducción de costos; además de programación de entrada y salida de pedidos, inspección de cargas, direccionamiento de artículos, embalajes, acondicionamiento, separación de pedidos, expedición de pedidos, emisión de documentos, inventarios.

La tendencia es la de reinventarse, salir de la zona de confort, y realizar los cambios necesarios para mejora de los procesos y atender estas nuevas demandas. La tecnología promete revolucionar el mercado de la manera como lo vemos hoy.

Algunos ejemplos de implementación exitosa de sistemas ERP4:

Autodesk: comenzó a enviar el 98 % de sus pedidos dentro de las 24 horas posteriores a la implementación de un ERP.

División de sistemas de almacenamiento de IBM: ahora ha podido rehacer su lista de precios en cinco minutos, en comparación con los cinco días anteriores; el tiempo de envío de una pieza de repuesto se redujo de 22 a 3 días.

Grupo Votorantim: la rotación de inventarios mejoró entre un 30 % a 40 % y la cantidad de empleados administrativos podría reducirse en un 30 %, resultando en ganancias de 6 000 000 USD anuales.

Industria de Autopartes de América del Norte: se redujo el tiempo entre el pedido y la entrega de seis a dos semanas.

Otra diferencia notable es el intercambio de documentos entre departamentos que tardaba horas, o incluso días, se redujo a minutos e incluso segundos.

Finalmente, debido a la necesidad de nuevos productos, para el seguro de transportes, es imperativo que los procesos en la logística sean cada vez más veloces y eficientes, debido a la gran demanda promovida por el *e-commerce* e impulsada por



la situación derivada del covid-19. Toda esta situación sugiere la necesidad de nuevas modalidades de seguros como los seguros integrados considerando que, en menos de 24 horas, de que un producto es vendido por internet, la información es procesada, el producto sale del almacén, es etiquetado, a veces embalado, cargado y transportado hasta un determinado hub regional, descargado nuevamente y despachado de nuevo en pequeños vehículos (última milla) hasta el cliente final.

En síntesis, para cada una de estas etapas existen productos o modelos de seguro, más ninguno de ellos integrado, atendiendo a esta nueva demanda.

Vale también señalar que para los riesgos cibernéticos, el mercado de seguros está aprendiendo y se está adaptando a esta nueva amenaza, de la misma manera que los clientes. Por último, debemos considerar también a la inteligencia artificial, herramienta que está permitiendo toma de decisiones en tiempo récord; por ejemplo, una póliza de seguro de carga que antes demoraba de 24 a 48 horas hoy se hace en 5 minutos.

15. Alianza del Pacífico en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga

Milton Lourenço, entonces presidente de Fiorde Logística Internacional y director de la Unión de Comisionados de Despacho, Agentes de Carga y Logística del Estado de São Paulo (Sindicomis) y de la Asociación Nacional de Comisionados de Despacho, Agentes de Carga y Logística (ACTC).

“Comentaba en 2018 que la declaración conjunta que hicieron los países del Mercosur y la Alianza del Pacífico (México, Colombia, Chile y Perú) en defensa de la integración de los dos bloques es, después de muchos años, una noticia prometedora para quienes defienden el multilateralismo y están preocupados por la proliferación del proteccionismo en el planeta. Esta integración, además, llega en un momento en el que el resto del mundo parece moverse en sentido contrario, como lo demuestra la guerra comercial entre EE. UU. y China, la salida del Reino Unido de la Unión Europea (el llamado Brexit) y la inminente posibilidad de que haya una revisión del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Nafta), que reúne a Estados Unidos, Canadá y México y tiene a Chile como miembro.

Cabe recordar que el Mercosur y la Alianza del Pacífico, en conjunto, representan el 90 % del producto interno bruto (PIB) y el 80 % de la población de América Latina. Y que, de concretarse este acuerdo, habrá una reducción drástica de las barreras aduaneras, lo que facilitará en gran medida el crecimiento del comercio, los servicios y las inversiones en la región.

Para Brasil, esta perspectiva es sumamente alentadora



porque la proximidad física con otros países estimula las exportaciones, haciendo más competitivo nuestro producto industrializado, ya que disminuyen los gastos de transporte, como lo demuestra el hecho de que Argentina es el mayor mercado de productos manufacturados brasileños”.

En 2019, las exportaciones hacia Argentina, el principal destino de exportación para Brasil en América Latina, cayeron considerablemente en comparación con el año 2018. En 2018, habíamos vendido 14 912,61 millones USD a los amigos argentinos. En 2019, exportamos solo 9 723,83 millones USD a Argentina, por lo tanto, una caída de 34 % en las ventas. Uno de los principales motivos de esta caída es la crisis que atraviesa Argentina. A pesar de ello, Argentina sigue siendo uno de los principales socios de Brasil, y cerró el año 2019 en el cuarto lugar en el *ranking* de exportaciones brasileñas (datos del Fax Comex). Al mismo tiempo, los obstáculos proteccionistas que el gobierno de Estados Unidos ha colocado al comercio con China, Alemania y México podrían abrir oportunidades para los productos industrializados de Brasil.

Como es bien sabido, los países del Mercosur ya tienen tratados de libre comercio individuales y en bloque con tres países de la Alianza del Pacífico (Perú, Colombia y Chile).

El 19 de marzo del año 2020, entró en vigencia el libre comercio de automóviles ligeros entre Brasil y México, lo que significa comercio automotriz bilateral sin cobrar aranceles ni limitaciones cuantitativas. En ese momento, se estableció que, en el caso de vehículos pesados, el acuerdo entraría en vigencia a partir del 1 de julio de este año. La medida estaba prevista en el Acuerdo de Complementación Económica, que regula el comercio automotriz y la integración productiva entre los dos países desde 2002, otros aspectos son los intercambios concentrados en autopartes, productos químicos y carne de ave (pollo).

Desde el gobierno de Rousseff hasta el de Bolsonaro, las relaciones comerciales con los países de la Alianza del Pacífico (Chile, Colombia, México y Perú) han mantenido un trato preferencial al intensificar el comercio con estos países, que son el segundo mercado más grande de productos industrializados brasileños, detrás solo de los Estados Unidos.

Se han realizado varias misiones comerciales a Perú, Colombia, Chile y México para promover los intercambios comerciales; el comercio exterior ha sido equilibrado, las exportaciones brasileñas al bloque ascendieron a aproximadamente 11 104 millones USD en 2020. Por otro lado, en el mismo período, Chile, Colombia, México y Perú exportaron mercancías a Brasil por un monto inferior a 11 967 millones USD, en 2018; obviamente estas cifras se han retraído luego de la pandemia.

Un obstáculo para que los contratos de transporte brasileños



fluyan de manera satisfactoria y sean incluso más eficientes con el bloque del Pacífico, es el que aún persista el problema de la burocracia documental en fronteras que retrasa las operaciones logísticas por la falta de herramientas tecnológicas adecuadas. “Como se ha dicho anteriormente, no solo el transporte tiene que adaptarse a las nuevas demandas, las autoridades de gobierno también deben hacerlo mejorando los procesos con tecnología, así como la infraestructura vial física necesaria para llegar a estos mercados por vía terrestre”.

Hay algunos proyectos en marcha, por ejemplo: el corredor bioceánico que conecta Brasil con Chile, atravesando Paraguay y Argentina, y que tendrá un flujo inicial de 700 camiones por día.

Se suma la entrada en funcionamiento de tres nuevos terminales portuarios, que se agregarían a lo que ya está activo en el municipio, Puerto Murtiño, en el suroeste del estado de Mato Grosso do Sul, debe convertirse en un intervalo de tres a cuatro años en un hub logístico, lo que será un gran centro de importación y exportación para el centro oeste brasileño.

16. El reto del sector asegurador en Brasil

Hace algunos años que acompaño la evolución de mercado asegurador, por razones obvias a mi trabajo, como consultor en gerenciamiento de riesgo en trasporte. El mercado brasileño tomador de servicios de seguro de transporte exhibe una retracción por cuenta de la pandemia vigente.

Hasta mi última actualización en septiembre de 2021, el sector asegurador en Brasil enfrentaba varios retos y oportunidades. Algunos de los retos clave que el sector asegurador brasileño podría haber estado enfrentando son los siguientes:

- El escenario actual para el transporte según el anuario de transportes CNT publicado a pocos días nos revela que existen 103 363 180 de vehículos registrados en 2019, 2,7 % son camiones, es decir 2 781 800 distribuidos entre empresas de transporte, cooperativas y choferes autónomos este último con 724 090 vehículos de carga.
- Han ocurrido 55 750 accidentes de tránsito de los que aproximadamente 12 % es responsabilidad de los camiones.
- La malla de carreteras suma 1 720 700 km, de los cuales solo el 12,4 % son pavimentadas, 59 % tiene problemas de mantención, señalización y geometría (defectos de trazado).
- Se suma a este escenario el robo de cargas con 14 150 ocurrencias en 2020 contra 18 400 del año anterior una retracción de 23 % provocada por la pandemia, los perjuicios de robo suman 1,2 miles de millones BRL, es decir, 226,415 millones USD, por lo que las empresas de transportes invierten de 12 % a 14 % de su factura en gestión de riesgo.

Este escenario se repite hace mucho tiempo y el seguro



permanece con los mismos productos. He acompañado diversos *webinarios* en este universo de transportes y seguro, y hay algunos factores que han sido frecuentes: el primero, la evolución tecnológica, *softwares* cada vez más poderosos, *Big Data*, inteligencia artificial, *machine learning*, y diversos indicadores de acuerdo con cada necesidad; el segundo, una revolución de comportamiento de los consumidores cada vez conectados a la internet y redes sociales (*e-commerce*) acelerado por la pandemia; tercero, adecuación del mercado, comercio y servicios a esta nueva demanda tecnológica para atender y subsistir a este nuevo comportamiento social.

Es imperativa la creación de productos más adecuados, accesibles y con alto valor agregado.

El propio transporte se ha modificado con nuevas plataformas de servicios de flete para largos viajes y última milla: yo mismo utilicé una plataforma para hacer una pequeña mudanza de oficina.

Utilización cada vez mayor de sistemas multimodales de transporte en cortos espacios de tiempo como abordado anteriormente.

Este nuevo escenario está obligando a las compañías de seguro a repensar sus productos agregando valor al servicio de seguro, con pólizas integrales, adecuadas y estas nuevas demandas, además de servicios integrados, adicionales que puedan fidelizar sus clientes.

Aquí en Brasil ya es un hecho que algunas aseguradoras utilicen plataformas electrónicas con inteligencia artificial neural, para cálculo de seguros de carga, básicamente un cuestionario electrónico respondido directamente por el asegurado, que el sistema cruza con centenas de informaciones de un *big-data* que hace una predicción de riesgo, permitiendo pólizas más justas y precisas, lo que podría permitir para futuro seguros de viaje, equilibrado con el riesgo calculado o hasta microseguros.

También hay una tendencia a transformar los seguros negativos en positivos a través de los diversos KPI que se pueden construir a partir de las datas, permitiendo la orientación a los asegurados de cómo mejorar sus procesos.

Regulación y supervisión: el sector asegurador brasileño ha estado en constante cambio en términos de regulaciones y supervisión. Los desafíos regulatorios podrían incluir la necesidad de adaptarse a nuevas leyes, normativas y cambios en las políticas gubernamentales, lo que puede afectar la forma en que las aseguradoras operan y ofrecen sus servicios.

Competencia y diversificación: el mercado asegurador en Brasil



es altamente competitivo. Las compañías de seguros deben encontrar formas de diferenciarse y diversificar sus ofertas para atraer a los clientes en un entorno donde las opciones son numerosas.

Penetración del seguro: a pesar del tamaño de la economía brasileña, la penetración del seguro en términos de la población asegurada y la proporción del PIB es relativamente baja. Existe un desafío en educar al público sobre la importancia del seguro y aumentar la demanda.

Cobertura de riesgos: Brasil es un país con una geografía y clima diversificados, lo que puede llevar a una amplia gama de riesgos. Las aseguradoras deben garantizar que estén ofreciendo cobertura adecuada para una variedad de riesgos, desde eventos climáticos extremos hasta riesgos cibernéticos.

Tecnología y transformación digital: la industria aseguradora a nivel mundial está experimentando una transformación digital. En Brasil, las aseguradoras deben adaptarse a las expectativas cambiantes de los clientes, mejorar la experiencia en línea y aprovechar la tecnología para optimizar operaciones y gestión de riesgos.

Fraude y siniestralidad: la detección y prevención del fraude en los reclamos es un desafío constante para las aseguradoras. La lucha contra el fraude puede tener un impacto significativo en la rentabilidad y la confianza de los asegurados.

Educación financiera: la educación financiera en Brasil puede influir en la comprensión y la demanda de seguros. Las aseguradoras pueden enfrentar el desafío de aumentar la conciencia sobre la importancia del seguro y cómo puede beneficiar a los individuos y las empresas.

Concluyo que, como el flete tiene una limitación, es necesario agregar valor a los productos y servicios, para generar mejores resultados y equilibrar los costos y así mantener los negocios saludables y resistibles al tiempo, promovidos por las informaciones de data (KPI) para garantía de mejoría continua de procesos.

17. Reflexiones

A lo largo de nuestra conversación, hemos explorado diversos aspectos relacionados con el transporte terrestre, la responsabilidad del transportador, la tecnología y la industria aseguradora. Aquí hay algunas reflexiones sobre los temas discutidos.

Si pudiéramos resumir la situación en una palabra, esta sería RESILIENCIA. Es esencial la búsqueda constante de conocimiento, mejores prácticas para el beneficio de la sociedad (no solamente de consumo), mejores métodos y procesos que garanticen la vida y subsistencia de la humanidad. Como ejemplos de resiliencia, vemos viejos puestos de trabajo que dan lugar a nuevas oportunidades: quien era garzón en un



restaurante, hoy es entregador de la última milla; el taxista del ayer, es el conductor de Uber de hoy. Estos cambios demandan más conocimiento, no solo de una determinada especialización, sino de la capacidad para resolver adversidades o problemas; sin duda, es necesaria una educación integrada a esta nueva sociedad absolutamente conectada, más ecléctica, técnica, resiliente y sustentable. Hablando de sustentabilidad, en un mercado como el de transportes y logística es fundamental la logística reversa, considero primordial el reciclaje de materiales y menos emisiones de CO₂.

Complejidad del transporte terrestre: el transporte terrestre es una actividad compleja que involucra múltiples partes, regulaciones y riesgos. La responsabilidad del transportador es crucial para garantizar la seguridad de la carga y el cumplimiento de los contratos.

Importancia de la responsabilidad y el seguro: la responsabilidad del transportador es fundamental para proteger a todas las partes involucradas en una operación de transporte. El seguro de carga y otros tipos de seguros ayudan a mitigar los riesgos y garantizar la compensación en caso de daños o pérdidas.

Avance tecnológico en el transporte: la tecnología ha transformado la industria del transporte terrestre, desde la gestión de flotas hasta el rastreo de cargas. La eficiencia operativa y la experiencia del cliente mejoran significativamente con la implementación adecuada de soluciones tecnológicas.

Desafíos y oportunidades del sector asegurador: el sector asegurador enfrenta desafíos en términos de regulación, competencia y educación financiera. Sin embargo, la tecnología también ofrece oportunidades para llegar a nuevos segmentos de mercado y desarrollar productos de seguros más adaptados a las necesidades modernas.

Conciencia de la cobertura y la responsabilidad: tanto en el transporte terrestre como en la industria aseguradora, la conciencia y la educación son esenciales. Los participantes deben comprender sus derechos y responsabilidades, así como la importancia de contar con seguros adecuados.

Evolución constante: tanto el transporte terrestre como la industria aseguradora están en constante evolución. Cambios en la regulación, la tecnología y las demandas de los clientes requieren de una adaptación continua por parte de todas las partes involucradas.

En última instancia, estos temas ilustran la interconexión de diversos elementos en las operaciones comerciales modernas. Tanto las empresas de transporte como las aseguradoras deben colaborar y mantenerse informadas sobre las últimas tendencias y regulaciones para garantizar operaciones fluidas, seguras y exitosas. La planificación, la educación y la adaptabilidad son claves para navegar en estos entornos en constante cambio.



El contrato de transporte terrestre de carga y su régimen jurídico en Colombia

Adriana Grillo Correa¹

Sumario

1) Introducción. Definición 2) Elementos y características del contrato de transporte terrestre de carga 3) El documento del transporte, remesa terrestre de carga 4) La responsabilidad del transportador terrestre y su obligación contractual 5) Eximentes de responsabilidad 6) Prueba del daño 7) Prescripción de la acción legal en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 8) El transporte multimodal. Aspectos legales 9) Coberturas de seguros para el transporte terrestre de carga nacional 10) La acción de subrogación que ejercen las aseguradoras 11) Referencias de antecedentes jurisprudenciales. Casos relevantes 12) La tecnología como herramienta de seguridad y gestión logística en el transporte. 13) El reto del sector asegurador en Colombia. Reflexiones.

1. Introducción. Definición

Traigo a este documento la información jurídica pertinente al transporte terrestre de carga en Colombia que hoy regula dicha actividad, desarrollo una explicación en cada numeral con la idea de que sea un escrito simple desde la lectura y comprensión del contenido.

Así las cosas acudo al decreto 410 de 1971, que fue publicado en el diario oficial nro. 33.339 el 16 de junio de 1971 y mediante el cual se expidió el Código de Comercio (CC), en el libro cuarto, en su título IV, que refiere a los contratos y obligaciones mercantiles y contiene lo pertinente normativamente al contrato de transporte; en el artículo 981 del CC dispone: “Contrato de Transporte. Definición. El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estas al destinatario”.

Dentro de este título, capítulo III, se contempla lo pertinente al transporte de cosas: art. 1008. “Partes del contrato. Modificado.

1. La autora es abogada especialista en logística y comercio nacional e internacional, actualmente es socia fundadora y CEO de Grillo Correa Consultorias SAS, firma legal que basa su actividad en la ciudad de Bogotá. Se ha desempeñado como presidente del comité de OTM de FITAC, vicepresidente de aduanas, presidente de la comisión académica, miembro del consejo directivo del ICDT, hoy es miembro de la junta directiva del Colegio de Abogados del Transporte y del comité técnico de carga de Alsum. Posee experiencia de 26 años en derecho de aduanas, seguros y transporte, coautora de libros aduaneros par evaluador, panelista, conferencista y docente. Coaching y panelista en prosperidad, fundadora de Mujeres LIT y fundadora de SUMA.T.



Decreto 01 de 1990, art. 18. Se tendrá como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato. Por transportador se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato; por remitente, la que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; y por destinatario aquella a quien se envían las cosas".

Si traemos esta normatividad de los años 70 a la realidad de hoy en la operación, podemos arriesgarnos a decir que el transporte terrestre de carga es una actividad en la que un remitente o generador entrega la carga a una empresa que cuenta con una habilitación del Ministerio de Transporte para prestar este servicio público, la transportadora asume los riesgos de trasladar de un punto A hacia un punto B la carga, comprometiéndose a asignar las medidas de seguridad y logísticas necesarias para entregar la mercancía al destinatario en las condiciones en las que la recibió, en el plazo pactado y a cambio del pago de un flete.

2. Elementos y características del contrato de transporte terrestre de carga

Es preciso señalar que existe una distinción entre lo que se consideran las características y los elementos del contrato de transporte; desde el punto de vista normativo, las características del contrato de transporte son las de la consensualidad, ya que nace, a la vida jurídica, el contrato desde el momento que se produce el consentimiento o acuerdo entre las partes, y esto sucede cuando es aceptada la oferta presentada por el transportador por parte del generador.

La segunda característica es la bilateralidad, porque implica obligaciones recíprocas para las dos partes que necesariamente han de intervenir en el contrato, el transportador se obliga a transportar las mercancías y el generador al pago de un flete a cambio del servicio prestado.

La última característica es la onerosidad, que es el precio o flete que se paga por el transporte efectuado.

Sin la presencia de estas características no existiría un contrato, y cualquier acuerdo sería ineficaz, ya que son la base estructural de un negocio de transporte. Ahora bien, en cuanto a los elementos los mismos se suscriben a los sujetos o partes quienes actúan acorde a su voluntad para que exista un contrato.

Las partes en el contrato de transporte son tres: el remitente o generador, que es quien contrata por cuenta propia o ajena a la empresa transportadora para la conducción de la mercancía y



paga el precio o flete; el transportador o empresa de transporte, que es quien se encarga de recibir la mercancía, conducirla y entregarla; y el destinatario, que es a nombre de quien se consigna la mercancía o quien la recibirá; en algunos casos el remitente y destinatario pueden ser la misma persona.

En Colombia, es usual encontrar personas naturales o jurídicas que actúan como intermediarios o comisionistas de transportes,² estos sujetos en la mayoría de los casos comercializan o prestan servicios adicionales al transporte u otros servicios que hacen parte de la cadena de logística o de abastecimiento.

Es preciso señalar que el remitente o generador y los destinatarios pueden ser personas naturales o jurídicas, mientras que las empresas de transporte en Colombia siempre son personas jurídicas, habilitadas por la autoridad competente (Ministerio de Transporte) para prestar el servicio de transporte. Las obligaciones de los remitentes según el artículo 1010 del CC se establecen como el deber de entregar antes del despacho o del inicio de la operación de transporte los informes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de las autoridades como la policía, aduana, sanidad y demás que apliquen.

Aunque la norma no se establece específicamente como obligación, sino como información, es claro que el remitente debe indicar al transportador, a más tardar en el momento de la entrega de la carga, lo siguiente: 1. Nombre y la dirección del destinatario. 2. Lugar de entrega. 3. Naturaleza, valor, número, peso y volumen de la carga. 4. Condiciones especiales o la necesidad de un embalaje especial o una distribución técnica. 5. Entregar las mercancías al transportador debidamente embaladas y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza.

La falta, inexactitud o insuficiencia de la información o documentación hará responsable al remitente ante el documentador y destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas a causa de la omisión, falsedad o deficiencia, pero de ser el caso también deberá responderse ante terceros, como pueden serlo otros remitentes, con los que se comparta el espacio para el transporte de la carga, así como también por aquellos terceros ajenos a la operación que sufran perjuicios.

2. Código de Comercio. Artículo 1312. Comisión de transporte. *El contrato de comisión de transporte es aquel por el cual una persona se obliga en su nombre y por cuenta ajena, a contratar y hacer ejecutar el transporte o conducción de una persona o de una cosa y las operaciones conexas a que haya lugar.*

El que vende mercaderías por correspondencia y se obliga a remitirlas al comprador no se considerará por tal hecho comisionista de transporte.



El transportador es la persona jurídica que se denomina empresa de transporte y quien, de manera legal y profesional, ejecuta el transporte de la carga, su obligación legal se encuentra en el artículo 982 del CC;³ ahora bien, podría afirmarse que el transporte ostenta una obligación de resultado, pues el transportador se compromete a la entrega de la carga en un lugar y dentro de un tiempo preciso, adicionalmente, el transportador debe propender por la seguridad de la carga para que el objeto principal del contrato se cumpla. El transportador también es responsable de los daños ocasionados por el manejo inadecuado y por los perjuicios provenientes de la falta o deficiencia de embalaje cuando, a sabiendas de estas circunstancias, se haga cargo de transportar las mercancías. La operación de transporte tiene su tinte de onerosidad; por lo tanto, la prestación de este servicio trae para el remitente o generador, la obligación del pago de un flete o precio, presuponiendo que si se incumple con esta parte de la obligación contenida en el contrato llevará a que quien sufra el perjuicio, por la pérdida o daño de la mercancía en el desarrollo de un transporte, a que no tenga derecho a reclamar y consecuentemente a ser indemnizado. Se hace esta precisión, ya que es muy común, en Colombia, que ante un siniestro el transportador no facture el flete, o al haber emitido la factura la anule y que el remitente, ante un siniestro, no pague el flete; las obligaciones en este contrato son de parte y parte, las cuales deben cumplirse para que nazcan a la vida jurídica los derechos.

En la normativa colombiana, se contempla el transporte gratuito en el art. 995 CC: “Transporte gratuito y transporte de trabajadores. El transporte benévolo o gratuito no se tendrá como contrato mercantil sino cuando sea accesorio de un acto de comercio. El servicio de transporte prestado por un patrono a sus trabajadores con sus propios equipos será considerado como accesorio del contrato de trabajo”.

Es así, como es posible afirmar que en el transporte de carga difícilmente estaríamos ante un contrato jurídico en el que no exista en contraprestación del transporte el pago de un flete. En cuanto al destinatario, se señala que es aquella persona a quien se le remite la carga o mercancía, objeto de transporte, y que la recibe en el lugar de destino. La norma específica que hace parte del contrato solo si lo ha aceptado.

3. CC. Art. 982. *Obligaciones del transportador. Modificado. Decreto 01 de 1990, Art. 2. El transportador estará obligado, dentro del término, por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:*

1) *En el transporte de cosas a recibirlas, conducirlas y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario...*



El intermediario o comisionista de transporte, del cual habla el artículo 1312 del CC, es un actor de la cadena logística que puede ser una persona natural o jurídica, que no cuenta con la habilitación de la autoridad para prestar el servicio de transporte de carga, ni cuentan con el patrimonio mínimo exigido por la ley; así las cosas, no es factible que expidan documentos de transporte como una remesa terrestre de carga, ni tampoco es factible que puedan facturar el servicio de transporte como un ingreso propio, de quererlo hacer como propio este se convierte en un servicio, lo cual automáticamente genera un impuesto de valor agregado (IVA) que hoy equivale al diecinueve por ciento (19 %) adicional al valor del flete, lo cual desde el punto de vista de competencia los deja por fuera del mercado, pues al contratarse directamente con una empresa de transporte esta no le factura ese diecinueve (19 %) de IVA.

Ahora bien, en cuanto a la responsabilidad frente a la carga, de acuerdo al artículo 1313 del CC, es procedente precisar que estos intermediarios o comisionistas responden como empresa de transporte.⁴

3. El documento de transporte. Remesa terrestre de carga

Las características de la operación y de la mercancía a transportar se establecen en la remesa terrestre de carga generalmente; es decir, que este documento es vinculante entre el remitente y/o generador de la carga y la empresa de transporte terrestre; es el documento que prueba de la existencia de un contrato de transporte, el CC, al respecto, señala:

“Artículo 1018. Carta de porte y conocimiento de embarque. Cuando el reglamento dictado por el Gobierno así lo exija, el transportador estará obligado a expedir carta de porte, conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga.

La carta de porte y el conocimiento o póliza de embarque deberá contener las indicaciones previstas en el artículo 768. Su devolución sin observaciones hace presumir el cumplimiento del contrato por parte del transportador.

La remesa terrestre de carga es un documento donde constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 de este Código y las condiciones generales del contrato.

Para los eventos no reglados, el transportador estará obligado a expedir entre los documentos mencionados, el que le exija el remitente limitándose en el transporte terrestre a la remesa terrestre de carga”.

4. CC. Art. 1313. *Derechos y obligaciones del comisionista de transporte. El comisionista de transporte gozará de los mismos derechos y asumirá las mismas obligaciones del transportador, en relación con el pasajero o con el remitente y el destinatario de las cosas transportadas.*



El artículo 1010 del CC⁵ mencionado en el párrafo anterior, además de lo pertinente a las características de la información a entregar sobre la mercancía al transportador, hace referencia a la necesidad de que se entregue, antes del despacho, el valor de la carga; esto tiene relevancia en el sentido de que, en Colombia, este factor determina la indemnización o reparación del daño que se deberá pagar al remitente o generador a causa del siniestro, tal y como se determina en el artículo 1031 de CC.

El transportador podría negarse a insertar, en la remesa terrestre de carga, declaraciones de las cuales tenga duda de su exactitud y de hacerlo debe dejar en el documento las razones establecidas del porqué de esta decisión.

El artículo 1019 de CC establece que de la remesa terrestre de carga se extenderá un original negociable que se entregará al remitente con la firma del transportador. La copia que queda para el transportador es un simple duplicado no negociable.

Es pertinente señalar que el CC contempla que, a falta de expedición de un documento de transporte, el contrato deberá probarse de acuerdo a las estipulaciones de ley, es decir, con la utilización de pruebas como la oferta, la aceptación de la misma, el documento legal que ampare el transporte en carreteras, que para los efectos, en Colombia se llama el manifiesto de carga y se expide a través de una plataforma que es controlada por el Ministerio de Transporte y denominada Registro Nacional de Carga (RNDC).

El manifiesto de carga⁶ regula la relación entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte; en Colombia, un alto porcentaje de las operaciones se realizan desde la formalidad por empresas de transporte, pero estas a su vez subcontratan vehículos de terceros que realizan el transporte efectivo u operación; la figura que utilizan es el contrato de vinculación

5. CC. Artículo 1010. Remitente e información sobre la cosa. El remitente indicará al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía, cargue y le informará cuando las mercancías tengan un embalaje especial o una distribución técnica. La falta, inexactitud o insuficiencia de estas indicaciones hará responsable al remitente ante el transportador y el destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas en razón de la omisión, falsedad o deficiencia de dichos datos.

El destinatario de mercancías provenientes del exterior que se convierta en remitente de las mismas hacia el interior del país, no estará en la obligación de indicar al transportador si las mercancías tienen condiciones especiales para el cargue o si requieren de un embalaje especial o de una distribución técnica para su transporte en el territorio nacional. El valor que deberá declarar el remitente estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar.

6. CC. Artículo 31. El Manifiesto de Carga es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido.



temporal, el cual se establece en el Decreto 1079 de 2015;⁷ por ello, se precisa que el valor que figura como pago del transporte en la remesa se llama flete y el valor que figura en el manifiesto de carga, que es el que se paga al propietario del vehículo, se llama valor a pagar.

La remesa cobra relevancia en el sentido de que este documento es aquel en el cual, al momento de la entrega de la mercancía, se plasma el recibido a conformidad de la misma; si se evidencian afectaciones en la carga, es en este documento en el que deben señalarse las inconformidades, para que, por parte del remitente o generador, se active la posibilidad de reclamar e iniciar las acciones legales pertinentes por el perjuicio causado; de no hacerlo, en ese momento, la segunda oportunidad para el remitente o generador es dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la mercancía; para ello debe citarse al transportador y revisar en presencia de este la mercancía, levantar un acta en la cual conste el daño a la mercancía; de lo contrario, se considerará cumplido el contrato de transporte y se pierde para el remitente o generador la posibilidad legal de cobro al transportador, así se establece en el artículo 1028 del CC.⁸

4. La responsabilidad del transportador terrestre y su obligación contractual

En este aparte, es necesario mencionar que el CC establece claramente la responsabilidad del transportador en Colombia, la cual consideramos no se compadece con las condiciones de seguridad y el estado de las carreteras. Cuando un transportador asume la responsabilidad de realizar un transporte pareciese que estuviese comprando la mercancía al remitente o generador, esta afirmación obedece a que la responsabilidad se da por la totalidad por él cargada; si existió valor declarado antes del despacho, hecho que debe ser probado al momento de un siniestro, pero aun no existiendo valor declarado, es responsable el transportador como mínimo del ochenta por ciento (80 %) del valor probado de la carga.

Esto significa que el generador o remitente, en caso de un siniestro, su perjuicio no irá más allá de un veinte por ciento del

7. CC. Artículo 19. Vinculación es el contrato mediante el cual el propietario o tenedor de un vehículo, lo sujeta a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, a través de una determinada empresa habilitada.

8. CC. Artículo 1028 Cumplimiento del contrato y reconocimiento de la mercancía. Recibida la cosa transportada sin observaciones, se presumirá cumplido el contrato. En los casos de pérdida parcial, saqueo o avería, notorios o apreciables a simple vista, la protesta deberá formularse en el acto de la entrega y recibo de la cosa transportada.

Quando por circunstancias especiales que impidan el inmediato reconocimiento de la cosa, sea imposible apreciar su estado en el momento de la entrega, podrá el destinatario recibirla bajo la condición de que se haga su reconocimiento. El examen se hará en presencia del transportador o de la persona por él designada, dentro de los tres días siguientes a la fecha de la entrega.



valor de la carga, pues el transportador deberá indemnizar el ochenta por ciento (80 %) si no hubo valor declarado. Ahora bien, si se entregó el valor de la carga al transportador antes del despacho, se contempla adicionalmente un veinticinco por ciento (25 %) como lucro cesante en casos de pérdidas totales, es decir el remitente o generador podría ser indemnizado hasta un ciento veinticinco por ciento (125 %) del valor de la carga; la norma también establece que cualquier limitante que se pretenda en la responsabilidad del transportador nunca podrá ser mayor al setenta y cinco por ciento (75 %) del valor de la mercancía, cualquier disposición en contrario se entenderá por no escrita.⁹

Esto significa que los intereses sobre la mercancía de los remitentes o generadores se cubren de manera adecuada o completa en Colombia y de manera desafortunada para el transportador.

La norma establece que el transportador, desde los hechos, responderá en los siguientes casos:

- Por la pérdida total o parcial de la cosa transportada.
- Por la avería.
- Por el retardo en la entrega.

Esta responsabilidad solo termina cuando la mercancía es entregada al destinatario en el lugar convenido o cuando transcurrido cinco días (5) desde el momento establecido para la entrega el interesado no se haya hecho presente para recibirla, la norma habilita al transportador para llevarla a una

9. CC. Artículo 1031. Valor de la indemnización. En caso de pérdida total de la cosa transportada, el monto de la indemnización a cargo del transportador igual al valor declarado por el remitente para la carga afectada.

Si la pérdida fuere parcial, el monto de la indemnización se determinará de acuerdo con la proporción que la mercancía perdida represente frente al total del despacho.

No obstante, y por estipulación expresada en la carta de porte conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga, las partes podrán pactar un límite indemnizable, que en ningún caso podrá ser inferior al setenta y cinco por ciento (75 %) del valor declarado.

En eventos de pérdida total y pérdida parcial por concepto de lucro cesante el transportador pagará adicionalmente un veinticinco por ciento (25 %) del valor de la indemnización determinada conforme a los incisos anteriores. Si la pérdida o avería es ocasionada por dolo o culpa grave del transportador este estará obligado a la indemnización plena sin que valga estipulación en contrario o renuncia.

En el evento de que el remitente no suministre el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega, o declare un mayor valor al indicado en el inciso tercero el artículo 1010, el transportador sólo estará obligado a pagar el ochenta por ciento (80 %) del valor probado que tuviere la cosa perdida en el lugar y fecha previstos para la entrega el destinatario. En el evento contemplado en este inciso no habrá lugar a reconocimiento de lucro cesante.

Las cláusulas contrarias a lo dispuesto en los incisos anteriores no producirán efectos. Para el evento de retardo en la entrega, las partes podrán, de común acuerdo, fijar un límite de indemnización a cargo del transportador. A falta de estipulación, en este sentido, la indemnización por dicho evento será la que se establezca judicialmente.



bodega y que se le pague el costo de este servicio, artículo 1030 del CC.

5. Eximentes de responsabilidad

La responsabilidad civil del transportador terrestre la encontramos en el CC respecto a los hechos que afecten la mercancía y los valores; sin embargo, contemplo aquellos casos en los que el transportador podría exonerarse de su deber de responder ante un siniestro (daño o pérdidas), artículo 992 CC.

- El transportador solo podrá exonerarse total o parcialmente de su responsabilidad si prueba que la causa del daño le fue extraña.
- Que el daño se debió a vicio propio o es inherente de la cosa transportada.

La dificultad está en que este artículo señala lo siguiente: “Pero además es necesario demostrar que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación. Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efectos”.

De esta lectura, podemos concluir que es necesario probar la existencia de una circunstancia de fuerza mayor para que se configure un eximente de responsabilidad. La realidad de una operación de transporte es que en ella se exige agilidad, lo cual conlleva decisiones rápidas, así lo exige la logística. Naturalmente, siempre existe algún elemento o detalle que deja en duda la existencia de una fuerza mayor que tipifique la circunstancia acaecida como extraña al transportador. En Colombia, los elementos de la fuerza mayor son los siguientes: la inimputabilidad, la imprevisibilidad y la irresistibilidad; en honor a la verdad, los dos primeros elementos siempre estarán viciados o no existirán por las circunstancias o factores que rodean la operación, la cual está lejos de ser perfecta; por lo tanto, ante un hurto, la irresistibilidad difícilmente se logra probar por las circunstancias de seguridad del país y la alta operatividad de las organizaciones de delincuencia organizada llamadas “piratería terrestre”, y se corre el riesgo alto de que un juez manifieste que se debió tener medidas para resistir el ilícito, pues sabe a lo que el transportador se expone cuando transporta y analizan de manera detallada las rutas, horarios, tipo de mercancía, valor de la carga, proceso de selección de los conductores, etc., ítems en los que claramente siempre existiría algún vacío o duda del proceso surtido, lo cual impide probar las circunstancias que conforman la fuerza mayor.



6. Prueba del daño

En Colombia, es necesario, para ser indemnizado, que los perjuicios sufridos por la afectación a la carga sean probados o acreditados de forma adecuada; esto tiene que ver con el tiempo, la corresponsabilidad entre el hecho o causa y el daño.

Es así como también, en lo que respecta a una indemnización desde el contrato de seguros, tenemos el artículo 1077 del CC,¹⁰ el cual establece que se debe probar ocurrencia y cuantía.

Es común que se pretenda, por parte del remitente o generador de carga, que el transportador asuma la responsabilidad sobre un daño a la carga con el simple envío de un comunicado, en el que manifiesta cuál es el daño o afectación a la mercancía y la cuantía de su pérdida se pierde de vista, sin tener en cuenta que, para probar el daño, es necesario, en algunos casos específicos, según la mercancía (fruta, químicos, maquillaje, etc.), un informe técnico expedido por una entidad autorizada o por una persona con los conocimientos profesionales necesarios para determinar la afectación, la causa y el valor de la pérdida. Es recurrente que este aspecto se trate con ligereza y no existan pruebas necesarias para lograr una indemnización.

Adicionalmente, es importante traer a colación el artículo 1016 del CC, en el cual se establece que cuando las mercancías, por su naturaleza, sean de aquellas que sufren reducción de peso o volumen el transportador no responderá por la merma normal.

También es recurrente que, en aquellos casos en los que es necesaria la destrucción de la mercancía, no se aporten las pruebas de que efectivamente se realizó esta acción, lo cual dificulta establecer el real daño. En casos con salvamentos (recuperación de parte de una carga que fue averiada o hurtada) es común que los mismos sean apropiados por quien no le corresponde o que se dejen abandonados, cuando lo correcto y la obligación legal es que, si se pretende la reclamación o indemnización, este le sea entregado a quien indemniza; es factible que estos salvamentos se comercialicen, y es importante tener en cuenta que el valor recibido por esa venta deberá ser descontado de la indemnización.

En conclusión, es necesario probar el hecho, el daño, la cuantía, y en los casos que aplique la destrucción de la carga o venta de la misma, así se llega al cálculo real del perjuicio sufrido y a la cuantía a la que se tiene derecho a ser indemnizado.

10. CC. Artículo 1077. Carga de la prueba. Corresponderá al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro, así como la cuantía de la pérdida, si fuere el caso.

El asegurador deberá demostrar los hechos o circunstancias excluyentes de su responsabilidad.



7. Prescripción de la acción legal en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

El artículo 933 del CC establece que la prescripción de las acciones que derivan del contrato de transporte prescriben cuando han transcurrido dos (2) años. Este plazo se contabiliza desde el momento en que concluyó la operación de transporte, esto para mercancías que fueron entregadas, y/o desde el momento en que debieron ser entregadas, para los casos de mercancía hurtada o saqueada; este término no puede ser modificado por las partes.

En el caso de mercancía hurtada y de la que no se ha pactado, estrictamente, un día de entrega, se recomienda tomar como fecha de contabilización para la prescripción el día en el que ocurrió el hurto para no generar confusiones en la contabilización del término.

La prescripción se interrumpe con la citación a conciliación ante un centro arbitral, esto con la finalidad de cumplir con el requisito de procedibilidad o pasos previos antes de demandar ante la justicia.

8. El transporte multimodal. Aspectos legales

Normatividad. El transporte multimodal en Colombia se encuentra regulado en las normas expedidas por la Comunidad Andina así:

- Decisiones 331 de 1993
- Decisión 393 de 1996
- Resolución 425 del 27 de agosto de 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena

Y por las normas nacionales:

- Código de Comercio de Colombia, título IV, cap. I, art. 987
- Decreto 149 de 1999, Ministerio de Transporte
- Desde la perspectiva aduanera por el Decreto 1165 de 2019 y Resolución 0046 de 2019

Nuestra definición. El transporte multimodal es el transporte de mercancías por dos o más medios de transporte en virtud de un único contrato multimodal, operación que se realiza desde cualquier lugar del mundo a un destino y bajo la responsabilidad absoluta de un operador de transporte multimodal; en Colombia, esta modalidad está regulada exclusivamente para operaciones en importación.

Obligaciones. El operador de transporte multimodal es una persona jurídica que se registra ante el Ministerio de Transporte y homologa dicho registro ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, es así como este operador asume la responsabilidad por el cumplimiento del contrato desde la perspectiva de las mercancías y el daño a terceros, ante el Ministerio de Transporte, y de tributos aduaneros (IVA y arancel) ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.



Contrato. El contrato determinado para esta operación es la Declaración de Tránsito Multimodal Andino Internacional (DTMAI), en el cual se encuentran establecidos los siguientes ítems:

- La naturaleza general de las mercancías, el número de bultos, el peso bruto de las mercancías; datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.
- El estado aparente de las mercancías.
- El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal.
- El nombre del expedidor.
- El nombre del consignatario.
- El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal tome las mercancías bajo su custodia.
- El lugar de entrega de las mercancías.
- La fecha o plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega.
- Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no.
- El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
- La firma del operador de transporte o de la persona autorizada por él.
- El flete correspondiente a cada modo de transporte, o el flete total, incluida la moneda de pago en la medida en la que ha de ser pagado por el consignatario.
- El itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen.

La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos precedentes no afectará la naturaleza jurídica del documento como uno de transporte multimodal.

Particularidades de la operación. En Colombia, existe la particularidad de que un porcentaje importante de las operaciones se formalizan documentalmente en el momento del arribo de la carga a nuestro territorio, ya que al presentar la carga ante la autoridad para los permisos aduaneros es cuando se expide por parte del operador de transporte multimodal el contrato de transporte (DTMAI); esto sucede por no existir un sistema de control de las autoridades que exija la inclusión de las operaciones que van a transitar bajo esta figura desde el inicio de la operación, en el país de origen; por ello, es muy común que una mercancía que va a ingresar bajo la figura de importación ordinaria u otro régimen aduanero, antes de tocar puerto colombiano, sea transformado a la figura de multimodal.

Las mercancías al amparo de un operador de transporte multimodal transitan por el territorio colombiano bajo control aduanero, toda vez que se suspende el pago de tributos aduaneros, mientras transitan desde el puerto de ingreso



colombiano hasta su destino, el cual siempre será un depósito o zona franca, lugares donde son recibidas para los respectivos controles de la autoridad.

Responsabilidad. El expedidor podrá declarar, antes del inicio de la operación, aspectos como la naturaleza y el valor de la mercancía, y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración constituye la prueba de la existencia de un valor declarado lo que determina la responsabilidad por el valor de las mercancías para el del operador multimodal; cuando no existe valor declarado, que es en la mayoría de los casos, el operador podrá acogerse al límite de responsabilidad que establece la Decisión 331 en el artículo 13: “A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia, la responsabilidad por los perjuicios resultantes estará limitada a una suma máxima equivalente a 666,67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG¹¹ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor”.

Existe una excepción a esta regla y es que no podrá acogerse el operador de transporte multimodal a este límite si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue realizada con intención o dolo.

Si las mercancías no son entregadas dentro de los noventa días calendarios siguientes a la fecha de entrega, cualquier persona con derecho a reclamar las mercancías podrá considerarlas perdidas.

No obstante, el artículo 10 de la decisión 331 establece que el operador de transporte multimodal no será responsable de la pérdida, deterioro o retraso si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas se ha dado por una o más de las circunstancias que se enumeran a continuación:

1. Acto u omisión del expedidor, consignatario, representante o agente.
2. Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías.
3. Manipulación, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, consignatario o agente.
4. Vicio propio u oculto de las mercancías.
5. Huelga, paro o trabas impuestas en el trabajo y otros actos fuera de control del operador del transporte multimodal, debidamente comprobados.

¹¹<http://www.xe.com/es/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=EUR&To=XDR>



También es necesario señalar la existencia de una responsabilidad para el expedidor en cuanto a la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, esta se da en el momento en que el expedidor toma bajo su custodia la información para su inclusión en el documento de transporte multimodal, el expedidor responderá por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos.

Reclamaciones. En cuanto a los avisos, reclamaciones o prescripciones, se debe dar aviso por escrito al operador de la pérdida o daño de las mercancías en el momento en que hayan sido puestas en su poder las mercancías; de lo contrario, se establece la presunción de que el operador entregó las mercancías tal como se describieron en el contrato de transporte multimodal.

Cuando la pérdida o daño no sea aparente también se aplicará la presunción, si no se da aviso por escrito dentro de los seis (6) días consecutivos a la entrega de las mercancías; cuando se pretenda una reclamación, si no se inicia una acción judicial o arbitral dentro de los nueve (9) meses siguientes contados desde la entrega de las mercancías o de la fecha en que debieron ser entregadas se exonera de responsabilidad al operador por operar la prescripción de la acción, para los efectos, en Colombia, se debe radicar citación a conciliación ante un centro arbitral.

Obligatoriedad de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual para los operadores de transporte multimodal. En Colombia, podríamos afirmar que, para efectos de la responsabilidad, este actor es uno de los pocos obligados en la cadena logística a cubrir su responsabilidad con la constitución de seguros, los seguros en mención deben renovarse anualmente y deben ser presentados ante el Ministerio de Transporte para que permanezca vigente la habilitación y pueda operar; ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales se constituye una garantía aduanera que debe ser renovada cada dos (2) años; por ello, este actor proporciona a sus clientes o contratantes seguridad de carácter jurídico y económico, además de la ventaja de tener interlocución con un único canal para coordinar las operaciones, lo que deriva en la optimización de tiempos logísticos.

Los amparos exigidos en los seguros que cubren las mercancías en operación de transporte multimodal son los siguientes:

Amparos principales

- La pérdida o el daño material a la carga en tránsito o en bodega durante el curso ordinario de dicho tránsito, mientras dicha carga haya estado bajo su custodia y control, o la de sus empleados o agentes en ejercicio de



sus funciones, o un tercero subcontratado por el asegurado para proveer los servicios de transporte.

- El retraso en la entrega siempre y cuando el expedidor haya efectuado declaración explícita de su interés en la entrega dentro de un plazo determinado, y esta declaración haya sido previa y explícitamente aceptada por el asegurado.

Lo anterior de acuerdo con lo dispuesto en las decisiones 331 de 1995 y 393 de 1996 y 447 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Amparos adicionales

- A. Permanencia. Se otorga esta cobertura sin costo adicional para lugares iniciales y finales del trayecto asegurado con un límite máximo de 60 días. Para periodos superiores la tarifa a cobrar será de 0,10 % sobre el valor total de la mercancía por mes o fracción previo reporte anticipado por parte del asegurado. También está cubierta la mercancía si en virtud del contrato multimodal, la carga debe permanecer en un lugar intermedio durante un lapso, en desarrollo, de la misma operación.
- B. Huelga
- C. Guerra
- D. Retraso
- E. Bienes que por su naturaleza deban transportarse y conservarse en refrigeración, congelación o calefacción
- F. Efectos personales y menaje doméstico
- G. Maquinaria pesada,
- H. Amparo de contenedores

Es necesario señalar que el Ministerio de Transporte en los últimos años ha venido emitiendo la resolución de habilitación de transporte multimodal, incluyendo las palabras internacional y nacional; ahora bien, en la regulación existente, lo pertinente al documento de transporte que regula ese transporte multimodal nacional no existe; por ello, en el multimodalismo nacional, bajo la perspectiva legal, estaría más encasillada en el transporte combinado,¹² en el que cada actor efectivo responde por la parte que realmente ejecuta; por lo cual, considero necesario el desarrollo de la legislación que nos lleve a otro nivel en el transporte multimodal nacional.



9. Coberturas de seguros para el transporte terrestre de carga nacional

Los tipos de seguros que se contratan en Colombia para operaciones de transporte terrestre de carga y protección de la misma tienen dos alcances según el interés asegurable así: a) los de responsabilidad civil y b) los de daños o de mercancías.

Respecto del primer tipo es el que comúnmente contratan las empresas de transporte para proteger su responsabilidad sobre las mercancías según los hace responsables el CC. Es necesario precisar que si el generador de la carga también cuenta con un seguro para protección de la carga y se presenta un siniestro no existe la obligación legal de que afecte su seguro; por ello, desde la perspectiva de responsabilidad y comercial, normalmente el transportador afecta su seguro de responsabilidad civil para cubrir las pérdidas.

Encuanto a la obligatoriedad del transportador de la constitución de este seguro para la protección de esta responsabilidad civil, en la actualidad no existe norma que así lo haya establecido; el artículo 994 del CC¹³ señaló que el gobierno reglamentará las condiciones de constitución de los seguros, pero a la fecha esto no ha ocurrido; por ello, los transportadores contratan seguros para proteger su responsabilidad, no por una imposición legal. Los contratos de seguros de responsabilidad civil para transportadores normalmente incluyen las siguientes coberturas principales:

12. CC. Artículo 985. *Formas de transporte combinado: Se considera transporte combinado aquel en que existiendo un único contrato de transporte, la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte. Su contratación podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:*

1) *Contratando el remitente con una de las empresas transportadoras que lo realicen, la cual será transportador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como comisionista de transporte con las demás empresas.*

2) *Mediante la actuación de un comisionista de transporte que contrate conjunta o individualmente con las distintas empresas transportadoras.*

3) *Contratando el remitente conjuntamente con las distintas empresas transportadoras.*

En el transporte combinado, a cada modo de transporte se le aplicarán las normas que lo regulen.

13. CC. Artículo 994. *Exigencia de tomar seguro: Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.*

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.



- Básico (*)
- Pérdida total
- Falta de entrega
- Saqueo (excepto para maquinaria y mercancía usada, y devoluciones)
- Avería particular (excepto para materiales de naturaleza frágil y quebradiza, maquinaria, equipos y mercancía usada, y devoluciones)

Y como amparos comunes:

1. Incendio, rayo y/o explosión, y hechos tendientes a extinguir el fuego (*)
2. Derrames accidentales de la mercancía en operaciones de cargue, descargue o trasbordo (*)
3. Colisión (*)
4. Volcamiento (*)
5. Fallas mecánicas imprevistas (*)
6. Caída de aeronaves o partes que se desprendan de ellas, u otros objetos aéreos (*)
7. Asonada, motín, conmoción civil o popular y huelga
8. Actos mal intencionados de terceros (incluidos actos terroristas y piratería terrestre)
9. Tsunami, maremoto, marejada, marea alta, mar de leva y/o cualquier otro evento producido por efecto del mar o río (*)
10. Tempestades, huracanes, vientos fuertes en general, nevadas (*)
11. Huracán, ciclón, vientos fuertes, granizo, impacto directo de aeronaves o partes que se desprendan de ellas (*)
12. Deslizamientos de tierra, avalanchas, fallas geológicas, terremoto, temblor y/o erupción volcánica, asentamientos, inconsistencias del suelo, o cualquier otra convulsión de la naturaleza terrestre (*)
13. Gastos de recuperación del despacho
14. Gastos para demostrar ocurrencia y cuantía de la reclamación
15. Gastos de preservación de la mercancía
16. Gastos de destrucción
17. Gastos para evitar la extensión y propagación del siniestro
18. Gastos para extinción del siniestro
19. Gastos en proceso civil
20. Permanencia en lugares de inicio, intermedios y finales del trayecto asegurado
21. Redespachos
22. Desviación y descargue forzoso (*)
23. Menajes empresariales y/o domésticos
24. Actos de autoridad
25. Combustión espontánea (*)

Una particularidad es que para efectos de las indemnizaciones en transporte se toma como valor a pagar, por parte del transportador cuando se genera un perjuicio, el valor costo de la mercancía; esto en razón a que en el artículo 1010 del



CC se señala: “El valor que deberá declarar el remitente estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar”; significa esto que no se reconoce la utilidad que lleva implícita para el generador la mercancía, pues el transportador no está haciendo una compra, está prestando un servicio de transporte; adicionalmente, si el valor costo incluye el valor del IVA o impuesto a las ventas este no se reconoce al ser descontable tributariamente hablando, se recupera en la gran mayoría de los casos en las declaraciones de impuesto, pues se cruza contra los IVA pagados en la adquisición de bienes para el giro normal del negocio.

Ahora bien, en cuanto a los seguros de daño a mercancías más comúnmente tomados por los generadores de carga al existir interés asegurable de la misma, encontramos que existen unas particularidades, como lo es el hecho de que se le indemnice sobre el valor venta de las mercancías (incluyendo utilidad), como también un lucro cesante, que normalmente se pacta en un diez por ciento (10 %); este valor del lucro generalmente no puede ser recobrado al transportador, ya que se reconoce al generador sin documentos que prueben la existencia del lucro; por ello, este nombre que se da, de lucro, es incorrecto, toda vez que se trata más bien de una bonificación o reconocimiento de un mayor valor.

Existe en Colombia una tercera opción de seguro para la carga, opera así: el tomador es una empresa de transporte y el seguro que se toma es de daños a mercancías; la creencia general es que resulta más sencillo lograr una indemnización bajo este seguro, ya que basta con demostrar la ocurrencia del siniestro para una indemnización, liberándose el transportador de tener que probar su responsabilidad en los hechos generadores del siniestro y obteniendo, con un trámite sencillo, la indemnización en favor del generador de carga. Esto, desde lo práctico, parece muy bueno, pero desde una visión académica el seguro tiene un principio fundamental, que nombramos al principio de este escrito, y es el interés asegurable; en un seguro de daños este recae sobre las mercancías, por lo tanto, la estructura de seguro comentada no cumple con los requisitos de ley establecidos en el CC respecto del contrato de seguros, aun así es una modalidad muy usual en el mercado colombiano.

Como percepción personal, desde lo académico, podemos aportar que si nos arraigamos a la ley, el transportador tiene en Colombia una responsabilidad de carácter civil, que nace en el contrato de transporte; por lo tanto, el transportador asegura la responsabilidad, mas no la mercancía, en tanto el deber sobre la mercancía le atañe al propietario de la misma; por ello, el seguro ideal para el generador de carga es el seguro de daños a mercancías.

Desde la realidad de aseguramiento en Colombia, uno u otro, de los seguros señalados, operan de la misma forma. Si existe un



siniestro con hechos demostrados, cumplimiento de garantías y cuantía determinada, las aseguradoras indemnizan y no se desgastan en la discusión de que el transportador deba probar si es o no responsable por el siniestro. Se atiende bastante al sentido comercial y de permanencia del negocio transportador vs. aseguradora; por lo cual, se facilita la dinámica de los seguros en el transporte.

10. La acción de subrogación que ejercen las aseguradoras

En Colombia, existe una práctica que no es muy común, pero que traigo a colación y es el hecho de solicitar que la aseguradora del generador de carga, en caso de siniestro, no ejerza la acción de subrogación¹⁴ en contra del transportador efectivo; es decir, que no se afecte la póliza del transportista o de hacerse que sea solo por una proporción; no es muy común que las aseguradoras accedan a esta petición. En otras ocasiones, se solicita que el transportador sea asegurado junto con el generador de la carga, lo que tampoco es muy factible obtenerlo; esto para precisar que en Colombia la posibilidad de subrogación por parte de las aseguradoras es amplia, ya que, al ser el transportador terrestre de carga responsable, son viables los recobros cuando se afecta, en primera medida, el seguro del generador y luego se afecta, en ejercicio de la subrogación, el contrato de seguros de la transportadora.

Cuando se indemniza una pérdida bajo un contrato, este seguro toma el derecho que tiene su asegurado para cobrar al responsable del perjuicio la afectación económica sufrida. Es así como en el CC, artículo 1096 se establece: “Subrogación del asegurador que paga la indemnización. El asegurador que pague una indemnización se subrogará, por ministerio de la ley y hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro. Pero estas podrán oponer al asegurador las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el damnificado.

Habrá también lugar a la subrogación en los derechos del asegurado cuando este, a título de acreedor, ha contratado el seguro para proteger su derecho real sobre la cosa asegurada”.

Las aseguradoras colombianas cuentan con la posibilidad exitosa de subrogarse en contra del transportador efectivo, ya que siempre será una empresa o persona jurídica que,

14. CC. Artículo 1096. Subrogación del asegurador que paga la indemnización: El asegurador que pague una indemnización se subrogará, por ministerio de la ley y hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro. Pero estas podrán oponer al asegurador las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el damnificado.

Habrá también lugar a la subrogación en los derechos del asegurado cuando este, a título de acreedor, ha contratado el seguro para proteger su derecho real sobre la cosa asegurada.



por cuidado de su patrimonio, generalmente, contratará un seguro de responsabilidad civil para atender las reclamaciones; el porcentaje de recuperación está entre un cuarenta (40 %) a cincuenta (50 %) por ciento del valor pagado; estos pagos normalmente se logran en etapa de conciliación, por lo que muy pocos casos van a la justicia para ser discutidos; así podemos concluir que las pérdidas de transporte en Colombia por temas de transporte de mercancías se distribuyen entre los actores de la cadena logística y sus aseguradoras.

Ahora cobra relevancia que hablemos de los agentes de carga, operadores logísticos o comisionistas de transporte; cada día, el porcentaje de empresas generadoras de carga que utilizan estos actores para coordinar los servicios de transporte aumentan; estas empresas normalmente les venden a los generadores que no cuentan con seguro, este se conoce como póliza específica, ya que son individuales para un despacho; en estos casos el tomador es el tercero y el asegurado, el agente de carga, y ese tercero, el beneficiario de la indemnización, que es quien demuestra el derecho de ser resarcido por haberle acaecido un perjuicio económico.

Estos actores desde la regulación colombiana, al comercializar servicios de transporte de carga, se enmarcan bajo la figura de comisionistas de transporte, quienes tienen las mismas responsabilidades y obligaciones de un transportador terrestre artículos 1312 y 1313¹⁵ del CC; ahora bien el porcentaje de estos actores que cuentan con un seguro de responsabilidad civil para responder, como lo obliga la ley, es muy bajo, por lo que lo usual es que, ante un siniestro, estos actores manifiesten al generador de carga, si no se adquirió el seguro con ellos, que ellos son simples coordinadores y envíen al generador a reclamar directamente al transportador efectivo.

En el tema específico de subrogaciones en contra de estos actores, en la mayoría de los casos, no comparten la pérdida, es decir, no tienen ninguna afectación económica a pesar de la regulación y en pocos casos ayudan con un porcentaje ínfimo en la atención de la subrogación; hay antecedentes judiciales que existen frente a esta responsabilidad, pero son pocos.

15. CC. Artículo 1313. *Derechos y obligaciones del comisionista de transporte. El comisionista de transporte gozará de los mismos derechos y asumirá las mismas obligaciones del transportador, en relación con el pasajero o con el remitente y el destinatario de las cosas transportadas.*



11. Referencias de antecedentes jurisprudenciales. Casos relevantes

Conforme a lo expuesto en este documento, compartimos algunas referencias de fallos sobre el transporte y el seguro en Colombia así:

1. Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Bogotá, 22 de enero de 1991, magistrado ponente Eduardo García Sarmiento.

Problema jurídico. Si el contrato de seguro automático o flotante y acaece un siniestro sin estar identificados todos los elementos del contrato, con la concreción de cada envío, el interés asegurable y el precio de seguro, ¿podría decirse válidamente que el contrato de seguro no alcanza a existir ni a ser eficaz?

2. Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Bogotá, 8 de noviembre de 2005, magistrado ponente Cesar Julio Valencia Copete, expediente 7724.

Problema jurídico. ¿Cuál es la carga de diligencia que debe emplear el transportador para eximirse de responsabilidad en caso de la pérdida de mercancías por un caso fortuito o fuerza mayor?

3. Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Bogotá, 31 de enero de 2007, magistrado ponente Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo, expediente 2000-5492-01.

Problema jurídico. ¿En el seguro de transporte terrestre es obligatorio o forzoso determinar las fechas y horas de iniciación y culminación del amparo? Si estas no se determinan, ¿no podrá la compañía aseguradora subrogarse contra el tercero?

¿Debe el asegurador para subrogarse demostrar que pagó en ejecución de un contrato de seguro una suma de dinero a título de indemnización por el acaecimiento del siniestro, y además acreditar el perjuicio real y cierto que sufrió el asegurado?

¿Puede considerarse que el daño que un grupo armado cause a la carga transportada es un caso fortuito?

4. Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Bogotá, 12 de septiembre de 2006, magistrado ponente Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo, expediente 11001-3103-029-2000-28863-01.

Problema jurídico. Si el remitente de la mercancía hurtada no declara el valor de los bienes al transportador, ¿puede establecer este por cualquier otro medio?



5. Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, Bogotá, 4 de marzo de 1998, magistrado ponente Carlos Esteban Jaramillo Schloss, expediente 4421.

Problema jurídico. ¿La empresa de transporte debe indemnizar por lucro cesante todos los daños y perjuicios causados a la sociedad demandante como consecuencia de la destrucción de los bienes durante el transporte?

12. La tecnología como herramienta efectiva de expansión y seguridad en el transporte

La logística se transforma cada día y mucho más con y luego de la pandemia; las normas, en cambio, se anquilosan y pierden vigencia desde la aplicación para un mundo real, así mismo la tecnología se desarrolla constantemente para garantizar la seguridad de la carga, no solo por eventos de hurtos, saqueos, sino también por pérdidas de las mercancías a consecuencia de cambios de temperatura, entre otros, es común que un generador de carga prefiera contratar empresas de transporte con una tecnología que le permita hacer el seguimiento de sus cargas, su interés tiene que ver con la llegada en el justo a tiempo, más que en la seguridad, pues ellos asumen que la seguridad es un tema del transportador.

En el área de seguros, se evidencia que los actores del contrato desean ajustar sus gastos a lo mínimo posible; por ello, no es muy común que le apuesten a la inversión en tecnología; sin embargo, las condiciones de seguridad del país hacen necesario que, para cierto tipo de mercancías, sea obligatoria la tecnología como mecanismo de protección a la carga; ahora bien, quien asume el costo normalmente es el transportador; valdría la pena una campaña de concientización de que la inversión en seguridad a través de tecnología mejora los resultados para todos los actores y atañe a todos los participantes.

Actualmente, existen oportunidades de mejora en la seguridad, la protección de las condiciones de la carga, el seguimiento y las entregas en el justo a tiempo a través de la tecnología; por ello, considero que no se accede a la tecnología, como herramienta, por desconocimiento: una mayor implementación de las mismas derivaría en que las coberturas de los seguros se transformarían, redundando en menos siniestralidad, mejores primas desde el costo para la transportadora y el generador y mejor recaudo para las aseguradoras. Actualmente, existen en el mercado ofertas de varios gerenciadores de riesgo, quienes actúan de manera preventiva logrando, con mucho éxito, frustrar eventos de hurto, recuperando mercancías hurtadas, e inclusive en un volcamiento, pueden intervenir, como factor de ayuda.

