

La "culpa grave" no existe en la legislación de transporte de mercancías por carretera, pero es aplicada

La Fundación Corell, en colaboración con la correduría de seguros ARTAI, ha celebrado la jornada: "Seguros y Transporte: incidencia de la culpabilidad del transportista sobre su indemnización y la del seguro" en la que se ponen de manifiesto contradicciones entre legislación, sentencias y pólizas de seguros. Por ejemplo