En Colombia, para todas las mercancías que se movilizan bajo control aduanero, es decir, mercancías que no han sido



objeto de pago de los tributos aduaneros (arancel e IVA), es obligatorio la utilización de un sistema satelital que entregue posicionamiento en tiempo real de la mercancía a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y al transportador; para dicho efecto, esta entidad ha aprobado, hasta la fecha, a cuatro proveedores que prestan el servicio de localización, más que de seguridad, a la carga, pues sus acciones de reacción ante un evento de hurto o volcamiento no son de mayor trascendencia para la protección de la carga.

13. El reto del sector asegurador en Colombia. Reflexiones

El mercado asegurador en Colombia ofrece coberturas amplias y especializadas para el transporte terrestre; además durante los últimos años ha sido innovador con cierto tipo de productos para la operación logística, es así como se creó una póliza integral de logística, en la que se incluyeron, para empresas de este sector, la mayoría de las coberturas que requieren para su operación; vale decir: responsabilidad civil contractual, extracontractual, mercancías peligrosas, extradimensionadas, vehículos, errores y omisiones, almacenamiento, etc.; sin embargo, después de pandemia, la logística cambió sustancialmente la forma de transportar, la forma de hacer las entregas al consumidor final; hoy las entregas se realizan en vehículos pequeños que distribuyen la mercancía. En razón de la agilidad de esta operación es común que no se cumplan con condiciones óptimas para dicha labor: como las del tipo de vehículo, procesos de selección de los conductores y, en algunos casos, ni siquiera con los documentos que prueban la existencia de un contrato de transporte; esto dado a que es una operación rápida, ágil y que, en gran parte, se comercializa desde plataformas en las que no existe contacto entre los actores de la operación; por ello, mucha información sobre la carga y la operación de transporte ni se solicita ni se entrega.

Es necesario, por ello, que el sector asegurador realice un análisis de la realidad del negocio de logística actual, para generar amparos, coberturas y garantías que sean acordes a las necesidades de los clientes (transportadores y generadores), a partir del cual se cubran esas zonas grises que hoy existen y que llevan a que no se cubran cierto tipo de siniestros; tema que afecta la relación comercial con los clientes, en muchos casos, porque al momento de la suscripción, no se entrega la información completa o quien recibe la información no conoce de la operación y, por ello, no logra llevar a las condiciones del seguro la necesidad del cliente.

Sería importante la especialización en logística, al momento de la suscripción, y la creación de los productos de seguros ajustados a la realidad del negocio de cada cliente, así estos podrían considerar a las aseguradoras como aliadas de su negocio y dejarían de considerar el seguro como un gasto.



Es importante el cambio en las estructuras de los seguros desde hace décadas existentes, ajustando las coberturas, garantías y condiciones a la operación actual. Es imperativa la creación de programas que generen valores agregados a los clientes; de esta manera se generará el crecimiento del ramo: el llamado es al cambio, y a conocer y entender la nueva realidad del comercio exterior, y de las operaciones logísticas que integran el transporte: ya no se requieren seguros que cubran la operación de transporte, se necesitan seguros que cubran las operaciones logísticas que son una realidad.



El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en la República de Chile

Por el Dr. Ignacio Díaz Ibáñez¹

Sumario

1) Normativa que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local 2) Partes del contrato de transporte 3) Parámetros de responsabilidad desde la operatividad 4) Parámetros de responsabilidad en valores económicos 5) Periodo de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina 6) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 7) Eximentes de responsabilidad 8) La fuerza mayor y el caso fortuito como eximentes de responsabilidad 9) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 10) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga 11) Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo 12) Alianza del Pacífico en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga 13) Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi) en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga 14) Reflexiones. Conclusiones

1. Normativa que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

En Chile, el transporte terrestre tanto nacional o local como aquel que se realiza hacia o desde el extranjero, está regulado en el título V, del libro II del Código de Comercio, artículos 166 al 218.²

Sin embargo, se ha sostenido en algunas sentencias que para el transporte de mercaderías que proceden del extranjero se aplica el “Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, entre la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República de Paraguay, la República del Perú y la República Oriental del Uruguay, adoptado en Montevideo, Uruguay, el 16 de agosto de 1995” (Acuerdo de Aladi).³

1. Licenciado en Ciencias Jurídicas de la Universidad de Los Andes (Chile - 1999); abogado (2000); LLM in Maritime Law de la Universidad de Southampton (Reino Unido - 2004/2005); instructor FIATA (Chile-2015); socio de PDND abogados (Santiago de Chile - www.pdnd.cl); correo idi@pdnd.cl

2. <https://www.bcn.cl/leychile/havegar?idNorma=1974>

3. http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/10/A14TM_010.pdf

2. Partes del contrato de transporte

Las partes del contrato de transportes bajo la legislación vigente en Chile están definidas en el art. 166 del Código de Comercio, que establece cuanto sigue:

Art. 166. El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas. Llámase porteador el que contrae la obligación de conducir. El que hace la conducción por agua toma el nombre de patrón o barquero.

Denomínese cargador, remitente o consignante el que por cuenta propia o ajena encarga la conducción.

Se llama consignatario, la persona a quien se envían las mercaderías. Una misma persona puede ser a la vez cargador y consignatario.

La cantidad que el cargador o, en su caso, el consignatario, están obligados a pagar por la conducción, se llama porte.

El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transportes, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo".

Resulta interesante en este punto tener presente que nada dice la ley respecto de las figuras del operador logístico ni menos acerca de las plataformas modernas de contratación a distancia de estos servicios. Menos aun hay alguna referencia a las figuras de consumidor o proveedor contenidas en la Ley del Consumidor.

3. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad

La responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que se le entregan los efectos para el transporte y cesa con la entrega de los mismos, ya sea directamente a quien van consignados o a un depositario judicialmente nombrado en caso de que este último rehúse recibirlas.

Durante el transporte, como así también durante el tiempo involucrado hasta su efectiva entrega, le asisten al porteador las obligaciones de conservación y custodia de las mercaderías confiadas para el transporte.

4. Parámetros de responsabilidad en valores económicos

El Código de Comercio no considera un régimen de limitación de responsabilidad, como sí ocurre en materia de transporte aéreo o marítimo, tanto de carga como de pasajeros.

De esta manera, la responsabilidad es entonces ilimitada, y, por lo tanto, la regla que se aplica para valorizar los perjuicios es mediante su determinación por peritos, y aquello tiene lugar tanto en el caso de pérdida como de avería de mercaderías (arts. 209 y 210 del Código de Comercio).

En todo caso, los usos y costumbres han probado que la valoración de los perjuicios se hace usualmente de manera documental, utilizando para ello la factura de venta correspondiente como también cualquier otro instrumento que permita lo anterior (el ajuste practicado por un liquidador de seguros o comisario de averías).

Por otra parte, las limitaciones de responsabilidad contenidas en las cartas de porte no son oponibles a terceros⁴ por no ser acordadas por las partes⁵ y porque tampoco existe una norma en el Código de Comercio que reconozca su validez ni menos autorice la aplicación de límites de responsabilidad en el caso del transporte terrestre.

Sin embargo, hay una excepción, la que encontramos en el artículo 18 del Convenio de Aladi (Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera) que sí considera la aplicación de límites de responsabilidad.

El señalado art. 18 contiene una base de cálculo de límites de las indemnizaciones a las que se puede ser obligado el porteador por la pérdida total o parcial de las mercancías que se le han confiado transportar, la que se determinará según el valor de estas, y no podrá exceder el límite máximo de tres dólares de los Estados Unidos de América (3 USD) por kilogramo de peso bruto transportado, sin perjuicio que se puede acordar un límite mayor, el que además (y de manera similar a la que ocurre en el caso del transporte aéreo de mercaderías) debe ser declarado en la carta de porte y pagarse la respectiva tasa suplementaria.

5. Periodo de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina

La normativa local dispone en el art. 191 del Código de Comercio los parámetros conforme a los cuales se determina el inicio y fin de la responsabilidad del transportista:

“Art. 191. El porteador está obligado a recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, a cargarlas según el uso de las

4. Léase principalmente como tercero, al consignatario de las mercaderías, porque usualmente no ha sido él quien celebró el contrato de transporte sino que ha sido el cargador y transportista.

5. Por lo general, se recurre al principio de relatividad de los contratos y a la estipulación a favor de un tercero para explicar la inaplicabilidad de estas cláusulas contenidas en las cartas de transporte.

personas inteligentes, y a emprender y concluir el viaje en el plazo y por el camino que señale el contrato.

La violación de cualquiera de estos deberes impone al porteador la responsabilidad de los daños y perjuicios causados al cargador”.

En forma complementaria, el art. 200 del mismo texto normativo define el período de responsabilidad del porteador, estableciendo como punto de inicio del transporte la recepción de los bienes (por sí o por sus dependientes) y como punto de término la entrega satisfactoria de la carga al consignatario:

“Art. 200. La responsabilidad del porteador principia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o a las de sus dependientes, y concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario”.

Finalmente, en el art. 203 del Código de Comercio se establece el derecho del porteador a entregarle a un tercero diferente del consignatario los efectos que ha conducido, lo que se efectúa mediante la intervención del juez civil competente.

Este caso corresponde a las hipótesis consistentes en (1) que las indicaciones contenidas en la carta de porte fueran insuficientes para individualizar al consignatario, (2) o que el consignatario estuviera ausente, (3) o que el consignatario se rehusare a recibir las.

En cualquiera de las hipótesis arriba indicadas, el porteador debe solicitar judicialmente que se le instruya en qué lugar depositar las mercaderías, y además, antes de la entrega de las mercaderías, estas deben ser reconocidas y certificado su estado por uno o tres peritos según lo que judicialmente se disponga.

6. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

Lo primero que se debe precisar es que, en Chile, de no mediar una protesta oportuna en contra del transportista por las pérdidas o daños a las mercaderías y de acuerdo con el art. 214 nros. 2 y 3 del Código de Comercio, la acción para reclamar daños y perjuicios precluye.

En cuanto a la prescripción, es necesario distinguir según cuál sea el tipo de viaje:

- Transporte nacional: 6 meses (art. 214 nro. 4 del Código de Comercio)
- Transporte internacional hacia el extranjero: 1 año (art. 214 nro. 4 del Código de Comercio)
- Transporte internacional desde el extranjero: 4 años (art. 822 del Código de Comercio)



- El plazo de prescripción se cuenta desde la entrega de las mercaderías o, no mediando entrega, desde la época en que se debió verificar la entrega.

El artículo 25 del convenio de Aladi establece que las acciones relacionadas con el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera prescribirán en un año, contado desde que la respectiva obligación se haya hecho exigible.

Los medios legales para reclamar los daños sufridos como consecuencia del incumplimiento del contrato de transporte corresponden al ejercicio de la acción respectiva la que se debe deducir en juicio ordinario regulado en el Código de Procedimiento Civil, con competencia de los juzgados civiles en el que se encuentra el domicilio del transportista o su agente/representante designado e incorporado en el registro competente del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Los plazos de prescripción solo pueden ser interrumpidos mediante la notificación de la demanda.

7. Eximentes de responsabilidad

No existe ningún catálogo de eximentes particulares de responsabilidad en el Código de Comercio, de tal suerte que tendrán entonces aplicación las defensas que ordinariamente se emplean en casos en los que se discute la responsabilidad por incumplimiento de un contrato de servicios.

8. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad

Los institutos de fuerza mayor y caso fortuito son tratados por la legislación local en el Código de Comercio y en el Código Civil respectivamente.⁶

De primera intención, el caso fortuito o fuerza mayor están definidos en el art. 45 del Código Civil, que dispone:

6. Los romanos inventaron la noción de *vis maior* como medida de responsabilidad en algunas de las obligaciones *ex contractu*. Entre ellos, se entendía *vis maior* aquel accidente imprevisible que eximía a quienes estaban obligados a entregar una cosa mueble - comodatario, por ejemplo (ver D'Ors, Álvaro, *Derecho Privado Romano*, EUNSA, Pamplona, 1991, p. 462; Guzmán Brito, Alejandro, *Derecho Privado Romano II*, Edit. Jurídica de Chile, Santiago, 2001, Reimp, p. 307).

Así Ulpiano definió el caso fortuito: "*casus quos nullum humanum consilium praevidere potest*". Para ellos, como es el caso del derecho chileno, había caso fortuito cuando una persona no pudo representar la ocurrencia de un suceso. La Excm. Corte Suprema falló en 1992 (RDJ t. 89, secc 5ª nº3, p. 254 de 9 sept 1992) que para que exista caso fortuito no debe existir manera alguna de anticipar la ocurrencia del hecho o, más precisamente, que se desconozca con antelación la causa que lo provoca. El fallo, como nuestra ley, sigue la tradición romana de Ulpiano, que luego recoge Vinnius en su comentario a las *Pandectas*: "*Casum fortuitum defenimus omne: quod humano captu praevidere non potest nei cui praeviso potest resisti*".

“Art. 45. Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.”.

Por lo anterior es que, en caso de alegarse el caso fortuito como eximente de responsabilidad, deberá probarse al menos:

- que el hecho fue imprevisto o imprevisto
- que el hecho fue imposible de resistir

Sin embargo, la jurisprudencia y la doctrina han agregado un tercer requisito y que corresponde a la exterioridad del hecho, el que se ha entendido que dice relación con que el hecho que provoca el caso fortuito o la fuerza mayor no debe provenir de culpa del deudor o de un hecho voluntario del deudor y que exige que quien alegue su concurrencia, pruebe que no ha cooperado en el hecho causante del caso fortuito o fuerza mayor.⁷

Asimismo, también se ha señalado por la doctrina más reciente, que el caso fortuito o fuerza mayor además exige diligencia,⁸ entendiendo la misma como una actuación del deudor realizada con sujeción a la regla o modelo de conducta que corresponda y según la naturaleza del contrato celebrado.

Dicho sea de paso, el fundamento jurídico de la naturaleza exculpatoria del caso fortuito o fuerza mayor lo encontramos en el artículo 1547 inciso 2º del Código Civil:

“El deudor no es responsable del caso fortuito, a menos que se haya constituido en mora (siendo el caso fortuito de aquellos que no hubieran dañado a la cosa debida, si hubiese sido entregada al acreedor), o que el caso fortuito haya sobrevenido por su culpa”.

Por su parte, y como ya señalamos, al porteador se le impone un deber general de conservación y custodia de las mercaderías que se le confían conforme el art. 199 del Código de Comercio que ya hemos tratado,⁹ y se debe tener presente que de acuerdo con el art. 207 del Código de Comercio, el porteador responde de la culpa leve y además, se presume que toda pérdida, avería o retardo en la entrega, ocurren por su culpa:

“Art. 207. El porteador responde de la culpa leve en el

7. Como ha sido fallado por la Corte de Apelaciones de Concepción en numerosas oportunidades, señalando, por ejemplo en el fallo publicado en RDJ t82 secc. 4º p. 288, “... para que exista caso fortuito no debe cooperar el deudor con su negligencia”.

8. María Graciela Brantt Zumarán, *El caso fortuito y su incidencia en el derecho de la responsabilidad civil contractual. Concepto y función del caso fortuito en el Código Civil Chileno*. Ediciones Abeledo Perrot Legal Publishing, 2010, páginas 142 y siguientes.

9. “Art. 199. El porteador es obligado a la custodia y conservación de las mercaderías en la misma forma que el depositario asalariado”.



cumplimiento de las obligaciones que le impone el transporte. Se presume que la pérdida, avería o retardo ocurre por culpa del porteador”.

Lo anterior trae naturalmente como consecuencia que es de cargo del porteador demostrar o probar la concurrencia de todos y cada uno de los requisitos del caso fortuito o fuerza mayor que alega como eximente de responsabilidad.

Adicionalmente, en el art. 195 del Código de Comercio, encontramos una regla especial aplicable a la ejecución del contrato y la ocurrencia de un evento de fuerza mayor y los derechos que le asisten al porteador en una situación como esta:

“Art. 195. Si después de comenzado el viaje sobreviniere un obstáculo de fuerza mayor, el porteador podrá rescindir el contrato o continuar el viaje, tan pronto como se haya removido el obstáculo, por otra ruta o por la designada.

Elegida la rescisión, podrá depositar la carga en el lugar más próximo al de su destino o retornarla al de su procedencia, cobrándose el porte a prorrata del camino que se hubiere andado, tanto de ida como de vuelta, no pudiendo pasar en ningún caso del porte íntegro.

Si la ruta que tomare fuere más larga y dispendiosa que la designada, el porteador tendrá derecho a un aumento de porte; pero si después de allanado el obstáculo continuare el viaje por la ruta convenida, no podrá exigir indemnización alguna por el retardo sufrido”.

9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

En Chile, no existe obligación legal de contratación de un seguro de responsabilidad por parte del porteador y/o de terceros intervinientes; tampoco existe la obligación legal de contratación de un seguro para la carga.

Entonces, la contratación de estos seguros es voluntaria.

10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga

La asegurabilidad depende de lo que acuerden las partes al respecto, porque no existe un seguro obligatorio de responsabilidad por daños a la carga.

En todo caso, debemos indicar que en Chile existe un depósito público de pólizas a cargo de la autoridad conocida como Comisión para el Mercado Financiero (CMF) en el que incorporan los diversos textos creados por los participantes del mercado asegurador.

Al tratarse de un depósito y no de un registro, la CMF no



ejerce ningún control de validez del contenido de los textos depositados, limitándose a custodiarlos como depositario.

Finalmente, se debe tener presente que en materia de seguros de transporte, existen normas especiales para el seguro de transporte terrestre en los art. 575 y siguientes del Código de Comercio y además se debe tener presente las normas de aplicación general en materia de seguros contenidas en los art. 512 y siguientes del Código de Comercio.

En relación con las coberturas de seguros que ofrece el mercado local para asegurar la responsabilidad del transportista internacional, podemos señalar que estas son de condiciones amplias o restringidas:

1. Póliza de transporte terrestre (carga) de condiciones amplias para tráficos transnacionales (ej. POL12031499) y tráficos nacionales (ej. POL120131498). Equivale a la póliza de carga tipo A marítima, o sea, a la de todo riesgo.
2. Póliza de transporte terrestre (carga) de condiciones restringidas para tráficos transnacionales (ej. POL120131407) y tráficos nacionales (ej. POL120131497). Equivale a la póliza de carga tipo marítima C, es decir, póliza de riesgos nominados. Esta póliza es la más utilizada en Chile.

En cuanto a las coberturas de seguro de carga, podemos encontrar condiciones amplias y restringidas:

1. Póliza de transporte terrestre (carga) todo riesgo para tráficos transnacionales (ej. POL120230246)
2. Póliza de transporte terrestre (carga) de condiciones restringidas para tráficos transnacionales y nacionales (POL120130705)
3. Póliza de transporte terrestre (carga) todo riesgo dentro del territorio de la República de Chile (POL120130729)

11. Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

El pago por subrogación legal tiene su origen en Chile en las normas sobre el pago contenidas en el Código Civil (artículos 1608 y siguientes):

“Art. 1608. La subrogación es la transmisión de los derechos del acreedor a un tercero, que le paga”.

Si bien el pago por subrogación contiene una serie de reglas que se deben cumplir para su validez, en materia de seguros tenemos que, con ocasión del pago indemnizatorio de un siniestro, la subrogación de derechos y acciones del asegurado a favor del asegurador opera por el solo ministerio de la ley, por ende, solo se requiere acreditar el hecho del pago del siniestro



para probar que se verificó la subrogación, no siendo necesario además suscribir documentos específicos para lo anterior (recibo de pago, finiquito y subrogación de acciones).

La regulación de esta especial forma de subrogación está consagrada en el art. 534 del Código de Comercio:

“Art. 534. Subrogación. Por el pago de la indemnización, el asegurador se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga en contra de terceros en razón del siniestro.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra el causante del siniestro que sea cónyuge o pariente consanguíneo del asegurado en toda la línea recta y hasta el segundo grado inclusive de la línea colateral, y por todas aquellas personas por las que el asegurado deba responder civilmente. Sin embargo, procederá la subrogación si la responsabilidad proviene de dolo o se encuentra amparada por un seguro, pero sólo por el monto que éste haya cubierto.

El asegurado será responsable por sus actos u omisiones que puedan perjudicar el ejercicio de las acciones en que el asegurador se haya subrogado.

El asegurado conservará sus derechos para demandar a los responsables del siniestro.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a terceros responsables, el recobro obtenido se dividirá entre ambos en proporción a su respectivo interés”.

Lógicamente, la subrogación de los derechos y acciones que obra a favor del asegurador por el pago indemnizatorio de un siniestro exige que el pago efectuado sea consecuencia o tenga lugar con ocasión de un siniestro cubierto por la póliza respectiva, lo que por defecto excluye los pago ex gratia o gratuitos.

Asimismo, los derechos y acciones que se transfieren del asegurado al asegurador, conservan sus características originales, es decir, se transfieren con sus privilegios y gravámenes.

Por lo anterior, y como veremos en el próximo punto, si la subrogación de derechos y acciones tiene lugar con ocasión de un transporte que le sea aplicable el Convenio de Aladi, habrá lugar a la aplicación de reglas especiales de prescripción y limitaciones de responsabilidad.

Finalmente, y tal como lo comentamos previamente en el punto 6, la legislación local exige que haya mediado una protesta oportuna para impedir la preclusión de derechos y además establece diferentes plazos de prescripción.

Conforme lo anterior, y en lo que dice relación con la acción de recupero derivada de la subrogación por el pago de un siniestro, el asegurador solo podrá ejercer la acción de recupero en la medida que esta no esté precluida y además deberá hacerlo dentro de los plazos establecidos en el art. 211 del Código de Comercio, es decir:

- Transporte nacional: 6 meses.
- Transporte internacional hacia el extranjero: 1 año.
- Transporte internacional desde el extranjero: 4 años.¹⁰

12. Alianza del Pacífico en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga

Salvo las disposiciones del tratado para facilitar los servicios, no hay modificaciones en materia de regulación legal del transporte.

13. Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi) en cuanto al contrato de transporte terrestre de carga

“Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera entre la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República de Paraguay, la República del Perú y la República Oriental del Uruguay, adoptado en Montevideo, Uruguay, el 16 de agosto de 1995” (Acuerdo de Aladi).¹¹

La aplicación de este convenio ha entrabado discusión a nivel jurisprudencial, pues podemos encontrar decisiones de diferentes tribunales y cortes que han resuelto acoger su aplicación como otros que la han rechazado.

Adicionalmente, podemos señalar que resulta dudoso que el convenio pueda efectivamente aplicarse, toda vez que por su rango legal (se trata de un reglamento) no tiene la naturaleza de ley y, por lo tanto, no pareciera ser posible su aplicación: principalmente, porque contiene disposiciones que importan la afectación al derecho de propiedad consistentes en la alteración del régimen general de prescripciones e introduce un sistema de límites de responsabilidad, y por su naturaleza legal, no puede hacerlo.

10. Este asunto de la prescripción fue latamente discutido con ocasión del recurso de casación en el fondo conocido por la Excm. Corte Suprema de Chile en la causa rol N° 9.585-14, oportunidad en la que se zanjó la discusión acerca del plazo de prescripción aplicable en el caso de un transporte internacional de mercaderías, y decidiéndose por la Corte Suprema que el plazo aplicable es de 4 años conforme lo dispuesto por el Código de Comercio en su art. 822.

11. http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/10/A14TM_010.pdf



La regulación de la responsabilidad del transportista terrestre está en el capítulo III: Responsabilidad del porteador por carretera.

El artículo 15 señala que el porteador es responsable de las mercancías desde el momento en que ellas quedan bajo su custodia hasta el momento de su entrega.

Se entiende por este convenio que las mercaderías están bajo la custodia del porteador desde el momento que las ha recibido del remitente o de cualquier tercero, incluso de una autoridad en cuya custodia o control estén.

Se entenderá, además, que el porteador ha hecho entrega de las mercancías cuando estas han sido recibidas por el consignatario en el lugar convenido; en el caso que el consignatario no las reciba directamente del porteador, cuando ellas se pongan a disposición del consignatario de acuerdo con los términos del contrato, la ley vigente o los usos del comercio en el lugar de la entrega, o por la entrega de las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacerse la entrega, de acuerdo con las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

El artículo 16 dispone que el porteador es responsable de la pérdida total o parcial de las mercancías y de las averías experimentadas por estas, así como de la demora en su entrega, si esto ocurre mientras ellas se encuentran a su cargo. Agrega que el porteador será, además, responsable por los hechos y omisiones de sus agentes y dependientes y de aquellos imputables a los terceros cuyos servicios utilice para realizar el transporte.

El artículo 17 indica que el porteador no será responsable de las pérdidas o averías, o demora en la entrega de las mercancías, cuando estas se deban a los riesgos especiales inherentes a una o más de las siguientes circunstancias: hecho u omisión imputable al reclamante; vicio propio de las mercancías; acciones de guerra, conmoción civil o actos de terrorismo; huelgas, paros patronales, paros, interrupción o suspensión parcial o total del trabajo, fuera del control del porteador; caso fortuito o de fuerza mayor; defecto o insuficiencia de embalaje que no sea manifiesto; circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada como tal por el remitente cuando el porteador se hizo cargo de ellas; transporte de animales vivos, siempre que el porteador pruebe que cumplió todas las instrucciones específicas que le dio el remitente; mermas normales producto de la manipulación o las características propias de las mercancías, previamente acordadas entre las partes o establecidas por las normas jurídicas correspondientes; e insuficiencia o imperfección de las marcas o de las rotulaciones.

Dispone también que, en caso de pérdida o avería o demora en la entrega de las mercancías, corresponderá al porteador probar que dicha pérdida, avería o demora se debió a alguno de los riesgos especiales consignados en el párrafo 1.

Cuando una causal de exoneración de la responsabilidad del porteador, establecida en el párrafo 1, concorra con un hecho u omisión del mismo para producir pérdida o avería o demora en la entrega, aquel solo será responsable de la pérdida o avería o demora en la entrega que pueda atribuirse a su hecho u omisión. En tal caso, corresponderá al porteador probar el importe de la pérdida o avería o demora en la entrega y el hecho u omisión que determina que aquel no le sea imputable.

Por su parte, el artículo 18 señala la forma de calcular la indemnización que deberá pagar el porteador por la pérdida total o parcial de las mercancías, la que se determinará según el valor de estas, y no podrá exceder el límite máximo de tres dólares de los Estados Unidos de América (3 USD) por kilogramo de peso bruto transportado, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente. Expresa que el valor de las mercancías será el que tenían en el tiempo y lugar en que el porteador se hizo cargo de ellas, y se establecerá tomando en cuenta lo indicado por el remitente en la carta de porte o conocimiento de transporte y lo que se señale en la factura comercial.

Dispone que la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16, no podrá exceder del precio del flete de las mercancías objeto de la demora, a menos que las partes hubieren expresamente convenido uno mayor.

Indica, finalmente, que la responsabilidad global del porteador no podrá ser, en ningún caso, superior al límite establecido para la pérdida total de las mercancías.

El artículo 19 establece que si el remitente desea sustituir el límite de responsabilidad del porteador por uno superior al establecido en la norma anterior, deberá declararlo previamente en la carta de porte, pagando, en dicho caso, un precio adicional a convenir entre las partes. Tal valor no podrá ser superior al valor real de las mercancías, incluidos los derechos de aduanas -cuando corresponda- y los demás gastos del transporte.

El artículo 20 señala que, en caso de avería, el porteador pagará al legítimo detentor del derecho sobre la mercancía la indemnización que corresponda, según el cálculo efectuado en la forma estipulada en los artículos 18 y 19.

El artículo 21, a su vez, prohíbe que el porteador, sus dependientes o agentes puedan invocar las disposiciones que exoneran o limitan su responsabilidad, si se prueba que la pérdida o

avería o demora en la entrega se debió a un hecho u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y, a sabiendas, que probablemente producirían dichos efectos.

El artículo 22 dispone que las pérdidas o averías ocasionadas por terceros, no comprendidos en el contrato de transporte, no eximen de la responsabilidad al porteador.

A continuación, el artículo 23 establece que se presumirá que las mercancías fueron recibidas en buen estado, a menos que el consignatario notifique por escrito al porteador la pérdida o avería, especificando su naturaleza general, en el momento de la entrega de las mercancías, cuando la pérdida o avería sea manifiesta o aparente. Añade que, en los demás casos, regirá lo establecido en las respectivas legislaciones nacionales que resulten aplicables.

Dispone que no se requerirá notificación por escrito de la pérdida o del daño que se haya comprobado al momento en que las mercancías se hayan puesto en poder del consignatario, si se hubiere realizado un examen o inspección conjunto por las partes, dejando constancia escrita.

En caso de pérdida total o parcial o avería cierta o presunta, el porteador y el consignatario se otorgarán en forma recíproca todas las facilidades razonables para proceder a la constatación del hecho o a la revisión o inspección de las mercancías.

Señala que no habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega, a menos que se haya notificado el hecho por escrito al porteador dentro de los 30 días consecutivos, contados desde el día en que las mercancías fueron entregadas al consignatario.

Si las mercancías han sido entregadas por un dependiente o agente del porteador, las notificaciones hechas a estos, de acuerdo a esta norma, se entenderán como si se hubiesen hecho al porteador.

El artículo 24 establece que las acciones judiciales relacionadas con el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera podrán deducirse ante el tribunal que las partes convengan o, a falta de convención o cuando fuere legalmente inaplicable, podrán interponerse ante cualquier tribunal que resulte competente, en atención a que se encuentre dentro de su jurisdicción, según las normas que este acuerdo establece.

Las sentencias que causen cosa juzgada podrán hacerse cumplir o ejecutar por las partes tanto dentro como fuera del territorio en que tenga su asiento el tribunal competente. cuando el cumplimiento o ejecución se solicite fuera del territorio en que tenga asiento el tribunal deberán cumplirse

para ello las formalidades exigidas por la legislación del Estado en que fue solicitada la ejecución. Agrega que el cumplimiento de dichas formalidades no autorizará para revisar o modificar la sentencia cuyo cumplimiento se pretende.

Finalmente, el artículo 25 establece que las acciones relacionadas con el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera prescribirán en un año, contado desde que la respectiva obligación se haya hecho exigible. Tratándose de dolo o culpa que se equipare al dolo y que deba ser establecido por un tribunal penal, según la ley del estado del tribunal que deba conocer de dicha acción, el plazo de un año se contará desde que quede ejecutoriada la sentencia del mencionado juzgado. Añade que este plazo no incluirá el día en que comienza a correr el mismo.

14. Reflexiones. Conclusiones

Tal como hemos explicado a lo largo del presente trabajo, al amparo de la legislación de nuestro país (República de Chile), no es obligatorio para los transportadores como así tampoco para los generadores de carga u otros sujetos intervinientes en las operaciones logísticas, la contratación de una póliza de seguro de carga o de responsabilidad de transportista que indemnice los daños y pérdidas que se le puedan causar a las mercaderías que se han confiado para su transporte.

En este sentido, consideramos imperiosa la incorporación de las modificaciones legales pertinentes que le imponga a los intervinientes en un contrato de transporte la obligación de contratar un seguro de responsabilidad o de carga, ya que en el mercado asegurador —no solo de Chile, sino de Latinoamérica y del mundo en general— las coberturas de seguro de mercancías y de responsabilidad del porteador son típicas y se encuentran profundamente desarrolladas, con fundados resultados.

Lejos estamos de aquel supuesto según el cual se considera que esta obligatoriedad solo sumará costos a la operación logística, sino que, por el contrario, la relación costo-beneficio es desproporcionada, pero para el sector de los beneficios. Es bien sabido que la seguridad de la industria del transporte, así como también de la comercialización internacional de mercaderías, encuentra en el seguro un pilar fundamental, que no solo permite previsibilidad en los negocios, sino que también brinda seguridad, respaldo, solvencia y confiabilidad entre los distintos sujetos intervinientes.

Nuestra labor en materia de asesoramiento legal a los transportistas terrestres y operadores logísticos que participan del negocio del transporte podría resultar el puntapié inicial para la toma de conciencia de estos en relación a las consecuencias y problemáticas a las cuales puede estar expuesto el mismo,

dado que, en ocasiones, los accidentes que acarrearán pérdidas y daños a las mercaderías llevan rápidamente a la bancarrota de dichas empresas, pues su solvencia no resiste las consecuencias patrimoniales de sus responsabilidades frente a los titulares de las cargas.

Por ello, consideramos que las coberturas de seguro de mercaderías y de responsabilidad de los portadores tienen un rol fundamental en nuestra sociedad y en el comercio internacional de mercancías, por lo que su obligatoriedad deviene en necesaria para el bien de la globalidad del negocio del transporte de carga.



El contrato de transporte terrestre y su responsabilidad en Ecuador

Víctor Manuel Carrión Arosemena¹

Sumario

1) Introducción 2) Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local 3) Partes en el contrato de transporte 4) Parámetros de responsabilidad desde la operatividad 5) Parámetros de responsabilidad en valores económicos 6) Período de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina 7) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 8) Eximentes de responsabilidad: la fuerza mayor y el caso fortuito como eximente de responsabilidad 9) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 10) ¿Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga? 11) Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo 12) Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

1. Introducción

El 29 de mayo del año 2019, empezó a regir en el Ecuador un nuevo Código de Comercio (indistintamente, el Código de Comercio del 2019 o el nuevo Código), sustituyendo así al Código de Comercio de 1906 y su última codificación publicada en agosto de 1960 (Código de Comercio de 1906).

Desde la publicación del Código de Comercio del 2019 en el registro oficial hasta la presente fecha han transcurrido tan solo 16 meses, y hasta donde el autor conoce, no se han reportado todavía decisiones de la Corte Nacional que resuelvan casos de transporte aplicando la nueva normativa de comercio.

2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

El ámbito de la responsabilidad del transportador terrestre local se encuentra normada en el nuevo Código de Comercio, desde el artículo 795 al 799 y luego desde el artículo 809 al 841.

1. Socio de Apolo & Abogados (Guayaquil, Ecuador). LL.M. (Southampton, 2013), LL.M. (Columbia, 2016). Víctor mantiene una práctica continua y especializada de más de 19 años de experiencia en derecho marítimo, derecho de seguros, derecho mercantil y derecho de daños en general. Ha dictado clases de derecho de la navegación como profesor invitado en la Escuela de Negocios de la Universidad del Pacífico, y de derecho de seguros como profesor invitado en la Escuela de Derecho de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.



¿Cómo define el nuevo código al transportador terrestre local? El nuevo código utiliza diferentes nomenclaturas al momento de referirse al transportador terrestre local. Por un lado, en su artículo 795, el nuevo código define al operador de transporte terrestre como “toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido todos los requisitos exigidos, ha obtenido de la autoridad competente el correspondiente contrato y título habilitante para prestar el servicio de transporte”; mientras que, al mismo tiempo, define al transportista o porteador como “la persona natural o jurídica que cuenta con contrato y título habilitante vigentes, que permiten el cobro de valores por prestación de servicio de transporte”.

La única diferencia que puede rescatarse de ambas definiciones es que la calidad de operador de transporte terrestre está restringida únicamente a las cooperativas y compañías, mientras que la calidad de transportista o porteador está abierta, tanto a las personas jurídicas como a las personas naturales. En ambos casos, sin embargo, el nuevo Código exige como requisito haber recibido de la autoridad competente el correspondiente título habilitante, es decir, el documento que acredita la prestación y habilitación de un operador y ómnibus o autobús u otro vehículo, para prestar el servicio de transporte terrestre, de conformidad con las disposiciones de la ley en materia de tránsito; al tiempo que el nuevo código exige que, para la firma del contrato de transporte terrestre, los vehículos de transporte se encuentren registrados y tengan los respectivos títulos habilitantes vigentes y emitidos por la autoridad competente (art. 799). Estas disposiciones son de carácter obligatorio para las operaciones de transporte terrestre nacional comercial como fueran definidas por la autoridad competente y su respectiva ley (art. 796).

3. Partes en el contrato de transporte

El Código de Comercio del 2019 define al contrato de transporte terrestre de mercancías (CTTM) como aquel “acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga, para con el generador de carga o remitente, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, por el pago de un flete o porte”, (art. 809).

El contrato de transporte se perfecciona con el mero consentimiento de las partes, y aunque la ley no exige para su validez que sea reducido a escrito, sí se exige la emisión de la correspondiente guía de remisión o carta de porte (art. 810). El nuevo código trata como sinónimos a la guía de remisión y a la carta de porte. Prevé además que las guías de remisión o cartas de porte establezcan las condiciones de transporte, que



normalmente habrán de ser establecidas por el transportista (art. 795), y exige que tales guías de remisión o cartas de porte sean emitidas y firmadas por el generador de carga (art. 811).

Las partes en el CTTM son, por un lado, el transportista y, por otro lado, el generador de carga o remitente. El nuevo código define al generador de carga como la “persona natural o jurídica que, en su nombre, entrega las mercancías al transportista autorizado y suscribe la guía de remisión o contrato de transportista terrestre por carretera”. Como se aprecia, el generador de carga debe siempre contratar en su nombre, aunque bien podría hacerlo adicionalmente por cuenta de otra persona, tal cual el caso del comisionista de transporte.

El consignatario o destinatario –términos que el nuevo código trata como sinónimos– debe constar detallado en la guía de remisión o contrato de transporte (art. 811), pudiendo tratarse del mismo generador de carga (art. 795). El consignatario o destinatario no constituye parte originaria del contrato de transporte terrestre en el sentido de que su consentimiento es irrelevante para el perfeccionamiento del contrato de transporte, que solo exige el consentimiento del transportista y del generador de carga. El consignatario o destinatario constituye un verdadero tercero que gozaría del beneficio de las prestaciones contractuales previstas a su favor a través de la figura de la estipulación a favor de tercero prevista en el artículo 1465 del Código Civil que reza así: “Cualquiera puede estipular a favor de una tercera persona, aunque no tenga derecho para representarla; pero solo esta persona podrá demandar lo estipulado; y mientras no intervenga su aceptación expresa o tácita, es revocable el contrato por la sola voluntad de las partes que concurrieron a él. Constituyen aceptación tácita los actos que solo hubieran podido ejecutarse en virtud del contrato”. El generador de la carga tiene derecho a solicitar el cambio de destinatario, pagando para el efecto la diferencia del importe del flete que genere el cambio (art. 821), aunque, en virtud del citado artículo 1465 del Código Civil, tal derecho ya no podría ejercerse si el consignatario hubiese aceptado de manera expresa la estipulación, o si lo hubiera hecho de manera tácita como si, por ejemplo, el destinatario o consignatario hubiese ejercido su derecho de establecer un guardia o custodia para que vigile la conservación de la mercancía durante su transporte (art. 830).

4. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad

El transportista terrestre autorizado está obligado a recibir, transportar y entregar la mercadería en el tiempo, lugar, ruta y plazos convenidos en el contrato de transporte, en la carta de porte o en la guía de remisión; y a cargarla según el uso y práctica definidos por el generador de carga, siempre que se cumplan los límites de pesos y dimensiones dispuestos por la



autoridad competente. El incumplimiento de lo detallado en el inciso anterior, impone al transportista la responsabilidad de todos los daños y perjuicios causados al generador de carga, destinatario o consignatario si así lo define el contrato (art. 826).

De acuerdo con el artículo 818 del nuevo código, el transportista será responsable únicamente en los siguientes casos: a) si por dolo o culpa suya o de sus dependientes o auxiliares, se hubiesen ocasionado los daños a la mercancía; b) si en caso de accidente o avería no se hubiesen empleado todos los cuidados necesarios para precautelar y atenuar los efectos de los mismos en el estado de la carga trasladada; y, c) si durante la carga, traslado, custodia o descarga de la mercancía no se hubieran empleado las recomendaciones, cuidados y atenciones proporcionadas por el generador, remitente, destinatario o consignatario de la carga.

El artículo 796 del nuevo código prevé que las disposiciones del título del contrato de transporte terrestre son obligatorias para las operaciones de transporte terrestre nacional comercial como fueran definidas por la autoridad competente y su ley correspondiente, lo que en principio podría limitar la libertad de las partes de variar el régimen de responsabilidad previsto en el antes citado artículo 818.

5. Parámetros de responsabilidad en valores económicos

La medida de los daños sufridos por las mercancías se rige de acuerdo con el principio en virtud del cual “los valores por motivo de pérdidas, daño o avería de los objetos transportados y bajo la custodia del transportista, serán establecidos en el correspondiente Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (CTTM), donde se deberá contemplar el valor de los objetos y el mecanismo para calcular las penalidades correspondientes”, (art. 836).

El artículo 811 del Código de Comercio norma la información mínima que debe contener la guía de remisión o carta de porte. Este artículo no pareciera exigir que el valor de las mercadería deba necesariamente ahí declararse; el citado artículo refiere que la guía de remisión debe contener al menos la “declaración del valor de las mercancías o bienes”, pero con la calificación “de ser el caso”, y como la ley no ha regulado expresamente en qué casos debe declararse el valor, todo pareciera indicar que tal declaración queda sujeta a la voluntad del generador de carga y del transportista. El citado artículo 811 impide al generador de carga y al consignatario responsabilizar al transportista por pérdidas o averías de mercancía que no hubiese sido detallada en el contrato de transporte, guía de remisión o carta de porte; a su turno, el artículo 820 del mismo código insiste en este mismo principio. Sin embargo, como ninguna de estas disposiciones impide al generador de carga o al consignatario responsabilizar



al transportista respecto de mercancía cuyo valor no hubiese sido declarado en la guía de remisión o carta de porte, no pareciera existir ninguna razón de fondo para impedir que los generadores de carga o consignatarios reclamen pérdidas por valores no declarados de mercancías. El Código de Comercio de 1906 preveía que las indemnizaciones por pérdidas y averías a cargo del porteador se regulen por el valor de los objetos en el lugar de destino y en la fecha en que debía realizarse la entrega (artículo 244). No existe en el Código de Comercio actual una norma similar. A falta de norma específica, las indemnizaciones por pérdidas, daños o averías de mercancía cuyo valor no hubiese sido declarado en el contrato de transporte, guía de remisión o carta de porte, el quantum de los daños debería calcularse en función del valor que tenía la mercancía al tiempo de ocurrir el siniestro, es decir, de acuerdo con su valor de reposición a nuevo con deducción de la correspondiente depreciación por uso y antigüedad.

Cabe anotar que el nuevo código no confiere expresamente al transportador el derecho para limitar su responsabilidad en el contrato de transporte.

6. Período de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina

La responsabilidad del porteador inicia desde el momento en que las mercancías quedan a su disposición o a la de sus dependientes, y concluye con la entrega en el lugar señalado (art. 831).

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

El nuevo código ha normado plazos específicos para la prescripción de las acciones relativas a la actividad marítima y, así, prescriben en un año las acciones contra el porteador u operador de la nave por reclamos por pérdida, daño o demora en el transporte de mercancías por mar que estén amparadas en un conocimiento de embarque (art. 1212). El nuevo código, sin embargo, no ha normado plazos de prescripción especiales para las acciones que nacen de un contrato de transporte terrestre.

El artículo 839 del nuevo código ha regulado ciertos presupuestos que, cumplidos los cuales, liberan al transportista de responsabilidad respecto de la carga transportada. La citada disposición reza así: “La responsabilidad del transportista con respecto a la carga finaliza en los siguientes casos: a) Por la entrega-recepción de la carga en las condiciones contratadas y demás gastos establecidos en el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (CTTM); b) Si el destinatario o consignatario recibe la carga y verifica que existen señales exteriores de faltas o averías, o si identifica sustracción o daño



a la carga, pero no realiza la reclamación correspondiente dentro del término de quince días siguientes a la recepción; o, c) Cuando no se ha efectuado la entrega-recepción de la carga durante tres meses de prestado el servicio por no haberse realizado el correspondiente pago del flete”.

El nuevo código establece que la disposición que precede se refiere exclusivamente a las responsabilidades provenientes de la culpa de porteador, mientras que las responsabilidades que nacen por infracciones constitutivas de delito se extinguen por el vencimiento de los plazos establecidos en el Código Orgánico Integral Penal (art. 840).

Cumplidos los presupuestos antes descritos, y a falta de un plazo especial de prescripción previsto en el nuevo código, las acciones para reclamar pérdidas o daños de las mercaderías bajo el contrato de transporte terrestre quedan sometidas al plazo general de prescripción previsto en el artículo 2415 del Código Civil, es decir, al plazo de 10 años, que se contarán a partir del día en que la obligación se hizo exigible (art. 2414, Código Civil; art. 292, Código de Comercio), y para guardar consistencia con el artículo 839 del nuevo código, debiera entenderse que la cuenta corre a partir de que la obligación de entrega se hizo exigible.

Corresponde anotar que en el Código de Comercio de 1906 la responsabilidad del transportista por pérdidas, desfalcos o averías se extinguía por la prescripción de 6 meses en las expediciones realizadas dentro de la República del Ecuador, y de 1 año en las dirigidas a territorio extranjero; y en caso de pérdida, la prescripción corría desde el día en que las mercaderías debían haber sido entregadas, y en el de avería, desde la fecha de entrega.

En cuanto a la forma de ejercerla, aquel que quiera aprovecharse de la prescripción debe alegarla y el juez no puede declararla de oficio (art. 2393, Código Civil; art. 293, nuevo Código). La forma de alegarla es mediante la oposición por la vía de la excepción, aunque la Corte Suprema de Justicia (hoy Corte Nacional) ha aceptado obiter dictum la noción que pueda alegarse la prescripción por la vía de la acción (Rebecca Elyse Shipping Corporation c. Ecuadorian Seafoods C.A., Gaceta Judicial, año CV, serie XVII, nro. 15, página 4997).

8. Eximentes de responsabilidad: la fuerza mayor y el caso fortuito como eximente de responsabilidad

El primer párrafo del artículo 818 del nuevo código prevé que “las pérdidas y averías que sufra la mercancía durante el transporte, y que sean ocasionadas por caso fortuito o fuerza mayor en la operación de traslado, serán asumidas por el generador de



carga, destinatario o consignatario [...]”. El artículo 30 del Código Civil define a la fuerza mayor o caso fortuito como “el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.”. Adicionalmente, en virtud del artículo 798 del nuevo código, “el contrato de transporte puede ser suspendido unilateralmente por caso fortuito o fuerza mayor que no permitan continuar con su operación”.

En opinión del autor, nada impide que el porteador o transportista pueda valerse de otras eximentes de responsabilidad previstas en la ley común, tales como la culpa exclusiva de la víctima, o la culpa exclusiva de un tercero.

El inciso primero del artículo 796 del nuevo código prevé que “las disposiciones del presente título son obligatorias para las operaciones de transporte terrestre nacional comercial, definidas por la autoridad competente y su ley correspondiente”. El carácter general e imperativo de esta disposición pareciera sugerir que las partes no tendrían aparentemente libertad contractual para modificar en favor del transportador el régimen de responsabilidad por culpa previsto en el artículo 818 del nuevo código.

9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

El artículo 760 del nuevo código prevé que “la responsabilidad del asegurador inicia desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador y concluye con la llegada de aquellas al destino indicado en la póliza. Esta podrá extenderse de común acuerdo entre las partes, si el trayecto también llega a extenderse”.

10. ¿Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga?

Los generadores de carga tienen la libertad de contratar o no un seguro de transporte terrestre.

11. Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

El artículo 740 del nuevo código prevé que “el asegurador que ha pagado una indemnización de seguro se subroga, por ministerio de la ley, hasta el monto de dicha indemnización, en los derechos y acciones del asegurado contra terceros responsables del siniestro. Pero el tercero responsable puede oponer al asegurador las mismas excepciones que hubiere podido hacer valer contra el damnificado. A petición del asegurador, el asegurado deberá hacer todo lo que esté a su alcance para garantizarle la viabilidad de la acción subrogatoria”.



El artículo 741 del nuevo código prevé limitaciones al ejercicio de la acción subrogatoria y la vía en que debe tramitarse: “El asegurador no puede ejercer la acción subrogatoria contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado de acuerdo con las leyes, ni contra el causante del siniestro que, respecto del asegurado, sean parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni contra el cónyuge o conviviente en unión de hecho reconocida por la ley. Pero esta norma no tiene efecto si tal responsabilidad proviene de dolo o si está amparada por un contrato de seguro. En este último caso, la acción subrogatoria estará limitada, en su alcance, de acuerdo con los términos de dicho contrato. La acción subrogatoria deberá tramitarse en procedimiento sumario”.

El tiempo para ejercer la acción subrogatoria dependerá de los plazos de prescripción de las respectivas acciones a que tenga derecho el asegurador en subrogación de los derechos del asegurado.

12. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

Hasta donde el autor conoce, no se han reportado todavía decisiones de la Corte Nacional de Justicia en que se hayan aplicado las disposiciones del contrato de transporte terrestre previstos en el nuevo código.



El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en España

Ángel Vallejo Chamorro¹ y Julia Rubiales²

Sumilla

1) Normativa que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local 2) Partes del contrato de transporte 3) Parámetros de responsabilidad desde la operatividad 4) Parámetros de responsabilidad en valores económicos 5) Periodo de responsabilidad, dónde inicia y dónde termina 6) La prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 7) Eximentes de responsabilidad 8) La fuerza mayor y el caso fortuito como eximente de responsabilidad 9) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 10) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga 11) Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo 12) Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

1. Normativa que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

El encuadre normativo del régimen legal de la responsabilidad del porteador terrestre en España exige analizar:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM).
- Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

La LOTT regula el transporte por carretera y ferrocarril de mercancía y pasajeros, desde una perspectiva general que aplica reglas al transporte. Esta ley se complementa con un reglamento, el ROTT, que profundiza en temas como el contrato de transporte, la carga y descarga, seguros y tipos de contrato, inspecciones, capacitaciones para ejercer la profesión, responsabilidad de los porteadores, etc.

1. Ángel es socio de MAIO Legal desde su fundación, especializándose en las áreas de Procesal Civil, Marítimo y Transporte, y Seguros. Es abogado en activo desde 1994, habiendo sido asociado senior en DLA Piper, socio en Castro Sueiro & Varela y director del Departamento Marítimo de KPMG Abogados, abogado destacado en Derecho Marítimo por el directorio Chambers&Partners, profesor en la Universidad Pontificia de Comillas

2. Antes de incorporarse a MAIO Legal, trabajó en Castro Sueiro & Varela hasta la fusión de dicho despacho con la firma KPMG Abogados, pasando a formar parte como asociada en el Departamento de Marítimo. Profesora en ADM Business School. International Association of Young Lawyers



El transporte nacional de mercancías pertenece a la esfera del derecho privado, independientemente de que exista un intervencionismo público-administrativo derivado del interés económico general de la actividad. Asimismo, el contrato de transporte de mercancías ha quedado configurado como un arrendamiento de obra, pues en este se pacta y se espera un resultado. Atrás ha quedado la antigua consideración del contrato de transporte como un arrendamiento de servicio.

En lo mercantil, la norma fundamental es la LCTTM, que regula, de forma única y exclusiva, el contrato de transporte terrestre de mercancías en sus dos variantes, carretera y ferrocarril. Es aquí donde se desarrolla, de manera pormenorizada, el régimen de responsabilidad del porteador, comprendiendo casi veinte artículos, desde el 46 al 63 de la LCTTM.

El motivo principal de la promulgación de esta ley fue la adaptación de la normativa nacional al derecho del transporte internacional, usando el legislador como guía el convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, de 19 de mayo de 1956 (CMR). Tal y como establece la LCTTM en su artículo segundo, el régimen jurídico del contrato de transporte nacional de mercancías por carretera “se regirá por los tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones de esta ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil”.

Por último, merece especial mención la Orden FOM/1882/2012, que completa el marco normativo en el que se encuadra la responsabilidad del porteador. Esta orden aprueba una serie de condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera, facilitando un contrato-tipo elaborado por la administración que resulta de aplicación en aquellos casos en los que no exista pacto expreso entre las partes del contrato de transporte.

2. Partes del contrato de transporte

En virtud del artículo 2 de la LCTTM, el contrato de transporte nacional de mercancías por carretera es aquel por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato. De esta definición se extrae que son tres las partes que integran el contrato de transporte: porteador, cargador, destinatario y expedidor.

i. Porteador

Se trata de la persona física o jurídica que asume en su nombre la obligación de realizar el transporte de un punto a otro y en las condiciones acordadas, independientemente, salvo pacto en contrario, de que ejecute el transporte por sus propios medios o contrate su realización a un tercero.



El porteador será responsable, dentro de determinados límites, de la ejecución del transporte y de la custodia de las mercancías que le sean entregadas, sin perder la consideración de porteador en ningún caso. Derivado de esta posible subcontratación, en un mismo transporte se podrán distinguir dos tipos de porteadores:

- Porteador contractual: aquel que establece las condiciones contractuales del transporte con el cargador, indistintamente de que realice el transporte él o un tercero.
- Porteador efectivo: aquel que realiza el desplazamiento efectivo de las mercancías. Esta figura podría coincidir o no con la de porteador contractual.

Con relación a la responsabilidad, el porteador contractual es el único responsable frente al cargador con quien hubiera contratado el transporte, toda vez que no existe ningún vínculo entre el cargador y el porteador efectivo.

Por otro lado, entre el porteador contractual y el efectivo se establecerá una relación contractual calificada como un contrato de transporte, puesto que el porteador contractual asume la posición de cargador y el efectivo asume la posición de porteador contractual.

ii. Cargador

El artículo 4 de la LCTTM define como cargador a “quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo”.

Entre las obligaciones del cargador se encuentran la entrega al porteador de las mercancías debidamente embaladas, en condiciones aptas para el transporte y en la forma adecuada para su identificación. Asimismo, será obligación del cargador tanto adjuntar la carta de porte como la documentación necesaria relativa a las mercancías que vayan a ser objeto de transporte.

Finalmente, y salvo pacto en contrario, deberá el cargador satisfacer tanto el precio como los demás gastos que se originen del transporte.

iii. Destinatario

El destinatario será la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino pactado. El destinatario no es parte del contrato de transporte al no intervenir en su nacimiento, pero, pese a ello, queda vinculado por todo lo que el cargador y el porteador hayan pactado en el contrato de transporte.

Los derechos del destinatario aparecen establecidos en el artículo 35 de la LCTTM, pudiendo ejercitar frente al porteador los derechos derivados del contrato de transporte desde el momento en que, habiendo llegado las mercancías a su destino o transcurrido el plazo en que debieran haber llegado, solicite su entrega. Asimismo, el apartado segundo de ese



artículo establece que, una vez el destinatario haya ejercitado su derecho del apartado primero, quedará obligado a hacer efectivo el precio del transporte y los gastos causados o, en caso de disputa sobre estos conceptos, a prestar la caución suficiente.

iv. Expedidor

Por último, el artículo 4 de la LCTTM menciona la figura del expedidor y la define como aquel tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

3. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad

Como se expuso con anterioridad, el porteador no solo se compromete a transportar la mercancía desde un punto a otro en un plazo determinado, sino que, además, debe custodiar las mercancías para entregarlas en el mismo estado en el que se las entregó el cargador. Las esenciales características de dicho régimen son los siguientes:

- Parcialidad: la LCTTM solo será de aplicación para aquella responsabilidad del transportista, derivada de la pérdida, avería o retraso en la entrega de la mercancía transportada. Cualquier otro acontecimiento generador de responsabilidad para el porteador que tenga lugar en el transporte quedará sujeto a la normativa general en materia de responsabilidad contractual.
- Fundamento de la responsabilidad: no es pacífica la doctrina sobre este tema pues, por un lado, se encuentran quienes sostienen que el sistema de responsabilidad será objetivo mientras que, por otro lado, se encuentran los defensores de que estamos ante una responsabilidad basada en la culpa del porteador con inversión de la carga de la prueba.
- Independientemente de la discusión, queda claro que el porteador deberá responder de la pérdida, avería o retraso de la mercancía durante el periodo de transporte y durante el tiempo que dure su responsabilidad a no ser que acredite concurrencia de alguno de los supuestos de exoneración previstos en la LCTTM y que se analizarán con posterioridad.
- Imperatividad de mínimos: no existe un marco legal dispositivo respecto a la responsabilidad del porteador. Cualquier pacto entre las partes que aminore o reduzca la responsabilidad del porteador recogida en la LCTTM se tendrá por no puesto.
- Independencia de la naturaleza de la acción: resulta irrelevante el procedimiento y el fundamento de la acción que se quiera ejercitar frente al porteador pues siempre serán de aplicación las normas sobre responsabilidad establecidas en la LCTTM. En este sentido, aunque se ejercite una acción extracontractual contra el porteador, este podrá



acogerse a los supuestos de exoneración recogidos en la LCTTM.

- Periodo de responsabilidad: como mínimo, el porteador responderá en cualquier momento en el que la mercancía se encuentre bajo su custodia, es decir, desde la recepción de la entrega de la misma.

El porteador responderá, como ya se ha expuesto, de la pérdida y avería de las mercancías, así como del retraso en su entrega. En este sentido, por pérdida de las mercancías se entenderá la no entrega de las mismas, bien sea total o parcial. Además, existen una serie de supuestos que, pese a entregarse parte de la mercancía transportada, se equiparan a la pérdida total (art. 54 LCTTM):

- a) Cuando se entregue al destinatario una parte de las mercancías que componen el envío y pruebe que no puede usarlas sin las no entregadas.
- b) Cuando, en los supuestos de averías, se demuestre que las mercancías resultan inútiles para su venta o consumo, atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos de que se trate.
- c) Cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que esta se haya efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

De igual manera, las averías suponen una modificación interna o externa de las mercancías transportadas que conlleva una disminución de su valor (oxidación, rayadura, etc.).

Con relación al concepto de retraso, el mismo se refiere a la entrega de las mercancías transportadas en un momento posterior al convenido entre las partes. En caso de ausencia de pacto expreso, se estará al término que razonablemente utilizaría un transportador diligente, valorando caso por caso las situaciones y, por supuesto, sin sobrepasar el límite descrito en el apartado c).

Por último, es importante remarcar que el porteador contractual no responderá únicamente de sus actos, sino de aquellos que tenga a su servicio o con los que hubiera subcontratado.

4. Parámetros de responsabilidad en valores económicos Dos son los criterios para valorar el daño económico causado por el porteador:

- a) En pérdida y avería, la LCTTM indica que solo se resarcirán los daños directos causados por el incumplimiento del contrato, excluyendo el posible lucro cesante.

La clave será el valor de la mercancía transportada para calcular la cuantía económica en supuestos de pérdidas y averías. Dicho valor se determinará, de acuerdo con el artículo 55 de la LCTTM, atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza.



Si las mercancías se venden inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el de la factura de venta, deducidos el precio y demás costes del transporte.

Adicionalmente, los artículos 52 y 53 de la LCTTM establecen reglas para la valoración de la mercancía en caso de pérdida o avería:

i. Pérdida total o parcial: la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieren en el momento y lugar en el que el porteador las recibió para su transporte (art. 52 LCTTM).

ii. Averías: el porteador indemnizará la pérdida de valor que experimenten las mercancías, por el montante de la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en el mismo tiempo y lugar, respetando los límites de los artículos 53.2 y 53.3 de la LCTTM:

- Avería total: cuando las averías afecten a la totalidad de las mercancías transportadas, la indemnización no excederá de la correspondiente a pérdida total.
- Avería parcial: cuando las averías deprecien solo una parte de la mercancía transportada, la indemnización no excederá de lo que corresponda a la pérdida de la parte depreciada.

Además, ex artículo 58, el porteador reintegrará el precio del transporte y gastos aparejados en caso de pérdida o avería total. Si es parcial, se reintegraría a prorrata. Asimismo, se reintegrarán los gastos de salvamento incurridos por cargador o destinatario, siempre que los mismos sean razonables y proporcionados.

b) En supuestos de retraso, el artículo 56 de la LCTTM establece que "... se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso". En este sentido, se indemnizará el lucro cesante sin establecerse, que debe ser acreditado por el reclamante.

Respecto del tope resarcitorio máximo, el artículo 57 LCTTM establece los límites cuantitativos del porteador:

i. Pérdidas y averías: la indemnización no excederá de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

ii. Retraso: la indemnización no excederá del precio del transporte.

Si concurren indemnizaciones por varios conceptos, la cantidad no superará la suma debida en caso de pérdida total.

La imperatividad relativa a la responsabilidad del porteador es de mínimos, pudiendo las partes pactar un tope resarcitorio mayor.

El artículo 61 de la LCTTM regula diferentes aumentos del tope



máximo:

i. Declaración de valor: el cargador puede declarar en la carta de porte, contra pago de un suplemento del precio del transporte, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior (61.1 LCTTM).

ii. Declaración de interés especial: el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso. La declaración permitirá reclamar los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado (61.2 LCTTM).

iii. Pacto de aumento del art. 57.1 LCTTM: sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes podrán acordar el aumento del límite previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes (61.3 LCTTM).

Las discrepancias generadas por este apartado las solucionó la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020, que interpreta así:

- El aumento del artículo 57.1 de la LCTTM nunca podrá ser ilimitado.
- Deberá probarse siempre el daño causado.
- No es necesario que el pacto se recoja en una carta de porte.
- El porteador cobrará obligatoriamente un suplemento al precio de transporte.

5. Periodo de responsabilidad: dónde inicia y dónde termina

Establece el artículo 47 de la LCTTM que el porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Además, y como ya se mencionó, responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte.

De igual manera, de acuerdo con el apartado tercero del mencionado artículo 47, el porteador no solo responderá de sus actos sino también de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

En la práctica, este hecho cobra especial relevancia, pues resulta habitual que en un mismo transporte participe una pluralidad de porteadores. Por ello, hay que diferenciar entre los contratos de transporte en los que el porteador contractual, en virtud de nuevo contrato de transporte, subcontrate con un nuevo porteador, y aquellos casos en los que un único contrato de transporte es efectuado por varios porteadores sucesivos.



En el primero de los casos, queda claro que será el porteador contractual el que deba responder por los actos u omisiones del porteador con el que haya subcontratado. Como ya ha quedado expuesto con anterioridad, es el porteador contractual el que asume la obligación de realizar el transporte y, por ende, aquel que debe responder de él. Resulta controvertido, en este primer supuesto, si el cargador tendría o no acción directa contra el porteador efectivo o únicamente contra el contractual. Se analiza en el siguiente capítulo esta controversia, pero, a modo de introducción, se establece que, en teoría, el cargador únicamente tendrá acción contra el porteador contractual, independientemente de las acciones en vía de regreso con las que cuente el porteador contractual.

Por otro lado, el segundo supuesto se encuentra regulado en los artículos 64 y ss. de la LCTTM. En aquellos casos en los que diversos porteadores se obliguen simultáneamente, en virtud de un único contrato documentado en una sola carta de porte, a ejecutar sucesivos trayectos parciales de un mismo transporte, todos ellos responderán de la ejecución íntegra del transporte, de acuerdo con las disposiciones de la carta de porte.

A pesar de la responsabilidad solidaria que se predica de los porteadores sucesivos, lo más frecuente será que el porteador contractual sea aquel que deba responder en un primer momento de la pérdida, avería o retraso de las mercancías objeto del contrato de transporte. No obstante lo anterior, las acciones derivadas del contrato de transporte podrán interponerse contra cualquiera de los porteadores efectivos, independientemente de la acción de repetición con la que cuenta el porteador que se haya visto obligado a pagar una indemnización, y que será analizada posteriormente.

6. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

Los plazos generales para ejercitar las acciones en contra del porteador vienen establecidos en el artículo 79 LCTTM. Este artículo divide el plazo de prescripción de las acciones entre aquellas realizadas de forma dolosa y las que no. Para aquellos casos en los que las acciones que se pretendan ejercer deriven de una actuación dolosa o de una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción, el plazo de prescripción será de dos años. El resto de acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado en la LCTTM prescribirán en el plazo de un año.

El apartado 2 del artículo 79 proporciona las reglas que determinan desde qué momento comienza a contarse el plazo de prescripción, que será:



i. En las acciones de indemnización por pérdida parcial o avería en las mercancías o por retraso, desde su entrega al destinatario.
ii. En las acciones de indemnización por pérdida total de las mercancías, a partir de los veinte días de la expiración del plazo de entrega convenido o, si no se ha pactado plazo de entrega, a partir de los treinta días del momento en que el porteador se hizo cargo de la mercancía.

iii. En todos los demás casos, incluida la reclamación del precio del transporte, de la indemnización por paralizaciones o derivada de la entrega contra reembolso y de otros gastos del transporte, transcurridos tres meses a partir de la celebración del contrato de transporte o desde el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior.

Asimismo, el legislador, en el apartado tercero del mencionado artículo, establece una serie de supuestos de interrupción de la prescripción, a saber:

- i. Por las causas señaladas con carácter general para los contratos mercantiles (arts. 942 a 954 del Código de Comercio).
- ii. Por la presentación de una reclamación por escrito, reanudándose la prescripción en el momento en el que se rechace dicha reclamación.

A estos efectos, una reclamación posterior a la primera no volverá a interrumpir el plazo de prescripción. Asimismo, en el caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción se reanudará respecto de la parte aún en litigio.

Entre porteadores, la prescripción de las acciones de regreso comenzará a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia o un laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar.

Con relación a los medios legales como se ejerce la acción, establece el artículo 63 de la LCTTM que el régimen de responsabilidad previsto en la LCTTM, sobre el que versan estos capítulos, será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños y perjuicios derivados del transporte, con independencia de cuál sea el procedimiento a través del que se ejercite o su fundamento contractual o extracontractual, tanto si se hace valer frente al porteador como si se dirige contra sus auxiliares.

Lo habitual será que el cargador tenga acción directa contra el porteador contractual y que este pueda repetir, en vía de regreso, contra el porteador efectivo. La normativa española no prevé una acción directa del cargador frente al porteador efectivo.

Pese a ello, la jurisprudencia está fallando últimamente a favor de la legitimación activa del cargador o del destinatario para reclamar a los porteadores efectivos de forma solidaria. Los fundamentos de esta nueva inclinación serían, por un lado, la responsabilidad extracontractual (art. 1902 y ss. CC) que une al cargador con el porteador efectivo (STS, Sección 1ª, de 9 de julio



de 2015), y por otro, para el caso de la legitimación activa de los destinatarios, la figura jurídica de la estipulación a favor de tercero.

7. Eximentes de responsabilidad

El régimen de responsabilidad derivado del contrato de transporte de mercancías para el porteador es severo. Esto se debe a la responsabilidad *ex recepto* que recae sobre él, pues las mercancías a transportar se integran dentro de su esfera de control desde el momento de recepción hasta que las entrega al destinatario. No obstante, la LCTTM prevé una serie de circunstancias que, en caso de concurrir, aminorarán el montante económico de la responsabilidad del porteador, pudiendo incluso exonerarle de cualquier tipo de responsabilidad por pérdida, avería o retraso durante el transporte de las mercancías.

La LCTTM en sus artículos 48 y 49 divide las eximentes de responsabilidad en dos grupos:

i. Causas de exoneración (art. 48 de la LCTTM)

El porteador quedará exonerado si prueba que la pérdida, avería o retraso han sido ocasionados:

- por culpa del cargador o del destinatario,
- por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador,
- por vicio propio de las mercancías,
- por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

ii. Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)

El porteador quedará exonerado cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:

- empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre;
- ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales estas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños;
- manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro;
- naturaleza de ciertas mercancías;
- deficiente identificación o señalización de los bultos;
- transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el art. 50 LCTTM.

Tanto para los supuestos del artículo 48 (causas de exoneración), como para los recogidos en el artículo 49 (presunciones de



exoneración), existe la posibilidad de que el porteador quede parcialmente exonerado. En este sentido, cuando el daño haya sido causado por una circunstancia parcialmente imputable al porteador, el mismo responderá en la medida en que su conducta haya contribuido a la producción del daño (art. 49.2 LCTTM).

A modo de conclusión, cabe mencionar que las exoneraciones de responsabilidad explicadas *ut supra* pueden no operar en aquellos casos en los que la conducta del porteador sea especialmente reprochable.

Así se pronuncia el artículo 62 de la LCTTM, al establecer que no se aplicarán las normas que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

A este respecto se ha pronunciado en diversas ocasiones el Tribunal Supremo, estableciendo en su sentencia de 4 de julio de 2016 que el artículo 62 de la LCTTM se interpreta "(...) en el sentido de que resulta equiparable al dolo el daño ocasionado como consecuencia lógica o necesaria de la infracción de un deber jurídico conscientemente cometido por el deudor, sin necesidad del "animus" o intención de perjudicar a otro (dolo eventual)".

En definitiva, el Tribunal Supremo considera que la única forma que existe de pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad del porteador será la apreciación de dolo en su actuación, independientemente de que el mismo sea directo o eventual.

8. La fuerza mayor y el caso fortuito como eximente de responsabilidad

El artículo 48.1 de la LCTMM aplica como causas de exoneración de responsabilidad del transportista, entre otras, la fuerza mayor y el caso fortuito en términos muy similares a los del Convenio CMR:

"1. El porteador no responderá de los hechos mencionados en el artículo anterior si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de estos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir".



A efectos prácticos, la fuerza mayor y el caso fortuito son tratados como un solo concepto en España.

Existen varios supuestos de fuerza mayor, pero es importante determinar los requisitos que han de darse en cada uno de ellos para poder confirmar que los mismos son supuestos propios de fuerza mayor o no.

El robo, por ejemplo, es uno de los supuestos que más casuística genera en España y, en particular, en su consideración de si las circunstancias en las que se produjo pueden considerarse como fuerza mayor o no. El robo con violencia e intimidación y/o por ladrones disfrazados de autoridades públicas han sido considerados por la jurisprudencia como casos de fuerza mayor. Ejemplo de ello lo encontramos en la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia del 30 de diciembre de 2002.

Sin embargo, hay otros supuestos de robo que no pueden ser considerados fuerza mayor. Ejemplos de ello es, por ejemplo, el robo de un vehículo que estaba aparcado en una zona sin vigilancia, poco iluminada o problemática.

En cualquier caso, la jurisprudencia española, a la hora de determinar si nos encontramos ante un supuesto de fuerza mayor o no, suele valorar la diligencia y racionalidad de la actitud del conductor de vehículo, exigiéndose, en consecuencia, que haya prueba sobre el supuesto de fuerza mayor que se invoque y poder destruir la presunción de culpa.

Otro supuesto que podría considerarse fuerza mayor sería el incendio, habiéndose declarado por ejemplo en casos como el incendio de mercancía provocado en el camión por desconocidos.

Respecto a los accidentes de tráfico, su calificación como fuerza mayor dependerá del carácter inevitable del hecho y de las circunstancias específicas del caso. Como ejemplos podemos destacar caída de rocas a la calzada, aludes de nieve, maniobras erróneas o peligrosas de otros vehículos. No obstante, los casos de exoneración de responsabilidad en accidentes de tráfico son muy aislados, dado que en la mayor parte de ellos suele intervenir, en mayor o menor medida, el transportista. Un ejemplo es la sentencia de la Audiencia Provincial de Lleida (Sección 2ª) nro. 262/2015 del 12 de junio.

Otros supuestos a destacar, que pudieran ser considerados fuerza mayor, han sido lluvias torrenciales y/o heladas (siempre y cuando no hubiera habido aviso previo de ellas); y/o actos de autoridades públicas y/o huelgas, pero la jurisprudencia española es bastante reticente a determinar la existencia de fuerza mayor. Ejemplo de ello lo encontramos en la sentencia de la Audiencia Provincial de Almería (Sección 1ª) nro. 218/2014 de 3 septiembre. En ella, se concluyó que no podía determinarse como fuerza mayor la detención del vehículo por



las autoridades puesto que dicha actuación solo se hizo con respecto a la mercancía ilegal cargada, no contra los vegetales transportados.

9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

El artículo 57 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre (Ley de Contrato de Seguro, LCS) hace referencia al ámbito temporal de la cobertura, una de las indicaciones que la póliza de seguros ha de contener, tal y como exige el artículo 8 de la LCS en su apartado 8º.

El ámbito temporal de vigencia y cobertura del contrato de seguro son, por tanto, elementos fundamentales de la contratación del seguro.

Normalmente, cuando el transporte se subcontrata a terceros, el contrato de seguro determina el comienzo y duración del seguro, estableciendo que la cobertura comienza cuando se entregan las mercancías al porteador para su transporte en el lugar de origen, continuando el mismo durante el curso del mismo o tránsito y finalizando cuando las mercancías se hayan entregado al destinatario o a la parte legitimada para recibir las.

En ocasiones, las pólizas resaltan que la cobertura cesa en un breve y específico plazo (normalmente entre dos y cinco días de la llegada de las mercancías a destino), pero, en general, las pólizas suelen indicar que el seguro “tomará efecto desde el momento en que el vehículo inicie el viaje asegurado con las mercancías a bordo y terminará en el momento de la llegada de dicho vehículo a destino”.

Ello hace que la cobertura esté en vigor durante el depósito transitorio de las mercancías y la inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje cuando estos sean consecuencia de incidentes propios del transporte, siempre y cuando estos no se hayan incluido en la póliza como exclusiones de cobertura.

Cuando el seguro de transporte se suscribe por un tiempo determinado, la concreción del espacio temporal marcará la cobertura y la activación de la misma en el siniestro que se produzca si este se produce en ese ámbito temporal definido en póliza.

Ello servirá para identificar el punto de partida de las obligaciones que asumen las partes, el momento a partir del cual el riesgo queda cubierto, el vencimiento de las primas periódicas y la finalización del contrato.



A este respecto, la doctrina distingue frecuentemente entre la duración formal, material y técnica del contrato. El momento de la celebración del contrato señala el paso de la fase de los tratos previos, a la suscripción del seguro y a la fase contractual del mismo. Desde ese momento, comienza la duración formal de la relación con el efecto de vinculación entre las partes, si bien los efectos de sus respectivas obligaciones pueden aplazarse si la eficacia del contrato está subordinada a plazo o condición (pago de la prima, etc.). La duración material, por su parte, determina el plazo de tiempo durante el cual el asegurador asume la garantía del riesgo.

La duración técnica consiste en el cómputo del tiempo tenido en cuenta para el cálculo de la prima, coincidiendo así con los periodos del seguro.

Respecto a la fijación del día y hora en la que terminan los efectos del seguro, esta tiene como objeto el determinar el momento exacto a partir del cual las obligaciones de las partes cesan, dejando el asegurador de garantizar cobertura y el asegurado, por su parte, de deber la prima.

Como excepciones a esta regla, tenemos la relativa a la suspensión de la eficacia material, consistente en que el asegurado considera que el interés asegurado no va a estar expuesto al riesgo durante un determinado plazo. Otra excepción es cuando falte el pago de una de las primas del seguro por parte del tomador, conllevando la suspensión de la cobertura del seguro. Si el asegurador no reclama el pago de la prima en los seis meses siguientes al día del vencimiento, el contrato del seguro quedará extinguido.

En los seguros temporales es normal contratar pólizas anuales para cualquier medio de transporte, entrando en vigor en la hora y fechas indicadas en las condiciones particulares de la misma.

En los seguros de viaje (contrato típico en los transportes de mercancías), la cobertura se ciñe al hecho propio del transporte de las mercancías transportadas. Es decir, la cobertura se inicia una vez la mercancía esté cargada en el vehículo y concluye con su llegada a destino.

10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga

La asegurabilidad del cargador viene establecida en dos normas distintas. De un lado, la LCS apuntada en el capítulo anterior, de otro, la ya mencionada LCTTM.

El artículo 54 de la LCS establece que el asegurador se obliga a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir las mercancías con ocasión o consecuencia del transporte, el



medio utilizado u otros objetos asegurados. Por ello, el cargador verá asegurada la mercancía en todo momento durante el tiempo que comprenda el transporte.

En cuanto al sujeto obligado a contratar la póliza de seguro, establece el artículo 56 de la LCS que podrán contratar este seguro no solo el propietario del vehículo o de las mercancías transportadas, sino también el comisionista de transporte y las agencias de transporte, así como todos los que tengan interés en la conservación de las mercancías, expresando en la póliza el concepto en que se contrata el seguro. En relación con esto, pese a que no sea el porteador (o propietario del vehículo) el obligado a la contratación del seguro, en los casos en los que el transporte de mercancías consista en una mudanza, el porteador sí tiene la obligación de informar al cargador acerca de la posibilidad de concertar un contrato de seguro que cubra el riesgo de daños a los bienes objeto de la mudanza.

Asimismo, el artículo 58 de la LCS establece dos momentos con relación a la cobertura del seguro y que condicionan al cargador. Se entiende, salvo pacto expreso, que la cobertura del seguro comienza en el momento en el que se entregan las mercancías al porteador para su transporte en el punto del viaje asegurado y que el mismo finalizará cuando se entreguen al destinatario en el punto de destino, siempre que la entrega se realice dentro del plazo previsto en la póliza. Pese a ello, el segundo párrafo del artículo 58 establece como posibilidad, siempre que se pacte expresamente, que el seguro se extienda a los riesgos que afecten a las mercancías desde que salen del almacén o domicilio del cargador para su entrega al transportista hasta que entran para su entrega en el domicilio o almacén del destinatario.

De lo anteriormente expuesto se desprende que, en determinados casos y siempre que se pacte de forma expresa, la actuación del cargador y los posibles daños que puedan sufrir las mercancías mientras se encuentren en su poder podrán verse cubiertos por el seguro.

Otro de los artículos que podría incumbir la esfera del cargador es el 72 de la LCS. Se establece en el mismo que la indemnización cubrirá en caso de pérdida total, el precio que tuvieran las mercancías en el lugar y en el momento en que se cargaran y, además, todos los gastos realizados para entregarlas al transportista y el precio de seguro si recayera sobre el asegurado. En este sentido, el cargador podría verse obligado a demostrar, con la documentación pertinente, el precio que tuvieran las mercancías en el momento de cargarlas.

En definitiva, la idea que debe quedar es que en el transporte terrestre de mercancías sucede con frecuencia que el porteador contrata el seguro de las mercancías por cuenta



propia, sin ser propietario de ellas. En estos casos, se plantean problemas cuando el dueño de las mercancías pretende cobrar la indemnización sin haber contratado el seguro ni aparecer en la póliza como asegurado. Para solucionar esta cuestión, la jurisprudencia se ha visto obligada a acuñar una solución que consiste en reconocerle al cargador-propietario la acción directa frente a la aseguradora, como si de un seguro de responsabilidad civil se tratara.

11. Derecho de subrogación: cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

El derecho de subrogación se basa en el artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS), que señala: “El asegurador, una vez pagada la indemnización podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización”.

La institución de la subrogación del asegurador tiene su origen en un argumento doble. En primer lugar, se trata de impedir que el causante de un siniestro ocurrido durante un transporte por carretera quede liberado de su responsabilidad debido a la mera existencia de un contrato de seguro que cubra al perjudicado. En segundo lugar, se busca evitar un posible enriquecimiento injusto del asegurado, que podría reclamar de manera doble frente a su aseguradora y a la vez frente al causante del siniestro que le origina los daños.

Hay que distinguir el derecho a reclamar del asegurado frente a su aseguradora (derecho que nace directamente de la existencia de un contrato de seguro) del derecho a reclamar del tercero causante del siniestro (derecho que nace de la responsabilidad de tal tercero como causante de los daños).

El modo de ejercicio del derecho de subrogación se verifica a través de una acción de reclamación que el derecho otorga a la aseguradora frente al tercero causante de los daños, en tanto que el mismo sea responsable de los mismos. La aseguradora es titular del derecho a interponer una demanda judicial contra el causante de los daños, una vez verificado el pago previo de la indemnización que corresponda de acuerdo con los términos de la póliza de seguro.

La demanda contra un porteador responsable ha de interponerse ante los Juzgados de lo Mercantil, ex artículo 86. ter.2.b de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), por ser tales tribunales los competentes para conocer cuestiones que se promuevan al amparo de la normativa del transporte nacional o internacional.



La demanda contra un tercero causante no porteador (como ejemplo, un conductor que causara un accidente de tráfico afectando al medio de transporte de las mercancías aseguradas), sin embargo, habría de interponerse ante los juzgados de primera instancia.

Los plazos para el ejercicio por la aseguradora de la acción en defensa del derecho de subrogación son los mismos que los que tiene el asegurado titular de las mercancías afectadas, con tres posibilidades:

- Si la acción ejercitada es por responsabilidad extracontractual, el plazo para su ejercicio es de un año ex artículos 1902 y 1968 del Código Civil (CC), a contar desde que el asegurado pudo ejercitar la acción.
- Si la acción ejercitada es por responsabilidad contractual, como consecuencia del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de un contrato de transporte terrestre de mercancías, el plazo general es de un año para su ejercicio (artículo 79 LCTT), a contar desde que el asegurado pudo ejercitar la acción.
- Si la acción es por responsabilidad contractual, concurriendo “una actuación dolosa o con infracción consciente y voluntaria del deber jurídico que produzca daños” (artículo 79 de la LCTT), el plazo para su ejercicio es de dos años, a contar desde que el asegurado pudo ejercitar la acción.

Los plazos referidos son de prescripción, y no de caducidad. Por ese motivo, los plazos pueden interrumpirse (el cómputo comienza en toda su extensión desde el principio) y también suspenderse (el cómputo queda paralizado con descuento de los días transcurridos hasta la suspensión).

La reclamación por escrito suspende la prescripción, y el plazo restante se reanuda una vez el reclamado rechace la reclamación (también por escrito) y devuelva los documentos que hubiera recibido del reclamante.

12. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

Numerosas sentencias de audiencias provinciales valoran la aplicación o no del límite de responsabilidad del transportista terrestre en España. No obstante, destacamos dos sentencias dictadas por el Tribunal Supremo.

La primera es la sentencia nro. 399/2015 que excluyó la aplicación de los límites de responsabilidad, al concluir que el transportista había incurrido en dolo por incumplir los deberes de custodia que le incumbían:

“... el dolo en la normativa citada, no comporta que el transportista venga obligado directamente al resarcimiento integral de los daños ocasionados sino, en principio, a que no



le resulten aplicables los límites indemnizatorios previstos en la norma (...), esto es, opera a 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. (...), que la formulación alternativa al dolo que introduce el artículo 62 de la LCTTM (...), responde a una clara finalidad de objetivar la significación usual del dolo como comportamiento consciente e intencionado de perjudicar a otro. De forma que el concepto de dolo se abre 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; extremo que justifica la no aplicación de los límites cuantitativos derivados del artículo 23, en relación al artículo 29 del CMR" (RCL 1974, 980).

La segunda es la sentencia nro. 99/2020 del Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo que trató por primera vez la interpretación del art. 61.3 de la LCTTM, sobre los pactos que pueden alcanzar las partes a efectos de superar el límite indemnizatorio previsto en la ley para las indemnizaciones a cargo del transportista por pérdida o avería de la mercancía.

La sala analizó la naturaleza de la limitación de responsabilidad del transportista en caso de daño a la mercancía (definiéndola como una fórmula de reparto de los riesgos entre las partes, produciendo efectos beneficiosos en la economía del contrato, tanto desde la perspectiva del transporte en sí, como de su aseguramiento). Con la limitación se pretende hacer asegurable la responsabilidad a un precio asumible, evitando el riesgo de insolvencia del transportista y el sobrecoste que sufriría el precio del transporte.

Las partes pueden pactar en el contrato cantidades máximas distintas a las resultantes de aplicar las fórmulas legales de cálculo, a través de las declaraciones de valor de la mercancía o del interés especial en la entrega. Ello siempre contra el pago



de un suplemento del precio y siempre que estos pactos se incorporen a la carga de porte.

También tienen la posibilidad de pactar una superación de los límites indemnizatorios que resultan de la fórmula legal de cálculo, sin necesidad de que el pacto conste en la carta de porte. La sala interpretó que lo que la ley permite con este pacto es un aumento del límite indemnizatorio, pero no su supresión. La duda que plantea este tipo de acuerdos es si la ley concede al porteador un derecho para exigir el suplemento del precio, pero no erige el mismo en un requisito de validez del propio pacto; o si al aumento del límite de responsabilidad ha de acompañarse un aumento del precio que compense la asunción de un mayor riesgo.

El Tribunal Supremo concluyó que el aumento de la responsabilidad, mediante la superación a través de un pacto de los límites legalmente previstos, debe ir acompañado de un aumento del precio para no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad.



El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en los Estados Unidos de América

Dra. Cecilia Ocampo¹

Sumario

1) Introducción. Definición 2) Antecedentes 3) Partes del contrato de transporte 4) Contrato de transporte 5) Limitación de responsabilidad de los transportadores terrestres 6) Exclusiones de responsabilidad 7) Conclusiones

1. Introducción

El objetivo de este documento es presentar una sinopsis con los aspectos más relevantes del transporte terrestre doméstico en los Estados Unidos. Nos enfocaremos en las regulaciones a las que está sujeto el transporte vía terrestre, revisando tópicos como las partes que intervienen en el contrato de transporte, limitación de la responsabilidad del transportador terrestre, exclusiones a la responsabilidad, y las oportunidades de subrogación cuando se presentan daños o pérdidas durante el transporte doméstico terrestre.

Antes de entrar en materia, vamos a mencionar unas estadísticas que nos darán una idea de la relevancia del transporte doméstico terrestre en la economía de los Estados Unidos.

El transporte terrestre representa una tercera parte de toda la carga doméstica, generando casi cuatro quintos de los fletes de acuerdo a una investigación de la Asociación de Transportadores Terrestres Americanos.²

El transporte terrestre (camiones) movió un 72,3 % de toda la carga doméstica que se generó en los Estados Unidos en el 2019.³ En lo que tiene que ver con los ingresos que genera la industria del transporte terrestre, ATA estima que 791,7 mil millones USD en ingresos brutos se generaron en esta industria,

1. Cecilia Campos es consultora de reclamos para la División Marítima de Navigators con importantes experiencias en transporte marítimo y seguros marítimos. Cecilia trabajó anteriormente como ajustadora de carga para MSI y Somp. Además de su formación jurídica en Colombia y Londres, Cecilia ha obtenido las designaciones de CPCU, AMIM, ARM, así como el Cargo & Certificaciones de suscripción de H&M de Alsum. Ella es una ajustadora multilínea que maneja carga compleja, maquinaria, reclamaciones de responsabilidad de operadores de terminales incluyendo todos los siniestros del libro facultativo de negocios de Navigators Reinsurance Marine en América Latina. Cecilia ha demostrado una perspicacia para las investigaciones exhaustivas, el análisis de cobertura equilibrado con un enfoque en el servicio al cliente.

2. American Trucking Associations at @ATAEconBob

3. Id



los que representan el 80,4 % de los ingresos totales por fletes de carga en los Estados Unidos en el 2019. Igualmente, en el 2019, se transportaron por carretera, toneladas de carga por un valor de 11,84 mil millones USD de, las que representan un 72,5% del tonelaje doméstico total.⁴

En lo que respecta al transporte terrestre internacional, y solo como referencia, el comercio terrestre creció en un 1,2 % a 429 mil millones USD con México y en un 1,5 % a 343 mil millones USD con Canadá en el 2019. El transporte terrestre (camiones) movió 67,7 % del comercio terrestre entre Estados Unidos y Canadá, y 83,1 % del comercio terrestre entre Estados Unidos y México en el año del 2019.

La industria del transporte terrestre genera empleos para 7,95 millones de personas en Estados Unidos. El número de personas empleadas para el manejo de camiones se incrementó en un 1,7 % a 3,6 millones en el 2019.

Aunque el sector de transporte terrestre es bastante fragmentado, las compañías con mayor presencia en la industria del transporte han incrementado su participación de mercado consistentemente en las últimas décadas. Desde el 2009 hasta el 2018, las 50 compañías de transporte más grandes han incrementado su participación en el mercado de arriendo de transporte del 27 % al 38 %.

En lo que respecta a la regulación del transporte terrestre, existen varias agencias gubernamentales que tienen la misión de supervisar y velar por el cumplimiento de las regulaciones que aplican a todos los actores que intervienen en el transporte doméstico terrestre. Una de esas agencias es la que se conoce como Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA), una agencia del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOTA),⁵ cuya misión es desarrollar y aplicar las regulaciones que tratan de balancear la seguridad y eficiencia de las compañías de transporte (camiones y buses). FMCSA hace uso de sistemas de información para concentrarse en transportadores de alto riesgo implementando las medidas de seguridad pertinentes. También dirige talleres de educación para los transportadores privados y comerciales, sus miembros incluyen agencias federales, estatales y locales.

Para efectos de este estudio, nos limitaremos al estudio de la regulación que se conoce como *Carmack Amendment* a la que están sujetos los transportes terrestres regulares sujetos a la jurisdicción federal.

4. *Id*

5. *DOTA*



2. Antecedentes

En 1906, el *Carmack Amendment* se estableció como una enmienda al *Interstate Commerce Act* de 1887, sujetando la responsabilidad del transportista terrestre a la legislación federal. Igualmente, se estableció una comisión llamada *Interstate Commerce Commission* que regulaba las tarifas del transporte.

Carmack originalmente se aplicó a los transportes acuáticos y ferroviarios, pero en el año de 1935, se extendió a los transportes terrestres interestatales y a los intermediarios que se conocen como *freight forwarders*. El propósito de este endoso fue el de establecer las reglas respecto a los derechos y obligaciones de los remitentes y transportadores en el evento de daño o pérdida durante un transporte interestatal. Con la expedición de esta enmienda, se estableció un régimen uniforme para permitir a los remitentes recuperar las pérdidas o daños a la propiedad materia del contrato de transporte. El endoso solo aplica si los transportadores están prestando un servicio de transporte regulado y sujeto a la jurisdicción federal.

El *U.S Code* (Código de Estados Unidos) compila y regula al nivel federal el transporte terrestre. El título 49 conocido como *Carmack Amendment* está dedicado al transporte y la sección §14706 regula la responsabilidad de los transportadores terrestres y ferroviarios bajo conocimientos de embarques. *Carmack* estableció un régimen de responsabilidad estricta, estableciendo un conjunto de defensas para el transportador. El régimen establece una compensación equivalente al valor actual de la pérdida o daño excepto cuando el transportador ha limitado su responsabilidad en el contrato de transporte o en la tarifa que utiliza para un determinado transporte.⁶

Un propósito de esta normativa es la de liberar al remitente de la carga de probar cuál transportador en particular es responsable por el daño o pérdida de la carga cuando varios transportadores se involucran en un transporte.⁷

3. Partes del contrato de transporte

En lo que respecta a las partes de un contrato de transporte, empezaremos con los intermediarios que intervienen en la negociación de las cargas y/o fletes, los que se conocen como *freight forwarders* y *brokers*. Estos intermediarios pueden intervenir en un contrato de transporte terrestre interestatal desempeñando diversos roles.

6. Alvarez & Wellin, 2010, *Background of the Carmack Amendment for an Understanding of its Purview*

7. *Id*



En lo que respecta a los requisitos para el registro de *brokers* y *freight forwarders*, estos se delinean en el *Motor Carrier Act 1980* el cual facilitó el registro y la participación para los intermediarios al desregular la industria del transporte. El *U.S Code* se ha enmendado en otros aspectos para regular a los *freight forwarders* y a los *brokers* de transporte terrestre.⁸ La FMCSA que mencionamos anteriormente es una de las agencias gubernamentales que regula las operaciones de estos intermediarios.⁹

El *U.S Code* y FMCSA distinguen entre *freight forwarders* de carga general y de menaje doméstico, *brokers*, agentes del remitente y agentes del transportador a fin de imponer diferentes grados de supervisión a los servicios que estos prestan. A menos que los servicios que preste un tercero estén exentos de las regulaciones federales o estatales, no se pueden prestar servicios de intermediación sin haberse registrado previamente.¹⁰

Freight Forwarder

Es una persona que se ofrece o se anuncia al público para transportar propiedad de terceros a cambio de una compensación. El *U.S Code* define a un *freight forwarder* como una compañía o un individuo que presta servicios de transporte para cargas de otros, y el que en el curso ordinario de sus negocios puede desempeñar varios roles como son los siguientes: a) reunir y consolidar o permitir que se reúnan y consoliden embarques; desarrollar o coordinar operaciones a granel y distribución de los embarques; b) asumir responsabilidad por el transporte desde un punto de origen a un punto de destino; y c) usar o arrendar para cualquier segmento del transporte un transportador sujeto a la jurisdicción bajo el *U.S Code*.¹¹

El *freight forwarder* normalmente asume responsabilidad por el transporte y reúne la carga pero generalmente no realiza él mismo el transporte, sino que lo hace por medio de un tercero que contrata para llevar a cabo los movimientos de línea de origen a destino. Sin embargo, el *freight forwarder* puede llevar a cabo el transporte él mismo, si está registrado y autorizado como tal.

Los requisitos a los que está sometido el *freight forwarder* están por fuera del objetivo de este documento, por tanto baste con mencionar que un *freight forwarder*, registrado bajo 49 *U.S Code Sección 13903*, debe obtener soporte financiero para satisfacer los requerimientos federales concernientes al seguro de responsabilidad.

8. *Motor Carrier Act of 1980, Pub. L. No. 96-296, 94 Stat. 793 (1980).*

9. See, e.g., *id.* § 205, *Current rules and regulations established by the Federal Motor Carrier Safety Administration*

10. 49 U.S.C. § 13901 (2007).

11. 49 U.S.C. § 13102(8) (2007); see also 49 C.F.R. § 386.2 (2007).



Broker

Este intermediario se conoce también como *freight broker*, *truck broker*, *freight agent*. El *broker* se define como una persona diferente a un transportista o a un empleado o agente del transportista, que actuando como principal o agente, vende, ofrece, negocia, y/o se presenta o anuncia por diversos medios como una persona que vende y/o coordina servicios de transporte terrestre a cambio de una compensación.¹²

La intermediación de los *brokers* evita que los transportistas tengan que salir en busca de remitentes. El *broker* no se considera un transportista y por tanto está exento de algunas de las regulaciones que aplican a los *freight forwarders*. A diferencia de los *freight forwarders*, el *broker* no desempeña ningún rol en lo concerniente a la consolidación o al transporte mismo de la carga. El *broker* nunca actúa como un transportista mientras que el *freight forwarder* puede involucrarse directamente en la consolidación de cargas, asumir la responsabilidad por la carga y puede incluso usar sus propios recursos para llevar a cabo el transporte. En consecuencia, un *freight forwarder* es responsable de igual manera que lo es un transportista terrestre por el daño o pérdida de la carga, mientras que el *broker* está protegido de dicha responsabilidad en lo que respecta a los reclamos de carga.¹³

Los requisitos para el registro de los *brokers* es similar al de los *freight forwarders*, pero como anotamos no es nuestra intención profundizar en los requisitos para registro y licenciamiento de las partes que intervienen en el contrato de transporte terrestre.

Agentes del transportador

El agente del transportador normalmente hace parte de la organización de un transportista y lleva a cabo servicios de transporte bajo la dirección del transportador. El agente cuenta con un acuerdo preexistente que establece una relación que impide cualquier ejercicio de discrecionalidad de parte del agente. Las acciones del agente están sujetas a las reglas generales de la agencia.

Agentes del remitente

De igual forma, el agente del remitente puede llevar a cabo servicios de intermediación en beneficio del remitente en busca de transportadores o *freight forwarders* para el transporte de la carga. El agente del remitente también puede buscar otros remitentes que quieran participar en un embarque para compartir los gastos del transporte. El agente del remitente no se anuncia como un transportista y no acepta responsabilidad como un transportador. El agente del remitente simplemente se compromete a obtener los servicios de transporte que

12. U.S.C. §13102 (3) (2005)

13. 49 U.S.C. §13102(2).



requiere el remitente, actuando en nombre o como agente del remitente.

Transportista (*Carrier o Common Carrier*)

Este término incluye al transportador terrestre (incluyendo ferroviarios), al transportador acuático y a un *freight forwarder*.¹⁴ En términos generales, un transportador es aquel que se anuncia al público como un transportador y tiene la disposición de mover los bienes de cualquier persona que le solicite sus servicios, a diferencia de un transportador privado que se reserva el derecho de aceptar o rechazar el empleo como transportador. En otras palabras, el transportador terrestre (carreteras)¹⁵ se define como la persona que brinda servicios comerciales de transporte por carretera a cambio de una compensación.¹⁶ *Carmack* no distingue entre *carrier* y *common carrier*.

Transportista terrestre privado

El transportista privado es una persona diferente de un transportista terrestre que transporta propiedad en un vehículo automotor comercial en el contexto del comercio interestatal, cuando dicha persona es el dueño, arrendatario o depositario de la propiedad que se transporta, la cual se transporta a efectos de venta, arriendo, renta o depósito a otra empresa comercial.¹⁷ El transportador privado no se considera como un *carrier* bajo *Carmack*, y por tanto no puede tomar ventaja de los remedios que por los daños o pérdida de la carga se establecen en el mismo. Un transportista privado es responsable como depositario o custodio por la negligencia, y el reclamante debe probar que el daño o la pérdida fue el resultado de la negligencia del transportador.

Consignatario (*Consignee*)

Es la persona que se menciona en el conocimiento de embarque como la persona a quien los bienes deben entregarse.¹⁸

Expedidor (*Consignor*)

Es la persona de quien el transportador recibe los bienes para el transporte.¹⁹

14. 49 U.S.C. §13102(3) (2005).

15. 49 U.S.C. §13102(14).

16. 49 U.S.C. § 13102 (4)

17. 49 U.S.C. §13102(13).

18. 49 U.S.C. §80101(1) (2005).

19. 49 U.S.C. §80101(2) (2005).



Remitente (*Shipper*)

Es también conocido como remitente (expedidor) consignador y es la parte que suministra los bienes para el transporte.

4. Contrato de transporte

En el contexto del transporte terrestre es equivalente a un conocimiento de embarque o el transporte que se lleva a cabo de acuerdo a un contrato escrito.²⁰

Conocimiento de embarque (*Bill of Lading*)

El conocimiento de embarque es básicamente un contrato de transporte entre un remitente/expedidor y el transportador cuyos términos y condiciones obligan al remitente y a todos los transportistas conexos. El conocimiento de embarque también representa el título a los bienes y sirve como evidencia del recibo de la carga por parte del transportador, la condición de la misma al momento de la entrega, y la naturaleza y cantidad de los bienes. *Carmack* requiere que los transportistas y *freight forwarders* expidan un conocimiento de embarque o un recibo por la carga que reciben para el transporte involucrado. 49 U.S.C. §14706(a) (1) (2005). El conocimiento de embarque es un documento legal que puede utilizarse para disputar la entrega de los bienes de acuerdo a las provisiones del Título 49 §14706.²¹

Tarifas

Las tarifas son publicaciones que contienen la tasa, cargos, clasificaciones, reglas, regulaciones y prácticas de los transportadores.²² Las tarifas deben registrarse con el *Surface Transportation Board*.²³ En la actualidad, el único transporte que lleva a cabo de acuerdo con las tarifas registradas con el *Surface Transportation Board* es el relacionado con menajes domésticos. Los transportadores terrestres registrados con DOTA que mueven cualquier otro tipo de cargas tiene la libertad de celebrar contratos y negociar tarifas.

5. Limitación de responsabilidad de los transportadores terrestres

La limitación de la responsabilidad es un tema fundamental en el contexto del transporte terrestre, ya que establece claramente los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en el contrato de transporte interestatal en los Estados Unidos.

20. 49 U.S.C. 13102(4) (2005).

21. *Carmack Amendment*, Adam Hayes, September 16, 2020

22. 46 C.F.R. §536.2.

23. 46 C.F.R. §536.2.



Previo a la expedición del endoso de *Carmack*, las compañías involucradas en el transporte de bienes en el contexto del comercio interestatal estaban sujetos a las regulaciones estatales. *Carmack* representa un paso muy importante para el logro de la uniformidad de las regulaciones aplicables a los remitentes y transportadores interestatales en lo que concierne a los reclamos por daños a la carga.

Carmack impone al transportista terrestre de carga una responsabilidad estricta por la pérdida o daño de los bienes objeto del transporte interestatal. *Carmack* establece que cualquier transportador que preste servicios de transporte, sujetos a una jurisdicción donde apliquen las regulaciones del *Interstate Commerce Act* es responsable por el valor actual del daño o pérdida de los bienes objeto del contrato de transporte.²⁴

La intención del legislador al limitar la responsabilidad del transportador al valor actual del daño o pérdida fue el de otorgar certeza a los remitentes y transportistas permitiendo a cada parte evaluar los riesgos asociados con el transporte interestatal.

Carmack aplica cuando los transportadores incluyendo *freight forwarders* expiden recibos o conocimientos de embarque cuando prestan servicios de transporte interestatal.²⁵ Como contraprestación, por la responsabilidad estricta que se le impone, *Carmack* permite a un transportador establecer tarifas que limiten la responsabilidad.

La responsabilidad del transportador puede igualmente limitarse al valor establecido en una declaración escrita o electrónica del remitente, o un acuerdo escrito entre el transportador y el remitente si el valor es razonable. En últimas, el contrato escrito y/o los términos del conocimiento de embarque establecen los términos y extensión de la responsabilidad del transportista frente a su cliente/remitente.

Sin embargo, para efectivamente limitar su responsabilidad, el transportador terrestre debe demostrar haber satisfecho un test que consiste de cuatro elementos, aunque en realidad hoy se habla más de tres criterios, pues solo los transportes de menajes domésticos están sujetos a registro de tarifas.²⁶

- A solicitud del remitente, entregar copia de las tarifas del transportador, en los casos que esté obligado a mantener una tarifa.

24. 49 U.S.C. §14706(a)(1).

25. 49 U.S.C. §§14706, 13501 (2005)

26. *A Carmack Primer: The Carmack Amendment to the Interstate Commerce Act with a few comparisons to the CMR*, September 2017.



- Obtener una declaración escrita del remitente en la cual conste el límite de responsabilidad escogido.
- Demostrar que se dio la oportunidad al remitente de escoger entre dos o más niveles de responsabilidad.
- Demostrar que se expidió un recibo o conocimiento de embarque previo al movimiento del embarque.

Con la evidencia de haber satisfecho estos requisitos, el transportador efectivamente limita su responsabilidad al monto acordado en un contrato o en el conocimiento de embarque.

En cualquier caso, no es inusual que, incluso con un contrato escrito o una declaración de valor, los remitentes traten de desafiar legalmente los límites de responsabilidad del transportista, y de ahí la importancia de que el transportador sea cuidadoso en satisfacer y documentar el test al que aludimos anteriormente para asegurarse la aplicación efectiva del límite de responsabilidad. Este test es aceptado en diferentes jurisdicciones a efectos de establecer si un determinado límite de responsabilidad es aplicable a un incidente durante un transporte terrestre interestatal.

Aclaremos que si existe un contrato escrito entre el remitente y el transportista terrestre, contrato en el que expresamente se renuncia a todos o cualquiera de los derechos bajo la Sección §14706, para el transporte cubierto bajo el contrato, *Carmack* no aplica aun habiéndose expedido un conocimiento de embarque.

El otro aspecto a destacar en el esquema de *Carmack* es que se trata de una regulación que tiene precedencia sobre cualquier otra regulación estatal o local. *Carmack* controla y limita la responsabilidad para el transportador terrestre doméstico, y tiene precedencia sobre las regulaciones estatales o las provenientes del *common law* las que imponen a los transportistas una responsabilidad diferente a aquella que corresponde al valor actual de los bienes materia del contrato de transporte cuando sufren daño o se pierden durante el tránsito.²⁷ El valor actual de la pérdida, daño o su costo de reparación excluye los honorarios de abogados, como también danos consecuenciales o punitivos. La responsabilidad se extiende no solo al transportador que recibe la carga, sino al que la entrega o cualquier otro transportador involucrado en el transporte de la carga en Estados Unidos o desde un lugar en Estados Unidos a un lugar en un país adyacente cuando se transportan bajo un through bill of lading.²⁸ Este punto es muy importante, pues exime al remitente de tener que investigar cuál fue el transportador responsable por la pérdida o daño cuando existen transportes conexos.

27. *Id*

28. *A Carmack Primer: The Carmack Amendment to the US Interstate Commerce Act, with a few comparisons to CMR. Kennedy, September 2017*



En términos generales, *Carmack* aplica a los transportes terrestres que se realizan entre a) un estado y un lugar en otro estado; b) un estado y otro lugar en el mismo estado a través de otro estado; c) los Estados Unidos y un lugar en el territorio o posesión de los Estados Unidos siempre que el transporte sea considerado en los Estados Unidos; d) los Estados Unidos y otro lugar en los Estados Unidos a través de un país extranjero siempre que el transporte se considere como realizado en los Estados Unidos.²⁹

En síntesis, si el transportador no cumple con algunos de los requisitos arriba mencionados no podrá limitar su responsabilidad, y por ende aplicaría el límite previsto en *Carmack* que es el valor actual de los bienes objeto del contrato de transporte. El transportador necesita verificar que el conocimiento de embarque incorpore expresamente la clasificación, autorización de la tarifa y/o lista de precio incluyendo una parágrafo sobre el límite de responsabilidad.³⁰

Carmack no aplica a los transportes internos en un mismo estado como tampoco a las importaciones desde un país extranjero adyacente. Los transportes de productos agrícolas, de ganado y otros productos destinados para el alimento de animales están exentos de la aplicación de §14706 de *Carmack*.³¹

Finalmente, *Carmack* no aplica a contratos de transporte que están sujetos a la Sección 14101 (b) del Título 49 del *U.S Code* el que prevé que un transportador puede celebrar contratos para la prestación de ciertos servicios bajo condiciones y tarifas específicas. Este tipo de transporte no está regulado por § 14706 cuando así lo estipulan las partes. El remitente y el transportador que negocian un contrato de transporte pueden acordar estipulaciones contractuales razonables a excepción de aquellas relacionadas con el registro, seguro o seguridad que no son negociables.³²

Desde la perspectiva del remitente, para establecer la responsabilidad de un transportista de acuerdo a la regulación federal de *Carmack*, se requiere que el remitente/consignatario demuestre los siguientes elementos:

- a. Entrega de los bienes al transportador en buenas condiciones.
- b. Demostrar que los bienes fueron entregados en malas condiciones en el destino final.

29. *The Carmack Amendment @ 2010* by Patricia Alvarez March Yellin

30. <https://app.traderiskguaranty.com/sf/marinepresentation.html>

31. 49 U.S.C. §13506(a)(6);

32. U.S. Department of Transportation, *Cargo Liability Study*



- c. Probar el monto de los daños.
- d. Un conocimiento de embarque o recibo que evidencie el recibo de los bienes por parte de un consignatario y/o que evidencie los términos del contrato de transporte.³³

Este tema de responsabilidad evidencia la importancia que las compañías transportadoras documenten eficientemente la naturaleza y condición de los bienes bajo su custodia.

Como precedente judicial tenemos el caso *ABB vs. CSX Rail Lines* que aunque versa sobre un transporte ferroviario, aplica igualmente al transporte doméstico terrestre. En este caso, el transportador argumentó que el conocimiento de embarque, redactado por el remitente, incorporó un límite de responsabilidad de 25 000 USD que estaba incluido en una lista de precios que utilizó el transportador. Sin embargo, la Corte Distrital no compartió la misma opinión. El argumento fue que en el espacio del conocimiento de embarque donde decía valor del producto se escribió la suma de 1 384 000 USD. Adicionalmente, el espacio utilizado para incorporar la tarifa autorizada, se dejó vacío como también el espacio de la forma que indicaba *NOTA* –cuando la tarifa depende del valor, el remitente debe especificar por escrito el valor declarado o acordado de la propiedad. El valor acordado o declarado de la propiedad expresamente se especifica por el remitente no exceder la suma de \$..... -. La forma también incluía lenguaje de atestación en el sentido que el remitente está familiarizado con todos los términos y condiciones del conocimiento de embarque.

La Corte Distrital³⁴ consideró que el conocimiento de embarque no incorporaba por referencia la tarifa del precio de lista 4065 de 25 000 USD. Por el contrario, la corte sostuvo que el conocimiento de embarque guardó silencio sobre la extensión de la responsabilidad de CXS, el transportador ferroviario, por omitir completar el espacio en el documento destinado a incorporar el código de la tarifa, en el que también se debió incorporar la clasificación, código de tarifa aprobado, lista de precios o cualquier otra indicación que confirmara que el transportador asumía solo una responsabilidad limitada. El problema en este caso particular para el transportador fue que el conocimiento de embarque no especificó o incorporó expresamente la lista de precios (4065). Aunque el remitente no debe beneficiarse de un documento redactado por él mismo en forma ambigua, el lenguaje de *Carmack* coloca la carga de la prueba en el transportador quien tiene la obligación de

33. *Missouri Pac. R. Co. v. Elmore & Stahl*, 377 U.S. 134, 138 (1964)

34. *Fourth Circuit Court*



demostrar que las partes tenían un acuerdo escrito para limitar la responsabilidad del transportador e independientemente que el remitente haya redactado o completado el documento de transporte.³⁵

Las cortes han sido claras en el sentido de señalar que no es suficiente que los transportadores se atengan al lenguaje estándar de un determinado formato, sino que deben cerciorarse que el formato se haya diligenciado completamente indicando la clasificación, la tarifa autorizada, o lista de precio que contenga una provisión clara y expresa respecto al límite de responsabilidad del transportador.³⁶

6. Exclusiones de responsabilidad

Carmack contempla cinco exclusiones que el transportador terrestre puede alegar para denegar responsabilidad por un reclamo de carga. El transportador debe demostrar que no fue negligente y/o que alguna de las exclusiones previstas aplica al reclamo.³⁷

Los transportadores no son responsables por los daños o pérdidas que ocurren como consecuencia de las siguientes causas:

- Act of God.
- Actos de guerra o de un enemigo público de los Estados Unidos.
- Actos o negligencia del remitente.
- Acciones del gobierno o autoridades públicas.
- Vicio inherente del producto materia del transporte.

Act of God (acto de dios)

Esta defensa opera siempre que el transportador pueda demostrar que el daño o la pérdida fueron causados por un fenómeno o desastre natural que es irresistible e incontrolable como sería un terremoto, tornado, huracán etc. No todos los desastres naturales pueden considerarse como un *Act of God*, bajo *Carmack*, pues el hecho tiene que revestir cierta severidad que lo haga irresistible. Si el transportador no actúa de una manera prudente para evitar y minimizar las consecuencias de un fenómeno natural previsible, no podría invocar la defensa del llamado acto de dios para excluir su responsabilidad. Es esencial para invocar dicha defensa que el daño ocasionado por el fenómeno natural no haya podido preverse con el ejercicio de la debida diligencia por parte del transportador. Se han pronunciado fallos judiciales en los que se reconoce que

35. <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=c47c9616-a1fd-4010-857b-66e4aa00f720>
Nexen Pruet

36. <https://corporate.findlaw.com/business-operations/the-carmack-amendment-a-uniform-system-of-liability-for.html>

37. *Freight Claims: 5 Liability Exceptions Under the Carmack Amendment*, Chris Tanke



si el transportador no actuó con prudencia o con la debida diligencia, no puede beneficiarse de esta defensa para excluir su responsabilidad.

Actos de guerra o interferencia de un enemigo público de los Estados Unidos

Esta defensa está relacionada con un evento que está fuera del control del transportador o del remitente.³⁸ Exclusión relacionada con los actos hostiles de fuerzas militares enemigas de un gobierno. Los actos durante tiempos de guerra caen bajo esta exclusión, pero no los simples actos de una organización criminal. El terrorismo puede igualmente incluirse en esta exclusión, pero no hay muchos desarrollos jurisprudenciales en este punto. Esta defensa opera respecto de actos de guerra o actos políticos contra el gobierno.

Actos o negligencia del remitente:

El transportador debe demostrar que el daño no fue producto de su negligencia, sino simplemente el resultado de un acto o falla del remitente. Esta defensa incluye actos como un error en la descripción del contenido de los paquetes o contenedores por el remitente en el conocimiento de embarque. Igualmente, incluye un embalaje inadecuado que no es apropiado para resistir los rigores del tránsito. El transportador debe probar que las acciones u omisiones del remitente causaron la pérdida o daño y que el transportador de ningún modo contribuyó a ella. En síntesis, cuando el daño o pérdida es producto de un embalaje inadecuado para el tránsito y/o debido a omisiones en la descripción del producto antes del embarque, el transportador puede invocar esta defensa.

Acción del gobierno o de autoridad pública

Eventos tales como cierres de vías, cuarentenas o embargos son causales para la aplicabilidad de esta exclusión si la causa del daño a la carga surge de acciones de un gobierno o autoridad públicas debido a medidas o políticas para proteger el interés público. Las autoridades públicas han tomado medidas sanitarias debido a la pandemia del covid-19 que han conducido en algunos casos al daño y/o deterioro de cargas.

Vicio inherente:

Esta defensa o exclusión de responsabilidad tiene que ver con las propiedades o condiciones naturales de un producto que alteran su composición y conduce a su deterioro, daño o autodestrucción. Un ejemplo son las frutas, ciertos productos agrícolas, el queso y el carbón. El transportador debe demostrar que no hubo negligencia de su parte y que, a pesar de haber observado instrucciones para el tránsito, el daño o pérdida se

38. DOTA STUDY



produjo como consecuencia de las propiedades inherentes del producto objeto del contrato de transporte.

El *Carmack Amendment* ha sido un instrumento efectivo para proteger a los transportadores terrestres en caso de daños o pérdida de la carga. Sin embargo, la tendencia actual es que los remitentes soliciten la firma de contratos (*Master Service Agreements*) al transportador con el fin de incrementar la responsabilidad del transportador al renunciar a las protecciones que *Carmack* otorga a los transportadores interestatales. *Elmore & Stahl* es un caso ventilado en la Corte Suprema que explica que la defensa del vicio inherente se basa en los defectos, deterioro o las propiedades inherentes preexistentes de un determinado producto que ocasionan su deterioro con el paso del tiempo. En este caso, la Corte concluyó que el deterioro de unos melones que se transportaban fue causado por una combinación de vicio inherente y negligencia. Como el transportador no demostró la ausencia de negligencia, se le consideró responsable del daño.³⁹ Este caso demuestra que, para probar la responsabilidad del transportador, el remitente solo necesita probar que los bienes se entregaron en buenas condiciones, que llegaron a su destino en malas condiciones y el monto de los daños.

Acciones para recuperación de daños

En esta parte, revisaremos el esquema de *Carmack* para el recuperación de los daños causados durante la vigencia del transporte interestatal. Este tema es, en últimas, el más significativo, pues delimita las consecuencias económicas que se derivan de los riesgos que implica el transporte terrestre. Como lo mencionamos anteriormente, cuando se presenta un daño o pérdida de los bienes objeto del contrato de transporte interestatal, el reclamante solo necesita probar que entregó los bienes en buenas condiciones, que fueron entregados en el destino final en malas condiciones, aportando una prueba de la cuantificación de los daños o pérdida.

Los términos impuestos bajo la regulación de *Carmack* para presentar un reclamo al transportista o interponer una acción judicial no son términos perentorios, sino que representan el mínimo estándar que las partes pueden acordar bajo un contrato o un conocimiento de embarque. Las partes en un contrato de transporte interestatal pueden acordar otros límites siempre y cuando consten en un documento escrito. Los periodos de limitación que el transportador debe observar en la ley federal son mínimos. Como lo anotamos, dichos periodos solo aplican si están contemplados en el contrato escrito o son parte de su tarifa. Si los periodos de limitación de 9 meses y 2 años no se incluyen en el contrato o en la tarifa, no aplicarán.⁴⁰

39. *Missouri Pacific RR Co. v. Elmore and Stahl*, 377 U.S. 134, 136 (1964)

40. *Carmack Amendment Time Limits on Cargo Claims Explained*, August 22nd, 2019



Respecto de los requisitos que debe satisfacer el reclamo, hay que tomar nota de que una condición precedente para una acción de recuperación contra el transportador terrestre es que la persona que posea el conocimiento de embarque o aquellas que tengan sobre los bienes objeto del contrato de transporte tales como remitente, comprador o consignatario notifiquen el daño al transportador pertinente dentro los límites de tiempo establecidos en la regulación de Carmack. El propósito de la notificación es poner en conocimiento del transportador los hechos relacionados con el reclamo dándole la oportunidad de investigar y tomar una decisión sobre la procedencia del mismo. La notificación debe estar en concordancia con las provisiones del conocimiento de embarque, contrato de transporte y todas las provisiones de tarifa que aplican, 49 C.F.R. §370.3(a). La notificación puede ser escrita o electrónica y debe incluir la información necesaria para identificar el embarque, haciendo responsable al transportador por los daños y cuantificando el monto de la pérdida. Una notificación oral del daño o pérdida puede ser no suficiente para constituir una notificación adecuada, a menos que se demuestre que el transportador renunció a la presentación del reclamo escrito. Es aconsejable cumplir con el requisito de la presentación escrita y no atenerse a intercambios orales con el transportador acusando recibo del reclamo. El remitente tiene la carga de probar la extensión de la pérdida.

Este periodo mínimo de nueve meses aplica a todo aquel que tenga un reclamo contra el transportador terrestre incluyendo una compañía de seguros con respecto a sus derechos de subrogación. Con respecto al periodo que tiene el remitente para notificar la pérdida, este no puede ser menor a nueve meses a partir de la entrega de los bienes, 49 U.S.C. §14706 (e)(1). Si el transportador deniega total o parcialmente un reclamo interpuesto oportunamente, el remitente tiene la opción de interponer una acción judicial. Sin embargo, la denegación tiene que ser clara y contundente para que pueda generar el derecho de interponer una acción judicial. El remitente cuenta con dos años a partir del momento en que el reclamo o cualquier parte de este se deniega. El periodo empieza a correr desde el momento en que el remitente recibe una respuesta escrita por parte del transportador en que le comunica que todo o parte del reclamo presentado ha sido denegado o rechazado. En otras palabras, el rechazo o denegación parcial o total debe ser inequívoco, no ambiguo.⁴¹ Si el remitente deja de interponer la acción en el término de dos años, la acción prescribirá aunque la notificación del daño se haya hecho oportunamente.

Carmack establece el tiempo dentro del cual un reclamo por la pérdida o daño debe ser reportado. El tiempo límite para reportar un reclamo es no menos de nueve (9) meses contados desde la fecha de entrega de un embarque.⁴² Si el remitente

41. 49 U.S.C. §14706(e)(1)

42. 49 U.S.C. §1470 € (1)



o consignatario no reporta el reclamo oportunamente, puede resultar en el rechazo del mismo y puede conducir a la prescripción impidiendo la interposición de una acción legal por parte del remitente para recuperar el valor de la pérdida o daño.

Si un reclamo no se reporta correcta y oportunamente, el resultado puede ser la imposibilidad de recuperar la pérdida o daño contra el transportador. En aquellos casos en los que no existe un contrato entre el remitente el transportador, el reclamante debe chequear cuidadosamente los requisitos para reportar un reclamo en la tarifa del transportador.

Cuando el transportador deniega el reclamo bajo *Carmack*, el remitente puede comenzar una acción legal para recuperar su pérdida siempre y cuando la interponga dentro de los dos años siguientes contados desde la fecha en que el transportador da a una persona noticia escrita que todo o parte del reclamo ha sido denegado. Esta es una condición precedente que el remitente debe satisfacer. Al igual que el límite de nueve (9) meses para reportar el daño o pérdida, el término de dos años para comenzar una acción es un requisito estatutario permisivo que a menos que sea incorporado dentro del contrato de transporte, no aplica.

Si el remitente interpone una acción legal tratando de desafiar *Carmack*, el transportador normalmente solicita al juez que se desestime la demanda, pues como anotamos al comienzo, *Carmack* prevalece sobre cualquier otra regulación estatal o acción que surja de lo que se conoce como *Common Law*. Esto es lo que se conoce en inglés como *Carmack Preemption* que es un concepto que limita los remedios que los reclamantes por daños o pérdida de la carga durante el tránsito interestatal pueden invocar, evitando la posibilidad de que un reclamante recurra o comience una acción basado en una regulación estatal o en cualquier otro tipo de acción tales como incumplimiento de contrato, negligencia o fraude.

El concepto de *Preemption* aplica no solo al tránsito, sino a cualquier periodo anterior o posterior al tránsito. *Preemption* es lo que precisamente ha permitido lograr un estatuto uniforme y unificado en los transportes interestatales. Este concepto ha sido reconocido por la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos.

Los términos previstos en *Carmack* para reportar el daño o interponer una acción no se consideran términos estatutarios, pero el mínimo estándar a partir del cual las partes puede negociar diferentes condiciones.

Finalmente, y para concluir este rápido estudio, es importante anotar que es común que los transportadores terrestres obtengan un seguro de responsabilidad de carga. Esta póliza de responsabilidad del transportador solo responde si



el transportador es negligente. Es por esto que los remitentes deben analizar la conveniencia de adquirir una póliza de carga (shipper's interest) que responderá independientemente de la falta del transportador o su tarifa, pero sujeta a las exclusiones contempladas en la misma. Si ambas partes cuentan con un seguro, los reclamos de carga se resuelven por parte de las aseguradoras, y si se interponen acciones legales, el litigio será entre las compañías aseguradoras que se han subrogado en los derechos del transportador y del remitente.

7. Conclusiones

- *Carmack* es un régimen de transporte que aplica al transporte terrestre por carretera y vía férrea en el contexto de transportes interestatales en los Estados Unidos.
- *Carmack* establece que el transportador terrestre es responsable por cualquier pérdida o daño durante el transporte. La responsabilidad estatutaria del transportador interestatal es estricta.
- La presentación del reclamo requiere solo la notificación escrita con una información básica. El tiempo mínimo para el reporte del reclamo son nueve meses.
- El periodo para la presentación del reclamo y la interposición de una acción legal de nueve meses y dos años respectivamente, no son mandatorios sino que pueden modificarse por acuerdo entre las partes. *Carmack* solo establece mínimos estándares que pueden incrementarse o pueden ser renunciados por acuerdo expreso entre el remitente y el transportista terrestre.
- Los límites de responsabilidad establecidos por *Carmack* son estándares mínimos que puedan ser modificados por acuerdo de las partes.



El contrato de transporte terrestre y régimen jurídico en Guatemala

Lic. Héctor González, Lic. Esaú Mendoza, Lic. Nayeli Sánchez¹

Sumario

1) Introducción. Definición 2) Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local 3) Elementos del contrato de transporte 4) Responsabilidades del contrato de transporte 5) Responsabilidad del transportista. La reparación del daño 6) Inicio y término de la responsabilidad del transportista 7) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 8) Eximentes de responsabilidad 9) La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad 10) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 11) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga 12) Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo 13) Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre 14) El reto del sector asegurador en Guatemala. Reflexiones.

1. El autor Héctor R. González Ramírez es licenciado en Negocios Internacionales y maestro en Dirección de Operaciones y Logística. Cofundó *Link Business Group México* en el año 2013, un grupo corporativo multiempresas proveedoras de servicios especializados en prevención de riesgos de la cadena de suministro y desarrollo de *software B2B* para automatización y digitalización de operaciones logísticas. Su trayectoria de 17 años emprendiendo y de 13 años trabajando en el sector del transporte internacional y el gerenciamiento de riesgos en empresas nacionales e internacionales lo formaron como líder. Actualmente es el director general de *SafeLink Group Latam* y presidente del Consejo de Administración de *Link Business Group Latam*, corporativo con una destacada posición de marca y mercado en México, Panamá, Guatemala y Perú. Héctor también es cofundador, accionista y director de Desarrollo de Negocios de *Uxlink SA de CV*, empresa de *software*.

El autor Esaú M. Mendoza Hernández es licenciado en Derecho y especialista en derecho corporativo, coautor de las publicaciones *El seguro de carga, enfoques prácticos* y *El seguro en el transporte de carga, los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro*. Es un agente certificado ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas de México en Riesgos Empresariales de personas y daños, con certificación AMIB (Asociación Mexicana de Instituciones Bursátiles) - CNBV (Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México). En su actividad académica, se ha desarrollado como catedrático académico y docente en carreras de grado, posgrado y especializaciones en la materia tanto en universidades públicas como privadas de la República Mexicana y actualmente es socio y agente apoderado de *SafeLink*, Agente de Seguros S.A. de C.V. Del mismo modo, ha participado como conferencista disertando sobre el tema en universidades, congresos y conferencias desarrolladas en diversos países de Latinoamérica. Es miembro de asociaciones mexicanas y latinoamericanas que vinculan profesionales especializados en el transporte, logística internacional y seguros. Miembro con participación activa dentro de la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (Alsum).

La autora Nayeli Sánchez García es licenciada en Negocios Internacionales, especialista en Administración de Empresas y Mercados Bursátiles. En su actividad corporativa se ha desarrollado como especialista en el área operativa sobre cadena de suministro y logística en México, Latinoamérica y territorio *NAFTA*. Es especialista en autotransporte nacional. Cuenta con diplomados especializados en Ventas Digitales en Medios Sociales. Actualmente es responsable de las actividades estratégicas, tácticas, operacionales, humanas y técnicas de gestión de recursos asociadas con las áreas funcionales relacionadas con *Business Intelligence* de *SafeLink*, Agente de Seguros S.A. de C.V. Cuenta con una certificación en análisis de datos *Power BI* por Microsoft y certificación en *Google Adwords* por Google.



1. Introducción

El presente documento es una investigación y breve análisis del ámbito jurídico que regula al contrato de transporte terrestre de mercancías en la República de Guatemala, limitándose a la observancia de las normas vigentes, adecuaciones y reformas legislativas previas y derivadas de la contingencia por el covid-19, así como las actuales estadísticas y panorama del sector logístico terrestre. Es un documento de fácil lectura y comprensión para el entendimiento del marco legislativo y la actividad del autotransporte de carga en Guatemala.

Guatemala actualmente se encuentra posicionado en el puesto 98 de 141 países, según el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), publicado el 8 de octubre en el Reporte Global de Competitividad 2019. Ha obtenido 53,5 puntos en el Índice de Competitividad de 2019, con 77,17 miles de millones USD de producto interno bruto, lo cual lo sitúa como la décima economía a nivel América Latina. Además cuenta con 371,176 pymes, las cuales representan el 99,57 % del parque empresarial del país, mientras que 1603 grandes empresas representan el 0,43 % del parque empresarial. Por ello, las pymes son generadoras de un 90 % de los empleos del sector privado.

Por lo anterior, es de vital importancia el transporte terrestre para este país, pues sus principales exportaciones son de tipo regional. Su principal destino es Estados Unidos de América con 3 625,8 millones USD (32,4 %); le siguen Centroamérica con 3 364,8 millones USD (30,1 %), la Eurozona con 893,6 millones USD (8,0 %), México con 551,9 millones USD (4,9 %) y Panamá con 242,5 millones USD (2,2 %), países y regiones que, en conjunto, representaron el 77,6 % del total de las exportaciones de Guatemala.

Las importaciones, por otro lado, provinieron principalmente de los Estados Unidos de América con 7 361,4 millones USD (37,0 %), Centroamérica con 2352,5 millones USD (11,8 %), República Popular China con 2 228,5 millones USD (11,2 %), México con 2 192,6 millones USD (11,0 %) y la Eurozona con 1 289,2 millones USD (6,5 %). Este conjunto de países y regiones representaron el 77,5 % del total de las importaciones en Guatemala.

En tal sentido y de acuerdo a las cifras mostradas, el transporte multimodal terrestre indica ser, para Guatemala, el tipo de modalidad que genera el desarrollo y crecimiento económico en el país, postulándose como el principal medio de transporte para su comercio. Sumado a esto, el transporte terrestre cumple un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de las mercancías, por lo que cualquier circunstancia que genere pérdida o daños a las mercancías transportadas puede provocar la quiebra de las unidades económicas al ser estas empresas pymes, afectando de forma negativa en la economía



de la nación y perjudicando a la sociedad guatemalteca debido a la pérdida de empleos.

Es por ello por lo que todos los actores de la cadena de suministro deben contar con una visibilidad de la normativa, regulaciones, responsabilidades, reconocimiento, gestión, administración y traslado de riesgos a través de los instrumentos financieros, como lo es el seguro. Así mismo, deben tener conocimiento tanto del rol que juegan las autoridades en su facultad de impartición y delegación de justicia, como de los procesos que rigen a las instituciones financieras, incluyendo los retos y las exposiciones que supone el sector del transporte en Guatemala. Estas legislaciones nacionales e internacionales, además, deben determinar el tema de la responsabilidad (con respecto a las mercancías) que surge entre las personas que intervienen, es decir, entre el expedidor y el operador de transporte multimodal, pues la figura legal y contractual de estos sujetos consiste en tener conocimiento sobre dónde comienzan y dónde terminan las responsabilidades de cada uno de ellos al transportar las mercancías.²

Marco legal del transporte terrestre en Guatemala

En esta investigación se detallarán las aportaciones más importantes en leyes guatemaltecas de transportación, regulaciones jurídicas y materia de seguros a las que deben apegarse los actores de la cadena de suministro, así como las compañías de seguros, los agentes de seguros, al igual que los documentos que emanan de este tipo de operaciones, como pólizas y contratos.

Cualquier interesado en la logística debe conocer el marco legal en el que operan cada uno de los actores de la cadena de suministro, ya que solo así se podrán reconocer las responsabilidades de cada uno de ellos para garantizar que las mercancías siempre estén protegidas y que, en caso de siniestro, se pueda recuperar el valor de las mismas.³

2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

El contrato del autotransporte

La legislación y autoridad en la República de Guatemala, por medio del código de comercio, indica que deberá existir un contrato de transporte por medio del cual el porteador se obliga,

2. Rodríguez Alvarado, Yoana Valeska. 2009. Aplicabilidad del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías en Guatemala. Ebook. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_7781.pdf.

3. González Ramírez, Héctor R., and Esaú M. Mendoza Hernández. 2018. El seguro en el transporte de carga. Los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. 1st ed. México: SafeLink, Agente de Seguros.



por cierto precio, a conducir de un lugar a otros mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.⁴ Es por ello por lo que los portadores o flotantes que explotan las rutas de transporte, bajo concesión, autorización o permiso estatal, podrán expedir a los cargadores cartas de porte, mismas que tendrán el carácter de títulos representativos de las mercaderías objeto de transporte. La carta porte servirá para amparar mercaderías transportadas por vía terrestre.⁵ Este documento es expedido por el porteador, y es el comprobante de haber recibido la carga y que la entregará.⁶

La carta de porte para el transportista es el principal documento para el control de sus movimientos de mercancías y cobro de los servicios y, en forma adicional en su uso mercantil, es utilizada como soporte de la entrega/recepción de las mercancías entre transportistas y expedidores.

4. Art. 794. Contrato de transporte. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

5. Art. 588. Rutas permanentes. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

6. Art. 808. Carta de porte. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



3. Elementos del contrato de transporte

Los elementos que perfeccionan el contrato de transporte de carga, con base en la legislación, son las partes, acuerdo de voluntades, causas, objeto, forma y modalidad de transporte. Dicho documento es empleado cuando se transportan mercancías que deben ser entregadas a un consignatario; así mismo, se emitirá una carta de porte por parte del porteador.

CARTA DE PORTE No. 0904040904 - 09

TECUN UMAN JULIO 8 DE 2012.

REMITENTE

TECUN S.A. DE C.V.
29 C.O. 29, COL. LA RABIDA,
SAN SALVADOR

CONSIGNATARIO

COMPAÑIA LA RABIDA DUSTRIAL (GUATEMALA), S.A.
23 AVENIDA VISTA HERMOSA 15-23
GUATEMALA

MARCAS Y NUMEROS	BULTOS	CONTENIDO	PESO
S/M	PIPA	ACIDO ACETICO GLACIAL	21,770 KGS

MEDIO DE TRANSPORTE: TERRESTRE

FLETE CONTRATADO: \$ 800.00

ENTREGAR DOCUMENTOS A: AL MISMO CONSIGNATARIO

LA MERCANCIA DEBERA SER ENTREGADA A: AL MISMO CONSIGNATARIO

PORTEADOR

ORIGINAL

Requisitos del contrato de transporte

La carta porte deberá ser emitida por el porteador y debe cumplir, en primera instancia, su figura como título de crédito, ya que solo producirán efectos los títulos de crédito que llenen los requisitos propios de cada título en particular y los generales siguientes: nombre del título, lugar y fecha de creación, derechos que el título incorpora, lugar y fecha de cumplimiento o ejercicio de tales derechos y firma de quien lo crea.



La omisión insubsanable de menciones o requisitos esenciales que debe contener todo título de crédito, no afectan al negocio o acto jurídico que dio origen a la emisión del documento.⁷

En el cumplimiento de su figura como carta porte, además de lo mencionado en el párrafo anterior, deberá contener también los requisitos que se listan a continuación: el nombre de carta de porte, nombre y domicilio del transportador, nombre y domicilio del cargador, nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expide o la indicación de ser el título al portador, número de orden que corresponda al título, descripción pormenorizada de las mercaderías que habrán de transportarse, indicación de los fletes y demás gastos del transporte, así como de las tarifas aplicables y el señalamiento de haber sido pagados los fletes o estar estos por cobrar. También se debe hacer mención de los lugares y fechas de salida y de destino, indicación del medio de transporte, si el transportista fuera por vehículo determinado, los datos necesarios para su identificación, bases para determinar el monto de las responsabilidades del transportador (en casos de pérdidas o averías) y cualesquiera otras condiciones o pactos que acordaren los contratantes.⁸

Por último, estos otros requisitos adicionales se podrán agregar a las cartas de porte:

Si mediare un lapso entre el recibo de las mercaderías y su embarque, el título deberá contener, además, estos elementos: 1º. La mención de ser recibido para embarque. 2º. La indicación del lugar donde habrán de guardarse las mercaderías mientras el embarque se realiza, y 3º. El plazo fijado para el embarque.⁹

Características del contrato de transporte

Las partes en el presente contrato se determinan de la siguiente manera:

- Porteador: es la persona física o jurídica que realiza el servicio de transportación de la mercancía por cierto precio.¹⁰
- Cargador: se denomina cargador, remitente o consignante al que por cuenta propia o ajena encarga al portador la conducción de mercaderías.¹¹
- Consignatario: persona física o jurídica que recibe la mercancía que fue objeto de una transportación.¹²

7. Art. 386. Requisitos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

8. Art. 589. Otros requisitos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

9. Art. 590 Otros requisitos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

10. Art. 794. Contrato de transporte. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

11. Art. 805. Cargador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

12. Art. 794. Contrato de transporte. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



4. Responsabilidades del contrato de transporte

En el Código de Comercio de la República de Guatemala se indican las responsabilidades que se adquieren por la transportación terrestre de mercancías entre el remitente y el transportista o porteador, las cuales se materializan y se comprueban en el contrato de transporte y la carta de porte.¹³ Estas responsabilidades se pueden describir de la siguiente manera:

Responsabilidades del remitente o cargador: encargar por cuenta propia o ajena al portador la conducción de mercaderías. El cargador, junto con los efectos que sean objeto del contrato, deberá entregar al porteador los documentos necesarios para el tránsito de la carga. Está obligado, asimismo, a indicar al porteador la dirección del consignatario, el lugar de entrega, el número, peso, forma de embalaje y contenido de los fardos, con expresión del género y calidad de los efectos que contienen y, en caso de que el porteador pudiese realizar el transporte por diversos medios, identificará estos y la ruta que ha de seguirse.¹⁴ Así mismo, el remitente o cargador, cuando realice la carga en carro o compartimiento completo, tendrá los siguientes derechos: 1º. Sellarlos por sí mismo, o hacer que se sellen por la empresa. 2º. Romper los sellos en presencia de persona facultada para recibir la carga y de un empleado autorizado por la empresa. La empresa tendrá derecho a obtener, antes de la ruptura, una constancia escrita del estado de los sellos. Cuando para cumplir disposiciones fiscales o de sanidad se abriera el carro o compartimiento antes de llegar a su destino, el empleado respectivo examinará los sellos antes de que sean rotos y tomará nota de su estado y de su número; a continuación, expedirá un documento en el que hará constar tales derechos y el número de los nuevos sellos.¹⁵

5. Responsabilidad del transportista. La reparación del daño

En la República de Guatemala podemos observar que, en la transportación terrestre local de mercancías, los transportistas son responsables de la pérdida total o parcial de los efectos transportados y de los daños que sufran por avería o retraso, a menos que se pruebe que se debieron a vicio propio de la cosa, a su especial naturaleza, a un caso fortuito, fuerza mayor o por hecho o instrucciones del cargador o consignatario.

El valor de los bienes transportados debe ser incluido en la carta de porte de acuerdo a la declaración de la descripción pormenorizada de las mercaderías y las bases para determinar

13. Art. 588. Rutas permanentes. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

14. Art. 805. Cargador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

15. Art. 821. Carros completos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



el monto de las responsabilidades del transportador en casos de averías o pérdidas.¹⁶ Tales daños se calcularán de acuerdo con el precio que hayan tenido estos bienes en el lugar y tiempo en que debieron ser entregados.¹⁷

De tal modo que al no estipularse cuantitativamente la responsabilidad por pérdidas o daños en las legislaciones que regulan el transporte de mercancías terrestre en la República de Guatemala y que, además, el porteador es señalado como responsable del cuidado y seguridad desde la recepción y hasta la entrega; se presume que la reclamación del dueño de la carga pueda ser por el valor total o los daños proporcionalmente cuantificados. Lo anterior se aplicará así salvo en los siguientes casos:

Si el remitente entrega para el transporte efectos que causen un flete superior al que corresponda a la mercadería declarada, el porteador solo responde del valor de los efectos declarados, del que deducirá un diez por ciento (10 %) si el cargador hubiere obrado de mala fe. En caso de que el remitente hubiere declarado efectos de valor superior a los realmente embarcados, el porteador solo responderá del valor de estos, con deducción de un diez por ciento (10 %) si el cargador hubiera obrado de mala fe.¹⁸

6. Inicio y término de la responsabilidad del transporte

Responsabilidades del transportista

El porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario. El porteador asumirá las obligaciones y responsabilidades del transporte, aunque utilice los servicios de terceros.¹⁹ Si en un contrato de transporte intervinieran dos o más porteadores, cada uno responderá dentro del ámbito de su respectiva ejecución. Si se pacta un transporte combinado, se expedirá un documento único y los porteadores serán solidariamente responsables de la ejecución del contrato.²⁰ Si el porteador realiza el transporte a sabiendas de que no se le han entregado los documentos necesarios para el tránsito de la carga, los daños generados que resulten por falta de documentos serán a su cargo.²¹ El porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, la cual entregará al

16. Art. 589. Otros requisitos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

17. Art. 817. Responsabilidad del porteador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

18. Art. 819. Declaración defectuosa. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

19. Art. 794. Obligaciones del porteador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

20. Art. 797. Transporte combinado. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



cargador, o si este lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque. En todo caso, el porteador estará facultado para exigir la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de su entrega.²² El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario en el lugar, en el plazo y con las modalidades indicadas en el contrato. Si la entrega debiera realizarse en lugar distinto del domicilio del consignatario, el porteador le dará aviso inmediato del arribo de las cosas transportadas.²³

Otras responsabilidades del contrato del transporte

1. Asumirá las obligaciones y responsabilidades, aunque utilice los servicios de terceros.²⁴ 2. En todo caso, el porteador estará facultado para exigir la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de su entrega.²⁵ 3. Quien asumiera el carácter de consignatario deberá recibir las cosas en un término de veinticuatro horas a partir del momento en que el porteador las ponga a su disposición, siempre y cuando reúnan las condiciones indicadas en la carta de porte. Si alguna parte de los objetos estuvieran averiados, deberá recibir los que estén ilesos, siempre que, separados de los anteriores, no sufrieran grave disminución de su valor.²⁶ 4. Se obliga con el remitente a cobrar el valor de las cosas transportadas al hacer su entrega y será responsable frente a este; si no hiciere tal cobro, no podrá exigirle el pago de lo que se le deba por el transporte.²⁷ Si el porteador no encuentra al consignatario en el lugar indicado, se dispondrá el depósito de las mercaderías por el juez local, y se pondrán a disposición del cargador o remitente. Si el consignatario se rehúsa a recibir las mercaderías transportadas, se procederá en la forma indicada, depositándolas a favor del consignatario.²⁸

También aplicará lo anterior cuando exista presunción de pérdida de la carga o que el transportador no pueda entregar la misma dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del

21. Art 806. Daños por omisiones. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

22. Art. 808. Carta de porte. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

23. Art 811. Lugar de entrega. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

24. Art. 796. Obligaciones del porteador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

25. Art. 808. Carta de porte. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

26. Art 811. Lugar de entrega. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

27. Art. 815. Flete a cobrar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

28. Art. 816. Ausencia de consignatario. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



plazo en que debió hacerlo. Si con posterioridad la encontrara el porteador, dará aviso a quien tenga derecho a recibirla para que, en un término de ocho días, declare si consiente en que se le entregue, sin gastos adicionales, en el punto de partida o en el de destino. En caso afirmativo, si el porteador cubre la indemnización, esta le será devuelta al entregar la carga.²⁹

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

El Código de Comercio guatemalteco marca la pauta del término para la presentación de reclamaciones hacia el porteador o transportista por pérdidas o averías a las mercaderías; las acciones caducarán si, dentro de los diez días siguientes a la entrega de las cosas transportadas, no se presenta al porteador la reclamación correspondiente.³⁰

Para efectos de diferenciar la prescripción y la caducidad, ya que esta segunda se menciona en el apartado 13 de este capítulo, el Decreto Ley 107, Código Procesal Civil y Mercantil de Guatemala en su art. 588 enuncia el principio de la caducidad en el cual se describe que la primera instancia caduca en el transcurso de 6 meses sin continuarla. La segunda caduca por el transcurso de tres meses. Estos plazos son continuos y en ellos se incluyen los días inhábiles.

8. Eximentes de responsabilidad

El porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.³¹ El porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, misma que entregará al cargador, o si este lo exige, una carta de porte.³²

Este es el principio de responsabilidad del transportista señalado en el código de comercio y es en el momento en el que se decreta que inicia su responsabilidad sobre los bienes a transportar.

Por ello, se presumirá falta de responsabilidad del porteador en caso de daño, pérdida o avería de los efectos transportados, cuando se deban a cualquiera de las siguientes causas: 1º. Que

29. Art. 822 Presunción de pérdida. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

30. Art. 814. Averías. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

31. Art.794. Contrato de transporte. Código de Comercio De Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

32. Art. 808. Carta de porte. Código De Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



las cosas se transporten en conformidad con el remitente estipulado por escrito, en vehículos descubiertos, siempre y cuando, por la naturaleza de estas, hayan debido transportarse en vehículos cerrados o cubiertos. 2º. En caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa. 3º. Si las cosas se transportan bajo el cuidado de personas puestas por el remitente con tal propósito.³³ 4º Daños, averías o retrasos por vicio propio de la cosa, a su especial naturaleza, a causa de caso fortuito, fuerza mayor o a hecho por instrucciones del cargador o consignatario.³⁴ 5º Pérdidas o mermas naturales.³⁵ 6º Daños por y a falta de documentos, inexactitud u omisión de declaraciones que debe formular y de los daños que provengan de defectos ocultos del embalaje. 7º Vicios ocultos de la cosa.³⁶ Si el consignatario se niega, a petición del porteador, a abrir y reconocer los bultos al momento de recibir las mercaderías.³⁷

9. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad

En los eximentes de responsabilidad relacionados a pérdidas o averías derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor de los bienes que reciba el porteador para su transportación, vemos que la legislación soporta en el porteador la carga de la prueba y este, a su vez, deberá probar siempre que las pérdidas o averías de las mercancías o retrasos fueron por caso fortuito o fuerza mayor. Dichos daños se calcularán de acuerdo con el precio que hayan tenido las cosas en el lugar y tiempo en que debieron ser entregados.³⁸

10. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

Inicio de cobertura

En Guatemala, las leyes que regulan al sector de seguros nos indican que el perfeccionamiento del acto asegurador se realiza por medio del contrato de seguros, en donde el asegurador se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al realizarse la eventualidad prevista en el contrato y, a su vez, el asegurado o tomador del seguro se obliga a pagar la prima correspondiente.

33. Art. 820. Falta de responsabilidad. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

34. Art. 817. Responsabilidad del porteador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

35. Art. 823. Mermas. Código de Comercio De Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

36. Art. 807 Vicios ocultos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

37. Art 813. Reconocimiento. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

38. Art. 817. Responsabilidad del porteador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



Consecuentemente, el inicio de la relación contractual o jurídica en materia de seguros inicia al cumplirse dos requisitos de ley: el otorgamiento de una póliza o certificado por parte de una compañía de seguros, y el pago de la póliza, conocido como prima por parte del asegurado y/o contratante.³⁹

El contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el asegurado o contratante reciba la aceptación del asegurador, sin que pueda supeditarse su vigencia al pago de la prima inicial o a la entrega de la póliza o de un documento equivalente.⁴⁰ A falta de póliza, el contrato de seguro se probará por la confesión del asegurador (en caso de haber aceptado la proposición del asegurado), o por cualquier otro medio, si hubiere un principio de prueba por escrito.⁴¹

Por consiguiente, en el Código de Comercio se dicta, de forma puntual y estricta, la duración de cobertura del seguro; para efectos de la presente obra se describirán los requisitos del seguro de carga o transportes. Si bien lo estipula dicha ley, los requisitos obligatorios que debe contener un contrato de seguros del ramo de daños son los siguientes: el lugar y fecha en que se emita, nombres y domicilio del asegurador y asegurado y la expresión, en su caso, de que el seguro se contrata por cuenta de tercero. También se debe incluir la designación de la cosa asegurada, la naturaleza de los riesgos cubiertos, el plazo de vigencia del contrato (con indicación del momento en que se inicia y se termina), la suma asegurada, la prima o cuota del seguro y su forma de pago, las condiciones generales y demás cláusulas estipuladas entre las partes, además de la firma del asegurador, la cual podrá ser autógrafa o sustituirse por su impresión o reproducción.

Por otra parte, los anexos y endosos deben indicar la identidad precisa de la póliza a la cual correspondan y las renovaciones, además del período de ampliación de la vigencia del contrato original.⁴²

Los siguientes son requisitos indispensables para el seguro de transporte de mercancías:

Todos los medios empleados para el transporte y los efectos

39. Art. 817. Responsabilidad del porteador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

40. Art. 874. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

41. Art. 882. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

42. Art. 888. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



transportables podrán ser asegurados contra los riesgos provenientes de la transportación.⁴³

Lugar de entrega de las mercancías al porteador, lugar de destino,⁴⁴ extensiones de cobertura por daño o pérdida que sobrevenga a las cosas aseguradas por vicio propio, su naturaleza perecedera, mermas, derrames o dispendios originados por ello.⁴⁵ También vicios ocultos de la cosa⁴⁶ y hora de la vigencia; si se contratara el seguro habiéndose ya iniciado el viaje y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la hora veinticuatro en el día y lugar en que el contrato se celebró.⁴⁷

En el seguro de medios de transporte por viaje, si en la póliza no se estipuló una vigencia más amplia, la misma comenzará en el momento en que se ponga la carga en el lugar de salida, y si no la hubiere, desde el momento que zarpe, desamarre o inicie la marcha o carrera de vuelo; así mismo, terminará en el momento en que sea estacionado, fondeado o aterrice a salvo en el lugar de destino. Si dentro de dicho término se inicia la carga de mercaderías para un nuevo viaje, respecto del cual se ha tomado seguro, el seguro anterior cesará al iniciarse el nuevo embarque⁴⁸, y si la póliza es nominativa, estará a la orden o al portador.⁴⁹

En la práctica, podemos observar que, dentro de los textos de las pólizas nombradas como Condiciones Generales, es usual y conocido que se utilice el Clausulado de Carga del Instituto de Aseguradores de Londres⁵⁰, en el que encontraremos, de manera específica, las cláusulas siguientes:

- Cláusula de vigencia, la cual determina la temporalidad de la cobertura; con temporalidad se hace referencia al tiempo, día, fecha y hora.
- Cláusula de territorialidad o cláusula de tránsito, la cual detalla el origen y el destino de la cobertura. Cabe destacar que en algunos casos se puede contar, a solicitud expresa

43. Art. 887. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

44. Art. 950. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

45. Art. 952. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

46. Art. 951. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

47. Art. 961. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

48. Art. 969. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

49. Art. 968. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

50. Art. 889. Clases de seguro. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República



del asegurado o por recomendación del corredor de seguros o por el suscriptor de riesgos de la compañía aseguradora, que existan extensiones de la garantía del seguro, la cual se especificará en la cláusula de desempaque diferido.

- Cláusula de desempaque diferido, la cual indica que se contará con una ampliación de cobertura por un tiempo determinado después de la entrega de la mercancía.

La vigencia del seguro sobre mercaderías se iniciará en el momento en que se entreguen las mercaderías al portador, y cesará en el momento en que se pongan a disposición del consignatario en el lugar de destino.⁵¹

Hasta este punto, la finalización de la cobertura o terminación anticipada del contrato no podrá proceder en los seguros de transportes por viaje, una vez iniciado este, y ninguna de las partes podrá cancelarlo. En todos los demás casos, no obstante, el término de vigencia del contrato, tanto el asegurado como el asegurador podrán dar por terminado el contrato anticipadamente sin expresión de causa, con quince días de aviso previo dado a la contraparte. La prima no devengada será devuelta al asegurado conforme las tarifas respectivas, excepto el seguro de personas.⁵²

La terminación anticipada por declaración inexacta, procederá de las siguientes maneras:

El solicitante estará obligado a declarar por escrito al asegurador, de acuerdo con el cuestionario respectivo, todos los hechos que tengan importancia para la apreciación del riesgo, en cuanto puedan influir en la celebración del contrato, tal como los conozca o deba conocer en el momento de formular la solicitud.⁵³ Si el contrato se solicita por un representante o por quien actúa en interés de un tercero, deberán declararse tanto los hechos importantes que sean o deban ser conocidos por el solicitante, así como los que sean o deban ser conocidos por el solicitante y por aquel por cuya cuenta se contrata.⁵⁴

La omisión o inexacta declaración de los hechos a que se refiere el párrafo anterior, dan derecho al asegurador de terminar el contrato de seguro. El asegurador, dentro del mes siguiente a aquel en que conozca la omisión o inexacta declaración, notificará al asegurado que da por terminado el contrato; transcurrido este plazo sin que se haga tal notificación, el

51. Di Liberto de Dauphinee, M. And Di Liberto Stagnaro, D., 2017. Manual de Seguros de Transporte Marítimo. 4th ed. Bogotá, Colombia: Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos.

52. Art. 952. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio De Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

53. Art. 907. Del capitán. Código de Comercio De Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

54. Art. 880. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República



asegurador perderá el derecho de invocar. El asegurador tendrá derecho, a título de indemnización, a las primas correspondientes al período de seguro en curso; en caso de que dé por terminado el seguro antes de que haya comenzado a correr el riesgo, su derecho se reducirá al reembolso de los gastos efectuados.⁵⁵

Declaración de buena fe. Si se realiza el siniestro antes de que el asegurador haya hecho la notificación prevista en el artículo anterior y el asegurado haya obrado sin mala fe ni culpa grave, la suma asegurada se reducirá, si el riesgo fuere asegurable, a la que se hubiere obtenido con la prima pagada de no haber habido omisión o declaración inexacta. En caso de que el riesgo no fuere asegurable, el asegurador quedará liberado del pago del siniestro. Si el asegurado obra de mala fe o con culpa grave, podrá darse por terminado el contrato, aunque la circunstancia omitida o inexactamente declarada no haya influido en la realización del siniestro.⁵⁶

El asegurado deberá comunicar al asegurador las agravaciones esenciales que aporten el riesgo durante el curso del seguro el día siguiente hábil en que las conozca. Al efecto, se presumirá: 1º. Que la agravación es esencial si se refiere a un hecho importante para la apreciación del riesgo, de tal suerte que el asegurador habría realizado el contrato en condiciones diversas si, al celebrar el contrato, hubiera conocido una circunstancia análoga. 2º. Que el asegurado conoce toda agravación que emane de actos u omisiones de su cónyuge o descendientes que vivan con él.⁵⁷

Si no se diera aviso de la agravación, la suma asegurada se reducirá del modo establecido a la declaración de buena fe.⁵⁸

El contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere realizado, salvo pacto expreso basado en que ambas partes consideren que la cosa asegurada se encuentra aún expuesta al riesgo previsto en el contrato. En este caso, el asegurador que conciere la cesación o inexistencia del riesgo, no tendrá derecho a las primas ni a reembolso de los gastos; el asegurado que sepa que ha ocurrido el siniestro no tendrá derecho a indemnización ni a restitución de primas. El pacto de dar efecto retroactivo al seguro, sabiendo ambas partes que cubren un período durante el cual la persona o la cosa asegurada ha estado expuesta al riesgo sin haberse realizado

55. Art. 881. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

56. Art. 908. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

57. Art. 909. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

58. Art. 894. Agravaciones esenciales. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República



el siniestro, sólo es válido si el período de referencia es menor de un año.⁵⁹ El seguro de transporte de mercaderías no cubrirá siniestros ocurridos antes de la celebración del contrato de seguro.⁶⁰

De acuerdo a lo anterior, se concluye que el inicio de cobertura se dará a partir del día, fecha y hora estipulados en la póliza o certificado entregado por la aseguradora, y que este, a su vez, se encuentre cubierto cuantitativamente. Con respecto a la finalización de la cobertura, esta se dará por el término de la duración del contrato de seguro, cuando el riesgo deje de existir o que este mismo se haya materializado antes del inicio del contrato, por inexactitud, notificación a la aseguradora de la agravación del riesgo o a solicitud de una de las partes.

11. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga

Los operadores logísticos o comisionistas juegan un papel importante en temas de prevención, administración, conocimiento y transferencia de riesgos en la cadena de suministro, ya que la principal característica de esta figura es que el generador de la carga pueda subcontratar, a través de ellos, la coordinación de todo lo que respecta a la logística, aduana, seguros, así como servicios de valor agregado. Los más usuales y de uso común son el flete marítimo, el aéreo y el terrestre, así como el agenciamiento aduanal, seguro de carga, previo en origen, etc. Como ya se sabe, una de las principales problemáticas de este sector es que la responsabilidad por daños o pérdidas de las mercancías usualmente se indemnizan por peso (kg) y no por el valor monetario de las mercancías por parte de los transportistas; de igual manera, observamos que en ciertos documentos de embarque se expresa de manera escrita que la mercancía viaja por cuenta y riesgo del generador de la carga.

Por lo anterior, los operadores logísticos pueden ser definidos como outsourcing logístico, siendo este uno de los canales más importantes de contratación del seguro de carga o transportes. A su vez, la legislación en Guatemala permite que el contrato de seguro que beneficia a un asegurado pueda ser efectuado por un tercero llamado solicitante⁶¹, el cual puede tener un interés o responsabilidad en la conservación de las mercancías.⁶²

59. Art. 912. Del capitán. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

60. Art. 906. Del capitán. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

61. Art. 958. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

62. Art. 875. Definiciones. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



Por otra parte, un tercero puede figurar como contratante del seguro,⁶³ debido a que las personas facultadas para asegurar las mercancías en sus traslados no solo son los dueños de las mismas, sino que todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser protegido mediante un contrato de seguro; en la póliza se expresará que es un seguro por cuenta de otro, con designación de la persona del tercero asegurado o sin ella. En caso de que se asegure una cosa ajena por el interés que en ella se tenga, se considerará que el contrato se celebra también en interés del dueño; no obstante, este no podrá beneficiarse del seguro, sino después de cubierto el interés del contratante y de haberle restituido la parte proporcional de las primas pagadas.⁶⁴

Otro factor que siempre influye en la contratación del seguro de carga es la determinación del momento exacto en que el riesgo de pérdida o deterioro de las mercancías pasará del vendedor al comprador. Para ello, la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías indica, por medio de la nota explicativa de la Secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,⁶⁵ que las partes podrán resolver esta cuestión de determinación de responsabilidad del riesgo por medio de su contrato mediante una estipulación expresa al respecto o remitiendo alguna cláusula comercial, como sería, por ejemplo, alguna de las cláusulas Incoterms.⁶⁶ En el caso contrario, es decir, que el contrato no haya previsto nada al respecto, las CISG⁶⁷ ofrecen las reglas completas supletorias aplicables.⁶⁸

Es aquí, también, donde el operador logístico, consultores y asesores de comercio exterior juegan un papel muy importante debido a que en ocasiones emiten recomendaciones sobre el correcto *Incoterm* a emplear para eficientar y mejorar las condiciones logísticas de los embarques entre el comprador y el vendedor.

En materia de seguros, estos términos de compraventa influyen en la determinación del momento en el que debe ser

63. Art. 875. Del naviero o armador. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

64. Art. 919. Interés asegurable. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

65. Art 25 a 88. Parte III. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. 1980. "Convención de Las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías". Viena: Secretaría de la CNUDMI.

66. "Incoterms® Rules History - ICC - International Chamber Of Commerce". 2021. ICC - International Chamber Of Commerce. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.

67. CISG. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. 1980. Viena: Secretaría de la CNUDMI.

68. Art. 695. Ventas contra documentos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República



contratado el seguro de carga o transporte, con la finalidad de cubrir el tránsito en el que es responsable de la mercancía el vendedor o el comprador pactado en el contrato internacional. En los casos en los que la póliza de seguro incluya una Cláusula de Interés Contingente o Cláusula de *Incoterms*,⁶⁹ se faculta al asegurado la contratación del seguro, el cual brindará la cobertura desde el origen y hasta el destino o solo en una parte del trayecto, independientemente de lo indicado en *Incoterm*, y previamente seleccionado o independiente a lo estipulado en las cláusulas del contrato de compraventa.

Cabe destacar, que los *Incoterms* funcionan en materia logística, como reglas estandarizadas de negociación en el contrato de compraventa internacional de mercaderías entre comprador y vendedor, en el que se fijan las responsabilidades de transportación, mismas que pueden ser marítimas, aéreas y terrestres. Las cuales reflejan las normas de aceptación voluntaria por las partes, respecto a las condiciones de entrega de las mercancías, el cual independientemente del modo de transportación terrestre, marítimo, aéreo o multimodal será utilizado el *Incoterm* más óptimo y acorde a la negociación. Para efectos del transporte de carga terrestre a consecuencia de una compraventa internacional se puede determinar, a través del *Incoterms*, cuál de las partes será quien actúe en proceder contra un transportista en caso de pérdida o daño de los bienes transportados: el mismo caso aplica para determinar el interés asegurable en materia de seguros. En el caso de un transporte terrestre orgánico o local, en la mayoría de los casos, siempre el reclamante al transportista será el comprador y a su vez, este mismo funge como asegurado o beneficiario en los seguros de carga.

Si las cosas se encuentran en tránsito y entre los documentos entregados figura la póliza del seguro de transporte, los riesgos se entenderán a cargo del comprador desde el momento de la entrega de las mercaderías al porteador, a no ser que el vendedor sepa, al tiempo de celebrar el contrato, la pérdida o la avería de las cosas y lo hubiere ocultado al comprador.⁷⁰

Para la contratación de un instrumento financiero que transfiera los riesgos en el transporte, es necesario contar con un corredor de seguros que maneje o cuente con pericia en el ramo conocido como *marine*, cuya finalidad es cubrir los riesgos que enfrenta la mercancía en su transportación, en cualquier tipo de tránsito, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.

69. Cláusula de Interés Contingente. Póliza de Seguros suscrita por Compañía de seguros de Carga. 2021. México

70. Art. 696. Cosas en tránsito. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República



Por medio del corredor de seguros, podemos encontrar dos formas viables de obtener una póliza de seguros de transporte o de carga. La primera opción es por medio de un programa específico de aseguramiento por evento, en el que se tendrá que emitir un certificado por cada embarque a asegurar. La segunda opción es la emisión de una póliza conocida como flotante o global; en este caso, se realizará una declaración en la que se deberá especificar el detalle de los embarques asegurados de acuerdo a la temporalidad acordada con la compañía de seguros, las cuales regularmente tienen una periodicidad mensual, trimestral, semestral o anual. Cabe señalar que, para que esta opción sea factible, se deberá contar con el conocimiento y control del estimado anual de embarques, los cuales deberán incluir los valores de las mercancías, orígenes, destinos, tipos de modalidades de tránsito, entre otras variantes solicitadas y especificadas del modo más exacto posible por el beneficiario de la póliza; dichos requerimientos serán solicitados de manera puntual e individualmente de acuerdo a las políticas de suscripción de riesgos de la aseguradora contratante.

Con esto se hace referencia a la operatividad del aseguramiento de la carga y lo que respecta a la cobertura de la misma. Para ello, el Instituto de Aseguradores de Londres (*The Insurance Institute of London*) ha desarrollado un conjunto de cláusulas para cada variante del seguro de carga, que van desde la cobertura básica hasta la cobertura todo riesgo, siendo las cláusulas del Instituto de Londres las mayormente conocidas por funcionar como las bases y estándares de uso habitual del seguro de carga y a las cuales se someten la gran mayoría de las aseguradoras a nivel mundial.

Estas cláusulas son mejor conocidas por sus siglas en inglés (ICC), que significan *Institute Cargo Clauses* y en español se traducen como Cláusulas de Carga del Instituto; estas se dividen en tres modelos: A, B, y C, según los riesgos de cobertura que se requieran amparar y que son aplicables de acuerdo al medio de transportación utilizado, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.

Cláusulas de carga del Instituto de Aseguradores de Londres

- ICC A (todo riesgo)
- ICC B (cobertura intermedia)
- ICC C (cobertura básica)⁷¹

Ejemplo de cobertura sobre las cláusulas de Londres

Cláusula de carga del Instituto de Aseguradores de Londres A (CL. 382)

71. González Ramírez, Héctor R. y otros. 2017. Aspectos generales y técnicos del seguro de carga en El seguro de carga. Enfoque práctico. México. SafeLink, Agente de Seguros.



Los riesgos cubiertos por este seguro se inician en el origen o despacho de la mercadería, desde el momento en que la mercadería queda bien estibada o acondicionada en la nave o vehículo que ha de transportarla, continúa durante el curso ordinario del transporte y finaliza a la entrega de la mercadería.

Duración

8. Cláusula de Tránsito. Al momento en que el interés del asegurado es movido en el almacén o almacenaje para el propósito de su carga, tendrá la misma duración en B y C.

8.1 El contrato de seguro entrará en vigor desde el momento en que los bienes objeto del seguro se muevan por primera vez en el almacén o en el lugar de almacenamiento (sitio que se indica en el contrato de seguro), con el propósito de la carga inmediata en él o sobre el vehículo u otro medio de transporte, para el inicio del viaje.

Continuará durante el tránsito ordinario y terminará, en estas situaciones:

8.1.1. Cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en el almacén final o lugar de almacenamiento en el destino indicado en el contrato de seguro.

8.1.2. Cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, ya sea antes de o en el punto de destino designado en el contrato de seguro que el contratante o beneficiario o sus empleados elijan, siempre y cuando no sea del tránsito ordinario o para la consignación o distribución de las mercancías.

8.1.3. Cuando el contratante, el beneficiario o sus empleados elijan utilizar algún vehículo u otro medio de transporte o algún contenedor para almacenaje distinto a los del transporte ordinario en curso.

8.1.4. Al vencimiento de un periodo de 60 días después de haber sido completada la descarga de los bienes asegurados en esta póliza, al costado del buque en el lugar de desembarque final; lo que ocurra primero.

8.2. Si después de la descarga al costado del buque en el lugar de desembarque final (pero antes de la terminación del presente seguro), los bienes objeto del seguro hubieran de ser reexpedidos a otro destino distinto que no fuera el estipulado en esta póliza, este seguro, aun permaneciendo sujeto a terminación de acuerdo con lo establecido previamente en las cláusulas 8.1.1 a 8.1.4, no continuará desde el momento en que los bienes objeto del seguro sean movidos por primera vez para el comienzo del tránsito a otro sitio distinto.



8.3. Este seguro seguirá surtiendo efecto (sujeto a la terminación prevista en las cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 y con lo establecido más adelante en la cláusula 6), durante cualquier demora ajena al control del contratante o beneficiario, y durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo, y también ante cualquier cambio de viaje dispuesto por los transportistas, haciendo uso del ejercicio de cualquier facultad que se les conceda en el contrato de transporte.⁷²

Por último, podemos observar una peculiaridad en Guatemala, en donde la legislación realiza designaciones sobre la cobertura del seguro de transporte, indicando lo siguiente: mientras el medio de transporte se encuentre en reposo, el asegurador solo responderá del riesgo de incendio.⁷³

12. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

En Guatemala, a la compañía de seguros se le concede el derecho y la acción subrogatoria por medio del artículo 937 del Código de Comercio, el cual dicta lo siguiente: “El asegurador que pague la indemnización se subrogará hasta el límite de la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones que, por causa del daño sufrido, correspondan al asegurado, excepto en el caso de que, sin haber sido intencional el siniestro, el obligado al resarcimiento fuese el cónyuge, un ascendiente o un descendiente del asegurado. Si el daño fuere indemnizado solo en parte, el asegurador podrá hacer valer sus derechos en la proporción correspondiente”.⁷⁴

Por su parte, el Código de Comercio indica que a los aseguradores se les subrogarán los derechos de los asegurados para repetir contra los porteadores de los daños del que fueren responsables.

Por ello, es de vital importancia la identificación del tercero que haya causado el daño, ya que en el seguro de carga podremos identificar al transportista y/o porteador que tenía en posesión o su consignación las mercaderías por medio del contrato de transporte.

Este es uno de los diferentes documentos, enlistados y obligatorios, básicos en el procedimiento de reclamación de siniestro y que deben ser presentados siempre por parte del asegurado. Los documentos que identifican al transportista son la carta porte⁷⁵ y la carta formal de reclamación; dicha

72. Cláusula de carga del Instituto de Suscriptores de Londres A (CL. 382). Póliza de seguros suscrita por Compañía de Seguros de Carga. 2021. México.

73. Art. 965. Medio de transporte en reposo. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

74. Art. 937 Código de Comercio, de los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República



carta deberá estar dirigida a la línea transportista que realizó el servicio.

Una vez que se cuente con la resolución procedente del siniestro por parte del ajustador, o mejor conocido en el ámbito internacional como *surveyor*, y al mismo tiempo por parte del área de siniestros de la aseguradora, se emitirá un convenio de pago que contará con el detalle cuantitativo de la indemnización.

Cabe resaltar que, en este documento, se deberán especificar los descuentos aplicables, como pueden ser los deducibles, en caso de haber convenido la aseguradora y el asegurado que los mismos sean descontados. También podrá aplicarse el descuento referente a la recuperación de la indemnización que pudo obtener la aseguradora por concepto de subrogación de derechos, cuando esta sea privada de su derecho por la prescripción del mismo, siendo responsable el asegurado por no haber documentado el procedimiento de siniestro en tiempo y forma dentro del término de seis meses contados a partir del término del viaje, o de la fecha en que el pasajero o las cosas porteadas debieran llegar a su destino.⁷⁶ Es aquí donde identificamos una de las principales problemáticas, ya que constantemente el asegurado puede verse afectado al aplicarse este tipo de descuentos por documentar y completar el procedimiento de siniestro posterior a los términos pactados en la ley y, por consiguiente, cubrir el derecho de subrogación del asegurador; en este contexto priva de su derecho a la aseguradora, pues hay que recordar que el derecho del asegurado prescribe para el ramo de daños hasta por 2 años contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen.⁷⁷ Por esta razón, vemos la aplicación de este tipo de descuentos en los procesos de reclamación de seguros en Guatemala.

Al firmar el convenio, el asegurado acepta el monto indemnizable y cede los derechos del siniestro a la aseguradora y, a su vez, la aseguradora se obliga a realizar el pago correspondiente; una vez contando con los derechos del siniestro, la aseguradora realizará la reclamación al tercero que causó los daños y/o pérdidas.

Para cerrar, podemos destacar que la aseguradora podrá librarse de todas o parte de sus obligaciones si la subrogación se ve impedida por hechos u omisiones del asegurado.⁷⁸

75. Art. 589. Otros requisitos. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

76. Art. 799. Prescripción. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República

77. Art. 916. Del capitán. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.

78. Art. 946. De los contratos de los hombres de mar. Código de Comercio de Guatemala. n.d. Guatemala: Congreso de la República.



13. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

Partes del juicio

- **Partes actoras:** Aseguradora Principal, Sociedad Anónima e Industrias C.P., Sociedad Anónima (NCAPROSA) y CROPA, SOCIEDAD ANÓNIMA.
- **Demandados:** contra S.M.L. y C., Sociedad Anónima.
- **Terceros involucrados:** Industrias Cárcamo Proincar, Sociedad Anónima, Pantainer Express Line Panalpina, Sociedad Anónima, Panamá, Cropa, S. Y Seabord (Sic) Marine.

En materia de amparo y jurisprudencial, observamos que los enunciados a continuación son los elementos que han llevado las controversias jurídicas hasta estas instancias:

La Sala Primera de la Corte de Apelaciones del Ramo Civil y Mercantil dicta:

1. Resoluciones jurídicas que no consideran el término de caducidad y prescripción.
2. Sentencia a una de las partes coordinadoras de la logística que no es responsable por la falta de entrega de la mercancía.
3. Agravio de sentencia que condena al resarcimiento de daños cuantitativamente, sin responsabilidad de los hechos.
4. Error de hecho en la apreciación de la prueba.

Supuestas violaciones legales

I. Se demandó en sentido negativo y se interpuso la excepción de caducidad, indicando que la entidad actora contrató los servicios de otro operador logístico para movilizar su carga bajo de conocimiento de embarque expedido en Panamá; la demandada no consolidó la carga, siendo que solo participó en una parte del transporte.

II. La excepción de caducidad indicó que transcurrió el plazo que fija la ley sin hacer la reclamación correspondiente, por lo que la acción se encuentra caducada y sin hacerse la reclamación de acuerdo a procedimiento en tiempo y forma.

RECURSO DE CASACIÓN 273-2005

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, CÁMARA CIVIL: Se tiene a la vista para dictar sentencia el recurso de casación interpuesto a la demandada por medio del presidente del consejo contra la sentencia emitida por la Sala Primera de la Corte de Apelaciones del Ramo Civil y Mercantil; esto dentro del juicio sumario mercantil y con el objeto de que se declare que las entidades



demandadas son responsables por los daños ocasionados a las actoras, por la falta de entrega de dos cajas o pallets de mercadería consignadas al asegurado y consignatario final y, en consecuencia, se les condene al pago de SETENTA MIL SESENTA Y SEIS QUETZALES CON NOVENTA Y CUATRO CENTAVOS (70 066,94 GTQ) a favor de la aseguradora en concepto de resarcimiento por las sumas descontadas en el monto de su indemnización, en calidad de deducible el impuesto del timbre a que viene sujeto dicho pago, y se condene a las demandadas al pago de los gastos y costas procesales.

Resolución por la Corte Suprema de Justicia; Cámara Civil:

POR TANTO

LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, C.C., con base en lo considerado y leyes citadas, al resolver: CASA, la sentencia impugnada y resolviendo conforme a la ley DECLARA: I) SIN LUGAR el juicio sumario mercantil promovido por Aseguradora Principal, Sociedad Anónima e Industrias C.P., Sociedad Anónima, contra S.M.L. y C., Sociedad Anónima. II) Se condena en costas del juicio a la parte vencida. N. y, con certificación de lo resuelto, devuélvase los antecedentes a donde corresponde. V.M.R.W., Magistrado Vocal Octavo; E.R.P.Y., Magistrado Vocal Sexto; O.H.V.O., Magistrado Vocal Noveno; C.E. de León Córdova, Magistrado Vocal Undécimo. J.G.A.A., S. de la Corte Suprema de Justicia.

RECURSOS DE ACLARACIÓN y AMPLIACIÓN

CASACIÓN 273-2005

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, CÁMARA CIVIL: Guatemala, doce de enero de dos mil siete.

Se tiene a la vista para resolver los recursos de aclaración y ampliación interpuestos por INDUSTRIAS CÁRCAMO PROINCAR, SOCIEDAD ANÓNIMA, contra la sentencia emitida por esta Cámara, el dieciséis de noviembre de dos mil seis, dentro del recurso de casación arriba identificado.

CONSIDERANDO I

De conformidad con el artículo 596 del Código Procesal Civil y Mercantil, cuando los términos de una sentencia sean oscuros, ambiguos o contradictorios, podrá pedirse que se aclaren. Procede el recurso de ampliación cuando se hubiere omitido resolver alguno de los puntos sobre que versare el proceso.

En el presente caso, se interpusieron los recursos mencionados por estimar que la sentencia emitida por la Cámara Civil de la Corte Suprema de Justicia tiene un pasaje contradictorio al hacer referencia a que no se demostró, aportando la prueba



pertinente, la responsabilidad de la entidad demandada en los daños sufridos por dicha pérdida, ya que la interponente considera que la recurrente de casación es solamente una de las demandadas y que, por otra parte, en materia de daños y perjuicios, la culpa se presume. Agrega que la esencia del sumario mercantil era determinar cuál de las dos entidades demandadas era la responsable de la pérdida sufrida por C.P., Sociedad Anónima. Solicitó que se modifique, ampliándose, la sentencia proferida en el presente caso por la Cámara Civil de la Corte Suprema de Justicia, en el sentido de DECLARAR: 1) parcialmente sin lugar el juicio sumario mercantil promovido por Aseguradora Principal, Sociedad Anónima e Industrias C.P., Sociedad Anónima, contra C., Sociedad Anónima, parte demandada a la que ABSUELVE de responsabilidades en este caso.

Se mantenga la responsabilidad total de SEABORD (sic) MARINE en la pérdida sufrida por mi representada.

CONSIDERANDO II

Al efectuar el estudio del memorial de interposición de los recursos relacionados, considera que la recurrente no indica en qué consiste la supuesta contradicción en la que incurre la sentencia de casación, ya que se estima que existe concordancia entre lo pedido y lo fallado. En cuanto a la ampliación, no indica qué punto, objeto del recurso, se dejó de resolver.

Por medio de los recursos interpuestos, no se puede modificar el sentido en que fue resuelto el recurso de casación, ya que lo solicitado son peticiones de fondo que generarían cambios sustanciales en la sentencia de casación, lo que no es propio de los recursos de aclaración y ampliación, sino de un recurso de casación que no ha sido promovido por Industrias C.P., Sociedad Anónima.

Con base en lo considerado, los recursos de aclaración y ampliación deben declararse sin lugar.

LEYES APLICABLES

Artículo: el citado y 25, 27, 66, 79, 597, 634 del Código Procesal Civil y M.; 74, 76, 79, 141, 143 de la Ley del Organismo Judicial.

POR TANTO, LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, C.C., con fundamento en lo considerado y leyes citadas, al resolver DECLARA: SIN LUGAR los recursos de aclaración y ampliación de los que se ha hecho mérito. N. y con certificación de lo resuelto, devuélvase los antecedentes a donde corresponde.

V.M.R.W., Magistrado Vocal Octavo; E.R.P.Y., Magistrado Vocal Sexto; C.E. de León Córdova, Magistrado Vocal Undécimo; J.F. de



M.V., Magistrado Vocal Décimo Tercero. J.F. de M.V., Magistrado Vocal Décimo Tercero. J. G. A. A. S. de la Corte Suprema de Justicia.⁷⁹

14. El reto del sector asegurador en Guatemala. Reflexiones

Uno de los principales retos del transporte de carga terrestre en Guatemala es que, al ser un territorio de cruce internacional de cargas en tránsito por la región centroamericana, demanda una fuerte coordinación y homologación regulatoria con los países vecinos.

Un ejemplo de esta necesidad salió a la luz en la reciente contingencia causada por el covid-19, durante la cual se observaron interrupciones del libre tránsito de mercancías, debido a que algunos países (como es el caso de Costa Rica) tomaron decisiones que restringieron, de manera unilateral, aspectos como el ingreso de mercancías a los transportes de carga, con la excepción de aquellos que realizan tránsitos directos de frontera a frontera, siempre y cuando cumplan con el acompañamiento y/o vigilancia durante su tránsito por parte de elementos de seguridad nacional costarricense. Además de esto, se establecieron medidas de no ingreso a operadores (denominados pilotos) al territorio costarricense, a menos que cuenten con nacionalidad costarricense o panameña; lo anterior ocurrió a pesar de que se contaba con el plan de contingencia regional previamente establecido, que estipulaba y pactaba la fluidez del comercio y la garantía del abastecimiento de mercancías.

Debido a esta situación, el gobierno de Costa Rica decidió, en primer lugar, cerrar el paso hacia o desde sus fronteras y, posteriormente, condicionar el acceso de ingreso y salida de transporte entre países. Estas acciones fueron tomadas como medida de salvaguarda hacia su población por temas de salud propios de la contingencia, justificando la decisión debido a que se detectaron casos positivos de covid-19 en los operadores de transportes de carga que se encontraban en tránsito hacia la frontera con Nicaragua.

Estas acciones del gobierno costarricense provocaron el descontento de los proveedores de transporte. La situación colocó a Costa Rica en una posición negativa frente a otros países de la región, como Honduras y Guatemala, los cuales reaccionaron con el cierre de sus fronteras a los operadores costarricenses, evitando el tránsito de los mismos en sus territorios.

Al no poder llegar a un acuerdo entre dichos países, se llevó la situación ante el Sistema de la Integración Centroamericana

79. Sentencia nro. 273-2005 de Corte Suprema de Justicia - Civil de 16 de noviembre de 2006. <https://gt.vlex.com/vid/-457323210>



(SICA), que figura como marco institucional de la integración de la región centroamericana, y busca crear entre dichos países la constitución de una región de paz, libertad, democracia y desarrollo. Como resultado, el SICA, en conjunto con más de 8 países centroamericanos y aunado al Consejo de Ministros de Integración Económica (Comieco) y el Consejo de Ministros de Salud (Comisca), crearon un protocolo de bioseguridad con carácter de urgente, el cual consiguió, en primera instancia, que se diera la reapertura parcial fronteriza bajo ciertas condiciones. La primera de ellas estipula que, durante su trayecto, la unidad terrestre deberá contar con un monitoreo satelital vía GPS que muestre la posición exacta en la que se encuentra el vehículo; además de esto, las unidades terrestres únicamente podrán establecerse en el territorio extranjero hasta un máximo de 72 horas. Finalmente, se señala que las descargas de lo que transporten estas unidades terrestres únicamente podrán realizarse en los almacenes fiscales determinados y autorizados por la nación.

Lo anterior es un claro ejemplo de cómo las naciones de Centroamérica, a pesar de contar con marcos regulatorios ya establecidos, pueden experimentar ciertas omisiones⁸⁰ a manos de sus mandatarios. Como se pudo ver, estas situaciones suelen involucrar instancias que sobrepasan la soberanía y jurisdicciones de los estados, lo que supone una incertidumbre en el sector logístico que no garantiza la seguridad del autotransporte de carga. Cuando esto ocurre, es la integridad de los operadores la primera que se expone al riesgo, luego la carga que se traslada y, por último, la seguridad del tractocamión y equipos terrestres. Este contexto tiene impacto, sin duda, en la certeza jurídica, pues no se establece un estado de derecho que vele por las buenas prácticas, las buenas costumbres y el cumplimiento de los acuerdos, generando así la disrupción a la cadena de suministro.⁸¹

Por otro lado, actualmente, a propósito de la infraestructura guatemalteca para el desarrollo y fluidez del transporte dentro de su territorio, se ha remarcado la prioridad que tiene el desarrollo e inversión hacia el transporte de carga por vía ferroviaria. Con ello se busca, principalmente, generar una conectividad entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. Esta acción se llevará a cabo mediante la inversión aprobada del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), institución financiera que iniciará con un estudio de factibilidad, al cual se le tiene destinado un presupuesto de 2 millones USD. También se contará con recursos financieros a través de la donación de Corea del Sur, de los cuales se solicita

80. González Ramírez, Héctor R. y otros. 2016. El seguro de carga, Enfoque Práctico. México. SafeLink, Agente de Seguros.

81. González Ramírez, Héctor R. y Esaú M. Mendoza Hernández. 2018. El seguro en el transporte de carga. Los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. 1st ed. México: SafeLink, Agente de Seguros.



que sean utilizados y aplicados en el estudio de factibilidad de infraestructura en Guatemala, incluyendo la estructura ferroviaria dentro de Centroamérica.

El Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) publicó este 8 de octubre el Reporte Global de Competitividad 2019-2020, en el cual se realiza un comparativo de 141 economías a nivel mundial con respecto a los principales pilares que sustentan su posicionamiento para la generación de desarrollo económico y la atracción de inversiones.⁸²

El presente documento, además, se encarga de medir las condiciones de movilidad terrestre, aérea y marítima de dichas economías.

Con respecto a la situación actual de las carreteras guatemaltecas, es importante mencionar que Guatemala ocupa el puesto 134 de 141 países en relación con la conectividad de carreteras y el puesto 132 de 141 países en relación con la calidad de sus carreteras a nivel Centroamérica; esto según el Ranking Centroamericano de Calidad Global otorgado según el reporte global de competitividad 2019 del Foro Económico Mundial.⁸³

Guatemala ha bajado 6 posiciones en su red de infraestructura en general, ocupando actualmente el puesto 102 de 141 países evaluados debido a que no cuenta con una sólida red de infraestructura de transporte. Sumado a ello, cayó 3 lugares en conectividad y 4 en calidad, obteniendo una calificación de 53,6 a nivel global, 55,9 a nivel infraestructura, 38,08 a nivel de conectividad y 24,1 a nivel de conectividad, siendo 100 la calificación máxima otorgada.

Sin duda, la baja calidad de las carreteras, la carencia de conectividad y la falta de una red de infraestructura sólida (factores que impiden el crecimiento económico) son aspectos que generan una gran ineficiencia con respecto a los tiempos de tránsito, los mismos que afectan el traslado de las mercancías; un ejemplo de ello son aquellos trayectos que pudieran lograrse en un lapso no mayor a 6 horas (siendo esto una optimizando de tiempos) en actuales traslados que toman alrededor de 12 a 15 horas.

También se llegó a la conclusión de que la existencia de túmulos, carreteras que circulan atravesando poblados y ciudades, así como la mala condición del pavimento son factores

82. González Ramírez, Héctor R. y Mendoza Hernández, Esaú Misael. 2018. El seguro en el transporte de carga. Los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. México. SafeLink, Agente de Seguros.

83. Transito.gob.gt. 2015. Ley de Tránsito y su Reglamento con sus reformas. [online] Available at: <<http://transito.gob.gt/wp-content/uploads/2015/06/Ley-y-Reglamento-Tránsito.pdf>>



que generan un aumento en recursos monetarios y costos de tránsito, además del incremento en tiempos de traslado.⁸⁴ En relación con la situación actual de los accidentes de tránsito que se presentan en territorio guatemalteco, según el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (Inacif), estos representan la segunda causa de muerte en el país; así mismo, Persy Mogollon, director de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (Provincial), declaró que Guatemala ocupa el segundo lugar en Latinoamérica en número de muertes por accidentes de tránsito.

Estos incidentes se derivan de varios factores, como el no contar con una legislación que señale e impute responsabilidades a los operadores del autotransporte de carga; cabe subrayar que en la actual legislación solamente se responsabiliza y sanciona a la unidad vehicular. Además de esto, se deben tomar en cuenta otras causas, como el escaso descanso de los operadores, el aumento del tráfico vehicular de carga, la falta de infraestructura de las carreteras, conducir bajo la influencia del alcohol o sustancias ilícitas, el uso del celular o de la radio mientras se conduce la unidad, condiciones climatológicas que generan dificultad al transitar, desperfectos mecánicos de la unidad y la falta de filtros en las empresas contratantes para la selección de personal apto para el manejo de sus unidades. Esta situación es muy común debido a que existen operadores denominados “nómadas” que, al verse involucrados en un accidente, abandonan la unidad en el lugar de los hechos y se trasladan de manera inmediata a otras regiones para seguir trabajando y continuar con sus malas prácticas.

Existe también un alto índice de accidentes por exceso de velocidad, lo que ha generado pérdidas económicas y vitales para todos los actores involucrados dentro de la cadena de suministro y a la población guatemalteca.

El resultado en pérdidas monetarias considerado por cada accidente de tránsito de transporte pesado de carga se eleva hasta los 11 millones GTQ (entre el Estado y el sector privado), cifra que incluye los costos materiales de las unidades y las horas perdidas que permanecen varados los vehículos. Esta pérdida comienza a gestarse a partir del bloqueo de vías (que va de 8 a 12 horas). Luego están las afectaciones generadas a los involucrados en el accidente vial, así como a los propios usuarios de esas vías, siendo también causales de los posibles atrasos en entregas que generan otros gastos no considerados. Esta valoración está basada en los datos proporcionados por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (Provincial), los

84. ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98. 1998. Guatemala.



mismos que están demostrados en el área de cobertura de esta institución.

Es importante recalcar que, dentro de la pérdida monetaria de los 11 millones GTQ generada por accidentes viales, varios sectores se ven afectados de acuerdo al sector que les compete. La pérdida del sector empresarial conlleva una pérdida de 10 701 358,20 GTQ por la retención de sus equipos y productos, según los cálculos efectuados por la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (Provincial). Por otra parte, el sector asegurador se ve afectado por 1 787 550 GTQ debido al pago de suma asegurada. Por su parte, las “horas hombre” en repercusiones laborales generan gastos de alrededor 891 178,20 GTQ y 8 022 630 GTQ, debido a las pérdidas empresariales por retención de productos.

Con respecto a cómo los sectores que no corresponden al transporte de carga se ven afectados por este tipo de accidentes ocasionados por las unidades transportistas, se pueden plantear distintos casos, como el de un panadero o un agricultor que producen o consumen el producto, así como los otros transportes involucrados en el incidente. A su vez, también se afecta a las personas que llegan tarde a su trabajo e incluso aquellos que pueden perderlo debido a esta demora en carretera. También están aquellos que experimentan alguna emergencia y que se quedan varados al estar involucrados de forma involuntaria. Por último, está el hecho de que el vehículo accidentado puede representar costos de entre 150 mil a 200 mil GTQ por cabezal afectado y alrededor de 125 mil GTQ por contenedor demorado.

Ahora, planteando la pérdida por parte del Estado, los gastos se calcularon en 367 659,44 GTQ por cada accidente, en los cuales se incluyen 243 048,60 GTQ en gastos de atención hospitalaria, 89 250 GTQ por gastos de reparación de vías, 33 873,44 GTQ por los gastos en que incurren las instituciones por el personal enviado para atender y mantener el orden en las áreas de los accidentes y, por último, la pérdida de 1487,40 GTQ por el equipo de movilización utilizado.

Entre el 80 % y el 90 % de los accidentes son generados por factores humanos, de los cuales alrededor del 5 % ocurren por las condiciones de las carreteras, el clima y otros factores ya previamente mencionados.

El resultado de este análisis nos lleva a establecer que estos accidentes pueden mitigarse con la implementación de programas de cultura vial en la población y en el sector del autotransporte de carga. También sería de gran apoyo que la autoridad competente tuviera mayor fortaleza y facultades para la imposición de sanciones, además de contar con la instalación de controles de velocidad en las principales y más transitadas



rutas, no solo con equipos de medición, sino también de *software*. Otra cosa que debería considerarse es la inversión en la red de infraestructura general en las carreteras guatemaltecas para mejorar los tiempos y condiciones de tránsito, sin dejar de lado la inversión de capital o planes de financiamiento estatal para el mantenimiento, reparación o renovación de las unidades de transporte, así como la capacitación de los operadores.

Uno de los mayores retos a los que se enfrenta actualmente el sector asegurador en territorio guatemalteco, sería el de los cambios regulatorios o legislativos; de esta forma, tendría carácter obligatorio la adquisición de los instrumentos financieros que cuenten con la cobertura en las requisiciones de las nuevas regulaciones de responsabilidad civil por daños a terceros sobre el Acuerdo Gubernativo 17-2020, así como la observancia y revisión del cumplimiento de dicho acuerdo. Este mismo obliga a los propietarios de las unidades de transporte de carga a indemnizar de forma obligatoria con 137 118,50 GTQ por muerte de terceros que sean pasajeros o personas que se encontraban en el sitio de afectación al momento de los hechos del accidente y que, además, los mismos afectados no hayan conducido los vehículos en los accidentes viales; aparte, se añade una indemnización por pérdida de extremidades o incapacidad.

Los dueños de los vehículos deberán adquirir un seguro contra terceros de manera obligatoria para, de esta forma, resarcir de manera económica a los afectados en los percances viales. También se deberán pagar los daños causados por muerte hasta por 50 salarios agrícolas, los cuales llegan a la suma de 2742,37 GTQ mensuales sin la bonificación de 250 GTQ establecida en el Acuerdo Gubernativo 17-2020.

“El riesgo es un componente necesario para el progreso”.

Jeff Bezos

Fundador de Amazon



El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en México

Lic. Héctor González, Lic. Esaú Mendoza, Lic. Nayeli Sánchez¹

Sumario

1) Introducción. Definición 2) Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local 3) Elementos del contrato de transporte 4) Responsabilidades del contrato de transporte 5) Responsabilidad del transportista. La reparación del daño 6) Inicio y término de la responsabilidad del transportista 7) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 8) Eximentes de responsabilidad 9) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 10) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga 11) Derecho de subrogación 12) Jurisprudencia 13) El reto del sector asegurador en México. Reflexiones finales

1. El autor Héctor R. González Ramírez es licenciado en Negocios Internacionales y maestro en Dirección de Operaciones y Logística. Cofundó Link Business Group México en el año 2013, un grupo corporativo multiempresas proveedoras de servicios especializados en prevención de riesgos de la cadena de suministro y desarrollo de software B2B para automatización y digitalización de operaciones logísticas. Su trayectoria de 17 años emprendiendo y de 13 años trabajando en el sector del transporte internacional y el gerenciamento de riesgos en empresas nacionales e internacionales lo formaron como líder. Actualmente es el director general de SafeLink Group Latam y presidente del Consejo de Administración de Link Business Group Latam, corporativo con una destacada posición de marca y mercado en México, Panamá, Guatemala y Perú. Héctor también es cofundador, accionista y director de Desarrollo de Negocios de Uxbilink SA de CV, empresa de software.

El autor Esaú M. Mendoza Hernández es licenciado en Derecho y especialista en derecho corporativo, coautor de las publicaciones El seguro de carga, enfoque práctico y El seguro en el transporte de carga, los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. Es un agente certificado ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas de México en Riesgos Empresariales de personas y daños, con certificación AMIB (Asociación Mexicana de Instituciones Bursátiles) - CNBV (Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México). En su actividad académica, se ha desarrollado como catedrático académico y docente en carreras de grado, posgrado y especializaciones en la materia tanto en universidades públicas como privadas de la República Mexicana y actualmente es socio y agente apoderado de SafeLink, Agente de Seguros S.A. de C.V. Del mismo modo, ha participado como conferencista disertando sobre el tema en universidades, congresos y conferencias desarrolladas en diversos países de Latinoamérica. Es miembro de asociaciones mexicanas y latinoamericanas que vinculan profesionales especializados en el transporte, logística internacional y seguros. Miembro con participación activa dentro de la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (Alsum).

La autora Nayeli Sánchez García es licenciada en Negocios Internacionales, especialista en Administración de Empresas y Mercados Bursátiles. En su actividad corporativa se ha desarrollado como especialista en el área operativa sobre cadena de suministro y logística en México, Latinoamérica y territorio NAFTA. Es especialista en autotransporte nacional. Cuenta con diplomados especializados en Ventas Digitales en Medios Sociales. Actualmente es responsable de las actividades estratégicas, tácticas, operacionales, humanas y técnicas de gestión de recursos asociadas con las áreas funcionales relacionadas con Business Intelligence de SafeLink, Agente de Seguros S.A. de C.V. Cuenta con una certificación en análisis de datos Power BI por Microsoft y certificación en Google Adwords por Google.



1. Introducción. Definición

El presente documento es una investigación y un breve análisis del ámbito jurídico que regula al contrato de transporte terrestre de mercancías en la República Mexicana, limitándose a la observancia de las normas vigentes, adecuaciones y reformas legislativas previas y derivadas de la contingencia producida por el covid-19, así como las actuales estadísticas y panorama del sector logístico terrestre. Es un documento de fácil lectura y comprensión para el entendimiento del marco legislativo y la actividad del autotransporte de carga en México.

En primera instancia, entendamos que México, previo a la pandemia por covid-19 (hecho que afectó al comercio internacional y, por consecuencia, al comercio nacional desde finales del 2019 y que continúa en la actualidad), se encontraba posicionado en el puesto 48 de 141 países, de acuerdo con el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), publicado el 8 de octubre en el Reporte Global de Competitividad 2019, según el cual ha obtenido 64,9 puntos en el Índice de Competitividad de 2019. Cuenta con aproximadamente 1,269 billones USD de producto interno bruto, lo cual representa el 99,80 % del parque empresarial del país. Este hecho sitúa a México como la segunda economía a nivel América Latina al contar con un total de 4 191 600 pymes, de los cuales se encuentran comprendidos y percibidos 95,4 % como microempresas y un 3,6 % en pequeñas empresas, quedando un 0,8 % correspondiente a medianas empresas. Es por esto por lo que las pymes aportan aproximadamente el 52 % del producto interno bruto (PIB) y son generadoras de un 72 % de los empleos del sector privado, de acuerdo a lo especificado por el Banco de México.²

Por ello, es de vital importancia el transporte terrestre para este país, debido a que México reportó un crecimiento en sus exportaciones de un 7,94 % en el año 2019 en comparación con el año 2018, representando así el 36,63 % de su producto interno bruto (PIB). Debido a este crecimiento, logró situarse en el puesto 50 de 191 países del ranking de exportadores con respecto a su producto interno bruto (PIB).

Con una cifra de 485 837,13 millones USD, sus principales exportaciones son de tipo regional, siendo su principal destino Estados Unidos de América con 360 000 millones USD, Canadá con 14 318,128 millones USD, la Eurozona con 893,6 millones USD y Panamá con 242,5 millones USD; estos países y regiones, en conjunto, representaron 460 703,803 millones USD totales generados con respecto a las exportaciones desde México.³

Las importaciones, por su parte, también han presentado un incremento del 3,46 % en 2019 en comparación con el año

2. México, Banco. 2021. Banxico, Banco Central, Banco de México. Banxico.Org.Mx. <https://www.banxico.org.mx/>.

3. Exportaciones de mercancías 2020. 2021. Datosmacro.Com. <https://datosmacro.expansion.com/comercio/exportaciones>.



2018, representando el 37,13 % del PIB. Estas cifras lo sitúan en el lugar 113 de 191 países del ranking de importaciones con respecto al PIB, representando 487 456,1 millones de EUR. Dichas importaciones provinieron principalmente de los Estados Unidos de América con 7 361,4 millones USD, República Popular China con 2 228,5 millones USD y la Eurozona con 1 289,2 millones USD; estos países y regiones, en conjunto, representaron 455 295,287 millones USD totales generados con respecto a las importaciones hacia México.⁴

En tal sentido y de acuerdo a las cifras mostradas, el transporte multimodal terrestre indica para México ser el tipo de modalidad que genera el desarrollo y crecimiento económico en el país, postulándose como el principal medio de transporte. Esta posición se ganó gracias al flujo de comercio exterior generado con su principal socio comercial: Estados Unidos de América. Según estas cifras, este país representa tres cuartas partes de sus exportaciones con un 76,5 %, mientras que el comercio exterior con Canadá representa un 31 %, según las cifras de la Organización Mundial del Comercio.

Estados Unidos de América figura como el principal socio proveedor de México, representando el 46,6 % de las importaciones, según datos reportados en la Base de Datos Comtrade de las Naciones Unidas (UN Comtrade). Siendo así, es claro que el país tiene una dependencia del comercio exterior, ya que representa el 77,6 % del producto interno bruto (PIB), de acuerdo a las estadísticas señaladas por el Banco Mundial. El transporte terrestre tiene un papel fundamental para cumplir con uno de sus principales objetivos: generar una eficaz circulación y distribución de las mercancías tanto nacional como internacionalmente; por ende, cualquier suceso o circunstancia que genere pérdida o daños a las mercancías transportadas puede ser motivo de quiebre o pérdida total frente a las unidades económicas del país al ser empresas catalogadas como pymes.⁵ Tal situación traería como consecuencia un resultado negativo en la economía de la nación, además de un impacto perjudicial a la sociedad mexicana debido al aumento de la pérdida de empleos e ingresos en la balanza comercial nacional.⁶

De esto se desprende que todos los actores de la cadena de suministro deben contar con una visibilidad de la normativa, regulaciones, responsabilidades, reconocimiento, gestión, administración y traslado de riesgos a través de los instrumentos financieros, como puede ser el seguro. De la misma forma, es importante conocer el rol que juegan las autoridades en su

4. México - Importaciones de mercancías 2020. 2021. Datosmacro.Com. <https://datosmacro.expansion.com/comercio/importaciones/mexico>.

5. García de la Sierra, Jimena Jurado. 2021. Porcentaje de pymes en México. Blog. Ideas y recursos para tu pyme. <https://quickbooks.intuit.com/mx/recursos/controla-tu-negocio/cual-es-el-porcentaje-de-pymes-en-mexico/>.

6. México - Importaciones de mercancías 2020. 2021. Datosmacro.Com. <https://datosmacro.expansion.com/comercio/importaciones/mexico>.



facultad de impartición y delegación de justicia, así como los procesos que rigen a las instituciones financieras, incluyendo los retos y las exposiciones que supone el sector del transporte en México.

Estas legislaciones nacionales e internacionales, además, deben determinar el tema de la responsabilidad con respecto a las mercancías, la misma que surge entre las personas que intervienen, es decir, entre el expedidor y el operador de transporte multimodal. Lo anterior se debe a que la figura legal y contractual de estos sujetos es la de tener conocimiento sobre dónde comienzan y dónde terminan las responsabilidades de cada uno de ellos al transportar las mercancías.

Marco legal del transporte terrestre en México

En esta investigación se detallarán los aportes más importantes en leyes mexicanas de transportación, regulaciones jurídicas y materia de seguros a las que deben apegarse tanto los actores de la cadena de suministro como las compañías de seguros, los agentes de seguros y los documentos que emanan de este tipo de operaciones, como son las pólizas y los contratos.

Cualquiera que esté interesado en esta logística debe conocer el marco legal en el que operan cada uno de los actores de la cadena de suministro, ya que solo así se podrán reconocer las responsabilidades de cada uno de ellos para garantizar que las mercancías siempre estén protegidas y que, en caso de siniestro, se pueda recuperar el valor de las mismas.⁷

2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

El contrato del autotransporte

La legislación y la autoridad en México consideran como obligación, por parte de los permisionarios del servicio de autotransporte federal de carga, emitir una carta de porte por cada embarque, siendo el documento identificado como contrato de autotransporte de carga.⁸ Dicho documento debe cumplir con los elementos de ley, ser debidamente requisitado y contar con determinadas características que cumplan con la

7. González Ramírez, Héctor R., y Esaú M. Mendoza Hernández. 2018. El seguro en el transporte de carga. Los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. 1st ed. México: SafeLink, Agente de Seguros.

8. Art. 2. Del ámbito de aplicación de la ley. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.



legislación en materia de autotransporte y que se ajuste a las disposiciones fiscales emitidas por el Servicio de Administración Tributaria.⁹

La carta de porte para el transportista es el principal documento para el control de sus movimientos de mercancías y cobro de los servicios y, en forma adicional en su uso mercantil, es utilizada como soporte de la entrega/recepción de las mercancías entre transportistas y expedidores.

Sin embargo, a partir de 2014, la carta de porte tradicional en papel deja de tener validez conforme a las disposiciones emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Derivado de lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal en coordinación con el Servicio de Administración Tributaria y la participación de la Policía Federal y las principales cámaras y agrupaciones del autotransporte federal de carga, definieron el modelo de carta de porte que, en su diseño, conjunta las disposiciones normativas en materia de autotransporte, comercio y obligaciones fiscales, con lo que se busca facilitar a los transportistas el cumplimiento de la normatividad aplicable.¹⁰

3. Elementos del contrato de transporte

Los elementos que perfeccionan el contrato de transporte de carga con base en la legislación son las partes, acuerdo de voluntades, causas, objeto y forma.¹¹

9. Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones IX y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2^o fracción II y 5^o, párrafo primero y fracción I, 8^o, fracciones I y XI; 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 50, 51 y 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y 1^o; 2^o, fracción I, 4^o, 10, fracción V y 22 fracciones XII y XLI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y artículos 2^o, fracción II de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 581 del Código de Comercio y la Resolución Miscelánea Fiscal vigente, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 30 de diciembre de 2014, relativa al Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI).

10. Formatos e instructivos sobre los requisitos de la carta de porte o comprobante para amparar el transporte de mercancías para servicios de carga.

11. Art. 10. Del peso y dimensiones de los vehículos. 1994. México: Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.



LOGO EMPRESA TRANSPORTISTA	<p>NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL DEL AUTOTRANSPORTISTA</p> <p>DOMICILIO FISCAL</p> <p>Domicilio de la sucursal o establecimiento en su caso</p> <p>RFC del Auto transporte:</p> <p>Regimen Fiscal Del Autotransporte :</p>	<p>CARTA PORTE</p> <p>Número de folio</p> <p>Fecha/Hora Certificación</p> <p>Fecha de Emisión</p>																																																																																				
<p>Receptor del Comprobante Fiscal</p> <p>NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL DEL REMITENTE O EXPEDIDOR</p> <p>Domicilio fiscal del remitente o expedidor</p> <p>RFC del Remitente o Expedidor:</p> <p>Uso Comprobante Fiscal Digital por Internet:</p>		<p>No. Folio Fiscal</p> <hr/> <p>No. Certificado Digital</p> <hr/> <p>No. Serie Certificado SAT</p>																																																																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Cantidad</th> <th style="width: 10%;">Unidad</th> <th style="width: 40%;">Descripción</th> <th style="width: 10%;">Precio</th> <th style="width: 10%;">Descuento</th> <th style="width: 10%;">Importe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;"># Unidad - # Servicio</td> <td style="text-align: center;">- Tipo de Servicio: Ejemplo Flete Local # PLACAS . Nombre de Operador FOLIO Carta Porte</td> <td style="text-align: right;">Tarifa Servicio \$</td> <td style="text-align: right;">1,500.00</td> <td style="text-align: right;">\$ 1,500.00</td> </tr> <tr> <td colspan="6">IMPUESTOS</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">Base</td> <td style="text-align: center;">Impuesto</td> <td style="text-align: center;">Tipo Factor</td> <td style="text-align: center;">Tasa o Cuota</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 1,500.00</td> <td style="text-align: center;">IVA</td> <td style="text-align: center;">Tasa</td> <td style="text-align: right;">0.160000</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 1,500.00</td> <td style="text-align: center;">IVA</td> <td style="text-align: center;">Tasa</td> <td style="text-align: right;">0.040000</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 240.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 60.00</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Forma pago:</td> <td style="text-align: right;">Subtotal</td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 1,500.00</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Método pago:</td> <td style="text-align: right;">IVA</td> <td style="text-align: right;">0.160000</td> <td style="text-align: right;">\$ 240.00</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Condiciones de pago:</td> <td style="text-align: right;">Ret. IVA</td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 60.00</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Importe con letra:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Moneda:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Lugar de Expedición:</td> <td style="text-align: right;">Total</td> <td></td> <td style="text-align: right;">\$ 1,680.00</td> </tr> </tbody> </table>			Cantidad	Unidad	Descripción	Precio	Descuento	Importe	1	# Unidad - # Servicio	- Tipo de Servicio: Ejemplo Flete Local # PLACAS . Nombre de Operador FOLIO Carta Porte	Tarifa Servicio \$	1,500.00	\$ 1,500.00	IMPUESTOS								Base	Impuesto	Tipo Factor	Tasa o Cuota			\$ 1,500.00	IVA	Tasa	0.160000			\$ 1,500.00	IVA	Tasa	0.040000						\$ 240.00						\$ 60.00	Forma pago:			Subtotal		\$ 1,500.00	Método pago:			IVA	0.160000	\$ 240.00	Condiciones de pago:			Ret. IVA		\$ 60.00	Importe con letra:						Moneda:						Lugar de Expedición:			Total		\$ 1,680.00
Cantidad	Unidad	Descripción	Precio	Descuento	Importe																																																																																	
1	# Unidad - # Servicio	- Tipo de Servicio: Ejemplo Flete Local # PLACAS . Nombre de Operador FOLIO Carta Porte	Tarifa Servicio \$	1,500.00	\$ 1,500.00																																																																																	
IMPUESTOS																																																																																						
		Base	Impuesto	Tipo Factor	Tasa o Cuota																																																																																	
		\$ 1,500.00	IVA	Tasa	0.160000																																																																																	
		\$ 1,500.00	IVA	Tasa	0.040000																																																																																	
					\$ 240.00																																																																																	
					\$ 60.00																																																																																	
Forma pago:			Subtotal		\$ 1,500.00																																																																																	
Método pago:			IVA	0.160000	\$ 240.00																																																																																	
Condiciones de pago:			Ret. IVA		\$ 60.00																																																																																	
Importe con letra:																																																																																						
Moneda:																																																																																						
Lugar de Expedición:			Total		\$ 1,680.00																																																																																	
<p>Observaciones</p> <p>No CONTENEDOR, No SELLO, ORIGEN y DESTINO TIPO DE TRASLADO: EJEMPLO: TRASLADO DE CONTENEDOR CLIENTE No PEDIMIENTO, INSTRUCCIONES ESPECIALES DE ENTREGA, FECHA ENTREGA</p>																																																																																						
<p>Cadena original del complemento de certificación digital del SAT</p> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>																																																																																						
	<p>Sello digital del CFDI</p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>																																																																																					
	<p>Sello digital del SAT</p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>																																																																																					
	<div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>																																																																																					

Requisitos del contrato de transporte

Los transportistas deberán emitir una carta de porte debidamente documentada por cada embarque, la misma que deberá contener, además de los requisitos fiscales y de las disposiciones aplicables contenidas en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, lo estipulado en el art. 74.¹²

Lo dispuesto en el párrafo anterior, no exime al transportista de la obligación de acompañar las mercancías que transporten con la documentación que acredite la legal tenencia de estas, ya sean de procedencia extranjera o nacional, así como de la obligación

¹². Art. 74. Condiciones para el transporte. 1994. México: Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.



de expedir al adquirente del servicio de transporte el CFDI que le permita la deducción de la erogación y el acreditamiento de las contribuciones generadas por la erogación efectuada.

Al establecerse el modelo de carta de porte, se logra homogeneidad en su diseño y, en consecuencia, más funcionalidad, dado que cuenta con los campos necesarios para especificar condiciones de servicio y de la gestión logística.

El contrato de prestación de servicio es avalado por el Código de Comercio¹³ y el Código Civil Federal,¹⁴ que le otorga al transportista el derecho y acción para cobrar el importe de los fletes, además de ser un documento que es actualizado y que cuenta con cláusulas sancionadoras por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

La carta de porte incluye, en el contrato de prestación de servicios, la cláusula 15^o, la cual establece que, para el caso de que el expedidor contrate carro por entero, este aceptará la responsabilidad solidaria para con el transportista, implementando con ello la figura de corresponsabilidad que contempla el numeral 6.1.2.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014; lo anterior refiriéndose al peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal y, por último, el artículo 10 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

Finalmente, la carta de porte, en su diseño, cuida las disposiciones que exigen las leyes para el autotransporte, el comercio y las obligaciones fiscales; lo ya mencionado no sólo permite cumplir con estas, pues genera información para los diversos sectores con fines de planeación de carreteras y estrategias comerciales; esto a través del conocimiento de las demandas de transporte, sectores que atienden, los volúmenes de carga transportada en el país, los orígenes y destinos de la carga, tipo y valor de las mercancías, configuraciones vehiculares que se utilizan, entre otros.¹⁵

13. Art. 581. Contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

14. Art. 2656. De los portadores y alquiladores. 1928.56 México: Código Civil Federal.

15. Circular por la que se aprueban los modelos de carta de porte-traslado o comprobante para amparar el transporte de mercancías preimpresa y carta de porte o comprobante para amparar el transporte de mercancías digital por internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos. 2015 DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



Características del contrato de transporte

Las partes en el presente contrato se determinan como:

- Transportista: El porteador o transportista también puede ser denominado como acarreador o fletero y es la persona física o jurídica que realiza el servicio de transportación de la mercancía.
- Remitente o expedidor: Es la persona física o jurídica que contrata el servicio de transporte o remite la mercancía.¹⁶

4. Responsabilidades del contrato de transporte

Conforme a lo publicado en la circular emitida por el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015, en el que se aprueban los modelos de carta de porte-traslado o comprobante para amparar el transporte de mercancías preimpresa y carta de porte o comprobante para amparar el transporte de mercancías digital por internet.¹⁷ Este autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como sus indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos que establecen las responsabilidades de las partes (personas físicas o jurídicas) que intervienen en el contrato de transporte; estas son las siguientes:

Responsabilidades del remitente o expedidor: 1. Proporcionar la información y documentación de forma veraz y correcta al transportista.¹⁸ 2. Deberá declarar el tipo de mercancía o efectos de que se trate, al igual que su peso, medidas y/o número de la carga que entrega al transportista, así como el valor comercial.¹⁹ 3. Deberá entregar los documentos que las leyes o reglamentos exigen para poder recibir la prestación de servicios de transporte.²⁰ 4. Está obligado a la entrega de los documentos correspondientes para la transportación de la mercancía.²¹

16. Circular por la que se aprueban los modelos de carta de porte-traslado o comprobante para amparar el transporte de mercancías preimpresa y carta de porte o comprobante para amparar el transporte de mercancías digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos. 2015 DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

17. Art. 29-A. Requisitos de los comprobantes fiscales. 1981. México: Código Fiscal de la Federación.

18. Circular por la que se aprueban los modelos de carta de porte-traslado o comprobante para amparar el transporte de mercancías preimpresa y carta de porte o comprobante para amparar el transporte de mercancías digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos. 2015 DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

19. Art. 10 Del peso y dimensiones de los vehículos. 1994. México: Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

20. Art. 581. Contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

21. Cuarta. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



5. Responsabilidad del transportista. La reparación del daño

Responsabilidades que determinan el valor de la mercancía: 1. Si el remitente o expedidor desea que el transportista asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos declarados y/o que se cubran riesgos inclusive en caso fortuito o de fuerza mayor, se deberá convenir el valor correspondiente a seguro y deberá expresarse en la carta porte.^{22, 23} 2. Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, se considerará que la mercancía viaja por cuenta y riesgo del remitente o expedidor. En tal caso, la responsabilidad del transportista quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días del salario mínimo²⁴ (indicador publicado por el Gobierno de México) por tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg.; por otro lado, serán 4 días de salario mínimo por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg. 3. Si al momento de la entrega resultara algún faltante o avería de la mercancía, el consignatario deberá hacerla constar en la carta porte y hacer la reclamación al transportista dentro de las 24 horas siguientes.²⁶

Exenciones de la obligación del transportista: 1. El transportista queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte en los siguientes casos: a) Cuando se trate de carga que, por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado. b) Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias.²⁷

El acto de comercio de prestación de servicio de transporte es perfeccionado por medio del contrato denominado carta porte, que determina el acuerdo de voluntades entre el transportista y el remitente o expedidor; por lo anterior, en dicho documento se designan, de acuerdo a la legislación aplicable, los términos, condiciones, alcance y responsabilidades. Estas últimas se

22. Octava. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

23. Art. 84. Responsabilidad. 1994. México: Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

24. Art. 66 De la responsabilidad en el autotransporte de carga. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

25. Décima. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretario de Comunicaciones y Transportes.

26. Décima segunda. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

27. Décima tercera. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretario de Comunicaciones y Transportes.



regulan y, en caso de controversia, marcan la pauta de resolución. Estas leyes son las siguientes: Código de Comercio, Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

En este caso, el transportista es responsable de la conservación y cuidado de la mercadería desde que es recibida por el remitente o expedidor hasta la entrega en destino final por ser un permisionario del servicio de transporte o por adquirir la figura del porteador.²⁸ Por lo anterior, en territorio mexicano podemos contemplar dos supuestos sobre la responsabilidad y/o reparación del daño imputable al transportista; estos son los siguientes:

Valor declarado y no declarado en la carta porte

En México, es muy común que se generen controversias sobre la indemnización de pérdidas, desfalcos o averías de las mercancías transportadas, derivado de que las legislaciones que regulan la materia pueden resultar inexactas o confusas. Las partes con las que debe contar una carta porte se estipulan en el Código de Comercio y en el Código Civil Federal, así como en los formatos que la autoridad fiscal pone a disposición en su portal, en los cuales tampoco se indica precisamente que deba declararse el valor de las mercaderías; a su vez, la Ley de Vías Generales de Comunicación²⁹ indica que la responsabilidad en estos casos comprende la obligación de pagar el valor declarado en el lugar y día de la entrega conforme al Código de Comercio;³⁰ pero para efectos de una responsabilidad imputable al transportista la Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal indica que, al no declararse el valor, quedará limitada la indemnización a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal.³¹ Cabe destacar que, a partir de 2016, todas las cantidades en materia financiera se contemplarán por medio de la Unidad de Medida y Actualización (UMA), por lo que en materia de seguros la UMA sería la medida aplicable.³²

Así mismo, vemos que en materia jurisprudencial, la Suprema Corte de la Justicia de la Nación se ha pronunciado en que el transportista siempre será sancionado al pago resarcitorio por los daños y/o pérdidas que ocurran; lo anterior aplica, incluso, por caso fortuito o de fuerza mayor, limitándolo al único elemento tangible con el que se cuenta y que queda fijado

28. Art. 590. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

29. Art. 72. Explotación de vías generales de comunicación. 1940. México: Ley de Vías Generales de Comunicación.

30. Art. 80. Explotación de vías generales de comunicación. 1940. México: Ley de Vías Generales de Comunicación.

31. Art. 84. Responsabilidad. 1994. México: Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

32. Decreto por el que se expide la Ley para Determinar el Valor de la Unidad de Medida y Actualización. 2016. DOF.



en la carta porte. Este elemento es el pesaje (en kgs.) de las mercancías, que predomina ante la falta del conocimiento del valor de las mercaderías, de acuerdo a lo estipulado en los términos del artículo 581, fracción IV del Código de Comercio.³³ Por ende, el artículo 66, fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal³⁴ señala que, en caso de que el remitente o expedidor realice un litigio en vías de obtener un resarcimiento del daño por el valor no declarado, las legislaciones previamente mencionadas propiciarán un trato equitativo y proporcional que no genere un trato más benéfico o favorecedor a ninguna de las partes contratantes, sino a la indemnización basada en el peso y no del valor de las mercancías; lo anterior se debe a que este último no fue declarado por el expedidor o remitente, siendo que es su obligación hacerlo en caso de querer demandar una compensación por valor y no por peso (kg.).³⁵

6. Inicio y término de la responsabilidad del transportista

Responsabilidades del transportista: 1. Deberá recoger y entregar la carga en los domicilios indicados por el remitente o expedidor. 2. Deberá cumplir y ajustarse a los términos y condiciones convenidos con el remitente o expedidor. 3. Está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez.³⁶ 4. En caso de no ser recibida la carga se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas que indique el transportista.³⁷

Otras responsabilidades del contrato del transporte: 1. El transportista cuenta con las facultades de proceder a reconocer la mercancía en caso de que sospechare de la falsedad en la declaración del contenido de la misma, de acuerdo al procedimiento de ley; así mismo, el transportista tendrá la obligación de dejar los bultos en el estado en donde se encontraban antes del reconocimiento.³⁸ 2. El transportista podrá solicitar la subasta pública de la mercancía en caso de no ser retirada la misma en el plazo indicado de ley de 30 días hábiles siguientes de haber sido puesta a disposición del

33. Art. 581.Frac. IV. Contrato Mercantil de Transporte Terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

34. Art. 66. Frac. V De la responsabilidad en el autotransporte de carga. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

35. Amparo directo en revisión 1024. 2017. Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

36. Sexta. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

37. Art. 590. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

38. Art. 595. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.



consignatario.³⁹ 3. El transportista y el remitente o expedidor negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.⁴⁰

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales en que se ejerce

De acuerdo al Código de Comercio, se extinguen las responsabilidades del porteador por desfalcos, pérdidas o averías por dos motivos. El primero de ellos es el recibo de las mercancías sin reclamación; el segundo es el transcurso de seis meses para transportes dentro de la República Mexicana, y hasta un año para aquellos transportes que tengan lugar en el extranjero.⁴¹

El término de la prescripción comenzará a correr en los casos de pérdida desde el día siguiente al fijado para el término del viaje, y en los de avería después de 24 horas de la entrega de las mercancías.⁴² Las acciones legales sobre las responsabilidades a las que se refiere este apartado podrán ejercerse por la vía civil o la vía mercantil.⁴³

Tanto para los tránsitos internos en México como para los internacionales que tengan como origen o destino el territorio mexicano⁴⁴, la legislación estipula que ambos, el porteador y el empresario de transporte multimodal, están obligados a cuidar y conservar las mercancías; igualmente se indica que esta es de su exclusiva responsabilidad desde el momento en que estos o cualquiera de sus representantes u operadores reciban la mercancía, obligación que se extiende hasta la entrega en el destino final.⁴⁵

Podemos observar que, adicionalmente a la responsabilidad de la mercancía, esta se extiende también a los contenedores, ya sea por pérdida total o parcial, daños o averías y demora de la entregas del mismo.⁴⁶

39. Séptima. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

40. Octava. Condiciones de prestación de servicios que ampara la carta de porte o comprobante para el transporte de mercancías. 2015. México: DOF. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

41. Art. 592. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

42. Art. 593. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

43. Art. 594. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio. 8. Eximientes de responsabilidad

44. Art. 79. Condiciones para el transporte. 1994. México: Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

45. Art. 590. Fracción IV. Del Contrato Mercantil de Transporte Terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

46. Art 11. De la responsabilidad. 1989. México: Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores



Estos son los principios de responsabilidad de transportista terrestre señalados en el Código de Comercio, Código Civil Federal, Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores y en el Reglamento de Transporte Federal y Servicios Auxiliares, pactados en el contrato de transporte llamado carta de porte.

De acuerdo al párrafo anterior, estos son los principios de responsabilidad indicados en las distintas legislaciones. Así como existen las responsabilidades, también podremos encontrar casos en los cuales el transportista puede eximirse de toda responsabilidad, principalmente por hechos imputables al cargador; en ese sentido, los estatus legales obligan al cargador a entregar las mercancías en las condiciones, lugares y tiempos convenidos, compartir los documentos necesarios (tanto fiscales como municipales), para el libre tránsito y pasaje de la carga, así como sufrir las pérdidas y averías que procedan por vicio propio.⁴⁷

Es debido a eso que, si la transportación no pudo ser iniciada, terminada, existieran daños, perjuicios por incumplimiento de contrato, surgieran multas o penas derivadas de la omisión, inexactitud de las indicaciones, falta de entrega de la mercancía o se tuviera irregularidad en la documentación (siempre y cuando sea el responsable de estos hechos el cargador),⁴⁸ el transportista tiene derecho a recibir el valor o la parte proporcional del pago del servicio, según sea el caso y/o el reembolso de los gastos adicionales, así como recibir las indemnizaciones pertinentes.⁴⁹

Otro eximente en el que el porteador quedará libre de responsabilidad es al omitirse o rehusarse el cargador a la apertura o reconocimiento de los bultos que contiene la mercancía en el acto de la entrega al porteador;⁵¹ por su parte, el eximente de responsabilidad de pérdidas, desfalcos o averías por prescripción se extingue por el recibo de las mercancías en reclamación y por el transcurso de 6 meses en las expediciones verificadas dentro de la República Mexicana y de un año en las que se tenga lugar para el extranjero.⁵⁰

El tiempo de prescripción señalado en el párrafo anterior comenzará a correr en los casos de pérdida desde el día siguiente al fijado para el término del viaje y en los de avería después de las 24 horas de la entrega de las mercancías.⁵¹

47. Art. 588. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

48. Art. 588. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

49. Art. 591. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

50. Art. 591. Fracción V. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.go comercio

51. Art. 592. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.go comercio



Por último, en los casos relacionados a pérdidas o averías derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor de los bienes que reciba el porteador para su transportación, vemos que la legislación soporta en el porteador la carga de la prueba,⁵² y este, a su vez, deberá probar siempre que las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo del viaje no han tenido por causa su culpa o negligencia.⁵³

Este eximente puede dejar de serlo, ya que el usuario de servicio de transporte podrá pactar con el porteador que se cubran los casos fortuitos o de fuerza mayor, siempre y cuando sea declarado en el contrato de transporte el valor correspondiente a las afectaciones y se cubra el cargo adicional equivalente al costo de la garantía.⁵⁴

9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

Inicio de cobertura

En México, las leyes que regulan al sector de seguros indican que el perfeccionamiento del acto asegurador se realiza por medio del contrato de seguros según el cual una empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Por ello, el inicio de la relación contractual o jurídica en materia de seguros comienza al cumplirse dos requisitos de ley: el otorgamiento de una póliza o certificado por parte de una compañía de seguros, y el pago de la póliza conocido como prima por parte del asegurado y/o contratante.⁵⁵

Por consiguiente, en la Ley del Contrato de Seguro se dicta de forma puntual y estricta la duración de cobertura del seguro que, para efectos de la presente obra, describiremos como requisitos del seguro de carga o transportes. Si bien lo estipula dicha ley, los requisitos obligatorios que debe contener una póliza de seguros del ramo de daños son los nombres, domicilios de los contratantes, firma de la aseguradora, designación de la cosa, naturaleza de los riesgos garantizados, el momento a partir del cual se garantiza el riesgo, la duración de la garantía, monto de la garantía y la cuota o la prima del seguro.⁵⁶ Los requisitos

52. Art. 593. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio. go comercio

53. Art. 590. Frac. VIII. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

54. Art. 2648. De los porteadores y alquiladores. 1928. México: Código Civil Federal.

55. Art. 67. De la responsabilidad en el autotransporte de carga. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

56. Art. 20. La póliza. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.



adicionales para el seguro de transporte de mercancías son los siguientes: empresa o persona encargada de transporte, calidades específicas de los efectos asegurados con expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieran, además del punto en donde se hubieren de recibir los géneros asegurados y el en que deben entregarse.⁵⁷

En la práctica podemos visualizar que dentro de los textos de las pólizas nombradas como condiciones generales, es usual y conocido que se utilice el Clausulado de Carga del Instituto de Aseguradores de Londres,⁵⁸ en el que encontraremos de manera específica las cláusulas listadas a continuación:

- Cláusula de vigencia: determina la temporalidad de la cobertura; con temporalidad se hace referencia al tiempo, día, fecha y hora.
- Cláusula de territorialidad o cláusula de tránsito: detalla el origen y el destino de la cobertura. Cabe destacar que en algunos casos se puede contar, a solicitud expresa del asegurado, por recomendación del corredor de seguros o por el suscriptor de riesgos de la compañía aseguradora, que existan extensiones de la garantía del seguro, la cual se especificará en la cláusula de desempaque diferido.
- Cláusula de desempaque diferido: indica que se contará con una ampliación de cobertura por un lapso determinado después de la entrega de la mercancía.

Hasta este punto se puede encontrar la finalización de la cobertura en todo momento en el contrato de seguro. Cabe destacar que este contrato puede darse por terminado anticipadamente y dejar sin efecto el mismo y, por consiguiente, rescindir la cobertura. Si no hubiese sido pagada la prima o la fracción correspondiente, dentro del término o extensión convenida, los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día de ese plazo.⁵⁹ La agravación, omisión o inexacta declaración del riesgo, facultará a la empresa aseguradora para considerar rescindido de pleno derecho el contrato, aunque no hayan influido en la realización del siniestro.⁶⁰ El contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración, el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere ya realizado.⁶¹ Así mismo, la rescisión del contrato de seguro podrá efectuarse a solicitud del asegurado o la

57. Art. 141. Seguro de transporte terrestre. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

58. Di Liberto De Dauphinee, M. and Di Liberto Stagnaro, D., 2017. Manual de seguros de transporte marítimo. 4^a ed. Bogotá, Colombia: Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos.

59. Art. 40. La prima. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

60. Art. 47. El riesgo y la realización del siniestro. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

61. Art. 45. El riesgo y la realización del siniestro. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

62. Art. 96. Disposiciones generales. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.



compañía de seguros.⁶²

De acuerdo a lo anterior, concluimos que el inicio de cobertura será a partir del día, fecha y hora estipulados en la póliza o certificado entregado por la aseguradora y que este, a su vez, se encuentre cubierto cuantitativamente. Con respecto al término de cobertura, este se da ya sea por el término de la duración del contrato de seguro, que el riesgo deje de existir, que el riesgo ya se había materializado antes del inicio del contrato, por inexactitud o notificación a la aseguradora de la agravación del riesgo o a solicitud de una de las partes.

10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga

Los operadores logísticos juegan un papel importante en temas de prevención, administración, conocimiento y transferencia de riesgos en la cadena de suministro, ya que la principal característica de esta figura es que el generador de la carga pueda subcontratar, a través de ellos, la coordinación de todo lo que respecta a la logística, aduana, seguros, así como servicios de valor agregado, ejemplificando los más usuales y de uso común, como lo son los fletes marítimos, aéreos y terrestres, agenciamiento aduanal, seguro de carga previo en origen, etc. Como se sabe, una de las principales problemáticas de este sector es que la responsabilidad por daños o pérdidas de las mercancías usualmente se indemnizan por peso (kg.) y no por el valor monetario de las mercancías por parte de los transportistas; de igual manera se puede observar que, en ciertos documentos de embarque, se expresa de manera escrita que la mercancía viaja por cuenta y riesgo del generador de la carga.

Es por lo anterior que los operadores logísticos pueden definirse como *Outsourcing Logístico*, siendo uno de los canales más importante de contratación del seguro de carga o transportes. A su vez, la legislación en México permite que el contrato de seguro que beneficia a un asegurado pueda ser efectuado por un tercero llamado contratante.⁶³

Otro factor que siempre influye en la contratación del seguro de carga es la determinación del momento exacto en que el riesgo de pérdida o deterioro de las mercancías pasará del vendedor al comprador. Para ello, la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, según la nota explicativa de la Secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil

63. Art. 11. Definición y celebración del contrato. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

64. Art. 25 a 88, Parte III. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. 1980. VIENA. Secretaría de la CNUDMI.



Internacional,⁶⁴ indica que las partes podrán resolver esta cuestión de determinación de responsabilidad del riesgo por medio de su contrato mediante una estipulación expresa al respecto o remitiendo alguna cláusula comercial, como sería, por ejemplo, alguna de las cláusulas Incoterms;⁶⁵ caso contrario, si el contrato no previó nada al respecto, las CISG⁶⁶ ofrece las reglas completas supletorias aplicables.

Es también aquí donde el operador logístico, consultores y asesores de comercio exterior juegan un papel muy importante debido a que, en ocasiones, emiten recomendaciones sobre el correcto Incoterm a emplear para hacer más eficiente y mejorar las condiciones logísticas de los embarques entre el comprador y el vendedor.

En materia de seguros, estos términos de compraventa influyen en la determinación del momento en el que debe ser contratado el seguro de carga o transporte; esto con la finalidad de cubrir el tránsito en el que es responsable de la mercancía el vendedor o el comprador, según lo pactado en el contrato internacional. En los casos en los que la póliza de seguro incluya una Cláusula de interés contingente o Cláusula de *Incoterms*⁶⁷ se faculta al asegurado la contratación del seguro, el cual brindará la cobertura desde el origen y hasta el destino o solo en una parte del trayecto, independientemente de lo indicado en Incoterm, previamente seleccionado o independiente a lo estipulado en las cláusulas del contrato de compraventa.

Cabe destacar que los Incoterms fungen, en materia logística, como reglas estandarizadas de negociación en el contrato de compraventa internacional de mercaderías entre comprador y vendedor, en el que se fijan las responsabilidades de transportación, las mismas que pueden ser marítimas, aéreas y terrestres. Las cuales reflejan las normas de aceptación voluntaria por las partes, respecto a las condiciones de entrega de las mercancías, el cual independientemente del modo de transportación terrestre, marítimo, aéreo o multimodal será utilizado el *Incoterm* más óptimo y acorde a la negociación. Para efectos del transporte de carga terrestre a consecuencia de una compraventa internacional se puede determinar, a través del *Incoterm*, cuál de las partes será la actora (demandante) en proceder contra un transportista en caso de pérdida o daño de los bienes transportados, el mismo caso aplica para determinar el interés asegurable en materia de seguros. En el caso de un

65. Incoterms® Rules History - ICC - International Chamber Of Commerce. 2021. ICC - International Chamber Of Commerce. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.

66. CISG. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. 1980. Viena. Secretaría de la CNUDMI.

67. Cláusula de interés contingente. Póliza de seguros suscrita por Compañía de Seguros de Carga. 2021. México



transporte terrestre orgánico o local, en la mayoría de los casos, siempre el reclamante al transportista será el comprador y a su vez, este mismo funge como asegurado o beneficiario en los seguros de carga.

Para la contratación de un instrumento financiero que transfiera los riesgos en el transporte, es necesario contar con un corredor de seguros que maneje o cuente con pericia en el ramo (conocido como marine), cuya finalidad es cubrir los riesgos que enfrenta la mercancía en su transportación, en cualquier tipo de tránsito, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.

Por medio del corredor de seguros, es posible encontrar dos formas viables de obtener una póliza de seguros de transporte o de carga. La primera opción es por medio de un programa específico de aseguramiento por evento, en el que se tendrá que emitir un certificado por cada embarque a asegurar. La segunda opción es la emisión de una póliza conocida como flotante o global; en este caso se realizará una declaración en la que deberán especificar el detalle de los embarques asegurados de acuerdo a la temporalidad acordada con la compañía de seguros, las cuales regularmente tienen una periodicidad mensual, trimestral, semestral o anual. Cabe señalar que, para que esta opción sea factible, se deberá contar con el conocimiento y control del estimado anual de embarques, los cuales deberán incluir los valores de las mercancías, orígenes, destinos, tipos de modalidades de tránsito, entre otras variantes solicitadas y especificadas lo más exacto posible por el beneficiario de la póliza; dichos requerimientos serán solicitados de manera puntual e individualmente de acuerdo a las políticas de suscripción de riesgos de la aseguradora contratante.

Con esto se hace referencia a la operatividad del aseguramiento de la carga y en lo que respecta sobre la cobertura de la misma. Para ello, el Instituto de Aseguradores de Londres (*The Insurance Institute of London*) ha desarrollado un conjunto de cláusulas para cada variante del seguro de carga, las mismas que van desde la cobertura básica hasta la cobertura todo riesgo. Las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres son las mayormente conocidas con respecto a las bases y estándares de uso habitual del seguro de carga y a las cuales se someten la gran mayoría de las aseguradoras a nivel mundial.

Estas cláusulas son mejor conocidas por sus siglas en inglés ICC, que significan *Institute Cargo Clauses*; en español se traducen como cláusulas de carga del instituto, las cuales se dividen en tres modelos: A, B, y C, según los riesgos de cobertura que se requieran amparar y que son aplicables de acuerdo al medio de transportación utilizado, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.



Cláusulas de carga del Instituto de Aseguradores de Londres

ICC A (todo riesgo)
ICC B (cobertura intermedia)
ICC C (cobertura básica)⁶⁸

Ejemplo de cobertura sobre las cláusulas de Londres

Cláusula de carga del Instituto de Suscriptores de Londres A (CL. 382)

Los riesgos cubiertos por este seguro se inician en el origen o despacho de la mercadería, desde el momento en que esta queda bien estibada o acondicionada en la nave o vehículo que ha de transportarla, continúa durante el curso ordinario del transporte y finaliza en la entrega de la mercadería.

Duración

8. Cláusula de tránsito. Al momento en que el interés del asegurado es movido en el almacén o almacenaje para el propósito de su carga, tendrá la misma duración en B y C.

8.1. El contrato de seguro entrará en vigor desde el momento en que los bienes objeto del seguro se muevan por primera vez en el almacén o en el lugar de almacenamiento (el lugar que se indica en el contrato de seguro), con el propósito de la carga inmediata en él o sobre el vehículo u otro medio de transporte, al inicio del viaje.

Continuará durante el tránsito ordinario y se dará por terminado en las siguientes situaciones:

8.1.1. Cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en el almacén final o lugar de almacenamiento en el destino indicado en el contrato de seguro.

8.1.2. Cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, ya sea antes de o en el punto de destino designado en el contrato de seguro que el contratante o beneficiario o sus empleados elijan, siempre y cuando no sea del tránsito ordinario o para la consignación o distribución de las mercancías.

8.1.3. Cuando el contratante o beneficiario o sus empleados elijan utilizar algún vehículo u otro medio de transporte o algún contenedor para almacenaje distinto a los del transporte ordinario en curso.

8.1.4. Al vencimiento de un periodo de 60 días después

68. González Ramírez, Héctor R. y otros. 2017. Aspectos generales y técnicos del seguro de carga en el seguro de carga, Enfoque práctico. México. SafeLink, Agente de Seguros.



de haber sido completada la descarga de los bienes asegurados en esta póliza, al costado del buque en el lugar de desembarque final, lo que ocurra primero.

8.2. Si después de la descarga al costado del buque en el lugar de desembarque final, pero antes de la terminación del presente seguro, los bienes objeto del seguro hubieran de ser reexpedidos a otro destino distinto que no fuera el estipulado en esta póliza, permaneciendo este seguro sujeto a terminación de acuerdo a lo establecido previamente en las cláusulas 8.1.1 a 8.1.4, y no continuará desde el momento en que los bienes objeto del seguro sean movidos por primera vez para el comienzo del tránsito a otro sitio.

8.3. Este seguro seguirá surtiendo efecto (aunque sujeto a la terminación prevista en las cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 y con lo establecido más adelante en la cláusula 6) durante cualquier demora ajena al control del contratante o beneficiario, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo, y durante cualquier cambio de viaje dispuesto por los transportistas, haciendo uso del ejercicio de cualquier facultad que se les conceda en el contrato de transporte.⁶⁹

11. Derecho de subrogación

En México, a las compañías de seguros se les concede el derecho y la acción subrogatoria por medio del art. 111 de la Ley del Contrato de Seguros, el cual dicta que la empresa aseguradora que pague la indemnización se subrogará hasta la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones contra terceros que, por causa del daño sufrido, correspondan al asegurado.⁷⁰ Por su parte, el art. 143 de la misma ley dicta que la empresa aseguradora se subrogará en las acciones que competan a los asegurados para repetir contra los porteadores por los daños de que fueren responsables.⁷¹

Resulta, por ello, de vital importancia la identificación del tercero que haya causado el daño, ya que en el seguro de carga podremos identificar al transportista y/o porteador que tenía en su posesión o consignación las mercaderías por medio del contrato de transporte.

Este es uno de los diferentes documentos enlistados y obligatorios básicos en el procedimiento de reclamación de siniestro, los mismos que deben ser presentados siempre por parte del asegurado. Los documentos que identifican al transportista son la carta porte y la carta formal de reclamación;⁷² dicha carta deberá estar dirigida a la línea transportista que realizó el servicio.

70. Art. 111. Disposiciones generales. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

71. Art. 143. Seguro de transporte terrestre. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

72. Art. 69. El riesgo y la realización del siniestro. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.



Una vez que se cuente con la resolución procedente del siniestro por parte del ajustador (conocido en el ámbito internacional como *surveyor*) y, al mismo tiempo, por parte del área de siniestros de la aseguradora, se emitirá un convenio de pago que contará con el detalle cuantitativo de la indemnización.

Cabe resaltar que en este documento se deberán especificar los descuentos aplicables, como pueden ser los deducibles en caso la aseguradora y el asegurado hayan convenido en que los mismos sean descontados. También podrá aplicarse el descuento referente a la recuperación de la indemnización que pudo obtener la aseguradora por concepto de subrogación de derechos; lo anterior cuando esta sea privada de su derecho por la prescripción del mismo, siendo responsable el asegurado por no haber documentado el procedimiento de siniestro en tiempo y forma y dentro del término de seis meses para tránsitos dentro de la República Mexicana, y de hasta un año para embarques en el extranjero.⁷³ Es aquí donde identificamos una de las principales problemáticas, ya que constantemente el asegurado puede verse afectado al aplicarse este tipo de descuentos por documentar y completar el procedimiento de siniestro posterior a seis meses; en este contexto priva de su derecho a la aseguradora. Recordemos que el derecho del asegurado prescribe para el ramo de daños hasta por dos años a partir de la ocurrencia del siniestro;⁷⁴ por esta razón es que se ve la aplicación de este tipo de descuentos en los procesos de reclamación de seguros en México.

La acción subrogatoria o descuento de la indemnización por privar a la aseguradora de su derecho de repetición hacia el transportista corresponde a lo pactado en la carta porte que, como hemos mencionado previamente, en caso de no haberse indicado el valor de las mercancías la cantidad recuperable o descuento aplicable por la aseguradora, será solamente de 15 UMAs por tonelada de mercancía.⁷⁵

Al firmar el convenio, el asegurado acepta el monto indemnizable y cede los derechos del siniestro a la aseguradora y, a su vez, la aseguradora se obliga a realizar el pago correspondiente; una vez que se cuente con los derechos del siniestro, la aseguradora realizará la reclamación al tercero que causó los daños y/o pérdidas.

Para cerrar podemos destacar que la aseguradora podrá librarse de todas o parte de sus obligaciones si la subrogación se ve impedida por hechos u omisiones del asegurado.⁷⁶

73. Art. 592. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

74. Art. 81. Fracción 2. Prescripción. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.

75. Art. 66 De la responsabilidad en el autotransporte de carga. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

76. Art. 111. Disposiciones generales. 1935. México: Ley sobre el Contrato del Seguro.



13. Jurisprudencia que haya tratado el límite de responsabilidad del transportador terrestre

Amparo directo en revisión 1024/2017

QUEJOSA Y RECURRENTE: JERA MODA, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE

Ciudad de México. La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en sesión correspondiente al, emite la siguiente:

Mediante la cual se resuelven los autos del amparo directo en revisión 1024/2017 interpuesto por Jera Moda, Sociedad Anónima de Capital Variable en contra la sentencia dictada por el Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Tercer Circuito, en el juicio de amparo directo 578/2016. La problemática jurídica a resolver por esta Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación consiste en analizar, en caso que se cumplan los requisitos procesales correspondientes, si el tribunal colegiado de circuito omitió el estudio de constitucionalidad propuesto por la quejosa en relación con el artículo 66, fracción V, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y, de ser así, revocar la sentencia dictada el ocho de diciembre de dos mil dieciséis y analizar si el precepto señalado transgrede los principios que tutelan los artículos 1, 17 y 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 21.2 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

En materia de amparo y jurisprudencia observamos que los motivos que han llevado las controversias jurídicas hasta estas instancias son los siguientes:

1. Indemnización justa a los usuarios del servicio de transporte.
2. Sanción excesiva y desproporcional al usuario de servicios de transporte por no declarar el valor.
3. Sanción legal al transportista, no equitativa al valor que se pierde, impidiendo recuperar la totalidad de la cantidad de la mercancía.
4. Mayor beneficio y ventaja al transportista.

Supuestas violaciones constitucionales

Los usuarios de servicio de transporte demandan que se ven afectados en sus garantías constitucionales en igualdad y no discriminación, acceso a la justicia, autojusticia, cumplimiento de los casos legales y agotamiento de recursos procesales; en resumen, indican que se ven afectados y que no tienen igualdad procesal y seguridad jurídica.

Así mismo, fuera de jurisdicción nacional, han invocado a la



Convención Americana sobre Derechos Humanos, la cual indica la prohibición de la explotación del hombre por el hombre y reconoce el derecho al uso y goce que tienen las personas sobre sus bienes y, de ser privado de ellos, recibir una indemnización justa.⁷⁷

Resolución por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

El transportista siempre será sancionado al pago resarcitorio por los daños y pérdidas que ocurran por caso fortuito o fuerza mayor, pero limitándose al único elemento tangible con que se cuenta y que queda fijado en la carta de porte, como es el peso de las mercancías, a falta de conocimiento de su valor comercial;⁷⁸ por ende, el artículo 66⁷⁹ propicia, contrario a lo señalado por la quejosa, un trato equitativo y proporcional que no genera un trato más benéfico o favorecedor a ninguna de las partes contratantes.

El permisionario siempre será responsable por las pérdidas y daños que ocasione a los bienes o productos que transporten, desde que los recibe por parte del permisionario hasta su entrega al destinatario, por el precio total de aquellos.

En consecuencia, aun cuando el artículo 66 señala algunas excepciones, lo cierto es que no se trata de una excluyente de responsabilidad, sino de una atenuante.

El numeral no elimina la responsabilidad a cargo del transportista; por el contrario, a falta del valor de las mercancías consignado en el título legal, es obligación a cargo del usuario del servicio precisar el valor de las mercancías si pretende que, en caso de pérdida o daño de sus bienes por responsabilidad directa del transportista, caso fortuito o fuerza mayor, este último responda por el precio total de los bienes.

En estas circunstancias, el artículo 66⁸⁰ impone la obligación a una de las partes a indemnizar a la otra por el daño o pérdida que sufra la otra en sus mercancías, aun cuando se trate de caso fortuito o fuerza mayor, pero inversamente establece a la afectada a declarar el valor de las mercancías afectadas; de otra forma, resultaría desproporcionado para quien incurre en responsabilidad dejar al arbitrio del usuario señalar cuál es el supuesto monto de los bienes perjudicados o al transportista determinar cuánto quiere pagar por estos.

77. Art. 21. Derecho a la propiedad privada. 1969. Costa Rica. Convención Americana sobre Derechos Humanos suscrita en la Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos.

78. Art. 581. Frac. IV. Del contrato mercantil de transporte terrestre. 1889. México: Código de Comercio.

79. Art. 66. Frac. V. De la responsabilidad en el autotransporte de carga. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

80. Art. 66. Frac. V. De la responsabilidad en el autotransporte de carga. 1993. México: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.



El amparo es infundado por concepto de violación, ya que el numeral impugnado no transgrede máxima constitucional alguna,⁸¹ pues no impide al usuario recibir una indemnización⁸² justa por la pérdida de su mercancía, ni la carga de declarar el valor de la mercancía constituye una sanción excesiva y desproporcionada. El artículo 66, fracción V, de ninguna forma genera ventaja y beneficio al transportista ni es contrario a los derechos que protegen los artículos 1º y 17º constitucionales. No todo tratamiento jurídico diferente es discriminatorio, ya que no toda distinción de trato puede considerarse ofensiva.⁸³

El ordenamiento correspondiente no establece nada sobre la relación contractual que se presenta entre el permisionario del servicio de autotransporte de carga y quien lo contrata, salvo el artículo 4º de la LPAF;⁸⁴ es necesario acudir a otros ordenamientos federales.

El servicio de autotransporte de carga se rige por el contrato mercantil de transporte terrestre, a través del documento de carta de porte de mercancías correspondiente, por lo que resulta indudable que el ordenamiento que opera de forma supletoria a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es el Código de Comercio, el mismo regula el título legal señalado.

El Código de Comercio establece que las personas pueden convenir los actos que se reputan de comercio, salvo en aquellos contratos en que las propias leyes mercantiles señalen lo contrario.

Así mismo, indica los requisitos mínimos que deberá contener la carta de porte en el contrato de transporte; esto con la finalidad de generar seguridad entre los contratantes sobre el modo, tiempo, lugar y características de las mercancías que habrán de transportarse, así como la fijación de penas, sanciones o indemnizaciones en caso de que alguno de ellos incurriera en algún tipo de incumplimiento, intencional o no, a la convención que celebren.⁸⁵

81. 2a./J. 71/2006. Normas Generales. Son inoperantes los argumentos expresados en su contra si su inconstitucionalidad se hace depender de la situación particular del sujeto a quien se le aplican. Amparo Directo en Revisión 1024. 2017. Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

82. 1a./J. 26/2012. Cosa juzgada en un juicio civil o mercantil. La constituyen las sentencias de amparo directo cuando abordan cuestiones de fondo en esas materias. Amparo Directo en Revisión 1024. 2017. Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

83. 2a./J. 42/2010. Igualdad. Criterios que deben observarse en el control de la constitucionalidad de normas que se estiman violatorias de dicha garantía. Amparo Directo en Revisión 1024. 2017. Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

84. Art. 4. Del ámbito de aplicación de la Ley. 1993. México. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

85. Tesis 1a. CXLV/2012. Igualdad ante la ley y no discriminación. Su connotación jurídica nacional e internacional. Amparo Directo en Revisión 1024. 2017. Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.



Bajo este contexto, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal reconoce una responsabilidad general a cargo del permisionario del servicio de autotransporte de carga (porteador) por las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transportan, desde su recepción por el contratante (cargador) hasta su entrega al destinatario; sin embargo, también prevé un acotamiento a dicha obligación cuando no existan elementos fidedignos sobre el monto por el que aquel deberá responder al prestatario del servicio.

13. El reto del sector asegurador en México. Reflexiones finales

Actualmente, México atraviesa un movimiento político y social llamado 4T (cuarta transformación), en el que el sector del autotransporte de carga se ve involucrado, debido a que enfrenta una situación crítica ante su implementación. Este nuevo entorno se suma a los retos que afronta el autotransporte día con día, como la inseguridad del país, la competencia desleal de precios por servicio, el aumento en el precio de los combustibles, además de los cambios regulatorios, los problemas macroeconómicos que conllevan la incertidumbre e inestabilidad financiera actual del mercado y los cambios que supone el T-MEC. También se deben agregar la falta de regulación, la falta de recurso humano, una infraestructura de carreteras no idónea para el traslado, el control de riesgos, la estructura organizacional, la cultura corporativa en empresas pymes y el financiamiento limitado para la renovación de unidades de carga.

Panorama del robo al autotransporte

La principal problemática del transporte de mercancías en México es el riesgo del robo al autotransporte de carga, en el cual las afectaciones principales son hacia el dueño de la mercancía, la línea transportista, las compañías de seguros que brindan coberturas al tractocamión, chasis, plataforma, mercancía, caja y/o contenedor, etc. También se ve afectada la economía del país, provocando incertidumbre al comercio, inversión extranjera y a la economía en general.

Derivado del alto índice de robo a las mercancías y al autotransporte, México se encuentra posicionado en los principales países del mundo que se ven afectados por este riesgo, pues ha sufrido impactos de hasta 5 400 millones MXN por dicho delito (Nota del E. Dato del diario El País de España <https://elpais.com/mexico/economia/2023-07-17/el-robo-de-carga-en-mexico-un-crimen-al-alza-que-se-cobra-vidas-y-miles-de-millones-en-perdidas.html>). El índice indica, también, que en México ocurre un robo de mercancía aproximadamente cada 30 minutos, siendo que la Comisión Nacional de Seguros y



Fianzas (autoridad de seguros en México) señala que 1 de cada 10 embarques que transita en el país sufre del hecho de robo, lo que genera que cada vez menos compañías de seguros tengan interés de participar en los ramos del *marine* (el seguro de carga) y en el ramo de autos (el seguro de tractocamión) dentro del mercado mexicano.

Este entorno ha forzado a las compañías de seguro participantes a incrementar sus primas; un ejemplo es el seguro del tractocamión, que de 2016 al año actual, ha sufrido un incremento de hasta un 200 %. Por otra parte, observamos en el seguro de carga un efecto muy similar, debido a que la gran mayoría de las compañías aseguradoras han optado por retirarse de dicho segmento. Las compañías aseguradoras que continúan participando y que cuentan con capacidad de suscripción en dicho riesgo se han visto obligadas a crear afectaciones, limitaciones y sublimitaciones a las coberturas. También han incrementado sus deducibles y robustecido las medidas de seguridad y han hecho obligatorias las recomendaciones y solicitado soluciones humanas y/o tecnológicas preventivas, así como activas en el despliegue o aplicación de un código rojo, cercos perimetrales, etc., por medio de la autoridad competente del país y la región. Además, han implementado planes de gestión y administración de riesgos, ya sea por el incremento en sus primas o la no aceptación y participación en la cobertura del riesgo. Con estas acciones se ha dejado en desprotección y riesgo tanto al dueño del tractocamión como al de la carga que se transporta.

En la actualidad, existe un tipo de robo en logística ciertamente atípico, el cual representa el tercer tipo de robo al autotransporte. Este ocurre dentro de las instalaciones o bodegas de los generadores de carga, del mismo transportista, en recintos y/o almacenes fiscales o aduaneras (de seguridad), así como en zonas regidas y controladas por la aduana de México. Un ejemplo de lo anterior es la extracción ilícita por parte de comandos armados de recintos fiscales o bodegas privadas; un segundo ejemplo es la extracción ilícita de mercancías dentro de zonas regidas y controladas por la aduana de México. Su *modus operandi* es el uso de vehículos camuflados, clones de autoridades autorizadas o la falsificación y utilización de documentos oficiales obligatorios para el trámite de salida de mercancías para temas aduanales.

Estructura organizacional y cultura corporativa. En México se cuenta con aproximadamente 4 191 600 pymes, de las cuales solo 2 de cada 10 son empresas familiares que sobreviven a la tercera generación, no importando si esta es pequeña o mediana, si es familiar o tiene varios accionistas. La mejor opción y la más saludable y benéfica para las compañías es tomar el modelo de gobierno corporativo, en el cual se establecen juntas directivas, consejos de administración, etc. Siendo así,



son las mismas estructuras quienes, comúnmente, velan por los intereses de los dueños o accionistas. Un ejemplo de dichas pymes es la industria del “hombre-camión”, que es uno de los proveedores más usados en la cadena de suministro dentro de la industria del autotransporte de carga en México. El 97,5 % de los permisionarios del transporte de carga están en el rango de micro y pequeño transportista, siendo este tipo de empresas la más vulnerable en la contingencia actual que se presenta a nivel mundial por el covid-19. También pueden verse afectados por la no renovación de su flotilla de transporte y en cuestiones de apoyo de instituciones gubernamentales públicas, debido a los fracasos de la funcionalidad y generación de apoyo económico por parte de los programas de financiamiento de gobierno. Pueden verse afectados, además, por el financiamiento privado de instituciones bancarias y de crédito, debido a los bajos ingresos promedio. En este sentido, se suman las deudas a largo plazo, los altos porcentajes de interés, así como los extensos requisitos y trámites burocráticos para la obtención de un financiamiento y la exclusión del giro del transportista en gran parte de las instituciones crediticias. Estos motivos no son una opción viable de estructura organizacional para poder mantener a flote a las empresas transportistas. Sumado a ello, nos enfrentamos a una de las principales afectaciones del sector, conocida coloquialmente como “coyotaje”. Esta práctica, poco ética, es realizada por personas o individuos que laboran dentro de la empresa contratadora de los fletes y que están a cargo de controlar la carga y descarga de las unidades terrestres. En ella se imponen tarifas, se generan condiciones, se solicita una comisión por la asignación de servicios de carga o se solicita una línea de crédito extensa para el pago de los servicios.

Un ejemplo claro del “coyotaje” en México es aquel en el que el asignador de la logística de la carga o el contratante del flete terrestre impone el precio del servicio total del flete por 38 000 MXN, de los cuales se consideran dentro de dicha cifra los siguientes gastos: uso de combustible por aproximadamente 20 000 MXN, costos de peajes y casetas por 5 000 MXN, costo de honorarios y salario del operador de la unidad por 6 000 MXN y, finalmente, costo de mantenimiento por 2 000 MXN.⁸⁶ El desglose de estos costos se plantea sin considerar las “cuotas compensatorias” solicitadas por autoridades viales en actos de corrupción conocidas como sobornos, a través de las cuales se detienen a las unidades sin motivo ni fundamento para continuar con el trayecto hacia su destino final y entrega de la mercancía.⁸⁷

86. Elizalde, Miguel. 2019. Autotransporte 4T: Una reflexión desde el futuro. Blog. Forbes México. <https://www.forbes.com.mx/autotransporte-4t-una-reflexion-desde-el-futuro/>.

87. Medina Cruz, Oscar Alejandro. 2020. Retos actuales del autotransporte de carga. Blog. T21. <http://t21.com.mx/opinion/columna-invitada/2020/02/28/retos-actuales-autotransporte-carga>



Se cree que el modelo de gobierno corporativo es un esquema utilizado solo para grandes empresas; sin embargo, no hay nada más alejado de la realidad, ya que una estructura así se puede replicar de manera satisfactoria y sin necesidad de realizar un gran esfuerzo o inversión. Hoy en día no existe un *coaching* especializado para las empresas de transporte catalogadas como pyme que les pueda apoyar en la aplicación de dicha estructura organizacional, de forma que la misma pudiera ser funcional en cuanto a asegurar la existencia de la compañía y proyectarla hacia el futuro. Y es que, para estar a la altura de las exigencias de los clientes, es necesario que exista una estructura formal con procesos y protocolos estratégicamente establecidos.

Falta de recurso humano. Según datos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar), en México existe una escasez actual de más de 50 mil operadores de unidades terrestres, situación que no solo afecta al comercio de México, sino también al estadounidense. Dicha cifra se ha generado debido a la inseguridad actual que se sufre en el país en materia de asaltos y otros actos de violencia dirigidos contra el autotransporte de carga. Parte de las estrategias planteadas en un reciente tratado, firmado y lanzado por el T-MEC, entre México, Estados Unidos de América y Canadá, ha abierto la posibilidad de darles la visa de trabajo a operadores logísticos para el acceso a dichos territorios con la finalidad de generar atracción de más operadores en territorio mexicano. Otra de las soluciones que propone la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) para mejorar la falta de recurso humano y alentar a que más conductores comiencen con su carrera como operadores de tractocamiones, es la de instalar nuevos centros de capacitación en Guanajuato, Nuevo León, Aguascalientes y Veracruz.

Este es uno de los rubros más impactados en el sector del autotransporte en México, situación que genera que menos personas deseen ingresar a laborar al sector del autotransporte de carga, ocasionando que las empresas tengan que invertir demasiados recursos económicos y de tiempo en reclutar operadores para los tractos. Sin embargo, las largas jornadas laborales, la falta de incentivos y la inseguridad del país, han dado como resultado la fuga de operadores que, en un momento determinado, toman la decisión de migrar hacia EE.UU. en busca de mejores oportunidades.

Combustibles. El uso de combustible en las unidades terrestres de México representa hasta un 35 % de la tarifa total que se cobra por servicio de transportación en la República Mexicana. No obstante, el país atraviesa una situación crítica en cuanto al tema de distribución de combustible, la cual se evidencia en el alza de costos al consumidor, el aumento en el robo de combustible externo para su distribución ilícita en el país y el



robo interno perpetrado, en algunas ocasiones, por los mismos operadores del tracto. Está también la escasez generada por una estrategia de gobierno como medida de control del llamado “huachicol”. Es importante señalar que parece imposible mitigar estas situaciones ilícitas y de afectación al consumidor del combustible, entre otras detectadas. Algunas propuestas de solución para ciertos problemas son los siguientes:

- **Drenaje de combustible desde el tanque.** Una de las operaciones más sencillas y poco sofisticadas con la que se propone solucionar este problema es el uso de un sensor que proporcione datos sobre el drenaje que se realice a los tanques; dicho sistema mostrará los datos relacionados con los drenajes, indicando el volumen, la fecha, la hora de inicio y de terminación de la operación de drenaje.
- **Viajes ilegales o piratas.** Este tipo de operación consiste en que el conductor acelera el cumplimiento de los viajes que tiene programados. Un ejemplo es cuando realiza tres viajes en menor tiempo para así poder realizar un cuarto con beneficio personal. Para ello, se propone la integración de sistemas de monitoreo del transporte con los que se puedan controlar, de manera íntegra, los desplazamientos de los vehículos sobre el mapa reflejado en tiempo real (online).
- **Alterando el odómetro.** El operador altera las lecturas del odómetro. Existen dispositivos especiales que se conectan al ECM del motor y, con su ayuda, se alteran las lecturas requeridas, por lo que el conductor del tracto, a partir del kilometraje alterado, drena el combustible correspondiente. La solución desarrollada es que el equipamiento a bordo de la unidad transmita al sistema de monitoreo del transporte los datos sobre el recorrido real (el kilometraje y las horas de motor). En el caso de que ocurra la alteración, el sistema suministra lecturas con saltos bruscos de la velocidad de hasta 250 km/h. o más, lo cual se reconoce y se detecta fácilmente como una alteración deliberada.
- **Acuerdo entre el operador y la gasolinera.** El problema surge cuando el conductor entra en acuerdo con el operador de la estación de servicio de combustible para rellenar el tanque; un ejemplo es cargar 100 litros de combustible y emitir un recibo oficial por 200. La solución planteada es la instalación de un sensor que transmita al sistema de la empresa los datos sobre la cantidad real de reabastecimientos efectuados en el tanque, indicando la fecha y la hora del reabastecimiento de combustible.
- **Reabastecimiento con un combustible más barato o huachicol.** Existen los llamados puntos de entrega-recepción de combustible diesel y los conductores conocen muy bien estos puntos, generalmente llamados “cachimbas”. Estas son viejas cisternas que se encuentran estacionadas al borde de la carretera, donde los conductores hacen entrega del combustible por su cuenta. Cabe



destacar que la calidad del “huachicol” provoca futuros perjuicios en equipos de transporte, como daños en motor e inyectores y provoca tiempo muerto en el trayecto. La solución propuesta es la integración de un sistema que muestre la fecha, hora y lugar del reabastecimiento real del combustible en el tanque.

- **Acuerdo con el operador de reabastecimiento de combustible en las áreas de construcción.** En estos sitios los conductores no reciben tarjetas de combustible ni se les entrega dinero en efectivo o cupones para el reabastecimiento de combustible; solo existe el camión cisterna y una nómina de despacho de combustible, en la cual firman el conductor y el despachador de combustible del camión cisterna. Tales acuerdos ilegales son de carácter permanente; aquí los volúmenes de reabastecimiento incompleto son suficientemente grandes. La solución propuesta para ello es la integración de un sistema que proporcione una lista de las estaciones de servicio que indiquen la fecha y la hora; de ese modo, los datos se verifican y se comparan con la factura de combustible, además de que se detectan las diferencias reales.
- **El trabajo ficticio.** En esta técnica, el operador enciende el motor y este funciona en ralentí (en marcha muerta). El conductor consume así el combustible correspondiente a las horas-motor que presuntamente ha funcionado de acuerdo con la norma establecida. Como resultado, el trabajo no se realiza mientras que el combustible se ha dado de baja. La solución propuesta es la integración de un sistema que mida el consumo real de combustible del motor y la sobrecarga a la unidad. La diferencia entre el funcionamiento real y el ficticio se puede apreciar en los informes del sistema.
- **Ordeñar por la vía de retorno del motor.** En el funcionamiento del motor existe el concepto del retorno, el cual se refiere al combustible no procesado que retorna desde el motor al tanque de combustible. Algunos conductores insertan en la línea de combustible principal un dispositivo tipo T para desviarlo, o simplemente vierte el combustible de retorno en cubetas. La solución propuesta es la integración de un sistema que registre el consumo de combustible por una hora de funcionamiento del motor, y que muestre la diferencia entre el consumo de combustible en horas-motor durante el funcionamiento normal y durante el drenaje del combustible de retorno.

Con la actual tecnología de control del combustible en el mercado, resulta prácticamente imposible para casi todas las unidades tractoras existentes del personal cometer fraude con el combustible; esto permite gestionar de forma eficaz los

88. MX, Transporte. 2016. 8 formas más usadas para robar diésel y sus 8 soluciones. Blog. <https://www.transporte.mx/8-formas-mas-usadas-para-robar-diesel-y-sus-8-soluciones/>.



gastos relacionados con el combustible, el sistema de control de autoconsumo, los instrumentos electrónicos de detección que muestren el consumo atípico, esquemas de bonificación o el cambio en el funcionamiento de las unidades a otro tipo de combustible.⁸⁸

Control de riesgos. Actualmente es indispensable contar con un departamento o un área de gestión de riesgos, así como el cumplimiento de planes o estrategias de reconocimiento, gestión y administración de riesgo. Su principal función sería la de gestionar el cumplimiento de las medidas óptimas de seguridad previamente indicadas en los contratos de seguros de manera explícita. Su objetivo principal es el de concientizar a la empresa sobre los riesgos internos y externos a los que se encuentre expuesta la mercancía, así como el velar por la salvaguarda e integridad de los operadores que la transporten. Es de vital importancia la implementación de tecnologías óptimas y especializadas en el monitoreo de las unidades que ayuden a la prevención o a la pronta actuación reactiva ante el caso de una incidencia. Además de crear estos mecanismos de control de riesgos, es importante realizar un registro de los casos previos de incidencia ocurrida con documentos que cuenten con la información de las experiencias previas; esto con la finalidad de generar estadísticas estratégicas que sirvan de análisis para la disminución en la probabilidad de que ocurra un siniestro.

Organización regulatoria o legislativa. En México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes funge como una de las secretarías de Estado que integran el denominado gabinete legal del Presidente de México. Es el despacho del Poder Ejecutivo Federal encargado de la administración, regulación y fomento de las vías y sistemas de comunicación y el transporte, el cual tiene competencia e injerencia en toda la república. No obstante, las entidades federativas cuentan con la capacidad legal de implementar sus propias jurisdicciones de operación y transporte dentro de sus territorios y esto puede generar complejidad en las operaciones diarias de carga, descarga y tránsito; dicha situación puede generar incertidumbre y exposición a riesgo del operador, la mercancía y el mismo tractocamión.⁸⁹

Infraestructura y carreteras. De acuerdo con los datos publicados por la revista Transportes y Turismo, medio de información líder del sector autotransporte de carga y pasajeros, así como de la industria armadora de vehículos pesados y su proveeduría, el 60,2 % de la red de carreteras de caminos y cuota a nivel nacional no se encuentran en condiciones óptimas de

89. Elizalde, Miguel. 2019. Autotransporte 4T: Una reflexión desde el futuro. Blog. Forbes México. <https://www.forbes.com.mx/autotransporte-4t-una-reflexion-desde-el-futuro/>.



pavimentación. El 24 % de las carreteras federales y de no cuota, es decir, de uso libre, tampoco se encuentran en estado óptimo para su tránsito y uso. Es importante recalcar que las carreteras de no cuota y uso libre predominan en cuanto a extensión sobre las de cuota, por lo que las mismas son utilizadas por varias empresas de transporte, exponiendo así sus unidades a diferentes daños, como golpes, desgastes y, particularmente, la afectación en los neumáticos de las mismas. Esto quiere decir que, entre más rudo y no óptimo para su circulación sea el camino, mayor será la exposición que tendrán los neumáticos de la unidad, arriesgándose a sufrir averías o pinchaduras en los neumáticos, forzando al operador a detenerse para realizar la reparación y, por ende, exponiéndolo al riesgo en carretera.

El Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) publicó el 8 de octubre pasado el Reporte Global de Competitividad 2019-2020, en el cual se realiza un comparativo de 141 economías a nivel mundial con respecto a los principales pilares que sustentan su posicionamiento para la generación de desarrollo económico y la atracción de inversiones.

El citado documento, además, se encarga de medir las condiciones de movilidad terrestre, aérea y marítima de dichas economías.

Con respecto a la situación actual de las carreteras mexicanas, es importante mencionar que México ocupa el puesto 22 de 141 países en relación con la conectividad de carreteras, y el puesto 49 de 141 países en relación con la calidad de sus carreteras, según el *Ranking* de Calidad Global, otorgado de acuerdo al Reporte Global de Competitividad 2019 del Foro Económico Mundial.

México ha caído 5 posiciones en su red de infraestructura en general, ocupando actualmente el puesto 54 de 141 países evaluados, debido a que no cuenta con una sólida red de infraestructura de transporte. A ello se suma la corrupción que sigue creciendo en el país, en donde comúnmente se ve involucrado personal de gobierno de todas las instancias, desde las autoridades municipales hasta las federales. También está presente el incremento del robo al autotransporte en más del 50 % por la situación de la contingencia, así como la escasez de operadores de vehículos de carga, el robo de combustible y los actos de corrupción. Estos son los principales factores que impactan al país en su economía, así como a todos los actores de la cadena de suministro, incluyendo al sector asegurador.

Plan económico y de financiamiento. En 2019, se presentó el Plan Nacional de Desarrollo en México, que es el documento rector del Ejecutivo Federal en el que se precisan los objetivos nacionales, estrategias y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país. En dicho plan se creó una solución



integral para la mejora económica y de financiamiento del autotransporte de carga, implementando el esquema Vamus (Visión del Autotransporte Mexicano Unido Sostenible). Esta sería la primera etapa para el financiamiento a transportistas, la cual iniciaría con las flotas más antiguas, apoyando y dotando a las mipymes de facilidades administrativas y fiscales para su mantenimiento y desarrollo. Aunado a esto, es importante mencionar la participación de la Secretaría de Economía y la Banca de Desarrollo, quienes trabajaron en conjunto en los apoyos a la capacitación para el autotransporte.

De esta forma, se plantea como objetivo principal el aprovechamiento de los esquemas de economías de escala, cuya finalidad es que las empresas tomen estos modelos para comenzar a agruparse en esquemas similares a las cooperativas institucionales. Con ello, pasarían de ser una administración familiar informal a una administración formal organizacional que permita un crecimiento sostenible del negocio. De esta manera se busca apoyar directamente al sector más vulnerable del autotransporte.

Al optar por este modelo e iniciar con el alza del capital, podrán contar con los recursos para modernizar los vehículos más antiguos: los beneficios más notorios serán el lograr reducir las emisiones de combustibles contaminantes, moderar y tener mejor control sobre el consumo de combustible, mejorar la seguridad vial y, siendo el punto más destacable, el incremento de la productividad del eslabón más importante de la cadena logística.

El autotransporte se ha convertido en una de las bases de la cadena logística más prometedoras, ya que gracias a este se puede lograr hacer más competitivas a todas las industrias en cuanto a la distribución de sus productos, impulsando de manera directa los objetivos planteados por las empresas con el fin de fomentar la inversión, el empleo y el crecimiento económico en el país.

El apoyo dirigido al “hombre-camión”, mismo que fue materializado a principios de sexenio, hizo que las empresas generaran mayor rentabilidad, al mismo tiempo que promovió una renovación vehicular sustentable de los choferes; lo anterior logró que solo vehículos pesados en buenas condiciones puedan circular, disminuyendo así el riesgo. Se espera que en los siguientes cinco años se logre disminuir la edad promedio de la flota a menos de 10 años⁹⁰

Situación de robo y alta siniestralidad. México se encuentra posicionado actualmente como uno de los tres primeros

90. Medina Cruz, Oscar Alejandro. 2020. Retos actuales del autotransporte de carga. Blog. T21. <http://t21.com.mx/opinion/columna-invitada/2020/02/28/retos-actuales-autotransporte-carga>.



países con un alto índice de robo al autotransporte, con una reincidencia de robo de entre 26 a 30 minutos cada día. Esta situación afecta a varios actores primordiales de la cadena de suministro, no obstante dicha situación genera también una afectación en todo el país.

Una de las principales afectaciones se ha dado en la inversión para la prevención, la cual ha alcanzado un costo de hasta 92 500 millones MXN. Al invertir en prevención y persecución del delito en México, el producto interno bruto se ve afectado hasta en un 7 %, perjudicando al autotransporte de carga debido al impacto negativo que se muestra de manera evidente en el consumidor final. Un ejemplo de ello es la competitividad, misma que ha provocado caídas del PIB nacional hasta por un 0,3 %, lo que ha generado que se obtengan resultados negativos en el manejo del control del delito.

Al mismo tiempo que los generadores de carga crean pérdidas financieras debido al posicionamiento de las mercancías en el mercado negro, los clientes afectados se atrasan en sus proyectos, sufren penalizaciones contractuales por la falta de entrega o entrega tardía del producto al destinatario final, además de experimentar cancelaciones de pedidos y daños en su reputación en el mercado mexicano. Estas situaciones impactan hasta en un 20 % en el nivel de competitividad, lo cual se genera por la inseguridad y la infraestructura misma.

Mientras tanto, los operadores logísticos se ven afectados, debido a la exposición financiera por indemnizaciones en casos de daños, pérdida o robo a la mercancía, así como el daño a la relación con su cliente por la ocurrencia de siniestros y el daño a su reputación. Este daño lo coloca en desventaja en un mercado en que compiten más de 10 000 empresas del mismo giro, situación generada por carecer de regulación.

En el sector asegurador, la principal y más notoria preocupación es el alto índice de siniestralidad en cuanto al seguro de carga y de vehículo de autotransporte; esto se debe a que en los últimos años se han visto afectadas las primas, mostrando un incremento de hasta 200 % del valor. Dicha situación ha fomentado el incremento y robustecimiento de las medidas de seguridad, haciendo que las compañías de seguros se vean forzadas a retirar ciertos productos o servicios del mercado y dejando en desprotección a los actores de la cadena de suministro.

Es clara la afectación hacia los transportistas al adquirir coberturas por medio de pólizas de seguros que generan incremento en sus primas cada vez más altas y con medidas de seguridad más robustecidas, sin considerar que, en la flota vehicular, 3 de cada 10 camiones y tractocamiones cuentan con una edad de vida promedio de 10 años. Este entorno sitúa



la edad promedio del parque vehicular en 16,6 años, además de que se cuenta con registros de vehículos que datan de los años sesenta sin contar con un plan de chatarrización, pues este se encuentra actualmente congelado, sin organización ni contundencia.

Situación de intermediarios, agentes o corredores de seguros y aseguradoras extranjeras. Existen agentes o corredores de seguros, así como compañías de seguros extranjeras que toman ventaja sobre situaciones previas y aprovechan las circunstancias actuales del país para verse favorecidos. Es así como, de manera poco ética, ofrecen servicios de aseguramiento sin contar con el registro o autorización de la autoridad pertinente en México, dejando fuera de jurisdicción a las autoridades mexicanas de intervención en salvaguarda de los intereses de los asegurados. Como consecuencia, se genera desinformación, exposición al riesgo de impago de siniestros infundados y no motivados en sus improcedencias a los afectados, violentando así las leyes del país, además de afectar y exponer a todos los actores en la cadena de suministro.

Este es el pago que recibe un sector que representa uno de los pilares de la economía mexicana. De acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en 2019, la industria del transporte representó el 3,3 % del producto interno bruto (PIB). Este sector abarca desde la transportación de materia prima hasta los productos terminados y, debido a que traslada 457 millones de toneladas de mercancía, rebasa a cualquier otro medio de transporte de mercancías en el territorio.

En la materialización del riesgo, el país se ve afectado cuando ocurre un siniestro de daños, pérdida o robo de la mercancía, pues el generador de carga no recupera su indemnización de ley por no estar asegurado o por falta de cultura financiera. Hay que recordar que la legislación responsabiliza al transporte por peso y no por valor, imputando así una pena mínima. El simple hecho de no implementar medidas de seguridad, planes de reconocimiento, gestión, administración y traslados de riesgos, puede afectar financieramente hasta un punto de quiebra, afectando así a la economía y, por ende, la generación de empleos, pues México cuenta aproximadamente con un total de 4 191 600 pymes.

La respuesta a ello debería ser que todos los actores que participan en el sector logístico aporten su parte para mejorar la situación, cumpliendo e implementando planes de reconocimiento, gestión, administración y traslado de riesgos; esto a través de instrumentos financieros, soportados por las instituciones y gestoras de riesgos, como agentes de seguros especializados en la materia, registrados y autorizados por la autoridad pertinente, en donde cada actor de la cadena



logística realice su labor de manera idónea y apegada a los estatutos correspondientes. Por lo visualizado a través de esta investigación, ni los cambios regulatorios o legislativos, e incluso ni el hecho de agravar las penas en persecución al delito en los últimos años, han sido la respuesta idónea, sino que se ha observado un incremento en las cifras año tras año.

“La prevención de accidentes no debe ser considerada como una cuestión de legislación, sino como un deber ante los seres humanos, y como una razón de sentido económico”.

WERNER VON SIEMENS
Fundador de Siemens AG.

El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en Perú

Lic. Héctor González, Lic. Esaú Mendoza, Lic. Nayeli Sánchez¹

Sumario

1) Introducción. Definición 2) Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local 3) Elementos del contrato de transporte 4) Responsabilidades del contrato de transporte 5) Responsabilidad del transportista. La reparación del daño 6) Inicio y término de la responsabilidad del transportista 7) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 8) Eximentes de responsabilidad 9) La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad 10) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 11) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga 12) Derecho de subrogación 13) Jurisprudencia 14) El reto del sector asegurador en Perú. Reflexiones

1. Introducción. Definición

El presente documento es una investigación y breve análisis del ámbito jurídico que regula al contrato de transporte terrestre de mercancías en Perú, limitándose a la observancia de las normas vigentes, adecuaciones y reformas legislativas previas y derivadas de la contingencia covid-19, así como

1. El autor Héctor R. González Ramírez es Licenciado en Negocios Internacionales y maestro en Dirección de Operaciones y Logística. Cofundó Link Business Group México en el año 2013, un grupo corporativo multiempresas proveedoras de servicios especializados en prevención de riesgos de la cadena de suministro y desarrollo de software B2B para automatización y digitalización de operaciones logísticas. Su trayectoria de 17 años emprendiendo y de 13 años trabajando en el sector del transporte internacional y el gerenciamento de riesgos en empresas nacionales e internacionales lo formaron como líder. Actualmente es el director general de SafeLink Group Latam y Presidente del Consejo de Administración de Link Business Group Latam, corporativo con una destacada posición de marca y mercado en México, Panamá, Guatemala y Perú. Héctor también es cofundador, accionista y director de Desarrollo de Negocios de Uxilink SA de CV, empresa de software as a service.

El autor Esaú M. Mendoza Hernández es licenciado en Derecho y especialista en Derecho Corporativo, coautor de las publicaciones El seguro de carga, enfoque práctico y El seguro en el transporte de carga, los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. Es un agente certificado ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas de México en Riesgos Empresariales de personas y daños, con certificación AMIB Figura 1 (Asociación Mexicana de Instituciones Bursátiles) - CNBV (Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México). En su actividad académica se ha desarrollado como catedrático académico y docente en carreras de grado, posgrado y especializaciones en la materia tanto en universidades públicas como privadas de la República Mexicana y actualmente es socio y agente apoderado de SafeLink, Agente de Seguros S.A. de C.V. Del mismo modo, ha participado como conferencista disertando sobre el tema en universidades, congresos y conferencias desarrolladas en diversos países de Latinoamérica. Es miembro de asociaciones mexicanas y latinoamericanas que vinculan profesionales especializados en el transporte, logística internacional y seguros. Miembro con participación activa dentro de la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (Alsum).

La autora Nayeli Sánchez García es licenciada en Negocios Internacionales, especialista en Administración de Empresas y Mercados Bursátiles. En su actividad corporativa se ha desarrollado como especialista en el área operativa sobre cadena de suministro y logística en México, Latinoamérica y territorio NAFTA. Es especialista en autotransporte nacional. Cuenta con diplomados especializados en Ventas Digitales en Medios Sociales. Actualmente es responsable de las actividades estratégicas, tácticas, operacionales, humanas y técnicas de gestión de recursos asociadas con las áreas funcionales relacionadas con Business Intelligence de SafeLink, Agente de Seguros S.A. de C.V. Cuenta con una certificación en análisis de datos Power BI por Microsoft y certificación en Google Adwords por Google.

las actuales estadísticas y panorama del sector logístico terrestre. Este documento es de fácil lectura y comprensión para el entendimiento del marco legislativo y la actividad del autotransporte de carga en Perú.

Perú actualmente se encuentra posicionado en el puesto 65 de 141 países, de acuerdo con el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), publicado el 8 de octubre en el Reporte Global de Competitividad 2019. Obtuvo 61,7 puntos en el Índice de Competitividad de 2019 y cuenta con aproximadamente 228,3 miles de millones USD de producto interno bruto, lo que lo sitúa como la sexta economía a nivel América Latina, contando con 6,2 millones de pymes. Actualmente, Perú es de los pocos países en América Latina que subdivide su clasificación de micro, pequeñas y medianas empresas. Se les llama mipymes a las microempresas y pymes a las pequeñas y medianas empresas. De ese universo, el 95 % se representan como microempresas, el 4,3 % como pequeñas empresas y el otro 0,2 % como medianas empresas, representando juntas el 99,5 % del parque empresarial del país. Consecuencia de ello, las pymes aportan aproximadamente el 42 % del producto interno bruto (PIB) y son generadoras de un 75 % de los empleos del sector privado.

Por ello, es de vital importancia el transporte terrestre para este país, debido a que Perú ha aumentado sus exportaciones en un 2,53 % en 2019 en comparación con el año 2018, representando el 21,77 % de su producto interno bruto (PIB). Este contexto lo sitúa en el puesto 101 de 191 países del ranking de exportadores respecto a su PIB, siendo 2018 y 2019 las cifras récord de exportaciones en su historia económica y comercial. Con una cifra de 42 599,4 millones EUR, el 89 % de las exportaciones se dirigió a mercados con acuerdos comerciales vigentes, entre los que mencionó a China con 13 221 millones USD, Estados Unidos de América con 7 920 millones USD, y la Eurozona con 7 238 millones USD. Además, está Corea del Sur con 2 452 millones USD, la Alianza del Pacífico con 2 417 millones USD, la Comunidad Andina con 2 276 millones USD y Japón con 2 183 millones USD, entre otros países.

Las importaciones también han presentado un incremento del 3,05 % en 2019 en comparación con el año 2018, representando el 37,13 % del PIB. Con esto se situó en el lugar 31 de 191 países del ranking de importaciones con respecto al PIB, representando 37 748,7 millones EUR. Dichas importaciones provinieron principalmente de China con 10 257 millones USD, Estados Unidos con 8 836 millones USD, Brasil con 2 430 millones USD, México con 1 852 millones USD, Argentina con 1 770 millones USD, Chile con 1 337 millones USD, Colombia con 1 333 millones USD y Ecuador con 1 281 millones USD. En conjunto, este grupo de países y regiones representaron el 68,51 % del total de las importaciones en Perú.

En tal sentido y de acuerdo con las cifras mostradas, el transporte multimodal terrestre indica ser para Perú el tipo de modalidad que genera el desarrollo y crecimiento económico en el país como su principal medio de transporte; esto debido a que sus principales socios comerciales son Estados Unidos de América, México, Brasil, Argentina, Chile, Colombia y Ecuador, así como la Alianza del Pacífico y la Comunidad Andina que, todas en conjunto, representan más de la tres cuartas partes de sus operaciones comerciales de importaciones y exportaciones. El transporte terrestre cumple un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de las mercancías, por lo que cualquier circunstancia que cause pérdida o daños en estas puede generar la quiebra de las unidades económicas al ser empresas pymes. Situaciones de este tipo tienen un resultado negativo en la economía de la nación, así como un impacto perjudicial en la sociedad peruana por la pérdida de empleos.

Debido a ello, todos los actores de la cadena de suministro deben contar con una visibilidad de la normativa, regulaciones, responsabilidades, reconocimiento, gestión, administración y traslado de riesgos a través de los instrumentos financieros, como es el caso del seguro. Igualmente, es de suma importancia conocer el rol que juegan las autoridades en su facultad de impartición y delegación de justicia, así como de los procesos que rigen a las instituciones financieras, incluyendo los retos y las exposiciones que supone el sector del transporte en Perú.

Estas legislaciones nacionales e internacionales, además, deben determinar el tema de la responsabilidad que surge con respecto a las mercancías entre las personas que intervienen, es decir, el expedidor y el operador de transporte multimodal. Y es que la figura legal y contractual de estos sujetos consiste en tener conocimiento sobre dónde comienzan y dónde terminan las responsabilidades de cada uno de ellos al transportar las mercancías.²

Marco legal del transporte terrestre en Perú

En el presente capítulo, se detallarán las aportaciones más importantes en materia de seguros de carga, tratados internacionales, leyes peruanas de transportación y regulaciones jurídicas a las que deben apegarse las compañías de seguros, los agentes de seguros y sus respectivos documentos, como lo son las pólizas y los contratos.

Todo experto en seguros de carga debe conocer el marco legal en que estos operan, ya que solo así se puede garantizar que las mercancías siempre estén protegidas y que, en caso de siniestro, se pueda recuperar el valor de las mismas.³

2. Datasur. 2019. Importaciones 2019, orígenes 2019 - Perú.

3. González Ramírez, Héctor R., and Esaú M. Mendoza Hernández. 2018. El seguro en el transporte de carga. Los desafíos de la seguridad en la cadena de suministro. 1st ed. México: SafeLink, Agente de Seguros.

2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre local

La legislación y autoridad en Perú, por medio del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, indica que el documento que prueba la existencia del contrato de transporte terrestre de mercancías entre el remitente y el transportista o porteador, cuya naturaleza cambiaría está regulada por la Ley de Títulos Valores y su naturaleza contractual por el reglamento mencionado antes,⁴ debe cumplir con los elementos de ley, ser debidamente requisitado y contar con determinadas características que cumplan con la legislación en materia de autotransporte.

La carta de porte confiere acción ejecutiva a su legítimo tenedor para reclamar la entrega de las mercaderías. La copia no negociable correspondiente al porteador o transportista confiere a este la misma acción para cobrar el flete que le corresponde.⁵


3. Elementos del contrato de transporte

Los elementos que perfeccionan el contrato de transporte de carga con base en la legislación son las partes, acuerdo de voluntades, causas, objeto, forma y modalidad de transporte, debido a que la carta de porte es utilizada para la modalidad de transporte terrestre y aéreo en Perú.⁶

4. Pto 3.14 Carta de porte terrestre. Reglamento Nacional de Administración de Transporte – Decreto Supremo 017- 2009-MTC. 2009. Perú: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5. Art. 254. Acciones derivadas cambiarias. Ley 27287. Ley De Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

6. Art. 252. Contenido. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

 COMUNIDAD ANDINA					Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) N°					
1 Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado					5 Notificar a:					
					6 Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías					
2 Nombre y dirección del remitente					7 Lugar, país y fecha de embarque de las mercancías					
3 Nombre y dirección del destinatario					8 Lugar, país y fecha convenida para la entrega de las mercancías					
4 Nombre y dirección del consignatario					9 Condiciones del transporte y condiciones de pago					
10 Cantidad y clase de los bultos		11 Marcas y números de los bultos		12 Descripción concisa de la naturaleza de las mercancías (Indicar si son peligrosas)			13 PESO EN KILOGRAMOS			
							neto		bruto	
							14 Volumen en metros cúbicos		15 Otras unidades de medida	
							16 Precio de las mercancías (INCOTERMS 1990) y tipo de moneda			
17 GASTOS A PAGAR					21 Instrucciones al transportista					
Concepto	Monto a cargo Remitente	Tipo de Moneda	Monto a cargo Destinatario	Tipo de Moneda						
Valor de flete										
Otros gastos suplementarios										
TOTAL					22 Observaciones del transportista					
18 Documentos recibidos del remitente										
19 Lugar, país y fecha de emisión					El suscrito, al hacerse cargo de las mercancías, se obliga a cumplir las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, en particular con la Decisión 399 y su Reglamento. En el reverso de esta CPIC o en hoja separada, el transportista autorizado podrá establecer cláusulas generales y/o particulares de contratación del servicio de transporte.					
20 Nombre y firma del remitente o su representante o agente					23 Nombre, firma y sello del transportista autorizado o su representante o agente					

Requisitos del contrato de transporte.

La carta de porte puede ser emitida a la orden, nominativa o al porteador. El endosatario o cesionario de dicho título se subroga en todas las obligaciones y derechos del cargador o remitente o, en su caso, del destinatario o consignatario, frente al porteador o transportista. Sin embargo, si el endosante o cedente es el cargador o remitente, este seguirá siendo responsable frente al porteador por las obligaciones que le son inherentes de acuerdo a las disposiciones que rigen el contrato de transporte respectivo.⁷ Por ello, vemos que este documento es el que confiere acción ejecutiva a su legítimo tenedor para reclamar la entrega de las mercancías al igual que le da la facultad al porteador transportista de cobrar el flete.⁸ Además de lo anterior, tendrá el carácter de declaración jurada y obliga a sus otorgantes de acuerdo a los términos pactados. Este documento no debe contener borrones ni enmendaduras y, en caso de que aparezcan, será invalidado.⁹

Los elementos que deberá contener el contrato de transporte serán los siguientes: tipo de modal (aéreo o terrestre), nombre, número del documento oficial de identidad y domicilio del remitente o cargador; además, debe especificar nombre y domicilio del destinatario o consignatario (a quien y a la orden de quien vayan dirigidas las mercancías), detalle de las mercancías, así como su cantidad, peso, volumen, calidad, número de bultos, estado aparente y cualquier indicación que sirva para identificar las mercancías y su valor patrimonial. También debe especificar el monto del flete, los servicios adicionales prestados por el porteador, indicación de que el flete y los servicios adicionales estén o no pagados, lugar y fecha de la emisión de la carga y de la descarga, plazo de entrega de las mercancías, número de orden, cantidad de copias (además del original que se expida), nombre, firma, número del documento oficial de identidad y domicilio del porteador o transportista que emita el título y, por último, las cláusulas generales de contratación del servicio de transporte.¹⁰

La omisión de una o varias de las informaciones que contiene el presente artículo no afecta la validez jurídica de la carta de porte, así como tampoco la no aparición de alguna estipulación conlleva a la nulidad del título, mismo que mantendrá los derechos y obligaciones que se señalen en su contenido.¹¹

7. Art. 253. Emisión. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

8. Art. 254. Acciones derivadas cambiarias. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

9. Art. 86. Carácter vinculante de la guía de remisión, la carta de porte y el manifiesto de carga. Reglamento Nacional de Administración de Transporte – Decreto Supremo 017- 2009-MTC. 2009. Perú: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

10. Art. 251. Carta de porte terrestre y aérea. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

11. Art. 252.2. Contenido. Ley 27287. Ley De Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

Características del contrato de transporte

Las partes en el presente contrato se determinan como:

- **Transportista:** El porteador o transportista también puede ser denominado como acarreador o fletero y es la persona física o jurídica que realiza el servicio de transportación de la mercancía.
- **Remitente o cargador:** Es la persona física o jurídica que contrata el servicio de transporte o remite la mercancía.¹²
- **Comisionista:** Parte que remite efectos a otro punto, cumpliendo las obligaciones que se imponen al cargador y quien responderá de los efectos y mercaderías que reciban.¹³

4. Responsabilidades desde el contrato de transporte

Perú cuenta con una peculiaridad jurídica en la determinación de un título valor, describiendo dicho título como valores materializados que representen o incorporen derechos patrimoniales cuando estén destinados a la circulación.¹⁴

De igual manera, confieren a su legítimo tenedor el derecho exclusivo a disponer o, de ser el caso, gravar o afectar los bienes que en ellos se mencionan.¹⁵ Esta regulación está estipulada en la Ley 27287 (mejor conocida como Ley de Títulos Valores), siendo esta ley la que deroga en gran parte al Código de Comercio en Perú, aunque no por completo.¹⁶ Dichas legislaciones, junto con el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (Decreto Supremo 017-2009-MTC), indican las responsabilidades que se adquieren en un contrato de transporte terrestre de mercancías entre el remitente y el transportista o porteador, el cual se materializa y se comprueba en el documento llamado carta porte.¹⁷

Tales responsabilidades se pueden describir de la siguiente manera:

- **Responsabilidades del remitente o cargador:** Denominar si la carta porte es terrestre o aérea. Identificarse con documento oficial, incluyendo nombre y domicilio. Identificar al destinatario o consignatario con el nombre y domicilio de a quien vayan dirigidas las mercancías,

12. Art. 252.1. Contenido. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

13. Art. 259. Responsabilidad respecto de los efectos y mercaderías. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

14. Art. 1. Título Valor. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

15. Art. 12. Derechos del legítimo tenedor. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

16. Art. 278. Vigencia. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

17. Art. 3. Apartado 3.14. Carta de porte terrestre. Reglamento Nacional de Administración de Transporte – Decreto Supremo 017- 2009-MTC. 2009. Perú: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

pudiendo ser él mismo. Expresar todas las indicaciones que sirvan para la identificación de mercancías: clase, especie, cantidad, peso, volumen, calidad, estado aparente, así como el valor patrimonial formulado. Sumado a lo anterior, debe señalar el lugar de entrega, si los bienes son perecibles o peligrosos y señalar si el pago de los servicios es el obligado o si los mismos se encuentren pendientes de pago.

5. Responsabilidad del transportista. La reparación del daño

En Perú, se puede observar que en la transportación terrestre local de mercancías, así como en las operaciones terrestres aduaneras,¹⁸ los transportistas son responsables del cuidado y control de las mismas. Esto aplica desde la recepción hasta la entrega de los efectos cargados, debiendo estar en el mismo estado en que, según la carta porte, se encontraban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, lo cual, como consecuencia, no lo hace acreedor al pago del valor que tuviera lo no entregado en el punto y fecha acordado.¹⁹

El valor de los bienes transportados debe ser incluido en la carta de porte de acuerdo a la declaración del valor patrimonial que se haya formulado al cargador o remitente.²⁰

Por ello, al no estipularse cuantitativamente la responsabilidad por pérdidas o daños en las legislaciones que regulan el transporte terrestre de mercancías y que, además de esto, el porteador sea responsable del cuidado y seguridad desde la recepción y hasta la entrega, se presume que la reclamación del dueño de la carga sea por el valor total o los daños proporcionalmente cuantificados.

6. Inicio y término de la responsabilidad del transportista

- **Responsabilidades del porteador o transportista:** Indicar la modalidad del transporte del servicio que se prestará. Designar el monto del flete y demás servicios prestados, así como especificar si están o no pagados (en caso contrario se presumirá que lo están). Señalar lugar y fecha de emisión, fecha de carga y recepción de mercancías y plazo de entrega. También debe indicar el número de orden correspondiente y la cantidad de copias, incluyendo el documento original que especifique nombre, firma, número de documento oficial de identidad y domicilio.

18. Art. 35. Del manifiesto de carga y entrega de la carga. Decreto Supremo 129-2004-EF. 2021. Perú.

19. Art. 358. Condiciones para la entrega de los efectos. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

20. Art. 252. Apartado E. Contenido. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

La omisión de una o varias de las informaciones del presente artículo no afecta la validez jurídica de la carta de porte, así como tampoco el que no aparezca alguna estipulación conlleva a la nulidad del título, mismo que mantendrá los derechos y obligaciones que se señalen en su contenido.²¹

Este documento confiere al tenedor la acción de reclamar la entrega de las mercancías y al transportista el poder cobrar el flete.

La responsabilidad del transportista o porteador comenzará en el momento en que reciba las mercaderías, ya sea por sí mismo o a través de una persona encargada, en el lugar que se indicó para recibirlas.²²

Lo anterior se indica en el Código de Comercio y, a su vez, en la Ley de Títulos Valores se solicita que la carta de porte designe el lugar de carga y descarga, fecha en la que el porteador o transportista se ha hecho cargo o recibe las mercancías, así como el lugar y plazo de entrega de la mercancía, objeto de la transportación.²³

Como se mencionó anteriormente, la legislación de Perú con respecto a las actividades de comisión del autotransporte, cuenta con la peculiaridad de extender la responsabilidad de los efectos y mercaderías al comisionista, quien responderá de los efectos y mercaderías que reciba en los términos, condiciones y calidades pactadas en la carta de porte.²⁴

La responsabilidad por pérdida o menoscabo sin culpa responderá siempre por la conservación de las mercancías en el estado en que las recibió²⁵ y, a su vez, si contratara el transporte a nombre propio o lo hiciera por cuenta ajena, quedará sujeto para con el porteador del cumplimiento de todas las obligaciones que se imponen a los cargadores.

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

El Código de Comercio peruano marca la pauta para la presentación de reclamaciones hacia el porteador o transportista por daños o averías a las mercaderías; este plazo

21. Art. 252. Apartado E. Contenido. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

22. Art. 350. Responsabilidad del porteador. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

23. Art. 252 Apartado G. Contenido. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

24. Art. 259. Responsabilidad respecto de los efectos y mercaderías. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Perú

25. Art. 260. Responsabilidad por pérdida o menoscabo sin culpa. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso

es por veinticuatro horas siguientes al recibo de las mismas, cuando la reclamación será hacia el porteador. Transcurrido el término o pagados los portes no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados.²⁶

Por otra parte, la Ley de Títulos Valores indica los plazos de prescripción de las acciones derivadas de títulos valores. Las acciones cambiarias derivadas de los títulos valores, prescriben de esta manera:

- a) A los tres años a partir de la fecha de su respectivo vencimiento; la acción directa es contra el obligado principal y/o sus garantes.
- b) Al año a partir de la fecha de su vencimiento; la acción de regreso es contra los obligados solidarios y/o garantes de estos.
- c) A los seis meses a partir de la fecha de pago en vía de regreso; la acción de ulterior regreso es contra los obligados y/o sus garantes, los cuales son anteriores a quien lo ejercita. Dentro de este mismo plazo debe ejercitarse la acción de repetición que corresponda al garante del obligado principal contra este.

96.3. Sin perjuicio de lo señalado en el segundo párrafo del artículo 95, los plazos de prescripción establecidos en el presente artículo son perentorios y no admiten interrupción ni suspensión. El reconocimiento judicial del título valor vencido no interrumpe los plazos de prescripción señalados en el presente artículo para el ejercicio de las acciones cambiarias derivadas de él.²⁷

8. Eximientes de responsabilidad

Tanto para los tránsitos internos en Perú como para los tránsitos internacionales que tienen como destino el territorio peruano, la legislación estipula que ambos porteador y comisionista, estarán obligados a conservar las mercancías en el estado en que las recibieren hasta su entrega en tiempo y forma desde el momento en que reciben las mercaderías; esto aplica ya sea que se realice por sí o a través de una persona encargada para tal efecto y hasta la entrega en el destino pactado.²⁸

Este es el principio de responsabilidad del transportista señalado en el Código de Comercio, Ley de Títulos Valores, así como decretos legislativos.

Debido a ello, los riesgos por daños o menoscabo de las mercancías serán a riesgo y ventura del cargador, si es que no se hubiera convenido expresamente lo contrario.²⁹ El anterior

26. Art. 36. Plazo para las reclamaciones por daños y averías. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

27. Art. 96. Plazos de prescripción de las acciones cambiarias. Ley 27287. Ley de Títulos Valores. 2000. Perú: Congreso de la República.

28. Art. 350. Responsabilidad del porteador. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

es el principal eximente de responsabilidad, ya que de no pactarse la responsabilidad del transportista en el contrato de transporte, en consecuencia, todo daño o menoscabo que experimenten los géneros durante el transporte (sea por caso fortuito, fuerza mayor, naturaleza o vicio propio) serán a cuenta y riesgo del cargador, mientras la carga de la prueba de dichos accidentes será por parte del porteador. El porteador, sin embargo, será responsable de las pérdidas o averías si es que se llegara a demostrar su negligencia o hubiera dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes; esto a menos que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte, suponiéndolas de género o calidad diferentes de los que realmente tienen.³⁰

El porteador estará obligado a entregar los efectos cargados en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno; en caso de no hacerlo deberá pagar el valor que tenga lo no entregado en el sitio y el tiempo correspondiente.³¹

Por su parte, el comisionista tendrá la responsabilidad por pérdida o menoscabo sin culpa. El comisionista que tuviera en su poder mercaderías o efectos por cuenta ajena, responderá de su conservación en el estado que los recibió. Cesará esta responsabilidad cuando la destrucción o el menoscabo sean debidos a casos fortuitos, fuerza mayor, transcurso de tiempo o vicio propio de la cosa. En estos casos, el comisionista está obligado a hacer constar, en forma legal, la pérdida o menoscabo de las mercaderías o efectos y la causa de que deriven una u otra; además, tendrá que dar al comitente el aviso respectivo dentro de las veinticuatro horas o por el correo inmediato.³²

9. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad

En los eximentes de responsabilidad relacionados a pérdidas o averías derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor de los bienes que reciba el porteador para su transportación, vemos que la legislación soporta en el porteador la carga de la prueba;³³ este, a su vez, deberá probar siempre que las pérdidas o averías de las mercancías (o el retardo del viaje) no han tenido

29. Art. 356. Riesgos por los daños y menoscabos. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

30. Art. 357. Responsabilidad por pérdidas y averías. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

31. Art. 358. Condiciones para la entrega de los efectos. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

32. Art. 260. Responsabilidad por pérdida o menoscabo sin culpa. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

33. Art. 356. Riesgos por los daños y menoscabos. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

por causa su culpa o negligencia.³⁴

Este eximente puede dejar de serlo, ya que el usuario de servicio de transporte podrá pactar con el porteador que se cubran los casos fortuitos o de fuerza mayor, siempre y cuando sea declarado en el contrato de transporte y la indemnización podrá ser por el valor que tuvieran las mercaderías.³⁵

Los comisionistas serán responsables de la conservación de las mercancías en el estado en el que fueron recibidas; dicha responsabilidad cesará cuando la destrucción o el menoscabo sean originados por casos fortuitos, fuerza mayor, transcurso de tiempo o vicio propio de la cosa.³⁶

Por su parte, el Código Civil describe el principio de eximente de responsabilidad como caso fortuito o fuerza mayor de esta forma: “Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso”.³⁷ A partir de esto es posible definir que ninguna persona física o jurídica podrá responder ante aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que los previstos fueran inevitables.

10. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

Inicio de cobertura

En Perú, las leyes que regulan al sector de seguros indican que el perfeccionamiento del acto asegurador se realiza por medio del contrato de seguros, a través del cual una empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Consecuentemente, el inicio de la relación contractual o jurídica en materia de seguros inicia al cumplirse dos requisitos de ley: el otorgamiento de una póliza o certificado por parte de una compañía de seguros, y el pago de la póliza (conocido como prima) por parte del asegurado y/o contratante.³⁸

34. Art. 357. Responsabilidad por pérdidas y averías. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

35. Art. 358. Condiciones para la entrega de los efectos. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

36. Art. 260. Responsabilidad por pérdida o menoscabo sin culpa. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

37. Art. 1315. Caso fortuito o fuerza mayor. Código Civil. 1984. Perú. Sistema Peruano de Información Jurídica.

38. Art. 1. Disposiciones generales. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

La Ley del Contrato de Seguro dicta de forma puntual y estricta la duración de cobertura del seguro. Para efectos de la presente obra, describiremos los requisitos del seguro de carga o transportes. Según lo estipula dicha ley, los requisitos obligatorios que debe contener un contrato de seguros del ramo de daños son los siguientes: nombres del asegurador y asegurado, concepto en el cual se asegura y designación y situación de los objetos asegurados; además son necesarias las indicaciones que sean pertinentes para determinar la naturaleza de los riesgos y la suma en que se valúen los objetos de seguro (la cual se descompone en parciales, según las diferentes clases de los objetos), cuota o prima que se obligue a satisfacer el asegurado, la firma y el monto de pago y el lugar en que deba verificarse. También incluye la duración del seguro, día, la hora en que comienzan los efectos del contrato, seguros ya existentes sobre los mismos objetos y demás pactos en que hubieran convenido los contratantes.³⁹

Existen requisitos indispensables para el seguro de transporte de mercancías, los cuales se mencionan a continuación.

Los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre podrán ser objeto del contrato de seguro de transporte contra los riesgos de transporte.⁴⁰

Debe señalarse la empresa o persona encargada del transporte, calidades específicas de los efectos asegurados (con expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieran) y punto en donde se han de recibir los géneros asegurados y el en que deben entregarse.⁴¹

En la práctica, se puede ver que, dentro de los textos de las pólizas (nombradas como condiciones generales), es usual que se utilice el Clausulado de Carga del Instituto de Aseguradores de Londres,⁴² en el que se encuentran, de manera específica, las siguientes cláusulas:

- Cláusula de vigencia, la cual determina la temporalidad de la cobertura; con temporalidad se hace referencia al tiempo, día, fecha y hora.
- Cláusula de territorialidad o cláusula de tránsito, la cual detalla el origen y el destino de la cobertura. Cabe destacar que, en algunos casos, se puede pedir, a solicitud expresa

39. Art. 378. Contenido de la póliza. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

40. Art. 423. Objeto del contrato. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

41. Art. 424. Requisitos de la póliza. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

42. Di Liberto de Dauphinee, M. and Di Liberto Stagnaro, D., 2017. Manual de Seguros de Transporte Marítimo. 4th ed. Bogotá, Colombia: Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos.

del asegurado o por recomendación del corredor de seguros o el suscriptor de riesgos de la compañía aseguradora, que existan extensiones de la garantía del seguro, la cual se especificará en la cláusula Cláusula de desempaque diferido, la cual indica que se contará con una ampliación de cobertura por un lapso determinado después de la entrega de la mercancía.

Es necesario visualizar en todo momento cuándo finaliza la cobertura en el contrato de seguro; cabe destacar que este contrato puede quedar sin validez por el incumplimiento de pago de la prima establecida en el convenio de pago, lo que origina la suspensión automática de la cobertura del seguro una vez transcurridos 30 días desde la fecha de vencimiento de la obligación, siempre y cuando no se haya convenido un plazo adicional mayor.⁴³ Este periodo de gracia se debe a que, consensualmente, el contrato de seguro queda celebrado por las partes, aunque no se haya emitido la póliza ni efectuado el pago de la prima.⁴⁴ El asegurado o el contratante debe notificar por escrito al asegurador los hechos o circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal magnitud que, si son conocidas por este al momento de perfeccionarse el contrato, no lo celebraría o lo haría en condiciones más gravosas.⁴⁵ El contrato de seguro es nulo si al tiempo de su celebración ya se había producido el siniestro o había desaparecido la posibilidad de que se produjera. Si se acuerda que comprende un período anterior a su celebración, el contrato es nulo solo si al tiempo de su conclusión el asegurador conoce la imposibilidad de que ocurra el siniestro o el contratante conoce que se ha producido.⁴⁶

De acuerdo a lo anterior, concluimos que el inicio de cobertura será a partir del día, fecha y hora estipulados en la póliza o certificado entregado por la aseguradora y que este, a su vez, se encuentre cubierto cuantitativamente. Con respecto al final de la cobertura, este se dará al término de la duración del contrato de seguro, que el riesgo deje de existir, que el riesgo ya se hubiera materializado antes del inicio del contrato, por inexactitud o notificación a la aseguradora de la agravación del riesgo o a solicitud de una de las partes.

11. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga

Los operadores logísticos o comisionistas juegan un papel importante en temas de prevención, administración, conocimiento y transferencia de riesgos en la cadena de

43. Art. 21 Ley de Contrato de Seguro

44. Art. 4. Disposiciones generales. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

45. Art. 60. Agravación y disminución del riesgo. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

46. Art. 3. Disposiciones generales. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

suministro; esto debido a que la principal característica de esta figura es que el generador de la carga pueda subcontratar, a través de ellos, la coordinación de todo lo que respecta a la logística, aduana, seguros, así como servicios de valor agregado, siendo los más usuales y de uso común el flete marítimo, el aéreo y el terrestre, además del agenciamiento aduanal, seguro de carga, previo en origen, etc., ya que una de las principales problemáticas de este sector es que la responsabilidad por daños o pérdidas de las mercancías usualmente se indemnizan por peso (kg.) y no por el valor monetario de las mercancías por parte de los transportistas; así mismo observamos que, en ciertos documentos de embarque, se expresa de manera escrita que la mercancía viaja por cuenta y riesgo del generador de la carga.

Por ello, los operadores logísticos pueden definirse como *outsourcing logístico*, siendo uno de los canales más importantes de contratación del seguro de carga o transportes. A su vez, la legislación en Perú permite que el contrato de seguro que beneficia a un asegurado pueda ser efectuado por un tercero (llamado “contratante”) que puede ser que tenga un interés o responsabilidad en la conservación de las mercancías.⁴⁷

Por otra parte, el comisionista puede figurar como contratante del seguro, derivado de que las personas facultadas para asegurar las mercancías en sus traslados no solo son los dueños de las mismas, sino todos los que tengan un interés y responsabilidad en su conservación, expresando en la póliza el concepto en que contratan el seguro.⁴⁸ Dicho interés o responsabilidad la adquieren cuando son instruidos en asegurar la mercancía y son los encargados de expedir los efectos correspondientes; en caso de no hacerlo serán responsable de los daños que a estos sobrevengan.⁴⁹

Otro factor que siempre influye en la contratación del seguro de carga es la determinación del momento exacto en que el riesgo de pérdida o deterioro de las mercancías pasará del vendedor al comprador. La Convención de las Naciones Unidas, con respecto a los contratos de compraventa internacional de mercaderías indica, por medio de la nota explicativa de la Secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,⁵⁰ que las partes podrán resolver esta cuestión de determinación de responsabilidad del riesgo por medio de su contrato y mediante una estipulación expresa al respecto o

47. Art. 425. Personas facultadas para asegurar. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

48. Art. 425. Personas facultadas para asegurar. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

49. Art. 268. Responsabilidad por no contratar seguro. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

remitiendo alguna cláusula comercial, como sería, por ejemplo, alguna de las cláusulas *Incoterms*,⁵¹ en caso de que el contrato no haya previsto nada al respecto, la CISG ⁵² ofrece las reglas completas supletorias aplicables.

Es también aquí donde el operador logístico, consultores y asesores de comercio exterior juegan un papel muy importante debido a que, en ocasiones, emiten recomendaciones sobre el correcto *Incoterm* a emplear para eficientar y mejorar las condiciones logísticas de los embarques entre el comprador y el vendedor.

En materia de seguros, estos términos de compraventa influyen en la determinación del momento en el que debe ser contratado el seguro de carga o transporte; esto con la finalidad de cubrir el tránsito en el que es responsable de la mercancía el vendedor o el comprador, según lo pactado en el contrato internacional. En los casos en los que la póliza de seguro incluya una cláusula de interés contingente o cláusula de *Incoterms*,⁵³ se faculta al asegurado la contratación del seguro, el cual brindará la cobertura desde el origen hasta el destino (o solo en una parte del trayecto), independientemente de lo indicado en la cláusula *Incoterm* previamente seleccionada o independiente a lo estipulado en las cláusulas del contrato de compraventa.

Cabe destacar, que los *Incoterms* fungen, en materia logística, como reglas estandarizadas de negociación en el contrato de compraventa internacional de mercaderías entre comprador y vendedor, en el que se fijan las responsabilidades de transportación, las mismas que pueden ser marítimas, aéreas y terrestres. Las cuales reflejan las normas de aceptación voluntaria por las partes, respecto a las condiciones de entrega de las mercancías, el cual independientemente del modo de transportación terrestre, marítimo, aéreo o multimodal será utilizado el *Incoterm* más óptimo y acorde a la negociación. Para efectos del transporte de carga terrestre a consecuencia de una compraventa internacional se puede determinar a través del *Incoterm*, cuál de las partes será la actora (o demandante) en proceder contra un transportista en caso de pérdida o daño de los bienes transportados, el mismo caso aplica para determinar el interés asegurable en materia de seguros. En el caso de un

50. Art. 25 a 88. Parte III. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. 1980. Viena: Secretaría de la CNUDMI.

51. "Incoterms® Rules History - ICC - International Chamber Of Commerce". 2021. ICC - International Chamber Of Commerce. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.

52. CISG. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. 1980. Viena: Secretaría de la CNUDMI.

53. Cláusula de interés contingente. Póliza de seguros suscrita por Compañía de Seguros de Carga. 2021. México

transporte terrestre orgánico o local, en la mayoría de los casos, siempre el reclamante al transportista será el comprador y a su vez, este mismo funge como asegurado o beneficiario en los seguros de carga.

Para la contratación de un instrumento financiero que transfiera los riesgos en el transporte, es necesario contar con un corredor de seguros (conocido como *marine*) que maneje o cuente con pericia en el ramo, cuya finalidad es cubrir los riesgos que enfrenta la mercancía en su transportación en cualquier tipo de tránsito, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.

Por medio del corredor de seguros podemos encontrar dos formas viables de obtener una póliza de seguros de transporte o de carga. La primera opción es por medio de un programa específico de aseguramiento por evento, en el que se tendrá que emitir un certificado por cada embarque a asegurar. La segunda opción es la emisión de una póliza conocida como flotante o global; en este caso se realizará una declaración en la que deberán especificar el detalle de los embarques asegurados de acuerdo a la temporalidad acordada con la compañía de seguros, las cuales regularmente, tienen una periodicidad mensual, trimestral, semestral o anual. Cabe señalar que, para que esta opción sea factible, se deberá contar con el conocimiento y control del estimado anual de embarques, los cuales deberán incluir los valores de las mercancías, orígenes, destinos, tipos de modalidades de tránsito, entre otras variantes solicitadas y especificadas lo más exacto posible por el beneficiario de la póliza; dichos requerimientos serán solicitados de manera puntual e individualmente de acuerdo a las políticas de suscripción de riesgos de la aseguradora contratante.

Con esto se hace referencia a la operatividad del aseguramiento de la carga y en lo que respecta a la cobertura de la misma. Para ello, el Instituto de Aseguradores de Londres (*The Insurance Institute of London*), ha desarrollado un conjunto de cláusulas para cada variante del seguro de carga, que van desde la cobertura básica hasta la cobertura todo riesgo. Las cláusulas del Instituto de Londres son las mayormente conocidas por fundar las bases y estándares de uso habitual del seguro de carga y a las cuales se someten la gran mayoría de las aseguradoras a nivel mundial.

Estas cláusulas son mejor conocidas por sus siglas en inglés (ICC), que significan *Institute Cargo Clauses*; en español se traducen como Cláusulas de Carga del Instituto, las cuales se dividen en tres modelos A, B, y C, según los riesgos de cobertura que se requieran amparar y que son aplicables según el medio de transportación utilizado, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.

Cláusulas de carga del Instituto de Aseguradores de Londres

ICC A (todo riesgo)
ICC B (cobertura intermedia)
ICC C (cobertura básica)⁵⁴

Ejemplo de cobertura sobre las cláusulas de Londres

Cláusula de carga del Instituto de Aseguradores de Londres A (CL. 382)

Los riesgos cubiertos por este seguro se inician en el origen o despacho de la mercadería, desde el momento en que esta queda bien estibada o acondicionada en la nave o vehículo que ha de transportarla y continúa durante el curso ordinario del transporte; esta cobertura finaliza a la entrega de la mercadería Duración

8. Cláusula de tránsito. Al momento en que el interés del asegurado es movido en el almacén o almacenaje para el propósito de su carga, tendrá la misma duración en B y C.

8.1. El contrato de seguro entrará en vigor desde el momento en que los bienes objeto del seguro se muevan por primera vez en el almacén o en el lugar de almacenamiento (en el lugar que se indica en el contrato de seguro), con el propósito de la carga inmediata en él o sobre el vehículo u otro medio de transporte para el inicio del viaje. Continuará durante el tránsito ordinario y terminará, bien:

8.1.1. Cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en el almacén final o lugar de almacenamiento en el destino indicado en el contrato de seguro.

8.1.2. Cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, ya sea antes de o en el punto de destino designado en el contrato de seguro (que el contratante, el beneficiario o sus empleados elijan), que no sea del tránsito ordinario o para la consignación o distribución de las mercancías.

8.1.3. Cuando el contratante, beneficiario o sus empleados elijan utilizar algún otro vehículo, medio de transporte o algún contenedor para almacenaje distinto a los del transporte ordinario en curso.

8.1.4. Al vencimiento de un periodo de 60 días o después de haber sido completada la descarga de los bienes asegurados en esta póliza, al costado del buque en el lugar de desembarque final; lo que ocurra primero.

54. González Ramírez, Héctor R. y otros. 2017. Aspectos generales y técnicos del seguro de carga en El seguro de carga, enfoque práctico. México. SafeLink, Agente de Seguros.

8.2. Si, después de la descarga al costado del buque en el lugar de desembarque final (pero antes de la terminación del presente seguro), los bienes objeto del seguro hubieran de ser reexpedidos a otro destino distinto que no fuera el estipulado en esta póliza, este seguro, aun permaneciendo sujeto a terminación de acuerdo con lo establecido previamente en las cláusulas 8.1.1 a 8.1.4, no continuará desde el momento en que los bienes objeto del seguro sean movidos por primera vez para el comienzo del tránsito a otro sitio.

8.3. Este seguro seguirá surtiendo efecto (sujeto a la terminación prevista en las cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 y con lo establecido más adelante en la cláusula 6) durante cualquier demora ajena al control del contratante o beneficiario, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier cambio de viaje dispuesto por los transportistas, haciendo uso del ejercicio de cualquier facultad que se les conceda en el contrato de transporte.⁵⁵

12. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

En Perú, a la compañía de seguros se le concede el derecho y la acción subrogatoria por medio de la Ley del Contrato de Seguro, Ley 29946; en ella se faculta al asegurador que ha pagado la indemnización a que se subrogue en los derechos que corresponden al contratante y asegurado contra los terceros responsables en razón del siniestro y hasta el monto de la indemnización pagada.⁵⁶

Por ello, resulta de vital importancia la identificación del tercero que haya causado el daño, ya que en el seguro de carga podremos identificar al transportista y/o porteador que tenía en posesión o su consignación las mercaderías por medio del contrato de transporte.

Este es uno de los diferentes documentos enlistados y obligatorios básicos en el procedimiento de reclamación de siniestro y que deben ser presentados siempre por parte del asegurado. Los documentos que identifican al transportista son la carta porte y la carta formal de reclamación;⁵⁸ dicha carta deberá estar dirigida a la línea transportista que realizó el servicio.

Una vez que se cuente con la resolución procedente del siniestro tanto por parte del ajustador (mejor conocido en el ámbito internacional como *surveyor*) como del área de siniestros de la aseguradora, se emitirá un convenio de pago que contará con el detalle cuantitativo de la indemnización.

55. Cláusula de carga del Instituto de Aseguradores de Londres A (CL. 382). Póliza de seguros suscrita por Compañía de Seguros de Carga. 2021. México

Cabe resaltar que en este documento se deberán especificar los descuentos aplicables, como pueden ser los deducibles en caso de haberlo convenido la aseguradora y el asegurado. También podrá aplicarse el descuento referente a la recuperación de la indemnización que pudo obtener la aseguradora por concepto de subrogación de derechos cuando esta sea privada de su derecho por la prescripción del mismo o por la responsabilidad de todo acto que perjudique al asegurador en el ejercicio del derecho a la subrogación.⁵⁹ En este caso será responsable el asegurado por no haber documentado el procedimiento de siniestro en tiempo y forma dentro del término de seis meses para averías comunes⁶⁰ y para las acciones sobre entrega de cargamentos en transportes terrestres para daños sufridos en los objetos transportados, la cual será de un año. El plazo será a partir del día de la entrega del cargamento en el lugar de destino o del que debía verificarse según las condiciones de su transporte. Las acciones por daños o faltas no podrán ser ejercitadas al tiempo de la entrega de las respectivas expediciones o dentro de las 24 horas siguientes cuando se trate de daños que no aparezcan al exterior de los bultos recibidos.⁶¹ Es aquí donde identificamos una de las principales problemáticas, ya que constantemente el asegurado puede verse afectado al aplicarse este tipo de descuentos por documentar y completar el procedimiento de siniestro posterior a los términos pactados en la ley y, por consiguiente, cubrir el derecho de subrogación del asegurador. En este contexto, se priva de su derecho a la aseguradora, pues el derecho del asegurado prescribe para el ramo de daños hasta por diez años a partir de la ocurrencia del siniestro.⁶² Es por esta razón que vemos la aplicación de este tipo de descuentos en los procesos de reclamación de seguros en Perú.

Al firmar el convenio, el asegurado acepta el monto indemnizable y cede los derechos del siniestro a la aseguradora y, a su vez, la aseguradora se obliga a realizar el pago correspondiente; una vez que cuente con los derechos del siniestro, la aseguradora realizará la reclamación al tercero que causó los daños y/o pérdidas.

56. Art. 99. Subrogación. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

57. Art. 428. Derecho de subrogación del asegurador. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

58. Art. 69. Aviso del siniestro. Informaciones. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

59. Art. 99. Subrogación. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

60. Art. 962. Prescripción de acciones para cobro de portes, fletes, gastos y averías comunes. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

61. Art. 963. Apartado 2. Prescripción de acciones derivadas de operaciones diversas. Código de Comercio. 1902. Perú: Comisión Permanente de Congreso.

62. Art 78. Prescripción. Término. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

Para cerrar, podemos destacar que la aseguradora podrá librarse de todas o parte de sus obligaciones si la subrogación se ve impedida por hechos u omisiones del asegurado.⁶³

Es posible detectar una excepción a la subrogación legal, en donde la aseguradora no puede ejercitar estas acciones en contra de ninguna persona por cuyos actos u omisiones sean por mandato de ley, salvo que la responsabilidad del tercero provenga de dolo, culpa grave o si está amparada por un contrato de seguro, es decir que la acción subrogatoria está limitada al importe de dicho seguro.

13. Jurisprudencia

CASACIÓN 7658-2017 LIMA

SUMILLA: “La Sala Superior no ha interpretado en forma errónea el artículo 1315 del Código Civil que regula la causal eximente de responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor, dado que en este tipo de casos (robo de mercancías) la rigurosidad de la probanza tiene un estándar elevado, lo que da mérito a que se desestime la infracción normativa denunciada”.

La pérdida no ocurrió como resultado de un evento extraordinario, imprevisible e irresistible.

El transportista no cumplió con entregar la mercadería en el almacén, porque dice que hubo un robo y que fue multado por Sunat.

Infracción prevista en el numeral 5 del inciso d) del artículo 192 de la Ley General de Aduanas, aprobada por el Decreto Legislativo 1053.

Alega el transportista: “No debe cancelar la multa equivalente a doscientos treinta y un mil trescientos ochenta y nueve dólares americanos, por la pérdida de las mercancías correspondiente al Conocimiento de Embarque nro. INOC1070006865 y al Manifiesto de Carga de Ingreso nro. 949- 2009; y, c) Se encuentra en el supuesto de caso fortuito o fuerza mayor previsto en el artículo 1315 del Código Civil, dado que se produjo un robo de las mercancías”.

Dice la sentencia: “... se confirmó la sentencia que declaró infundada la demanda en todos sus extremos. Argumenta que: i) En el presente caso, el juez ha verificado que los medios probatorios presentados por la demandante no acreditan fehacientemente el robo de las mercancías, por lo que esta no se encontraba impedida de cumplir con su obligación de entregar las mercancías al almacén, puesto que era su responsabilidad custodiar las mismas, al ser el transportista; en consecuencia, tal pérdida no se ha dado como resultado

63. Art 99. Subrogación. Ley del Contrato de Seguro 29946. 2012. Perú. Congreso de la República.

de un evento extraordinario, imprevisible e irresistible como lo dispone el artículo 1315 del Código Civil para que se configure el caso fortuito o la fuerza mayor; ii) en la sentencia apelada se observa que el juez sí se ha pronunciado respecto de los documentos presentados por la demandante, concluyendo que estos devienen en insuficientes a efectos de acreditar el robo y eximirla de responsabilidad, que no acreditan el supuesto robo, y que solo tienen una finalidad, esto es, el recupero del monto por la pérdida de las mercancías; ...”.

En materia de amparo y jurisprudencia, observamos que los motivos que han llevado las controversias jurídicas hasta estas instancias son las siguientes:

1. Pérdidas de la mercancía, en las que se argumenta que no fueron por causa de un evento extraordinario, imprevisible o irresistible.
2. Por el incumplimiento de entrega de la carga por parte del transportista.
3. Por sanción excesiva e infundada por la autoridad e instancias legales inferiores.
4. Daños o pérdidas por hechos fortuitos o de fuerza mayor.

Supuestas violaciones legales

La sanción y resolución impuesta no atiende el Código Civil en el apartado de casos fortuitos y de fuerza mayor.

Dice la sentencia: “... se confirmó la sentencia que declaró infundada la demanda en todos sus extremos. Argumenta que:

- I. En el presente caso, el juez ha verificado que los medios probatorios presentados por la demandante no acreditan fehacientemente el robo de las mercancías, por lo que esta no se encontraba impedida de cumplir con su obligación de entregar las mercancías al almacén, puesto que era su responsabilidad custodiar las mismas, al ser el transportista; en consecuencia, tal pérdida no se ha dado como resultado de un evento extraordinario, imprevisible e irresistible como lo dispone el artículo 1315 del Código Civil para que se configure el caso fortuito o la fuerza mayor;
- II. En la sentencia apelada se observa que el juez sí se ha pronunciado con respecto a los documentos presentados por la demandante, concluyendo que estos devienen en insuficientes a efectos de acreditar el robo y eximir de responsabilidad (que no acrediten el supuesto robo), y que solo tienen una finalidad: recuperar el monto por la pérdida de las mercancías.

Resolución por la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República.

LA SALA DE DERECHO CONSTITUCIONAL Y SOCIAL PERMANENTE DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA:

V. DECISIÓN: Por las consideraciones expuestas, declararon: INFUNDADO el recurso de casación interpuesto por Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima, de fecha seis de abril de dos mil diecisiete, obrante a fojas trescientos cuarenta y siete, en consecuencia NO CASARON la sentencia de vista de fecha quince de marzo de dos mil diecisiete, obrante a fojas trescientos treinta y dos; ORDENARON la publicación de la presente resolución en el diario oficial “El Peruano”, conforme a ley; en los seguidos por Inversiones Marítimas Universales Perú Sociedad Anónima contra la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - Sunat y otro, sobre acción contencioso administrativa; y los devolvieron. Interviniendo como ponente el señor Juez Supremo Pariona Pastrana. SS. PARIONA PASTRANA, ARIAS LAZARTE, RUEDA FERNÁNDEZ, TOLEDO TORIBIO, BUSTAMANTE ZEGARRA.⁶⁴

14. El reto del sector asegurador en Perú

- Sostenibilidad: como ya se vio en artículos anteriores, la sociedad y, por ende, la legislación, están siendo cada vez más rigurosas en la exigencia del cuidado del planeta. Uno de los grandes problemas del sector del transporte es el uso del combustible. Teniendo en cuenta que el transporte nacional de mercancías supone un 8 % del total del PIB peruano, tomar medidas en este sentido es muy importante.
- Combustibles menos contaminantes: el desarrollo de combustibles alternativos de última generación son la clave para la reducción de la huella de carbono que deja el sector del transporte. Esta es la forma de reducir el CO₂, el óxido de nitrógeno, el óxido de azufre, etc.
- El problema que se señala en estos nuevos combustibles son relativos a la autonomía de los vehículos y a los puntos de recarga. Este es un reto a resolver para poder contribuir a que la huella del transporte de mercancías vaya menguando.
- Trabajadores especializados: otro de los grandes retos para este 2020, que Europa comparte con otros países como Estados Unidos, es encontrar trabajadores calificados y especializados. Este problema atañe especialmente al puesto de conductor de camión. Factores como el comercio electrónico han hecho que el incremento de este tipo de vacantes sea mayor y cueste encontrar profesionales para cubrirlos.
- Megacamiones: Los megacamiones no son una novedad aparecida en 2020, ya que desde hace tiempo circulan por nuestras carreteras. De momento parecen reservados

64. Jurisprudencia peruana especializada en materia civil y procesal civil. 2021. juriscivil.com

a grandes empresas de transporte, pues las pequeñas y medianas tienen dificultades para acceder a ellos. El reto es abaratarlos, además de que hace falta adecuar más kilómetros de carretera para su uso.⁶⁵

Reflexiones

En la actualidad, el transporte de carga por carretera en Perú está altamente diversificado, especializado y segmentado debido a la gran variedad de productos que son transportados por este medio. Esto se ha derivado en múltiples formatos y/o prácticas comunes utilizadas en el transporte carretero, como lo son el transporte de larga distancia, transporte de corta distancia, transporte de distribución local, así como el transporte en función al tipo de carga (transporte de granel, líquidos, contenedores, pallets, carros, productos refrigerados, entre otros).

En dicho contexto, conviene reflexionar sobre los retos que el transporte de carga por carretera en Perú tendrá que acometer dado su rol estratégico en la economía.

La mejora al servicio de transporte de carga por carretera mediante la creación de una posición competitiva dentro del mercado de transporte, en general, puede redundar en la reducción de los costos logísticos agregados de las operaciones de comercio exterior. Debido a que los costos de uso de esta vía son bastante elevados para los usuarios, sumado a la falta de infraestructura, los tránsitos se ven comprometidos a trasladarse en altas horas. Aunado a ello, poseen igual relevancia los accidentes viales ocurridos en dicha vía y, en particular, se vuelve una vía vulnerable para aquellos que transportan productos entre países miembros de la CAN y Mercosur. Por estos y otros factores, como lo son los elevados costos, la opción de transporte marítimo es la más utilizada.

A continuación, se indican algunos de los principales temas que generarían un impacto de manera directa o indirecta en los servicios de transporte de carga por carretera:

- Impacto directo a la cadena de suministro en Perú sobre los proveedores de servicios logísticos que perjudican al sector debido a la reforma que supone el proyecto de Ley 2275/2017-PE. Esta reforma modifica el Decreto Legislativo 1053, el cual aprueba la Ley General de Aduanas con el fin de garantizar y reducir el riesgo involucrado en las operaciones de comercio exterior. A través de esto se hace el proceso de solicitud de registro ante las autoridades de transporte, así como la solicitud de ingresos anuales y la contratación de pólizas de seguro de responsabilidad civil a los operadores

65. Principales retos del transporte de mercancías para 2020. 2021. Autoexpresslasilla.Com.Mx. <http://autoexpresslasilla.com.mx/index.php/2020/02/08/principales-retos-del-transporte-de-mercancias-para-2020/>.

de carga internacional; lo anterior con la finalidad de garantizar y brindar certidumbre a los generadores de carga en las operaciones logísticas de Perú.

- La creciente sensibilidad actual busca la protección del medioambiente y la reducción de emisiones contaminantes. Por ello, los vehículos de transporte carretero serán objeto de revisiones más exhaustivas para controlar sus emisiones.
- Situación de robo al autotransporte de carga en Perú. Actualmente, en Perú sobresalen por su peligrosidad los tramos correspondientes a Trujillo, Piura y Lima de la panamericana norte; también están las ciudades de Cusco, Madre de Dios y Ayacucho, sitios que suelen presentar la mayor cantidad de incidencias entre las 21:00 y 00:00 horas.

En este entorno tienen protagonismo algunas bandas criminales muy bien organizadas, las mismas que están alcanzando niveles de mafias al dedicarse a esta ilícita actividad. Estas bandas están plenamente identificadas por las autoridades peruanas; sin embargo, la mayoría de los siniestros causados e identificados por estas bandas se han quedado en los trámites burocráticos, limitándose a recibir la denuncia y entrevistar al conductor asaltado para, por último, señalar que se están efectuando las investigaciones del caso en forma reservada.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) señala que las terminales de carga, las zonas cercanas a los puertos, las plataformas de transferencia de carga y las áreas de consolidación de carga son los puntos más vulnerables en materia de robos en América Latina. Este delito se concentra, principalmente, en el transporte de carga terrestre por carreteras, aunque los asaltos a ferrocarriles son también frecuentes y no deben dejar de monitorearse.

- Las mercancías más susceptibles a este tipo de robos son las siguientes:
 - Abarrotes en general (arroz, azúcar, aceites, fideos, etc.).
 - Concentrado de minerales.
 - Cobre como insumo.
 - Productos farmacéuticos.
 - Equipos electrónicos.
 - Prendas de vestir para exportación.
 - Combustibles transportados en camiones cisternas.
- Por otro lado, que las modalidades más utilizadas son las siguientes:
 - Simulación de una intervención policial con la participación de uno de los asaltantes vestido de policía; algunas veces se utiliza un vehículo que aparenta ser un patrullero y otras veces una simple motocicleta blanca.
 - Un vehículo en la vía aparenta estar descompuesto y otro obstruye el segundo carril, obligando al conductor a detener su marcha, situación que es aprovechada para cometer el asalto.

- En las intersecciones con semáforo se aprovecha que la luz roja obliga a detener la marcha del vehículo para así abordarlo y asaltarlo.
- Se han detectado casos en los que los propietarios de los vehículos forman parte de las mismas bandas de los asaltantes. Dentro de su estrategia, ofrecen sus servicios como subcontratados a empresas de transportes hasta que se les asigna transportar el tipo de carga de su interés; entonces simulan un asalto para apoderarse de la carga.
- Los lugares en los que los robos se producen con mayor frecuencia son las vías de salida hacia provincias y las de ingreso a Lima (panamericana norte hasta Ancón, panamericana sur hasta Pucusana y carretera central hasta Ricardo Palma). En estas zonas de riesgo, los asaltos se producen con mayor frecuencia entre las 18:00 horas y las 23:00 horas.
- La aparición y mejora en el precio de los combustibles alternativos (gas natural, biodiésel, etc.) generará la oferta de vehículos de carga ambientalmente amigables por parte de los fabricantes de camiones.
- Las nuevas regulaciones orientadas a la facilitación del comercio disparará la necesidad de tener registros más exigentes para un mejor control de las flotas de camiones que operan en las cercanías de los puertos y aeropuertos de tráfico internacional intensivo.
- Una mayor preocupación por la seguridad en el transporte requerirá que no solo los vehículos, sino también los choferes, sean evaluados bajo estándares cada vez más exigentes.
- El incremento paulatino de las operaciones de comercio electrónico a nivel mundial transformará la lógica actual del intercambio documentario. Los transportistas de carga tendrán que adecuarse a esta nueva situación.
- La aparición de nuevas tecnologías para trazabilidad de vehículos y carga requerirá que las empresas inviertan en adecuarse a las nuevas exigencias que les harán los usuarios en términos de información sobre la carga.
- Tanto los usuarios como las autoridades tenderán a plantear estándares de calidad y servicio cada vez más exigentes.
- El natural desarrollo de una red nodal de plataformas logísticas transformará la metodología de trabajo de los transportistas de carga en determinadas zonas, ciudades y puertos. Estos deberán operar con estándares de otra índole, los cuales serán exigidos por los administradores de las plataformas.
- La creciente tendencia de los generadores de carga para contratar la movilización de sus mercancías con un solo operador logístico les dará a estos últimos mayor poder para exigir directamente a los transportistas los niveles de servicio que su cliente requiere.
- La apertura de mercados y los nuevos TLC entre miembros del Mercosur permitirá ampliar la oferta de transporte para ciudades algo lejanas.

- La posibilidad de que los generadores de carga peruanos inicien operaciones en el resto de los países que pertenezcan a la CAN o Mercosur, debido a la creciente demanda de algunos productos, como cosméticos, textiles, aceite, bebidas, entre otros. Este entorno originará una alta rotación entre los países que pertenecen a estos bloques económicos, por lo que la mejor opción será el transporte terrestre por el hecho de realizarse en un menor tiempo.
- Procedimientos en línea y digitales de operaciones de carga. Perú presentaba una situación compleja en temas de control de pesos y medidas, pues contaba con 30 estaciones que generaban actas físicas al no contar con un sistema de información ni con los servicios de internet necesarios. También había estaciones en donde solo se podía hacer un control de mediciones y revisión documentaria debido al estado de las balanzas y las losas de peaje.
- Creación de un observatorio del mercado de transporte de mercancías por carretera (observatorio de costos, indicadores del sector, etc.). Esto generará transparencia y mejores relaciones de negociación y contratación entre transportistas y usuarios.
- Megacamiones. Los megacamiones no son una novedad que haya aparecido en 2020, pues desde hace tiempo circulan por las carreteras peruanas, aunque de momento parecen reservados y exclusivos a las grandes empresas de transporte. Las pequeñas y medianas aún tienen dificultades para acceder a ellas, así que el reto es rebajar los costos y adecuar más kilómetros de carretera para facilitar su uso.
- La conducción adecuada del vehículo a una velocidad óptima de operación produce una reducción significativa de los consumos de combustible. En este aspecto, la formación de los conductores profesionales, en la cual pueden colaborar las autoridades, los transportistas y los usuarios, es un tema de gran relevancia, además de que estos sean evaluados periódicamente.
- La apropiada planificación del uso de flota por parte de las empresas de transporte, a través de la cual se asigne a cada ruta el vehículo más idóneo, también puede contribuir a la reducción del consumo de combustible. Los usuarios pueden analizar, conjuntamente con el transportista, la mejor planificación de las operaciones del transporte de sus mercancías.
- Las grandes empresas usuarias del transporte de carga por carretera pueden promover acuerdos estables con transportistas y evaluar la posibilidad de contratar circuitos cerrados. Esto puede evitar los viajes de retorno vacíos y mejorar el nivel de utilización de los camiones, con la consecuente reducción del costo por kilómetro recorrido; es aquí donde se podría hacer uso efectivo del round trip en la mejora de tarifas para los usuarios.
- La agrupación de varios transportistas en centrales de

compra, por ejemplo a través de algunos gremios, puede permitir importantes ahorros debido a los descuentos en la adquisición de bienes y servicios, como neumáticos, seguros, lubricantes, repuestos, software, vehículos, etc. Esto debería aportar algunos beneficios a los usuarios, en particular ante la situación de los altos peajes que se pagan en Perú. Está también la baja del precio de los combustibles y la devolución del ISC (Impuesto Selectivo de Consumo) asignado al diésel.

El Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) publicó este 8 de octubre el Reporte Global de Competitividad 2019-2020, en el cual se realiza un comparativo de 141 economías a nivel mundial con respecto a los principales pilares que sustentan su posicionamiento para la generación de desarrollo económico y la atracción de inversiones.

Dicho documento, además, se encarga de medir las condiciones de movilidad terrestre, aérea y marítima de dichas economías. Con respecto a la situación actual de las carreteras peruanas, es importante mencionar que Perú ocupa el puesto 102 de 141 países en relación con la conectividad de carreteras, y el puesto 110 de 141 países en relación con la calidad de sus carreteras; esto según el Ranking de Calidad Global otorgado de acuerdo al Reporte Global de Competitividad 2019 del Foro Económico Mundial.

Perú ha decaído 3 posiciones en su red de infraestructura en general, ocupando actualmente el puesto 88 de 141 países evaluados, debido a que no cuenta con una sólida red de infraestructura de transporte. Sumado a ello, también debe tomarse en cuenta la corrupción que sigue creciendo en el país, en donde comúnmente se ve involucrado el personal de gobierno en todas sus instancias, desde autoridades municipales hasta las del gobierno nacional. También están presentes otras situaciones, como el robo al autotransporte, el cual ha crecido más de un 50 % por la situación de la contingencia. Además está la escasez de operadores de vehículos de carga, el robo de combustible y los actos de corrupción que, todos en conjunto, son los principales factores que impactan al país en su economía y a todos los actores de la cadena de suministro, así como también al sector asegurador.

“La planificación a largo plazo no es pensar en decisiones futuras, sino en el futuro de las decisiones presentes”.

PETER DRUCKER

Consultor y profesor de la administración del siglo XX.

El contrato de transporte terrestre y su normatividad en Uruguay

Fernando Aguirre Ramírez¹

Sumario

1) Introducción 2) Ley aplicable 3) Límites de responsabilidad del transportador terrestre en Uruguay 4) Partes en el contrato de transporte 5) Parámetros de responsabilidad desde la operatividad 6) Periodo de responsabilidad: dónde se inicia y dónde termina 7) Prescripción de la acción legal en contra del transportador terrestre 8) Eximentes de responsabilidad 9) Fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad 10) La subrogación, cómo se ejerce y tiempos para hacerlo 11) Reto del sector asegurador en cada país 12) Conclusiones

1. Introducción

Las normas que regulan el transporte pueden ser clasificadas, según su fuente, en nacionales e internacionales. Y estas su vez pueden clasificarse, teniendo en cuenta su estructura y contenido, en normas de conflicto y normas materiales.

2. Ley aplicable

2.1. Normas de conflicto autónomas o de fuente nacional

Nuestro derecho internacional privado de fuente interna no contiene disposiciones específicas en materia de transporte. No obstante, estas figuras contractuales son calificables como actos jurídicos. Y el art. 2399 del Apéndice del Código Civil dispone que los actos jurídicos se rigen por la ley del Estado de su lugar de cumplimiento.

Por lo tanto, el contrato de transporte se rige por la ley del lugar de cumplimiento.

Y en el caso del transporte internacional de mercaderías, esta remisión al lugar de cumplimiento como punto de conexión relevante nos lleva al lugar donde se pactó la entrega de la carga.

Y en cuanto a la jurisdicción competente, la regla del art. 2401 Código Civil nos va a remitir a los tribunales del país cuya ley resulte aplicable (o sea los del lugar de cumplimiento, que en

1. Fernando Aguirre Ramírez es doctor en Derecho y Ciencias Sociales, egresado de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República en 1972. Profesor adjunto de Derecho del Transporte Internacional en la Facultad de Derecho de la Universidad Católica (Ucudal) de Uruguay. Socio del estudio jurídico Vidal & Aguirre. Especialista en temas de seguros, transporte marítimo, aéreo, terrestre y multimodal. Socio fundador de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo. Vicepresidente por Uruguay del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Socio de la sección uruguaya de Asociación Internacional de Derecho de Seguro (AIDA). Fundador y director de la Revista de Transporte y Seguros. Asesor letrado de la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras (Audea). Integrante por Uruguay de la Lista de Árbitros del Mercosur. Expositor y participante en numerosos seminarios, congresos y conferencias sobre seguro y transporte. Autor de diversos libros y artículos sobre temas de su especialidad. Entre ellos el curso de Derecho de los Transportes.



este caso es el lugar de entrega de la carga) o a los tribunales del domicilio del demandado, a opción del actor.

Estas reglas son de orden público y las cláusulas de elección de ley o jurisdicción son nulas salvo que la ley aplicable las autorice (art. 2403 Código Civil).

2.2.- Normas de conflicto de fuente internacional

La principal norma de derecho internacional privado referida al transporte terrestre en la región es el Tratado de Derecho Comercial Internacional Terrestre de Montevideo 1940 que vincula a Uruguay, Argentina y Paraguay.

El mismo establece lo siguiente:

- a. En lo que se refiere al derecho aplicable, el art. 14 del Tratado se remite a la ley del lugar de cumplimiento del contrato, esto es "la ley del Estado en donde se entrega o debió entregarse la carga".
- b. En lo que se refiere a la jurisdicción competente, las disposiciones respectivas (art. 16 del Tratado) dan opción al actor de ocurrir ante los tribunales del estado cuyo derecho es aplicable y los del domicilio del demandado.
- c. Y al mismo tiempo, el Protocolo Adicional de los Tratados proscribire la autonomía de la voluntad en la materia.

De nuevo, se trata de reglas simples, claras y que no ofrecen dificultades para su aplicación.

Otra de las grandes virtudes del Tratado de Montevideo de 1940 de Derecho Comercial Terrestre Internacional consistió en ser el primero que encaró y solucionó el tema de la jurisdicción competente en el contrato de transporte sucesivo (llevado a cabo por varios operadores uno a continuación de otro). Y además fue también el primero que buscó una solución al transporte multimodal con un tramo terrestre, al que llama transporte "mixto".

El art. 15 dice: "Repútase de único el contrato de transporte internacional por servicios acumulativos, cuando se celebra mediante expedición de carta de porte única y directa...". Carta de porte única y directa es la forma de denominar al *Through Bill of Lading* anglosajón, en la terminología de los Tratados de Montevideo.

El art. 16 permite al actor elegir ("a opción del actor") entre dirigir su acción "contra el primer porteador con quien el cargador contrató (o sea que establece la responsabilidad del transportador contractual originario) "o contra el que recibió en último término los efectos para ser entregados al consignatario" (lo que implica establecer la responsabilidad solidaria e indivisible del último transportador efectivo, para con el titular



de la carta de porte). Y deja a salvo al final “las acciones de los diferentes porteadores entre sí”.

Y el art. 15 *in fine* agrega que dicha disposición: “se extiende al transporte mixto, por tierra, agua o aire”, o sea que regula también el transporte multimodal.

Esto implica que en nuestra región, existe una regulación legal del transporte multimodal internacional desde hace casi ochenta años. Los Tratados de Montevideo (concretamente el Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de 1940) fueron los primeros en enfocar el problema del transporte multimodal; fueron los primeros en el mundo en extender la solución del sucesivo unimodal al transporte multimodal, y fueron los primeros en consagrar una solución viable, fácil de aplicar y que ha funcionado sin inconvenientes durante más de medio siglo.

2.3. Normas de derecho positivo interno que regulan el transporte terrestre

Cuando la norma de conflicto aplicable al caso (interna o internacional) indique que resulta aplicable el derecho uruguayo en un determinado caso de transporte terrestre, deberemos referirnos al capítulo V, título III, libro I del Código de Comercio (arts. 163 a 190), que establece normas generales para el transporte pero que al mismo tiempo está pensado y redactado en función del transporte terrestre.

En este sentido, debe señalarse que el contrato de transporte no se regula dentro de los contratos comerciales, sino dentro del título III (De los agentes auxiliares del comercio) equiparando a los empresarios del transporte a otros auxiliares del comercio, tales como corredores, barraqueros y rematadores, regulados dentro de dicho título.

Se trata de una decisión desde el punto de vista de la técnica legislativa que no deja de sorprender: en este punto, el Código aprovecha la regulación de los empresarios de transporte como sujetos que realizan una actividad auxiliar imprescindible para el resto del desenvolvimiento comercial, para regular además el contrato de transporte, la carta de porte, los derechos y obligaciones que emergen de ellos y las normas sustantivas que regulan su cumplimiento y responsabilidad.

Por lo tanto, el tema de la responsabilidad del transportador, y está regulado en nuestro país por el Código de Comercio, en el capítulo V del título III (arts. 163 a 190) bajo el título De los acarreadores, porteadores o empresarios de transporte.



3. Límites de responsabilidad del transportador terrestre en Uruguay

En el derecho uruguayo no existen límites de responsabilidad en el transporte. El único límite está dado por el art. 171 del Código de Comercio que fija el monto del daño indemnizable en “el valor que tendrían los efectos en el tiempo y lugar de la entrega”.

Este texto establece una forma rápida y segura de estimar los perjuicios, no obstante, tiene el defecto de no cubrir todos los perjuicios posibles. Se trata por lo tanto de una verdadera limitación de responsabilidad que beneficia al transportador. Según los principios generales, los daños y perjuicios debidos por el deudor son, en general, de “la pérdida que ha sufrido y del lucro que se le ha privado” (art. 222 C.Com.). La pérdida que ha sufrido, consiste en el valor de costo pagado (según factura), más el valor del flete (precio del transporte, según conocimiento), más el valor del seguro (según póliza) en total valor CIF, más los gastos, comisiones y tasas devengados por el proceso de importación de la mercadería y además el lucro cesante.

3.1. Valor en plaza, limitación y lucro cesante

Ahora bien, el lucro cesante de un comerciante que no recibe una carga o la recibe destruida puede alcanzar sumas enormes. Pueden haberse perdido mercados, puede haberse incurrido en responsabilidad por incumplimiento de otros contratos, puede haberse quedado mal con los clientes.

El Código limita la posibilidad de reclamar estos lucros cesantes. Al establecer que la indemnización se calculará según “el valor que tendrían los efectos en el tiempo y lugar de la entrega”, el legislador acepta la inclusión de cierto porcentaje de lucro cesante: el precio de venta en el lugar de entrega seguramente será bastante mayor que el precio de compra en origen, si no fuera así no se habría importado la mercadería.

El comerciante al que le perdieron la carga va a tener un lucro cesante al no poder venderla: ese lucro cesante es indemnizable e integrará la indemnización. Pero no se pueden reclamar sumas adicionales por lucros cesantes derivados de pérdidas de mercados, clientela ni otras alegaciones por el estilo, las que podrían alcanzar sumas multimillonarias.

Repetimos que es la única forma de limitación de responsabilidad legal de los transportadores que existe en nuestro derecho positivo y opera en cierta medida como una forma rápida y segura de liquidar los perjuicios dando seguridad a los transportadores a precio de sacrificar el legítimo interés de



los dueños de la carga en algunos casos. Pero en la gran mayoría de los siniestros, la cifra a la que se arriba por este mecanismo es una indemnización adecuada y justa.

3.2. Jurisprudencia sobre la limitación de responsabilidad

Además de no existir en Uruguay límites de responsabilidad establecidos por ley, la jurisprudencia ha sostenido una posición muy restrictiva respecto a la posible validez de las cláusulas limitativas a sumas irrisorias impresas al dorso de las cartas de porte y conocimientos de embarque. Los tribunales sostienen que dichas cláusulas deben equipararse a las de exoneración total y son nulas por los mismos motivos.

La posición tradicional de la Suprema Corte sobre el tema fue contraria a la validez de las cláusulas de exoneración en contratos de adhesión. El leading case sobre el tema fue fijado en 1953 en un caso de transporte terrestre ferroviario.

En una sentencia histórica de la Suprema Corte en el caso “Basilio c/ AFE”² que había declarado la nulidad de las cláusulas de exoneración incluidas en una carta de porte para un transporte ferroviario, con los votos favorables de Macedo, Bouza, De Gregorio y Astigarraga con discordia de López Esponda.

Dice la sentencia: “En el estado actual de la doctrina, es conocida la tendencia a restar validez y eficacia a determinadas cláusulas, corrientes en los contratos de adhesión, que consagran una arbitraria desigualdad entre los contratantes. Aun fuera del ámbito de estos contratos, igualmente se preconiza la invalidez de determinadas estipulaciones que desnaturalizan el tipo de contratación a que acceden, porque imponen condiciones incompatibles con la misma. En el contrato de transporte la cláusula de seguridad debe hallarse necesariamente comprendida porque como certeramente lo anotan H. y L. Mazeaud, si la finalidad ostensible que se persigue es conducir personas o cosas, es elemental que estas deben llegar a su destino sanas y salvas. La cláusula que exonera de esta obligación al transportador violaría un aspecto esencial de la contratación (Tratado de la Responsabilidad Civil T.II p. 460 y ss.)”.

La jurisprudencia más reciente ha mantenido esta posición tradicional tanto respecto a las cláusulas de exoneración total de responsabilidad como a las cláusulas de limitación a sumas irrisorias.

2. La sentencia de primera instancia de 10/11/53 del Dr. Agustín De Vega (Jdo. Ldo. de 1º Instancia de Artigas) declaró la nulidad de una cláusula de exoneración total por incendio. La misma fue revocada por la sentencia de segunda instancia de 24/11/53 del Tribunal de Apelaciones Civil de 3º Turno, integrado por Tiscornia (redactor), Lando, Ruiz y Reyes con discordias de Echeverría y Piguirina. En tercera instancia, la Suprema Corte de Justicia por sentencia de 27/8/54, revocó la sentencia de segunda instancia y confirmó la de primera con los votos de Macedo, Astigarraga, Bouza y De Gregorio (redactor) y discordia de López Esponda (LJU Caso nro. 3972).



4. Partes en el contrato de transporte

El contrato de transporte tiene la particularidad de ser un contrato en el que intervienen tres partes: el cargador (o sea quien contrata el transporte y le entrega la mercadería en origen), el transportador (que es quien asume la obligación de resultado de entregar la carga en buen estado en destino) y el consignatario (que es quien tiene derecho a recibirla y reclamarla conforme las estipulaciones de la carta de porte).

Esto plantea complicados problemas en el momento de determinar la legitimación activa y pasiva en materia de obligaciones y reclamos derivados del contrato de transporte.

4.1. Legitimación activa

El tema de la legitimación activa implica determinar quién es el titular de los derechos emergentes del contrato de transporte y en última instancia de la carta de porte, cuya emisión de la misma implica una verdadera novación, ya que merced a su carácter de título literal y autónomo, permite a su titular, disponer de la mercadería.

El punto no está regulado claramente en el Código de Comercio, pero varias normas que refieren al mismo, nos permiten establecer cuál es el régimen general en la materia.

Debemos advertir que del art. 165 al 172 el Código habla de la relación entre el cargador y el transportador (o sea regula la relación que se plantea en el momento de la carga de la mercadería y expedición de la carta de porte).

A partir del art. 173 ("Si por efecto de las averías quedasen inútiles los efectos para la venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario a recibirlos..."), el Código pasa a regular la relación entre el transportador y el consignatario.

Y ello es así por cuanto la legitimación activa para exigir la carga (o las indemnizaciones a que diera lugar su pérdida), cambia al pasar de mano la carta de porte.

El art. 184 es esencial en este punto al definir, sin ningún lugar a dudas, que la legitimación activa es siempre del titular de la carta de porte y a ella deberá atenerse el transportador. Dice el mismo: "El conductor o comisionista de transporte no tiene acción para investigar el título que tengan a los efectos el cargador o el consignatario. Deberá entregarlos sin demora ni entorpecimiento alguno a la persona designada en la carta de porte. Si no lo hiciere, se constituye responsable de todos los perjuicios resultantes de la demora".

Dicho texto tiene una importancia singular desde que define la legitimación pasiva para reclamar la carga como ligada a la titularidad de la carta de porte. El código dice "la persona



designada en la carta de porte”, aunque puede suceder que las mismas se encuentren redactadas a la orden o aun al portador. Es muy frecuente también que la carta de porte esté redactada a nombre del banco que financió la operación. En ese caso, aunque la carga debe llevarse al depósito del comprador (que también figurará en el texto); la entrega no debe hacerse mientras el consignatario no demuestre que el banco le endosó en forma el documento. De este modo, el banco se garantiza el pago del precio que financió mediante el crédito documentario.

El inciso primero del art. 184 es además fundamental como definición de la carta de porte en cuanto título literal y autónomo representativo de la mercadería y, por lo tanto, ajeno al negocio causal y a la propiedad de la carga, al prohibir al transportador “investigar el título que tengan a los efectos el cargador o el consignatario”.

El problema de la legitimación activa y del derecho a la carga tiene, no obstante, una complicación adicional en la disposición del art. 180 cuando dice: “El cargador puede variar la consignación de los efectos, y el conductor o comisionista de transportes está obligado a cumplir la nueva orden, si la recibiese antes de hecha la entrega en el lugar estipulado”. El inciso segundo solo prevé la obligación de pagar un flete original.

Parece evidente que cuando el cargador le da la orden al transportador de entregar la carga en otro lugar ello podría traer aparejado la entrega a otro destinatario. ¿Y qué pasa si el destinatario original exige la entrega en función de una carta de porte debidamente endosada a su nombre? La coordinación de los arts. 180 y 184 exige que el derecho del cargador a variar el destino solo pueda ejercerse en la medida de que demuestre que sigue siendo el titular de la carta de porte. No podría exigirlo si ya negoció la carta y cobró el precio.

Si vamos al fundamento de las leyes análogas, podemos ver que las disposiciones similares de la Convención de Varsovia, para el transporte aéreo, se encuentran en los artículos 12 al 15 de la misma, y pueden servirnos de guía interpretativa en tanto son normas análogas.

El inciso 1º del art. 12 CV dice: “El expedidor tendrá derecho..., a disponer de la mercadería...”, y prevé que pueda retirarla durante la ruta, cambiar el destino, o solicitar su retorno, pagando los gastos ocasionados. Parece evidente que este derecho existe en forma pura solamente en el caso de envío de carga propia o de carga que todavía no se ha vendido. Si existió una compraventa de la mercadería, el art. 12.4 CV agrega: “El derecho del expedidor cesará en el momento en que comienza el del destinatario...”. ¿Y cómo sabe el transportador cuándo cesó el derecho del expedidor y comienza el del destinatario? Obviamente, el transportador debe averiguar a nombre de quien está la carta



de porte, y no puede admitir órdenes del expedidor cuando esta ya fue transferida. El art.12.3 CV finaliza: “Si el transportador se conforma con las órdenes de disposición del expedidor, sin exigir la presentación del ejemplar correspondiente de la carta de porte aéreo, será responsable...”.

4.2. Legitimación pasiva

La legitimación pasiva del contrato de transporte corresponde obviamente al transportador en cuanto a sujeto pasivo de la obligación típica del contrato (entregar la carga en destino en buenas condiciones).

Este sujeto transportador es designado por el Código como “el acarreador o comisionista de transporte” (art. 165) y también “conductor o comisionista de transporte” (art. 184). Más pintorescamente el art. 163 habla de “los troperos, arrieros y en general todos los que se encargan de conducir mercancías mediante una comisión...”.

Su figura no debería ofrecer mayores dificultades, más allá de las complicaciones administrativas que puede significar actualmente obtener una autorización en regla para operar como empresario en el transporte nacional e internacional de carga, lo cual depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El mismo art. 163 C.Com. establece el principio general de su responsabilidad y su obligación a “efectuar la entrega fielmente en el tiempo y lugar del convenio, emplear toda la diligencia y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren, haciendo a tal fin por cuenta de quien perteneciere los gastos necesarios y son responsables ante las partes por las pérdidas o daños que les resultaren por malversación y omisión suya o de sus factores, dependientes o agentes cualesquier”.

No obstante, en la práctica comercial actual, es sumamente frecuente que un transportador contractual subcontrate a otro como transportador efectivo. Y también puede suceder que haya varios transportadores sucesivos en determinados tramos del trayecto.

4.3. Responsabilidad del transportador contractual en el transporte sucesivo

El principal problema atinente al tema de la legitimación pasiva está dado por el transporte sucesivo. Se trata de casos en los cuales la carga es pasada de mano entre varios transportadores a lo largo de la ruta, lo que acarrea el problema tanto de la responsabilidad del transportador contractual original, como de los transportadores subcontratados



Aun sin transporte sucesivo puede suceder que el transportador contractual no coincida con el transportador efectivo. Muy a menudo, el conocimiento de embarque original no es emitido por la misma empresa que entrega la carga en destino, sino por otra empresa en el lugar de partida (a veces es un *freight forwarder* sin camiones a su nombre, a veces una empresa de transportes terrestres que subcontrata un tramo del viaje con otra); el resultado es que la carga es transferida posteriormente a la empresa que entrega la carga en destino.

Nuestro Código de Comercio difiere aquí del Código de Comercio argentino, a pesar de su origen común. Este último tiene una disposición expresa sobre el tema en su art. 171 que dice: "El acarreador responde por los acarreadores subsiguientes encargados de terminar el transporte...". Esta norma facilita enormemente el tratamiento del tema a la doctrina argentina, no solo con relación al transporte terrestre unimodal sucesivo, sino también para con el transporte multimodal.³

Como un primer paso debemos decir que siendo el transporte un subtipo del arrendamiento de obra, la regla general del art. 589 C.Com. es que los obligados responden por "... las empresas de obras que los empresarios..." subcontraten para la realización de la tarea material. Por lo tanto, no puede haber ninguna duda de su plena responsabilidad por el cumplimiento o no que pueda haber a cualquier empresario subcontratado al que haya transferido la carga.

El tema de la obligación del transportador contractual y la posibilidad de transferir la responsabilidad a los transportadores subcontratados, se planteó en el caso resuelto por sentencia de la Dra. Klett.⁴ Se trataba de una reclamación derivada de un contrato de transporte de semillas certificadas de Argentina a Uruguay en dos camiones. Llovió durante el viaje. Un camión llegó bien y el otro llegó con la semilla mojada. Intervino el organismo oficial de control (DIGRA) el cual declaró la semilla inapta para su uso y ordenó, por ello, su destrucción. El transportador demandado dijo que había subcontratado a otra empresa y la citó en garantía.

La sentencia decidió que el demandado era responsable directo del contrato firmado (art.163) y, por lo tanto, no podía exonerarse, porque hubiera subcontratado a otro transportador. Y siendo la citación en garantía del tipo excluyente la rechazó por entender que no podía excluir su propia responsabilidad, alegando culpa de un operador subcontratado. Al mismo tiempo no condenó al transportador efectivo por cuanto no se lo había citado en garantía en repetición.

3. Cfe. Radovich Jorge. El Freight Forwarder, caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños y faltantes de mercadería. Revista de Transporte y Seguros nro. 3 pág. 134.

4. Caso "La Mannheim c/ Transportes Berro" publicado en Revista de Transporte y Seguros nro. 7, caso N°116, p. 90: Sentencia nro. 73 de 27.10.92 del Jdo. Ldo. Civil de 24° Turno (Klett) y Sentencia de segunda instancia nro. 100 de 30.6.93 TAC 7° (Rodríguez Caorsi, Harriague y Troise).



4.4. Responsabilidad del transportador efectivo en el transporte sucesivo terrestre

Otro tema vinculado a la misma operativa del transporte sucesivo es el de la responsabilidad adicional del transportador efectivo subcontratado dentro de un transporte sucesivo. ¿Qué habría pasado en el caso anteriormente examinado, si el actor hubiera demandado directamente al transportador efectivo causante del daño? ¿Existe vinculación contractual entre el propietario de la mercadería y el transportador efectivo que no expidió la carta de porte?

La pregunta es de la mayor importancia, ya que con la generalización del transporte en contenedores, es muy frecuente que nos encontremos con cartas de porte emitidas por “*freight forwarders*” extranjeros de dudosa solvencia y con mercaderías que han recorrido todo el planeta teniendo un último tramo terrestre para la entrega del contenedor en el depósito del consignatario. Y si bien este ejemplo nos plantea un transporte multimodal, lo cual es mucho más complejo, el tema no varía si lo pensamos en función de un transporte terrestre sucesivo.

La relación del último transportador efectivo de una cadena, con el consignatario de la carga está prevista en el art. 186 C.Com. de Uruguay el que dice: “Los efectos porteados están especialmente afectados al pago de flete, gastos y derechos causados en la conducción. Este derecho se trasmite de un porteador a otro, hasta el último que haga entrega de los efectos, en el cual recaerán todas las acciones de los que le han precedido en el transporte...”.

La jurisprudencia ha entendido que la disposición que hace recaer en el último transportador efectivo de la cadena “todas las acciones de los que le han precedido en el transporte” debe entenderse omnicompreensiva no solo de los derechos (a cobrar el flete), sino también de las obligaciones emergentes del contrato. No sería admisible que un último transportador efectivo, que entrega una carga en Montevideo, estuviera legitimado para exigir el pago del flete, pero al mismo tiempo, si le reclaman faltantes en la carga, pudiera contestar: “Los faltantes reclámeselos a la empresa XX en Bolivia que fue el transportador contractual original y los llevó desde La Paz a Santa Cruz de la Sierra”. Si está legitimado legalmente para ejercer las acciones derivadas del contrato del transporte, debe considerársele investido de todas las mismas obligaciones contractuales que constituyen la contrapartida de las primeras.

Entendemos que el transportador efectivo responde ante el transportador contractual original como subcontratista, pero además responde ante el consignatario de la carga, como parte de un contrato que aceptó integrar y que no puede negar. Ello surge tanto de la disposición citada contenida en el art. 186



C.Com., como de la aplicación analógica de la solución similar prevista en los Tratados de Montevideo, justamente para el transporte sucesivo terrestre internacional.

Por lo tanto, la regla según la cual la obligación final de resultado es exigible in totum a cualquiera de los participantes en la cadena, deriva de la naturaleza misma del contrato de transporte por servicios acumulativos fundado en carta de porte única y directo.

En este sentido, nuestra jurisprudencia ha sostenido también la responsabilidad indivisible y solidaria del porteador efectivo con el transportador contractual, tanto dentro del transporte multimodal como dentro del transporte terrestre internacional sucesivo. El Dr. Reyes Oheninger⁵ en la sentencia del caso del buque Zim Argentina expresó: “Nuestro derecho positivo recoge la teoría de la ratificación sucesiva del contrato abierto en el transporte sucesivo, al establecer expresamente el art. 186 del Cod. de Comercio, que el último transportador tiene una relación obligacional directa con el receptor de la carga siendo titular ante este último de todas las acciones de los que le hayan precedido en el transporte y por lo tanto, también, de todas las obligaciones asumidas originariamente por estos. En segundo lugar, la obligación de resultado típica del contrato de transporte es una obligación por naturaleza indivisible, conforme al principio de unidad de objeto. Y en tercer lugar, tal característica natural, del contrato de transporte, implica la solidaridad de todos los obligados en cadena, por disposición expresa del art. 266 del Código de Comercio”.

Y esta elaboración doctrinaria tiene una base de derecho positivo en la disposición del art. 266 del Código de Comercio que dice: “Siempre que dos o más personas se constituyen en la obligación de dar una cosa o ejecutar un hecho, que en su cumplimiento sean indivisibles, será considerada solidaria la obligación aun cuando se contraiga con cláusulas de simple”. Esta disposición es tan severa que no solo establece la solidaridad, sino que prohíbe pactar en contrario la obligación es solidaria, aunque se contraiga como simple.

5. Parámetros de responsabilidad desde la operatividad

El contrato de transporte terrestre es un subtipo del arrendamiento de obra y como tal basa la responsabilidad en la idea de obligación de resultado.

El principio general de la responsabilidad del transportador y el contenido de su obligación está establecido en el art 163 C. Com.

5. Caso del buque Zim Argentina, autos “Royal & Sun Alliance c/ Queirolo y Cía y Maruba”: Sentencia nro. 58 de 20/12/1999 del Jdo. Ldo Civil de 18º Turno (Reyes Oheninger) y sentencia confirmatoria de segunda instancia N° 114 de 30/5/01 del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5º Turno (Rochon- redactor- Van Romapey, Olague, Pressa –discorde- RTYS nro. 15 Caso N° 296).



que dispone que el transportador está obligado a “efectuar la entrega fielmente en el tiempo y lugar del convenio, emplear toda la diligencia y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren, haciendo a tal fin por cuenta de quien perteneciere los gastos necesarios y son responsables ante las partes por las pérdidas o daños que les resultaren por malversación y omisión suya o de sus factores, dependientes u otros agentes cualesquier”.

Tal principio general—propio de la responsabilidad contractual—implica que el transportador (verdadero depositario de la carga) debe la indemnización por el solo hecho de no entregar o dañar la carga, sin que sea necesario probar culpa de su parte.

Analizando la naturaleza jurídica de la relación contractual entablada, una sentencia de la Dra. Sandra Presa,⁶ nos dice: “El art. 163 C. de Comercio obliga al porteador a efectuar la entrega en el lugar y tiempo convenido; a emplear la diligencia propia de persona exacta o diligente (art. 170) para evitar el deterioro de lo transportado y, finalmente, en caso de daño causado por malversación y omisión lo hace responsable. Esta responsabilidad solo cede si el daño es provocado por vicio propio de la cosa, fuerza mayor o caso fortuito; pero no teniendo ese origen, todo otro detrimento o menoscabo será de su cuenta, según claramente lo señalan los arts. 168 y 169 del Código de Comercio”.

Y la Dra. Elena Martínez⁷ agrega en otra sentencia del mismo tenor: **“La obligación del transportista respecto a los daños que sufre la carga es claramente una obligación de resultado de la que solo puede liberarse acreditando la existencia de un vicio propio de la carga, la fuerza mayor o el caso fortuito (art.163 C.Com.)”**, (resaltado nuestro).

6. Periodo de responsabilidad: dónde se inicia y dónde termina

La regulación del tema de la período de responsabilidad por parte del Código de Comercio, surge del texto del art. 167 que dice: “La responsabilidad del acarreador empieza a correr desde el momento en que recibe las mercancías por sí o por persona destinada al efecto y no acaba hasta después de verificada la entrega”.

Siempre dentro de la teoría de las obligaciones de resultado, debería bastar con que el daño exista para que el transportador

6. Caso “London Lancashire c/ R.A.”. Sentencia nro. 71 de 19.11.91 del Jdo. Ldo. Civil de 23 Turno (Presa) Revista de Transporte y Seguros nro. 6, caso nro. 93, pág. 64.

7. Caso “Royal International c/ T.S.”. Sentencia N° 7 de 22.5.93 del Jdo. Ldo. Civil de 15° Turno (Martínez) con sentencia de segunda instancia nro. 204 de 9.12.93 del TAC 1° (Parga, Barcelona, Gutiérrez). Revista de Transporte y Seguros nro. 8, caso nro. 142, pág. 104.

que no logró entregar en buenas condiciones sea responsable. El transportador asume la obligación al recibir la mercadería y la misma no cesa hasta que la entrega. En la interpretación del art. 167 se nos van a plantear varios tipos de problemas:

6.1. Daños faltantes en depósitos intermedios durante el tránsito

El primer problema se relaciona con los casos de transporte en los que hay cambios de camión o aun de empresa transportista. En casos en los que la carga queda en depósitos durante la ruta, ¿qué responsabilidad tiene el transportador por cargas que se van transbordando, que quedan en depósitos fronterizos, o que suceden en estaciones intermedias y playas de contenedores? Esto no es una cuestión meramente teórica, pues así se producen la mayoría de los daños: tanto los hurtos como los daños por mojadura.

Un caso real puede servir para ilustrar los problemas que pueden plantear las estadias en depósitos durante el tránsito: se trató de un transporte desde Iquique (Chile) a Montevideo (Uruguay). La carga realizó un primer tramo entre Iquique y la estación fronteriza de Los Andes donde quedó depositada a la espera de una consolidación (reunión con otras cargas que irían en el mismo viaje) que el agente de cargas del transportador nunca realizó. Durante meses el importador uruguayo reclamó el envío, finalmente viajó a la frontera chileno-argentina y se encontró con que su carga estaba abandonada, había sido robada en parte y la Aduana estaba pronta para rematarla por no pago de los cargos de depósito en el tiempo transcurrido. Se reclamaban los faltantes y también las multas y recargos que debieron pagarse a la aduana chilena.

La sentencia de la Dra. Couto⁸ también resolvió el problema en base a un buen manejo de los principios jurídicos básicos: siendo la obligación de resultado, todo lo que sucede en el ínterin entre la recepción y la entrega, es de cargo del transportador y no podría alegarse un incumplimiento o impericia del agente consolidador o del responsable de la estadia en un depósito fronterizo intermedio, para negarse a cubrir los daños causados.

Diferente sería la hipótesis de que se alegaran errores o impericia de un mandatario del consignatario, como pudiera ser un despachante de aduana que no tuviera la documentación pronta en el momento de pasar la frontera. Pero incluso allí la prueba de ese eximente (culpa de la víctima), sería de cargo exclusivo del transportador y no debería estar acompañada de ninguna culpa o negligencia propia (art. 170 Código de Comercio).

8. Caso "Extramrar y otro c/ Transportes Leiva". Sentencia nro. 13 de 15.4.94 del Jdo. Ldo. Civil de 20° Turno (Couto). Revista de Transporte y Seguros nro. 8, caso nro. 141, pág. 98.



6.2. Daños en las operaciones de carga o descarga

Pero mayores dificultades interpretativas aun plantea el tema de las operaciones de estiba y desestiba, cuando, en las mismas, la carga es tirada al piso o dañada.

La estiba y desestiba es, en principio, de cargo del propio transportista. Si se entiende por estiba al acomodo arriba del vehículo y por “arrumaje” a la adecuada sujeción al mismo. Se trata sin duda de operaciones que están comprendidas en la obligación edictada en el art. 163 en el sentido de tomar todas las medidas y medios “practicadas por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes”. Los errores de estiba y de sujeción de la carga son, por tanto, de cargo del transportista. Los errores de estiba no pueden ser causal de exoneración.⁹

Pero una cosa es la estiba-arrumaje, o sea la adecuada sujeción de la carga en la caja del camión (si se cae o se vuelca es responsabilidad del transportista), y otra es el daño causado durante la operación de subida o descarga.

Si la mercadería se cae durante la operación de carga, es difícil que el tema llegue a juicio. Si la operación de carga la estaba efectuando personal del transportador, serán de su responsabilidad los daños. Si la operación de carga estaba efectuada por personal del cargador, el transportista se librá de responsabilidad observando la carta de porte o lisa y llanamente negándose a cargar una mercadería que ha sufrido un golpe.

Pero cuando la mercadería se cae durante la operación de descarga o sea durante las operaciones de bajada de un bulto pesado, generalmente utilizando motoelevadores, el tema puede ser muy complicado.

De nuevo, las operaciones de descarga son, en principio, de cargo del propio transportador. Obviamente esto puede ser objeto de un acuerdo en contrario y si el consignatario se encarga de la descarga con operarios y motoelevadores de su propiedad (a veces los tiene) no podrá reclamar nada. Si las operaciones de descarga la realizaba el transportador, las mismas son de su responsabilidad.

A menudo sucede que ni el consignatario ni el transportador tienen motoelevadores propios, así que contratan una empresa especializada para que realice la descarga. Incluso puede suceder que la carta de porte diga expresamente que el transportador no se ocupa de descargar la mercadería del camión y que el consignatario deberá ocuparse de conseguir quien realice esta tarea sobre el camión parado en su puerta y si algún daño sucede será un tema a dilucidar entre el

9. Caso “London Lancashire c/ R.A.”. Sentencia nro. 71 de 19.11.91 del Jdo. Ldo. Civil de 23 Turno (Pres) (Revista de Transporte y Seguros nro. 6, caso nro. 93, pág. 64), se trataba del transporte de una máquina que se cayó durante el viaje. La empresa transportadora alegaba que la máquina se había soltado al tomar una curva de la carretera a velocidad normal, por lo que debía presumirse que estaba mal sujeta.

consignatario y la empresa que contrató (pero estaremos fuera de los márgenes del contrato de transporte). Cuando la carta de porte no dice nada, debe suponerse (salvo prueba en contrario) que siendo la responsabilidad de la operación de desestiba, en principio, del transportador, las empresas de motoelevadores subcontratadas son también de su responsabilidad sin perjuicio de sus acciones de repetición contra ellas.^{10 11}

7. Prescripción de la acción legal en contra del transportador terrestre

En el derecho uruguayo, el plazo para iniciar la acción es de un año según el art. 1022 C.Com. El mismo establece una prescripción de un año para (inc. 2) “Las acciones sobre la entrega del cargamento, o por daños causados en él desde el día en que se acabó el viaje”.

No obstante, debe anotarse que se trata de una prescripción presuntiva y no extintiva. Esto tiene consecuencias importantes que suelen sorprender a los estudiosos del tema.

7.1. Prescripciones presuntivas

En el derecho uruguayo, las prescripciones cortas —entre las cuales se encuentran las del art. 1022 C.Com.— reposan en una presunción de pago. Ello surge claramente del texto de los art. 1227 del C.Civil y 1025 del C. de Comercio. Este último establece: “La persona a quien se oponga la prescripción en los casos expresados en los artículos 1022 y 1023, puede deferir al juramento de su contraparte, en cuanto a saber si la cosa realmente se ha pagado”.

El juramento puede ser deferido en los casos en que el excepcionante alega el pago (sin otra prueba que la presunción). Pero la jurisprudencia ha ido un paso más allá en la interpretación de este texto: se sostiene que el juramento solo es necesario si el pago se alega. Cuando no se alega el pago o se plantean defensas incompatibles con la presunción de pago, no se hace lugar a esta prescripción.

Por tanto, fundándose la prescripción corta en una presunción de pago, no puede prosperar si se prueba que no se ha pagado efectivamente.¹²

Peirano Faccio¹³ nos enseña: “La tónica de las prescripciones cortas de carácter presuntivo está dada por el artículo 1227, el

10. Caso “Elías Adé c/ Expreso Río Grande Sao Paulo”, Sentencia nro. 232 de 28.6.88 del Jdo. Ldo. Civil de 3º Turno (Cafasso) y sentencia revocatoria de segunda instancia nro. 103 del 10.5.89 del TAC 5º Turno (Rochon, Van Rompaey, Almirati), publicada en Revista de Transporte y Seguros nro. 2 Caso nro. 24 pág.73.

11. Caso “Sun Insurance c/ C.C.”. Sentencia nro. 29 de 9.9.96 del Jdo. Ldo. Civil 17º Turno (SOSA) con sentencia confirmatoria en segunda instancia del TAC 6º Turno (Larrieux, Perera, Turell) publicada en Revista de Transporte y Seguros nro. 11 Caso nro. 202 pág. 121.

12. Cfe. Aubry Rau, Droit Civil T.XII, pág. 562 y también ver L.J.U., casos 2497, 6478, entre otros.

13. Peirano Facio, Jorge. Curso de Obligaciones. T.VI, pág. 281 Ed. Montevideo CED 1957.



cual dice que respecto de estas prescripciones cortas (aquellas comprendidas en los artículos 1221 a 1225), que aun opuesta la excepción de prescripción, esta no surtirá efecto si se prueba que el deudor no ha pagado. Las otras prescripciones, la prescripción “larga”, digamos, que es aquella de los veinte años, y esas prescripciones “cortas” del artículo 1221, paralizan el derecho del acreedor aunque este pueda probar de un modo fehaciente que el deudor no le ha pagado”.

La jurisprudencia nacional es unánime al establecer que las prescripciones de los artículos 1022 y 1023 C.Com. son presuntivas, es decir, se fundan en una presunción de pago, que puede quedar sin efecto por la vía del art. 1025 o por la utilización de defensas incompatibles que obran como confesión expresa o aun tácita. Quien se niega a pagar, y dice no deber, no puede simultáneamente alegar una prescripción basada en una presunción de pago.¹⁴

7.2. Prescripción extintiva

Al mismo tiempo, y en lo que refiere a la prescripción extintiva, debe entenderse que rige la prescripción general de las acciones comerciales que es de veinte años.

8. Eximentes de responsabilidad

Estando el transporte dentro de los contratos derivados del arrendamiento de obra y partiendo de la base que el transporte implica una obligación de resultado, las causales de exoneración son las clásicas eximentes de fuerza mayor, caso fortuito y hecho de tercero más la culpa de la víctima y el vicio propio de la cosa dañada.

El art. 168 expresa: “Durante el transporte corren de cuenta del cargador, no mediando estipulación contraria, todos los daños que sufrieren los efectos provenientes de vicio propio, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualquiera de estos hechos incumbe al acarreador”.

Este artículo dispone dos cosas que debemos distinguir. La primera respecto a la carga de la prueba y la segunda respecto a las causales de exoneración propiamente consideradas.

8.1. Carga de la prueba de las eximentes de responsabilidad

Respecto a la carga de la prueba, Gamarra¹⁵ manifiesta: “... la prueba del caso fortuito que recae sobre el deudor (art.1552) tiene que acreditar la causa específica que provocó la imposibilidad; el deudor sólo cumple con la carga de la prueba identificando directa y positivamente el acontecimiento. Por consiguiente, en

14. Caso “Securitas Bremer c/ E.R.”, Sentencia nro. 1441 de 20.11.90 del Jdo. Ldo. Civil de 23° Turno (PRESA) publicado Revista de Transporte y Seguros 5, caso 80, p. 106.

15. Gamarra, Jorge: Tratado de Derecho Civil Uruguayo. T. XVII, volumen 1, pág. 147. (Editorial FCU Montevideo).



todos aquellos casos en que la causa permanece desconocida, será responsable”.

8.2. Causas de exoneración de responsabilidad

Y respecto a las causas de exoneración en sí mismas, el Código menciona tres: fuerza mayor, caso fortuito y vicio propio. Ello ha planteado algunas dudas sobre si esta enumeración es taxativa o enumerativa y qué pasa con el hecho de la víctima y el hecho de tercero.

A) Hecho de la víctima y vicio propio

En materia de mercaderías transportadas el hecho de la víctima podría equipararse al vicio propio, ya que en la mayoría de los casos se resuelve en problemas de mal embalaje de la carga, que pueden ser considerados como integrados a una u otra categoría.

En general, se admite que el hecho de la propia víctima (en un transporte de carga deberíamos hablar de hecho del dueño de la mercadería transportada) exonera al transportador: nadie puede fundar una acción de responsabilidad en culpa propia. Obviamente el hecho del reclamante o el vicio propio deben ser probados en forma muy estricta. Ambas causales pueden ser motivo de exclusión de la responsabilidad no solo en el transporte, sino en el seguro, lo cual, a su tiempo, suele generar juicios complicados en los cuales intervienen las tres partes involucradas en el transporte internacional de carga: el transportador, el asegurador y el titular de la carga.

B) Hecho de tercero

A diferencia del hecho de la víctima, en el que es claro que nadie puede demandar responsabilidad fundada en su propia culpa, la omisión del hecho de tercero como causal de exoneración en el art. 168 C.Com. plantea dudas enormes a la doctrina y la jurisprudencia.

En este campo, son sustancialmente distintos los casos prácticos que pueden plantearse en la hipótesis de daños a la carga causados por terceros (en los que es normal que el tercero sea otra empresa o por lo menos una persona física identificable) que en el caso de hurtos de la mercadería en los que no solo los ladrones son desconocidos, sino que la propia hipótesis del hurto es un hecho incierto:

a) Daños a la carga y hecho de tercero

La omisión del hecho de tercero como causal de exclusión en el art. 168 C.Com. hace difícil la utilización de esta defensa. Ello puede ser un problema para un transportista que intente exonerarse alegando que un tercero no involucrado en la relación contractual causó el daño. Incluso alguna jurisprudencia ha llegado a sostener que el hecho de tercero no está incluido en el art. 168 C.Com. por lo cual no sería alegable como causal



de exoneración, sino que sólo daría lugar a una acción de repetición del transportador contra el tercero causante del daño. Consideramos que esta tesis extrema puede resultar muy injusta para el transportador aunque tiene un impecable respaldo en la lectura literal del texto citado.¹⁶ En esta tesis, el transportador debe repetir contra el tercero, pero no puede alegar su hecho como una hipótesis de fuerza mayor o caso fortuito.

b) Pérdida de mercadería, hurtos y hecho de tercero

Estas dificultades para utilizar la defensa de hecho de tercero, en el supuesto de daños a la carga cuyos autores pueden identificarse, se agravan cuando nos enfrentamos, no a meros daños, sino a la desaparición de mercadería sin explicación razonable y sin autores identificables.

Ello es así, primero porque no todo caso de pérdida de mercadería se puede explicar como hurto. La mercadería se pierde, muy a menudo, por errores humanos en el manejo de grandes cantidades de carga de distintos interesados, como también se pierden los equipajes de los pasajeros en el transporte aéreo o terrestre. Baste pensar en la enorme cantidad de contenedores que puede llevar un buque portacontenedores moderno para advertir que la eventualidad del desvío de algunos de ellos hacia puertos lejanos al lugar de destino es un riesgo evidente. El manejo computarizado de la carga soluciona el tema de la enorme complejidad de la base de datos que se administra pero no elimina los errores, ni mucho menos.

En ese supuesto, cuando una mercadería desaparece no necesariamente estamos ante un hurto atribuible a terceros sino que en principio lo que tenemos es un desvío de carga provocado por errores de administración de la empresa transportadora de los que es plenamente responsable. Desde luego, muchos casos se solucionan y la carga aparece tarde o temprano, pero también los errores en el manejo del flujo de carga hacen que la mercadería extraviada termine siendo hurtada y esta se pierde definitivamente.

La pregunta es cuándo podemos asegurar que nos encontramos ante un hurto. Si nos encontramos ante una pérdida total o parcial de la mercadería lo único seguro es que la mercadería falta, pero la prueba del hecho de terceros como causante del hurto es sumamente complicada de realizar.

16. Sacchi, Carlos y Garat, Annabel. Manual de responsabilidad extracontractual (Montevideo FCU 1979) p. 127, anotan la misma tendencia restrictiva en la admisión del hecho de tercero como causal de exoneración en la responsabilidad extracontractual, exigiendo para que tenga carácter liberatorio que actúe sobre la víctima y no sobre el causante del daño. Así no se considera hecho de tercero eximente el que un peatón se haya cruzado ante el camión provocando el choque con un auto. El camión no podría alegar el hecho del peatón, sino que debería repetir contra él en su oportunidad (Trib. Civil 1º Turno Sent., de 13/12/76 LJU t.75 nro. 8662 p.400).



Es cierto que debería considerarse absolutamente excepcional la hipótesis de un transportador que robara él mismo la carga, aunque no es tan rara la posibilidad de que empleados venales del transportador hayan sustraído parte de la mercadería. Si dejamos de lado un porcentaje menor de casos de este tipo, podría decirse que en general los hurtos pueden razonablemente atribuirse a robo por terceros, pero ello no quiere decir que los transportadores puedan exonerarse de su responsabilidad en los robos que sufren por la simple vía de alegar el hecho de tercero.

Primero, porque la alegación de hurto es, en principio, difícil de probar. ¿Qué diferencia tiene para un comerciante al que le entregan un cajón vacío o simplemente le comunican que una mercadería nunca llegó a destino, el que los ladrones sean terceros o los propios funcionarios de la empresa transportadora? Obviamente no podría admitirse que el transportador gozara de una especie de presunción a su favor de que toda pérdida de carga sea un hurto atribuible a terceros. El transportador tiene la obligación de resultado de entregar la carga en buen estado en destino, si no lo hace es responsable: los hurtos que sufra la carga son de su cuenta y riesgo.

Y segundo, el transportador tiene una obligación de seguridad hacia la carga que lo hace pasible de responsabilidad por negligencia en el idóneo cuidado y vigilancia de la misma, toda vez que la carga es hurtada e incluso cuando pudiera probar que el hurto fue obra de terceros sujetos que no hayan actuado en complicidad con sus funcionarios.

Estas son normas generales elementales que no solo se aplican al transporte, sino a otros subtipos del arrendamiento de obra como el contrato de depósito.

Ello sucede así en los casos de hurtos de mercaderías, en depósito de tránsito; durante el transporte, regidos por normas, son similares. Así, por ejemplo, en el caso “La Mannheim c/ A.N.P.”¹⁷ referido a una reclamación por un robo de herramientas que estaban en un depósito portuario, la administración demandada alegó el “ingreso de intrusos” al depósito como causal de excepción fundada en el hecho de tercero. La sentencia rechaza la viabilidad de esta alegación por falta de pruebas diciendo: “Y la inculpabilidad argüida no fue demostrada y no estando controvertidas las faltas de las mercaderías conocidas, en que estas fueran recibidas en el depósito de la ANP y constatadas dichas faltas por el propio organismo, por Inventario realizado por la Oficina respectiva, no caben dudas de la responsabilidad del Ente demandado...”.

17. Caso “La Mannheim c/ ANP” Sentencia nro. 42 del 27 de octubre de 1989 (FLAIN) del Jdo. Ldo. de lo Contencioso Administrativo. Revista de Transporte y Seguros N° 3 Caso nro. 42 p.88.



c) Rapiñas, piratería del asfalto y fuerza mayor:

Más complejos son los problemas planteados en los casos de rapiña a mano armada con violencia por parte de pistoleros que se roban una carga transportada. En principio, existiendo prueba de que realmente existió un hurto realizado mediante amenaza de violencia por una banda armada, la excepción de causa extraña no imputable debería ser admisible.

La omisión de prever el hecho de tercero como causal de excepción en el art. 168 C. Com. podría sortearse sosteniendo que en estos casos no estaríamos solo ante el mero hecho de tercero, sino ante una hipótesis de fuerza mayor expresamente prevista en el texto legal citado. Si bien veremos esta causal en el capítulo siguiente, adelantemos que la fuerza mayor como causal de exoneración debe ser irresistible e imprevisible. Y ello nos lleva al problema de si todos los asaltos son imprevisibles y de cuáles serían previsibles o cuáles son las medidas de seguridad a que está obligado el transportador.

La modalidad operativa llamada de “piratería del asfalto” llegó a alcanzar caracteres endémicos en la provincia de Buenos Aires y en Brasil a fines del siglo pasado. Por fortuna, actualmente ha disminuido.

La sucesión de cientos de robos al año dio como resultado que se considerara obligatorio y dentro de las obligaciones de mínima prevención que los camiones con mercaderías valiosas circulen en convoy con custodia armada que se desplaza en autos independientes y con comunicación radial permanente, además de control satelital de la posición del camión.

No obstante, el problema es de prueba y de los más dudosos que puede enfrentar un tribunal, especialmente, porque la realidad cambiante ha hecho que la jurisprudencia haya evolucionado en los últimos tiempos hacia exigencias cada vez más rigurosas.

En Uruguay, los casos son escasos y generalmente se admitió que la rapiña a mano armada (cuando está debidamente probada y no ha sido precedida de negligencia de parte del transportador) puede constituir un caso de fuerza mayor eximente.¹⁸

La jurisprudencia argentina tuvo al principio una posición similar, pero enfrentada a una epidemia de asaltos a camiones cambió su posición a mediados de la década de los años noventa. Aunque en Uruguay no existió piratería del asfalto con esas características, los casos de transportes terrestres salidos

18. Caso “La Mannheim c/ Carlos Patrón” Sentencia nro. 16 de 8 de abril de 1996 (Dra. Milka Núñez) del Jdo. Ldo. Civil de 18º Turno, sentencia de segunda instancia nro. 41 de 11 de marzo de 1997 del Tribunal de Apelaciones Civil de 7º Turno (Troise, Rodríguez Carosi, Harriague), sentencia nro. 122 de 12 de mayo de 1999 de la Suprema Corte de Justicia (inédita).



de territorio argentino y con destino en Uruguay comenzaron a hacerse frecuentes también ante los tribunales uruguayos.

Por una razón de frecuencia en los asaltos, nuestra jurisprudencia también fue evolucionando en sus concepciones. Inicialmente se consideraba el hurto mediante asalto a mano armada una hipótesis de fuerza mayor irresistible. A medida que los asaltos se hicieron más frecuentes se produjeron dos variaciones: La primera, fue la de una mayor rigurosidad en la prueba del asalto, no basta con que un camionero se presente a una comisaría de campaña y manifieste que fue asaltado en una ruta desierta y sin testigos, y que los rapiñeros se fueron con el camión y con la carga completa (obviamente poco después el camión aparece vacío). Esta posición pudo verse en una sentencia del Dr. Recarey con sentencia de segunda instancia confirmatoria del Tribunal de Apelaciones de 2º Turno (Chediak, Sasson, Sosa).¹⁹

O sea que la mera denuncia policial no es prueba suficiente, ni del hurto, ni de la debida diligencia de su parte. Se exige una prueba clara y contundente de que estamos ante una rapiña y no ante un hurto entregado. La segunda variación anotada por la jurisprudencia fue que siendo público y notorio que determinadas rutas no son seguras y habiéndose producido en las mismas cientos de asaltos, el robo a mano armada deja de ser una hipótesis imprevisible: no solo es previsible sino que se debe prevenir.

9. Fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad

La fuerza mayor y el caso fortuito sí están previstos como causales de exoneración de responsabilidad en el art. 168 C.Com. lo que facilita el estudio del tema. Todos sabemos cuál es la definición de estos dos conceptos. Nos remitimos por lo tanto a los principios generales. Gamarra²⁰ expresa sobre esta excepción: "En general hay acuerdo para caracterizar al caso fortuito o fuerza mayor (expresiones sinónimas) como hecho extraño al ofensor, irresistible e imprevisible, que ocasiona el daño".

El punto más importante, en materia de transporte, es decidir cuáles fenómenos pueden ser considerados caso fortuito o fuerza mayor y cuáles no: en derecho marítimo es muy frecuente que una ola cause daños y no hay fenómeno más fortuito que el oleaje, no es causado por voluntad humana alguna. Los anglosajones lo califican con una de esas expresiones tan pintorescas que tienen: dicen que es un "Act of God", un acto de Dios.

19. Caso: "Royal & Sun Alliance c/ Ekotrans". Sentencia nro. 53 del 04/05/2006 del Juzgado Letrado Civil de 17º Turno. (Recarey) y Sentencia de segunda instancia nro. 100 de 18/04/2007 del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno (Sasson, Chediak, Sosa). Revista de Transporte y Seguros nro. 20. Caso nro. 437.

20. Gamarra, Jorge "Tratado..." Tomo XIX pág. 356.



Ahora bien, es más que dudoso que cualquier ola, pueda ser considerada caso fortuito exonerante. Decía un inglés “Sin duda una ola es un acto de Dios, pero los buques suponen ser adminículos diseñados para resistir los designios del Señor”.

Ello nos da la pista del segundo y tercer elemento que debe presentar el hecho para servir de eximente: no basta con que sea fortuito es necesario que sea imprevisible (el mal tiempo es previsible) y debe reunir características de irresistibilidad (*vis cui resistere non potest*) que no cualquier ola o fenómeno meteorológico logra reunir.

En transporte terrestre, es muy común que la carga llegue mojada por la lluvia. Esto ha generado más de un litigio (la lluvia no es culpa de nadie) sobre si tal hecho puede ser alegado como eximente. Tal defensa también es inadmisibles. El mal tiempo no constituye fuerza mayor, ni caso fortuito. La lluvia es un hecho perfectamente previsible y prevenible (si se adoptan las medidas mínimas y manejo prudente).^{21 22}

La jurisprudencia recaída en casos de transporte marítimo ha profundizado mucho en este tema, dadas las características propias de dicho medio de transporte en el que la influencia de las condiciones meteorológicas es permanente.²³ En general, se entiende que el mal tiempo (o los peligros del mar) no es un hecho imprevisible e inevitable, cuando el sentido común indica que debería ser previsible.²⁴

10. La subrogación, cómo se ejerce y tiempos para hacerlo

Pocos conceptos jurídicos tienen tal importancia, tanto para la teoría del contrato de seguro como para la práctica del mismo, como el de la Subrogación. La subrogación del asegurado (la víctima del daño) por su asegurador es parte integrante de la teoría jurídica que rodea al instituto del seguro.

Pero también es una realidad de indudable importancia práctica, ya que es la base de la acción de recupero, cuya viabilidad incide en el inevitable cálculo de riesgos que acompaña a la mecánica comercial del seguro.

21. Caso “Aliança da Bahía c/Expreso Central”, Sentencia nro. 456 del Jdo. Ldo. Civil de 17º Turno (Sosa Aguirre) ratificada por TAC de 5º Turno (Almiratti, Rochon y Van Romapey) por Sentencia nro. 230 de 27.11.91 publicada en Revista de Transporte y Seguros nro. 5. Caso nro. 81, pág. 108

22. Caso “La Mannheim c/Transportes Berro” Sentencia nro. 73 de 27.10.92 del Jdo. Ldo. Civil de 24º Turno (Klett) y Sentencia de segunda instancia nro. 100 de 30.6.93 TAC 7º (Rodríguez Caorsi, Harriague y Troise), publicada en Revista de Transporte y Seguros nro. 7, caso nro. 116, p. 90.

23. La jurisprudencia nacional ha compartido los lineamientos antedichos en sus decisiones sobre el tema de la eximente de fuerza mayor o caso fortuito en el transporte. Pueden verse en este sentido los casos publicados con los nros. 41- 104- 114- 115- 141 - 151 y 164 de la Revista de Transporte y Seguros.

24. Cfe. Minvielle Bernadette, Sentencia nro. 46 de 11/11/94 en autos “Aliança da Bahía c/ Overseas” del Jdo. Ldo. Civil de 19º Turno, con confirmatoria del Tribunal de Apelaciones Civil de 5º Turno (Almiratti, Van Romapey, Rochon) por Sentencia nro. 59 de 30/5/95. Publicadas ambas en Revista de Transporte y Seguros nro. 9 caso nro. 151 pág.15.

La subrogación legal por el asegurador estaba establecida en el art. 669 del Código de Comercio,²⁵ pero el mismo ha sido sustituido recientemente por la Ley de Contratos de Seguro nro. 19.678 de octubre de 2018. La nueva norma es el art. 42 (Subrogación) que establece:

“El ejercicio de derechos y acciones que, en razón de un siniestro, correspondan al asegurado contra terceros responsables de los daños y perjuicios se transfiere al asegurador una vez pagada la indemnización y hasta el monto de la misma”.

“El recibo indemnizatorio firmado por el beneficiario o quien lo represente será prueba suficiente del resarcimiento por el asegurador, sin perjuicio de otros medios probatorios que lo acrediten”.

“El tomador, asegurado o beneficiario será responsable de todo acto u omisión que perjudique el derecho del asegurador”.

“El asegurador no podrá valerse de la subrogación en perjuicio del asegurado”.

El nuevo texto no cambia en nada lo dispuesto antes por el viejo art. 669 del Código de Comercio, pero sin duda es más detallado y preciso. Por tanto, parecería que pocos problemas se podrían derivar de su aplicación práctica.

Esta impresión preliminar, no obstante, es incorrecta, en la medida de que se trata de un punto en torno al cual, cuando se llevan adelante juicios de recuperato, se generan una gran variedad de problemas interpretativos puntuales que deben dilucidar los tribunales.

Por ello, vamos a intentar un análisis de dicha problemática con una especial referencia a las diversas decisiones que ha ido dictando la jurisprudencia nacional sobre el tema

10.1. Concepto de subrogación

En una sentencia del Dr. Van Rompaey²⁶ se incluye una muy acertada síntesis del tema: “Cuando hay subrogación, la obligación extinguida por el pago hecho por un tercero es mirada por el Derecho como si subsistiera, y continuó como si el tercero pasare a ocupar el lugar del acreedor. La subrogación trasmite al nuevo acreedor, hasta la concurrencia de la suma que él ha abonado, todos los derechos, acciones y garantías del antiguo acreedor (arts. 1473 C.Civ. 935 C. Comercio). Sostiene el Tribunal 3º (Anuario de Der. Civil t. XII nro. 284) que “mediante el instituto de la subrogación (que en el caso del asegurador que habiendo resarcido el daño al asegurado y repite frente

25. El art. 669 C. Com. decía: “Los aseguradores que hayan pagado la pérdida o daño sobrevenido por la cosa asegurada, quedan subrogados en los derechos de los asegurados para repetir de los conductores, u otros terceros, los daños que hayan padecido los efectos, y el asegurado responde personalmente de todo acto que perjudique los derechos de los aseguradores contra esos terceros”.

26. Caso “Royal C/ Nedlloyd” (F.1021/81) Van Rompaey: Sent. nro. 329 de 29.8.83 del Jdo. Ldo. Civil de 14º Turno, publicada en Revista de Transporte y Seguros nro. 8. Caso nro. 128, p.33.



al responsable del siniestro opera por expresa previsión legal —arts. 669 C. Comercio—, el crédito pagado por el tercero (solvens) subsiste a su favor y frente al deudor “como si formase una misma persona con el acreedor” (arts. 935 C.Com. arts. 1468 C.Civil)”.

“La subrogación por consecuencia provoca el subingresso del solvens en el lugar del originario acreedor”, y además la permanencia de los derechos accesorios al crédito (Cfm. Plianol, Ripert y Esmein, Tratado... t. 7 N° 1219 y 1235, Messineo, Manual t.IV p. 195)”.

“Existe en puridad, hasta el monto de la suma abonada por el asegurador (arts. 669 C.Com. y 1473 inc. 1° C.Civil), una sustitución en la titularidad activa de la relación obligacional emergente del contrato de transporte que vinculara al asegurado y la empresa armadora del buque a bordo del cual se produjo el faltante”.

Esta definición implica una serie de consecuencias jurídicas:

- a) El subrogante queda en lugar del subrogado como acreedor solo hasta el monto pagado.
- b) El subrogado es desplazado en su calidad de acreedor también solo hasta el monto pagado.
- c) El subrogado mantiene (y no transfiere al subrogante) cualesquiera otros derechos y créditos que tenga por encima de la suma pagada y subrogada.

Verdaguer²⁷ expresa al respecto:

“a) En primer lugar, el subrogado sólo puede ejercer los derechos y acciones del acreedor originario “hasta la concurrencia de la suma que él ha desembolsado realmente para la liberación del deudor” (art. 1473 nro. 1). La subrogación se produce únicamente hasta el monto pagado. el pago es el fundamento de la subrogación: el solvens sucede al acreedor originario porque ha pagado la deuda ajena y en la medida de ese pago. Como dice Magazzu: “La entidad del pago determina la entidad de la subrogación” (Subrogazione per Pagamento, ob cit. pág. 1.529). Ello es la principal diferencia con la cesión de créditos, negocio especulativo que (a diferencia de la subrogación) admite que el cesionario suceda al cedente en la totalidad del crédito, aún cuando haya pagado por aquél un precio menor”.

Esta doble consecuencia (limitación del monto subrogado y subsistencia de los créditos originales en todo lo que exceda a dicho monto) provoca frecuentemente el ejercicio de acciones conjuntas por aseguradores y asegurados (cada uno por el monto de su crédito). Ello no provoca mayores dudas y

27. Verdaguer, Jaime. Pago con subrogación, en Anuario de Derecho Civil Uruguayo T. XXV 1994 p. 434.



en general tales acciones son pacíficamente admitidas por la jurisprudencia.²⁸

Debe anotarse además que el art. 957 C.Com., referido a la subrogación contractual en general y no solo al seguro, liquida el problema al aceptar expresamente que en caso de pago y subrogación parcial, el acreedor original mantiene todas sus acciones por el saldo no pago del crédito. La subrogación, dice: "... no puede perjudicar al acreedor, a quien solo se haya pagado una parte del crédito, sino que por el saldo será preferido a aquel de quien solo recibió una paga parcial".

10.2. Inoponibilidad de las condiciones de la póliza por terceros demandados en ejercicio de la subrogación

Suele suceder que los transportadores demandados por un asegurador intenten discutir la cobertura del contrato de seguro, alegando que el pago no debió realizarse y que la póliza no cubría ese caso. Este tema hace a los efectos de la subrogación y a la posibilidad de los causantes del daño de prevalecerse de esta para oponerse a una demanda de recuperio.

El *leading case* en este tema lo podemos encontrar en dos sentencias ya clásicas de Vernazza Muñoz,²⁹ quien ha dicho que no es posible que el transportador o el tercero "demandado como agente responsable del daño, tente prevalecerse de las viscosidades del contrato de seguro, concluido entre el cargador y la compañía aseguradora, respecto del que no tiene más que calidad de tercero".

En la ya citada opinión de Van Rompaey, también se expresa al respecto: "No resultan oponibles al asegurador subrogante, en consecuencia, las defensas relativas a los términos de la póliza de seguros que instrumentara el vínculo contractual entre subrogante y subrogado".

La Suprema Corte de Justicia también ha compartido este criterio según el cual el transportador demandado no puede alegar que el seguro no pagó correctamente. Ello puede verse en el caso "La Mannheim c/ Anselmo" resuelto por la Dra. Perera³⁰ en primera instancia y por el Tribunal de Apelaciones de 3° Turno (Echeverría, Pessano, Rodríguez De Vecchi) en

28. Caso "Extramur S.A. y The British and Foreign Marine Insurance c/Transportes Leiva" (Ficha 247/92). Couto: Sentencia nro. 13 del 25.04.94 del Jdo. Ldo. Civil de 20° Turno (Revista de Transporte y Seguros nro. 8, p.98. Caso nro.141).

29. Caso: "La Mannheim c/ Expresso Rio Grande"- Sentencia nro. 417 de 27.11.79 - en autos "La Mannheim c/ Lan Chile"- ambas del Jdo.Ldo. Civil de 14° Turno y ambas con confirmatoria de segunda instancia del Trib. Apel. 4° Turno (Catalurda, Burella, Colombo) en Sentencias nros. 42 de 9.3.81 y nro. 190 de 25.5.81. Revista de Transporte y Seguros nro. 7, Caso nro. 113, pág. 76. Sent. nro. 407 de 21.11.79

30. Caso "La Mannheim c/ Anselmo F.693/83") Perera: Sentencia nro. 167 de 21.7.87 del Jdo. Ldo. Civil de 16° Turno; Tribunal de Apelaciones de 3° Turno (Echeverría, Pessano, Rodríguez de Vecchi): Sent. nro. 320 de 24.10.88; Suprema Corte de Justicia (García Otero, Tomassino, Addiego Bruno, Marabotto, Pressa) Sent. nro. 60 de 25.7.80 (Revista de Transporte y Seguros nro. 3, caso nro. 41, p.73).



segunda instancia, con posterior pronunciamiento ratificatorio de la Suprema Corte en casación.

La sentencia de segunda instancia en este caso dijo: “En cuanto a la subrogación del actor en los derechos del asegurado, el transportista es un tercero respecto del contrato de seguro celebrado entre el importador y el asegurador, por lo que no está habilitado para discutir la subrogación, realizada de acuerdo al art. 669 del Código de Comercio”.

11. Reto del sector asegurador en cada país

El principal reto para el sector asegurador en nuestros países es mantener y mejorar las condiciones que permitan un recupero integral en todos los casos de siniestros de transporte ya sea terrestre, marítimo o aéreo.

Cuando se discuten estos temas, invariablemente nos encontramos con que algunos de los argumentos intentan rebatirlo diciendo que se trata solo del interés de los aseguradores.

En realidad no es así en la medida que los aseguradores perciben el problema, pero trasladan los costos derivados del mismo.

El recupero es parte integral del seguro y las sumas pagadas por indemnizaciones en un determinado período integrarán la ecuación matemática que permitirá fijar el monto de las primas en el período inmediato posterior.

Por lo tanto, el costo del seguro se traslada siempre a los asegurados. Y son los usuarios del transporte internacional de carga quienes lo soportan. Aunque un comerciante concreto pueda sobrellevar el costo de un siniestro millonario gracias a su seguro, ese costo luego se repartirá entre todos los comerciantes del sector y usuarios del transporte internacional de carga.

13. Conclusiones

Las conclusiones respecto al tema de la limitación de responsabilidad y el seguro en el transporte terrestre, son las siguientes:

Primero, la limitación de responsabilidad implica fomentar la falta de responsabilidad: mientras no se respalden sistemas de responsabilidad efectiva para los causantes de los daños a las mercaderías todo ese desperdicio enorme de trabajo productivo del país no podrá revertirse.



Segundo, la única consecuencia directa de la consagración de una legislación limitativa va a ser el aumento de las primas de seguro de transporte que pagan los usuarios (no por maldad de las compañías de seguro, sino por una consecuencia inevitable de la alteración de la ecuación “primas-recuperos” en las operaciones de cálculo actuarial por las que los aseguradores fijan sus primas). Por lo tanto, la limitación de responsabilidad implica un aumento de las primas de los seguros de carga y de los costos de los seguros que soportan los usuarios del transporte.

Tercero, es cierto que ambas partes —el transportista y el propietario de la mercadería— tienen sus correspondientes seguros para cubrir sus riesgos. Pero, en todo caso, la regla debería ser que cada uno pague su propio seguro (y asuma los costos) y que el sector transportador no intente lograr una legislación que lo declare irresponsable para disminuir sus primas (al precio de aumentar las primas que pagan los usuarios).

Cuarto: no existe ningún motivo de “interés nacional” que justifique la adopción de legislaciones limitativas, ni la ratificación de convenciones cuyo centro de gravedad es implementar medidas proteccionistas y transferir costos del sector transportador a los usuarios del transporte internacional de carga.

El contrato de transporte terrestre y su régimen jurídico en el Mercosur

Dr. Gustavo Pablo Yusti¹

Disposiciones del Mercosur en relación al contrato de transporte terrestre de carga

A fin de iniciar el análisis del presente enunciado es importante poder determinar cómo se encuentran compuestas las asociaciones entre los distintos países que integran la Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi). La misma está conformada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

Ahora bien, estos países a su vez forman parte de comunidades, asociaciones u acuerdos multilaterales. Por un lado, encontramos al Mercosur (Mercado Común del Sur) que está compuesto por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Por otro, la Alianza del Pacífico, integrada por Chile, Colombia, México y Perú. Finalmente, encontramos a la Comunidad Andina de Naciones, compuesta por Ecuador, Bolivia, Perú y Colombia. A su vez, entre ellos se han formalizado convenios de cooperaciones y facilitación para el comercio como por ejemplo el Acuerdo de Complementación Económica Mercosur-Chile y el Acuerdo de Complementación Económica Mercosur-Bolivia, se convino la asociación de dichos países con el Mercosur.²

Como se desprende de lo mencionado, Panamá y Cuba no forman parte de estas grandes asociaciones o comunidades, pero sí forman parte de Aladi.

Ahora bien, en la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, realizada en Santiago de Chile en 1989 se aprobaron dos acuerdos relativos al contrato de transporte:

1. Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT),
2. Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CRT-C).

1. El autor es abogado especialista en derecho del transporte y seguros, ajustador de siniestros y actualmente socio principal del despacho ALS Admiralty Services, con oficina central en la ciudad de Buenos Aires. En su actividad académica se ha desarrollado como docente en carreras de grado, posgrado y especializaciones en la materia tanto en universidades públicas como privadas de la República Argentina. Del mismo modo, ha participado como conferencista, disertando sobre el tema, en universidades, congresos y conferencias desarrolladas en diversos países. Es miembro de diversas asociaciones que vinculan profesionales especializados en el transporte, el derecho marítimo y los seguros. Miembro del Comité de Cascos y Responsabilidades Marítimas de Alsum.

2. Marco regulatorio del transporte terrestre de carga - El transporte automotor de cargas en la Argentina - Editorial de la Universidad Tecnológica Nacional U.T.N. - Argentina

Ambos acuerdos están vigentes y fueron suscritos posteriormente en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (Aladi) como Aladi/A14TM/3 y Aladi/A14TM10 respectivamente. El ATIT (Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre) está vigente para todos sus países miembros y el CRT-C solo fue ratificado por Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Por su parte, en 1997 la Comunidad Andina aprobó la Decisión 399 sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, que incluye normativa sobre contrato de transporte.³

La Argentina a través de su Subsecretaría de Transporte ha ratificado el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) el pasado 16 de noviembre de 1990, y entró en vigor para principios de 1991, a través de la Resolución 263/90.⁴

Es decir que, si bien la Argentina es estado miembro de Aladi, solo es parte en el Convenio sobre Contrato sobre Transporte Internacional Terrestre no así en el Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera.

Consecuentemente, el transporte de mercadería por carretera ya sea en su conformación multimodal o bien como principal y único o bien como complementario de su principal (marítimo y/o aéreo) -como ya hemos visto- se encuentra regulado por el Código Civil y Comercial de la Nación y la Ley de Transporte Multimodal de Mercaderías (L. 24921).

Ahora bien, el convenio suscrito y ratificado por la República Argentina (Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT) establece los criterios regulatorios sobre los siguientes institutos:

1. Los requisitos que deben cumplir las empresas autorizadas, su personal y dependientes para la ejecución del transporte internacional de mercaderías por carretera.
2. Los documentos y requisitos que deben cumplir los vehículos que desarrollan esta actividad.
3. Los aspectos aduaneros y migratorios sobre los cuales se rigen los mismos.
4. La obligatoriedad de seguros de responsabilidad emergentes del contrato de transporte ya sea de carga, de personas y de su equipaje y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados.
5. La implementación de permisos, regulaciones y documentos exigibles entre los países firmantes, ya sea de forma bilateral o multilateral.
6. El transporte internacional de mercaderías por ferrocarril.

3. Aladi/SEC/Dt534 – Análisis comparativo de las normas subregionales sobre el contrato de transporte por carretera – 21/09/2012.

4. Resolución 263/90 – Subsecretaría de Transporte – Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la República Argentina - <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20787/norma.htm>



7. Mercaderías excluidas o prohibidas para el transporte por carretera.
8. El valor unitario a utilizarse: dólares estadounidenses.
9. Requisitos y formalidades que deberán cumplirse en la carta de porte.

Tal como se desprende del presente detalle, el mencionado convenio no refiere a criterios de responsabilidades de las partes, límites de responsabilidades, institutos de exoneración de responsabilidades, valoración de las pérdidas y daños, etc. Por ello, para el tratamiento de dichos institutos legales debemos recurrir a la legislación local, ya que como hemos mencionado anteriormente nuestro país no ha suscrito el Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CRT-C).

El contrato de transporte terrestre internacional y su responsabilidad a la luz de la regulación andina

Verónica Patrón¹ y Luis Carlos Quintero²

Sumario

Introducción 1) Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre internacional a la luz de la regulación de la Comunidad Andina 2) Partes del contrato de transporte 3) Obligaciones de los transportadores internacionales a la luz de la regulación andina 4) Parámetros de responsabilidad y eximentes de responsabilidad 5) La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad 6) Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce 7) Comentarios frente a la póliza andina para transporte terrestre internacional 8) Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones 9) Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga en el transporte terrestre internacional a la luz de la regulación andina. 10) Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

1. La autora Verónica Patrón es abogada especialista en derecho del transporte internacional, con conocimientos en derecho aduanero y actualmente es directora legal corporativa de la firma Grillo Correa Consultorías S.A.S., con oficina central en la ciudad de Bogotá. En su desarrollo profesional ha laborado como asesora jurídica del Ministerio de Transporte de Colombia y como asesora jurídica en diferentes firmas en materia de transporte y aduanas.

2. El autor Luis Carlos Quintero es abogado especialista internacional en derecho del transporte, candidato a magíster en derecho del transporte, logística e infraestructura y se desempeña actualmente como asesor jurídico en el Ministerio de Transporte de Colombia y tiene una experiencia relacionada en el sector de ocho años, en los que se ha desempeñado en entidades como la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, la Superintendencia de Transporte y como consultor externo en materia de transporte.

1. Introducción

La Comunidad Andina es un organismo internacional que busca promover el desarrollo de los países miembros mediante la integración y la cooperación económica y social, acelerando así el crecimiento de los países, propendiendo a la formación de un mercado común latinoamericano, mejorando así la posición de los países miembros en el marco económico internacional.³ Está conformado por Colombia, Perú, Bolivia y Colombia y son estados asociados Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

Se encuentra conformado por organizaciones de dirección y coordinación como el Consejo Presidencial Andino, Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, Comisión de la Comunidad Andina; organizaciones e instituciones comunitarias como el Tribunal de Justicia, Parlamento Andino, Secretaría General, CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, Fondo Latinoamericano de Reservas, Organismo Andino de Salud – Convenio Hipólito Unanue, Universidad Andina Simón Bolívar, Convenio Sociolaboral Simón Rodríguez e instancias de participación de la sociedad civil como el Consejo Consultivo Empresarial, Consejo Consultivo Laboral, Consejo Consultivo de Pueblos Indígenas, Consejo Consultivo Andino de Autoridades Municipales.

Ahora bien, es de nuestro especial interés la Secretaría General de la Comunidad Andina en tanto que es el órgano ejecutivo que actúa únicamente en función de los intereses de la subregión. Por consiguiente, se encarga de prestar apoyo técnico, cuando corresponda, a los demás órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración.⁴

De allí que nazca el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre-CAATT que se encuentra conformado por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada país miembro y se encarga de asesorar y apoyar a la Secretaría General de la Comunidad Andina en materias relativas a la política comunitaria sobre transporte terrestre, así como en el seguimiento, aplicación y cumplimiento integral de las decisiones y normas complementarias sobre la materia.⁵

Dicho Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre-CAATT es convocado por la Secretaría General con la finalidad de que se realicen sesiones mensuales para discutir los avances de implementación, en la actualidad, de la Decisión 837 y las Resoluciones 2101 y 2102, las cuales regulan el transporte terrestre

3. Artículo 1 del Acuerdo de Integración Subregional Andino

4. Artículo 29 del Acuerdo de Integración Subregional Andino

5. Artículo 1 y 2 de la Decisión 434



internacional de mercancías, y definir las problemáticas que continúan afectando al transporte terrestre internacional así como las posibles soluciones a las mismas.

2. Normatividad que define el límite de la responsabilidad del transportador terrestre internacional a la luz de la regulación de la Comunidad Andina

Es base regulatoria del transporte internacional terrestre de mercancías la Decisión 837 de 2019, la cual sustituye a la Decisión 399 de 1997 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, que establece las condiciones de prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los países miembros.⁶ La Decisión 837 es reglamentada por la Resolución 2101 de 2019 expedida por la Comunidad Andina buscando establecer disposiciones y procedimientos para la aplicación de la Decisión 837.⁷

Regulaciones que aplican únicamente para el transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre países miembros de la Comunidad Andina, o en tránsito por sus territorios. De igual forma, es aplicable dicha regulación cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.⁸

De igual forma, dicha regulación es aplicable cuando la tripulación se encuentra trasladándose de un país miembro a otro con los vehículos que se encuentran habilitados y las unidades de carga, como contenedores y/o tanques, sin mercancías para iniciar o continuar una operación de transporte o retornar a su origen luego de haber culminado la misma.⁹

Contrato

Es importante tener en cuenta que el artículo 1 de la Decisión 837 de 2019 define el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de la siguiente manera:

“Artículo 1.- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre Países Miembros de la Comunidad Andina, se entiende por:
(...)

6. Artículo 2 de la Decisión 837

7. Artículo 1 de la Resolución 2101 de 2019

8. Artículo 5 la Decisión 837

9. Artículo 6 de la Decisión 837

Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante “Contrato de Transporte”, el acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros”.

De tal modo que los elementos esenciales de este contrato de transporte internación son:

- i) Obligación de ejecución o conducción.
- ii) Precio.
- iii) Origen y destino, los cuales deben estar en diferentes países miembros.
- iv) Plazo (por los eximentes de responsabilidad que veremos más adelante).

Establece la Decisión 837 que las mercancías que se transporten internacionalmente por carretera deben encontrarse amparadas bajo una Carta de Porte Internacional por Carretera (CIPC) y de un Manifiesto de Carga Internacional (MCI).¹⁰ Documentos que deben ser expedidos por el transportista autorizado con base a los formatos establecidos en la Resolución 2101 de 2019.¹¹

La Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) es el documento que establece las condiciones de transporte y entrega de las mercancías, ahora bien, el Manifiesto de Carga Internacional (MCI) es el documento soporte que ampara la operación de transporte internacional de mercancías por carretera y en el que se ven trasladados los datos de las condiciones de la operación contenidos dentro de la CPIC.

En tal sentido, la Decisión 837 regula el contrato de transporte al establecer que dicha CPIC debe encontrarse suscrita por el remitente y el transportista autorizado, estableciendo que la misma acredita la existencia del contrato de transporte, tiene merito ejecutivo y es negociable.¹² Estableciendo de igual forma, que la CPIC es la prueba de que el transportista autorizado asume la responsabilidad sobre la operación de transporte y se encuentra obligado, contra el pago de un flete, a transportar la mercancía en un plazo establecido desde un lugar a otro.¹³

En línea con lo anterior, debe entenderse que la característica negociable de la CPIC viene dada por la potestad que otorga

10. Artículo 22 de la Decisión 837

11. Artículo 6 de la Resolución 2101

12. Artículo 70 de la Decisión 837

13. Artículo 71 de la Decisión 837



la misma frente a la disponibilidad sobre la mercancía, en tanto que, en diferentes momentos, el remitente y el destinatario podrán disponer de la mercancía toda vez que representa título de propiedad sobre las mismas.

3. Partes del contrato de transporte

De acuerdo a lo estudiado, la operación de transporte internacional de mercancías por carretera implica el traslado de unos bienes de un lugar a otro y dentro de dicha operación figuran tres partes importantes que dan origen a la misma.

En principio nos encontramos con el remitente quien es la persona que entrega las mercancías al transportista autorizado y es quien se encarga de suscribir y diligenciar la Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC).

Posteriormente, se encuentra el transportista autorizado quien, a la luz de la Decisión 837, es aquel que tiene como único objetivo transportar las mercancías recibidas por parte del remitente bajo las condiciones establecidas en la CPIC y que se encuentra constituido en uno de los países miembros y cuenta con permiso originario dentro de dicho país miembro.

Finalmente, nos encontramos con el destinatario y/o consignatario quien es la persona designada para recibir las mercancías, de acuerdo a lo establecido dentro de la CPIC.

4. Obligaciones de los transportadores internacionales a la luz de la regulación andina

Una vez definido el contrato de transporte y las partes intervinientes dentro del mismo es de interés entrar a revisar las obligaciones que debe cumplir el transportador dentro de la operación, con la finalidad de concluir si las obligaciones del transportador son de medio o de resultado.

La Decisión 837 establece que el transportista se encuentra obligado a realizar la ejecución del transporte,¹⁴ lo cual significa que ha hecho entrega de las mercancías cuando son recibidas por el destinatario en el lugar y tiempo convenido de acuerdo a lo establecido en la CPIC o en su defecto cuando ha puesto a disposición del destinatario la mercancía transportada.¹⁵

Dentro de la obligación general del transportador de transportar la mercancía de un lugar a otro y entregarla al destinatario, se desprenden otras obligaciones que son de obligatorio cumplimiento para el transportador tales como:

14. Artículo 86 de la Decisión 837

15. Artículo 88 de la Decisión 837

- Revisar la exactitud de los datos proporcionados por el contratante para consignarlos en la CPIC, únicamente los referentes a la cantidad, clase de bultos, marcas y números.
- Revisar el estado aparente y el embalaje de la mercancía.¹⁶
- Expresar los motivos de reserva dentro de la CPIC, en caso de no poder verificar los datos informados por el contratante o el estado y el embalaje de la mercancía.¹⁷
- Realizar las operaciones de cargue y descargue de las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga correspondientes y dispuestas para la operación.¹⁸
- Dar aviso al destinatario y/o consignatario de la llegada de la mercancía de acuerdo a lo establecido en la CPIC o el contrato de transporte.¹⁹
- Realizar la entrega de las mercancías en el tiempo y el lugar convenidos y procurar la conservación de los bienes transportados durante el transporte.²⁰
- Negarse a la recepción de mercancía que presente embalaje deficiente o que no cumpla con las especificaciones para el tipo de carga a transportar.²¹
- Realizar la correcta utilización de los documentos de transporte.²²
- Solicitar instrucciones al titular de la mercancía, antes de la llegada de la misma, en caso de no poder cumplir con las condiciones pactadas para la entrega.²³
- Solicitar instrucciones al titular de la mercancía con la finalidad de superar las dificultades en la entrega que se presenten.²⁴
- Presentar aviso al remitente y/o destinatario cuando la operación de transporte deba ser suspendida por disposición de las autoridades de un país.²⁵

Lo anterior, permite inferir que el transportador tiene una obligación principal de transportar los bienes de un lugar a otro y entregarlos a la persona designada para recibirlas y aunado a ello dentro de la operación conlleva obligaciones específicas que deben ser cumplidas por el transportador en la misma medida que debe ser cumplida la obligación principal, en tanto que el desconocimiento de alguna acarrearían el incumplimiento contractual por parte del transportador.

16. Artículo 89 de la Decisión 837

17. Artículo 90 de la Decisión 837

18. Artículo 91 de la Decisión 837

19. Artículo 93 de la Decisión 837

20. Artículo 94 de la Decisión 837

21. Artículo 97 de la Decisión 837

22. Artículo 101 de la Decisión 837

23. Artículo 105 de la Decisión 837

24. Artículo 107 de la Decisión 837

25. Artículo 115 de la Decisión 837



Ahora bien, siendo el caso que la finalidad de entrar a estudiar las obligaciones del transportador es determinar si las obligaciones del transportador son de medio o de resultado, consideramos que las mismas son de resultado puesto que es su obligación realizar la correcta ejecución del transporte, de acuerdo a lo establecido en la CPIC, y dicha ejecución se entiende materializada únicamente con la entrega o la puesta a disposición de la mercancía a la persona designada como destinatario y/o consignatario.

5. Parámetros de responsabilidad y eximentes de responsabilidad

Es importante precisar que los artículos 95 y 96 de la Decisión Andina 837 de 2019 señala que el transportista será responsable de los daños y perjuicios causados a la mercancía, así como del retraso en la entrega que estaban bajo su custodia a menos que pruebe que adoptó todas las medidas razonables para evitar el hecho generador y las consecuencias del mismo.²⁶

No obstante, para que el transportista se exima de responsabilidad no solo requerirá probar las medidas razonables, sino que adicionalmente deberá probar cualquiera de las siguientes causales i) que el error es del remitente, ii) vicio propio o inherente de la cosa, iii) caso fortuito, iv) fuerza mayor, v) embarque o desembarque de las mercancías realizadas por el remitente o destinatario, vi) huelgas u otro obstáculo al transporte que no sean resultado de la acción u omisión del transportista autorizado, sus empleados, contratados, agentes o por hechos de terceros.²⁷

Ello nos deja de presente que el transportista como profesional en su actividad solo se podrá eximir de responsabilidad si además de darse una de las causales señalados en el anterior párrafo, ha hecho todo lo posible para evitar a toda costa el hecho generador del daño y los perjuicios.

Ahora bien, observando estos aspectos y con el fin de responder a la pregunta ¿qué tipo de responsabilidad es la del transportista internacional de mercancías por carretera?, se hace necesario señalar que la sala civil de la Corte Suprema de Justicia de Colombia señala en sentencia SC 2111 de 2021 lo siguiente respecto de los aspectos pueden describir una responsabilidad objetiva, subjetiva o subjetiva con presunción de culpa:

“En suma, si bajo la égida de la presunción de culpa el juicio de negligencia o descuido resulta inoperante, en tanto, el demandado, para liberarse de la obligación de reparar, no

26. Artículo 95 de la Decisión 837

27. Artículo 96 de la Decisión 837

puede probar la ausencia de culpa o diligencia o cuidado, se impone, por razones de justicia y de equidad, interpretar el artículo 2356 del Código Civil, en el sentido de entender que contempla una presunción de responsabilidad. De ahí, quien se aprovecha de una actividad peligrosa con riesgos para otros sujetos de derecho, estos, al no estar obligados a soportarlos, deben ser resarcidos de los menoscabos recibidos.

Por supuesto, en los términos de la disposición, el problema no es de suponer la «malicia o negligencia», sino de «imputar», dice la norma, tales cuestiones, no de «desvirtuar», según es connatural a las presunciones. Aceptar lo contrario implicaría para el damnificado el deber de probar la conducta antijurídica, el daño y el nexo causal, y luego, la imputación como presupuesto de la culpabilidad.

Para aliviar la carga de quien no está obligado a soportar el ejercicio de una actividad riesgosa y evitar así revictimizarlo, le compete acreditar, como circunstancias constitutivas de la presunción de responsabilidad, el hecho peligroso, el daño y al relación de causa a efecto entre este y aquel (causalidad material y jurídica), pues si el demandado para exonerarse de la obligación de reparar no puede alegar ausencia de culpa o diligencia y cuidado, sino la existencia de una causa extraña (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o la conducta exclusiva de la víctima), la suposición del elemento subjetivo carece totalmente de sentido".²⁸

De lo anterior se puede colegir, que cuando en una actividad riesgosa, tal como lo es el transporte, se le deja al transportista la única opción de eximirse de responsabilidad bien sea por fuerza mayor o caso fortuito sin dejar lugar a alegar la ausencia de diligencia y cuidado el elemento subjetivo de la responsabilidad desaparece haciendo que la responsabilidad fuese objetiva; sin embargo, al observar los artículos 95 y 96 de la decisión 837 de 2019 encontramos que existe un elemento subjetivo y que, por ende, la responsabilidad civil de transportador internacional de mercancías por carretera es subjetiva con presunción de culpa.

6. La fuerza mayor y caso fortuito como eximente de responsabilidad

La Corte Suprema de Justicia de Colombia ha manifestado en sentencia con expediente 0829 – 92 de 2005:

“Para dilucidar estos cuestionamientos, es necesario memorar, así sea sucintamente, que la fuerza mayor o caso fortuito, por definición legal, es “el imprevisto a que no es posible resistir” (art. 64 C.C., sub. art. 1º Ley 95 de 1890), lo que significa que el

28. Sentencia de casación SC-2111 de 2021, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, MP: Luis Armando Tolosa Villabona, 02 de junio de 2021



hecho constitutivo de tal debe ser, por un lado, ajeno a todo presagio, por lo menos en condiciones de normalidad, y del otro, imposible de evitar, de modo que el sujeto que lo soporta queda determinado por sus efectos”.²⁹

De tal manera, que tanto la fuerza mayor, como el caso fortuito son imprevisibles e irresistibles y son ajenos a cualquier forma de evitarse. sin embargo y de acuerdo con lo señalado en el anterior título en el caso del transportista internacional de mercancías por carretera para eximirse de responsabilidad no solo basta con que se dé uno de estos dos elementos sino que requiere probar la diligencia del transportista según su profesión.

7. Prescripción de la acción jurídica en contra del transportador terrestre y los medios legales como se ejerce

Establece la regulación andina frente al término de prescripción para ejercer acciones judiciales por responsabilidad civil contractual o extracontractual en virtud del contrato de transporte que es potestad del afectado ejercer las acciones correspondientes en un año calendario contado a partir del día siguiente de la ocurrencia del incumplimiento que motive la acción judicial.³⁰

Siendo el caso que nos encontramos estudiando al transportador desde la perspectiva regulatoria de un organismo internacional en el que intervienen diferentes países miembros, es importante que determinemos, en caso de conflictos o diferencias, cuál es la jurisdicción competente, para lo cual la Decisión 837 establece que el contrato de transporte se regirá por la ley que se encuentre prevista dentro del contrato de transporte y únicamente a falta de pacto en cuanto a la jurisdicción podrán entonces las partes recurrir a lo dispuesto dentro de la Decisión 837, sus normas complementarias y las normas del derecho local que sean aplicables a la operación.³¹

Frente a la competencia del juez, la Decisión 837 es clara al establecer que las controversias legales que surjan del contrato de transporte deberán ser presentadas ante el juez o tribunal designado dentro del contrato.

Cuando exista falta de designación del juez competente o el juez designado no sea legalmente aplicable, podrán interponerse las acciones legales correspondientes ante el juez o tribunal de la jurisdicción del domicilio del demandado,

29. Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil, expediente: 0829-92, MP: Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo, Bogotá D.C., 29 de abril de 2005.

30. Artículo 151 de la Decisión 837

31. Artículo 147 de la Decisión 837

lugar de ocurrencia de los hechos, lugar donde el transportador asumió la responsabilidad sobre la mercancía, lugar designado para la entrega de las mercancías.³²

Ahora bien, siempre podrán las partes acordar no asistir a la esfera judicial y resolver las diferencias contractuales bajo el conocimiento y decisión de un árbitro o tribunal arbitral, caso en el cual dicho procedimiento deberá conservar los ritos establecidos y pactados por las partes para él mismo.³³

8. Comentarios frente a la póliza andina para transporte terrestre internacional

Al igual que en las operaciones de transporte terrestre de mercancía por carretera dentro de los países, en el transporte internacional de mercancías por carretera se exige una garantía que permita asegurar el respaldo y la respuesta de un tercero garante dentro de la operación.

La Decisión 837 establece los requisitos que deben cumplir las empresas de transporte para la obtención del permiso originario, documento que los habilita para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera, así como los requisitos de los vehículos que deben ser habilitados para operar, dentro del listado de requisitos para la expedición se establece la presentación de una póliza, denominada Póliza Andina, que permita amparar la responsabilidad de los transportadores.³⁴

La Póliza Andina se encuentra regulada por la Decisión 290 expedida por la Comunidad Andina y en dicha decisión se establecen todos los lineamientos que debe contener la póliza, así como todos los requisitos con los que deben cumplir las empresas aseguradoras que se encarguen de expedir las mismas. En tal sentido, es de nuestra incumbencia estudiar los aspectos relevantes de dicha Póliza Andina.

La Decisión 290 establece que la Póliza Andina debe se expedida por una empresa aseguradora que se encuentre dentro de alguno de los países miembros y deberá cubrir la responsabilidad civil frente a los daños corporales que pueda sufrir la tripulación que surjan de los accidentes causados por vehículos habilitados que sean de propiedad de empresas de transporte internacional de mercancías por carretera.³⁵

De igual forma, establece la normativa que para poder entender que la empresa de transporte puede realizar sus operaciones debe mantener vigente la Póliza Andina,³⁶ en tanto que la misma es aplicable para los eventos ocurridos

32. Artículo 148 de la Decisión 837

33. Artículo 149 de la Decisión 837

34. Artículo 30, 38 y 59 de la Decisión 837

35. Artículo 2 de la Decisión 290

36. Artículo 9 de la Decisión 290



fuera del territorio nacional de cada país miembro. Ahora bien, la Decisión 290 establece que los países miembros no exigirán al transportador, para poder obtener el permiso para realizar la operación, ningún otro tipo de póliza diferente a esta.

Es entonces claro que la Comunidad Andina como órgano subregional pretende salvaguardar la vida de los tripulantes y de todo aquel que, ajeno a la operación, que, en virtud de la misma, pueda sufrir daños corporales. No obstante, no es obligatorio para las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera la suscripción de una póliza que ampare la responsabilidad civil contractual frente a la mercancía transportada; sin embargo, los capítulos anteriores dejan claro que cada empresa de transporte debe ceñirse a la normativa local que le corresponda, lo cual permite inferir que para algunos casos puede que dicha póliza de responsabilidad civil contractual sea de obligatoria suscripción para las operaciones de transporte de mercancía local.

Estableciendo claridad sobre el objeto de cubrimiento de la Póliza Andina y bajo el entendido que cubre la responsabilidad civil extracontractual del transportador y que dentro del presente texto nos encontramos estudiando la responsabilidad civil contractual de los transportadores, podrá entender el lector que no es de mayor estudio la misma en tanto que la Comunidad Andina no hace una exigencia frente a una póliza que ampare la correcta ejecución de la operación de transporte, no obstante la discutida Póliza Andina es requisito indispensable para la obtención del permiso originario el cual permite la prestación del servicio.

9. Inicio y finalización de la cobertura desde la perspectiva del seguro en las operaciones

Es importante tener en cuenta que, de acuerdo con la definición de contrato de transporte internacional de mercancías por carretera y lo mencionado anteriormente en el subtítulo del contrato, uno de los elementos esenciales de este contrato es la obligación de ejecución o conducción, la cual se inicia desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta que las entrega en el lugar de destino al destinatario.

Esto a razón de que si se observa el artículo 7 de la Resolución 2101 de 2019, Reglamento de la Decisión 837 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera) establece:

“Artículo 7.- La Póliza Andina de seguro de responsabilidad civil, conforme a lo establecido en la Decisión 290 o de la norma comunitaria que la sustituya o complementa, deberá estar vigente y registrada por el transportista autorizado previamente a iniciar una operación de transporte internacional ante el Organismo Nacional Competente del País Miembro de origen del transportista autorizado, quien a su vez la registrará en el sistema de información y consultas a que se refiere el artículo 19 y el Capítulo XVI de la Decisión 837.

De no estar registrada la Póliza Andina en el sistema de información y consultas, el Organismo Nacional Competente interrumpirá la continuación de la operación de transporte internacional, debiendo quedar automáticamente en el sistema de información y consultas como no habilitado, hasta que registre la Póliza Andina vigente.

La Póliza Andina también deberá ser presentada, en cualquier momento, a solicitud de los organismos de control durante la operación de transporte internacional".

En consecuencia, la póliza andina debe estar vigente y registrada para poder realizar una operación de transporte internacional ante el organismo nacional competente del país miembro de origen, para el caso de Colombia (Ministerio de Transporte).

Esto quiere decir, entonces, que el amparo aterrizado a la operación inicia desde la ejecución del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera hasta que las entrega al destinatario, es decir, durante toda la actividad de movilización, aunque no ampare la responsabilidad civil contractual derivada del contrato de transporte, sino tan solo la responsabilidad extracontractual.

No obstante dicha póliza andina es requisito para permanecer con el permiso originario (autorización administrativa) para poder operar; razón por la cual, esta póliza ampara todas las operaciones del transportista internacional.

10. Cómo funciona la asegurabilidad de los generadores de carga en el transporte terrestre internacional a la luz de la regulación andina

Teniendo en cuenta que la responsabilidad contractual del transportador internacional de carga no se encuentra cubierta dentro de la póliza andina, acudiríamos a las generalidades del contrato de seguro, pues el generador de la carga en muchos casos puede ser el dueño de la misma.

Así las cosas, una de las particularidades o características del contrato de seguro es la consensualidad respecto de la cual el Dr. Andrés E. Ordoñez Ordoñez ha manifestado:

“El contrato de seguro al ser definido como consensual, se perfecciona de ahora en adelante por el solo consentimiento de las partes sin necesidad de que ese consentimiento se vierta a forma específica alguna, por una parte”.³⁷

De tal modo que, teniendo en cuenta la consensualidad en el contrato de seguro, queda al arbitrio del generador de la carga amparar las mercancías de los riesgos inherentes al transporte de las mismas.

No obstante, esto no quiere decir que el transportista como un profesional en su actividad no pueda tomar la iniciativa de optar por la búsqueda de un seguro que ampare la movilización de mercancías a nivel internacional respecto del incumplimiento

37. Pág. 47, Cuestiones generales y caracteres del contrato. Andrés E. Ordoñez Ordoñez, Universidad Externado de Colombia, Bogotá D.C., 2001.



contractual del contrato de transporte, optando por tener una póliza de responsabilidad contractual voluntariamente.

11. Derecho de subrogación, cómo se ejerce y los tiempos para hacerlo

El concepto de subrogación se da cuando el asegurador toma el lugar del asegurado para cobrar al causante del daño por los perjuicios causados, respecto de la subrogación la Decisión Andina 290 de 1991 en el numeral 12 del anexo señala:

“12. Subrogación de Derechos.

La entidad aseguradora se subrogará, hasta el límite del pago que efectúe, en todos los derechos y acciones que tenga el asegurado contra terceros, por motivo del siniestro, así como los que correspondan a terceros contra el asegurado en las hipótesis contempladas en el punto 4.2 de este contrato”.³⁸

En consecuencia, para el caso de la póliza andina el asegurador podrá subrogarse con la finalidad de ejercer las acciones contra terceros por motivo del siniestro y de igual modo contra el asegurador si incurre en una de las causales de exclusión.

Ahora, respecto de la oportunidad para imponer las acciones, es importante manifestar que conforme al artículo 151 de la Decisión Andina 837 de 2019, se reitera, que la oportunidad será en el término de un año.

Por otro lado, es importante tener en cuenta que respecto de las acciones derivadas del contrato de seguro la prescripción aplicará según lo dispuesto para cada país, en el caso de Colombia y de acuerdo con el artículo 1081 del código de comercio será de 2 años la prescripción ordinaria y de 5 años la prescripción extraordinaria.

38. Numeral 12, anexo de la Decisión Andina 290 de 1991, Comisión del Acuerdo de Cartagena
Numeral 12, anexo de la Decisión Andina 290 de 1991, Comisión del Acuerdo de Cartagena

Conclusiones

Podemos establecer y resaltar unos hallazgos comunes de la lectura de los capítulos de cada país así:

1. Si bien algunos países han modernizado su régimen normativo en lo referente al transporte terrestre de carga, algunos tienen normas que se quedaron en el pasado y no guardan ninguna similitud con la realidad del transporte y las operaciones de logística.

2. Con la pandemia, la logística se transformó en el mundo y las normas no contemplan una nueva realidad que exige apertura mental: menos parametrización desde lo legal, permitir la recursividad de figuras o elementos que colaboran en la logística y en la cadena de suministro.

3. Que el régimen de contratación para la realización efectiva del transporte es muy variable en cada país; hoy es necesario la contratación de todo tipo de vehículos para cumplir el fin de la entrega de la carga.

4. La existencia de intermediarios, coordinadores o comisionistas en el transporte es una realidad y la regulación en Latam, es deficiente o nula en cuanto al reconocimiento de estos, por lo tanto, es escaso o no es claro el régimen de responsabilidad y obligaciones que ellos adquieren cuando participan en el negocio de transporte.

5. La responsabilidad en cada país es diferente en cuanto a porcentajes y posibilidades de accionar estructuras legales para vincular a los actores que participan en la logística y que exista afectación económica para ellos.

6. En cuanto a la responsabilidad de los propietarios de vehículos y conductores, esta es escasa: falta estructurar programas de seguros que protejan los intereses integrales de ellos y sus familias; Se evidencian avances en algunos países, pero falta profundizar en ese ámbito desde lo social.

7. Un tema concurrente en los capítulos es la necesidad de que la tecnología cobre mayor importancia en las cadenas de suministro para la protección de la carga y de los intereses económicos tanto de los transportadores como de los propietarios de las mercancías y aseguradores.

8. Es necesario para la región trabajar en una regulación que sea uniforme en cuanto a temas de responsabilidad, unificación de un lenguaje que permita el entendimiento, cada vez más la logística no reconoce fronteras, se trata de poder trasladar bienes y servicios de un lugar a otro, sin importar que exista una u otra regulación en los países por donde transita una mercancía.

9. Si se da la transformación de la regulación, sería viable estructurar programas de seguros globales que den cobertura a las empresas emergentes que se localizan de forma ambiciosa en varios países, esto permitiría la estructuración de programas de seguros con coberturas llamativas para quienes participan en las cadenas de suministro, tema que lleva a los abogados del sector a la necesidad de conocer las regulaciones de sus países vecinos o aliarse con firmas que les permita atender en forma adecuada a los clientes.

10. Se necesita un régimen de responsabilidad que trascienda y que sea uniforme (que no existan jurisdicciones) y que el juego sea claro para todos los actores; esto evitaría conflictos y desgastes innecesarios en tribunales o juzgados y los costos que esto implica.

11. Actualmente no es justo en algunos países como Colombia que la responsabilidad sea endilgada al transportador que precisamente, no compra una mercancía, sino que presta un servicio, pero ante un siniestro pareciese que realizara una compra; por ello, las regulaciones internas deben migrar a aplicar límites de responsabilidad como claramente hoy se tienen en el transporte marítimo y aéreo.

Para hacerlo paso a paso, podrían los países empezar por revisar y ajustar sus regulaciones de transporte multimodal a su transporte nacional con el fin de eliminar obstáculos en la operación y adecuar los límites de responsabilidad internos a lo establecido para transporte internacional, lo cual establecería para los actores de la cadena claridad en responsabilidades y en las medidas que deben tomar para, a través del seguro, proteger sus patrimonios.

12. Debe ser revisado el limitante actual de los programas de seguros que buscan la cobertura de un único cliente para sus operaciones en varios países; al interior de las aseguradoras, cada país tiene unos costos diferenciadores; a pesar de ser la misma aseguradora, se ve la regulación legal como impedimento para atender los siniestros al no existir un corredor o intermediario de seguro en cada uno de los países donde se da la cobertura por temas de atención como una imposibilidad para suscribir. ¿Acaso el mundo sigue siendo tan grande, a pesar de la tecnología, para no estructurar seguros que satisfagan las necesidades de clientes que se ubican en diferentes países?

13. Desde la experiencia en el asesoramiento empresas del sector logístico, se puede establecer la necesidad de estudiar e integrar el riesgo cibernético; las operaciones de última milla y sus modalidades de entrega; la automatización, es decir la inclusión de máquinas asociadas a la operación logística; el crecimiento de la logística de inversa, generada por las operaciones de e-commerce y la integración de los servicios logísticos.

14. Es necesario que se innove en los programas de seguros, en el concepto del negocio; debe dejar de crearse coberturas para empresas de transporte; se debe pensar en programas de seguros integrales para la logística en comercio exterior para las cadenas de suministro; ese es el servicio que hoy se les exige a los transportadores y, por lo tanto, las aseguradoras deben trabajar en integrar la atención en un único canal, para abarcar de ese modo toda la diversidad de riesgos que hoy encierran las operaciones de logística de comercio exterior.

Cuadro resumen de normas

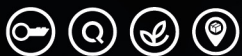
País	Normas locales	Documento de transporte	Prescripción	Subrogación
Argentina	Código Civil y Comercial unificado	Carta de porte Art. 1298 del Código de Comercio argentino	Dos años Art. 2562 del Código de Comercio argentino	Sí opera Art. 80 de la Ley General de Seguros
Brasil	Código Civil brasileño Ley 11.442 de 2007 Ley N° 14.599 de 2023	Manifiesto Electrónico de Documentos Fiscales Manual Oficial del Gobierno federal	Un año Art. 18 de la Ley 11.442 de 2007 Ley N° 14.599 de 2023	Sí opera Art. 786 Código Civil brasileño Ley N° 14.599 de 2023
Chile	Código de Comercio chileno Código Civil (en subsidio)	1) Transporte desde y hacia el extranjero: Carte de Porte art. 173 y siguientes Código de Comercio 2) Transporte nacional: Guía de despacho art. 55 Ley sobre Impuesto a la Venta y Servicios	Seis meses- Transporte local Un año-Transporte hacia el extranjero Art. 214 n° 4 del Código de Comercio chileno Cuatro años- Transporte a Chile desde el extranjero Art. 822 del Código de Comercio chileno	Sí opera Art. 534 del Código de Comercio chileno
Colombia	Código de Comercio colombiano Ley 105 de 1993 Ley 336 de 1996 Decreto 173 de 2001	Carta de porte o remesa terrestre de carga. anifiesto de carga Art. 1018 del Código de Comercio	Dos años Art. 993 Código de Comercio colombiano	Sí opera Art. 1666 del Código de Comercio colombiano

<p>Ecuador</p>	<p>Código de Comercio ecuatoriano</p>	<p>Guía de remisión/Carta de porte Art. 811 del Código de Comercio ecuatoriano</p>	<p>El nuevo Código de Comercio ecuatoriano no ha normado plazos de prescripción especiales para las acciones que nacen de un contrato de transporte terrestre y a falta de un plazo especial de prescripción las acciones para reclamar pérdidas o daños de las mercaderías bajo el contrato de transporte terrestre quedan sometidas al plazo de 10 años contados a partir del día en que la obligación se hizo exigible con base a la prescripción general</p> <p>10 años Prescripción general Art. 2415 del Código Civil ecuatoriano</p>	<p>Sí opera</p> <p>Art. 740 del Código de Comercio ecuatoriano</p>
<p>España</p>	<p>Ley 16 de 1987 Real Decreto 1211 de 1990 Ley 15 de 2009 Orden</p>	<p>Orden de carga Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías 15/2009 de 11 de noviembre (RCL)</p>	<p>Dos años- Prescripción dolosa Un año- Prescripción general Art. 79 de la Ley 15 de 2009</p>	<p>Sí opera</p> <p>Art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro</p>

<p>Estados Unidos</p>	<p>Ley de Comercio Interestatal de 1887 Enmienda <i>Carmack</i> <i>Código U.S.</i></p>	<p>Conocimiento de embarque Art. 49 Código de U.S.</p>	<p>La prescripción opera si dentro de un plazo máximo de nueve meses el remitente o destinatario avisan al transportador de la avería o pérdida y el transportador niega total o parcialmente el reclamo, cuando ello ocurre el remitente o destinatario tienen un plazo máximo de dos años para acudir a la jurisdicción.</p> <p>No obstante, ambos plazos deben encontrarse establecidos dentro del contrato de transporte o en la tarifa puesto que de lo contrario no aplicarían</p> <p>Enmienda <i>Carmack</i></p>	<p>Sí opera</p> <p>Enmienda <i>Carmack</i></p>
<p>Guatemala</p>	<p>Código de Comercio guatemalteco Decreto del Congreso número 2-70</p>	<p>Carta de porte Art. 808 Código de Comercio de Guatemala</p>	<p>Dos años Art. 814 del Código de Comercio</p>	<p>Sí opera</p> <p>Art. 937 Código de Comercio de Guatemala</p>

México	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de 1993	Carta de porte Art. 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares	Seis meses- Transporte local Un año-Transporte en el extranjero Art. 592 del Código de Comercio de México Art. 594 del Código Penal	Sí opera Art. 111 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro
Perú	Decreto Supremo N°017-2009-MTC	Carta de porte terrestre Art. 251 Ley N° 27287	Dos años Art. 36 del Código de Comercio peruano	Sí opera Art. 99 de la Ley del contrato de Seguro N° 29946. 2012
Uruguay	Código de Comercio de Uruguay	Carta de porte Art. 184 del Código de Comercio de Uruguay	Un año Art. 1022 del Código de Comercio de Uruguay	Sí opera Art. 42 de la Ley de Contratos de Seguro N° 19.678 de octubre de 2018

SafeLink®
GROUP



ALSUM
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPТОRES MARÍTIMOS

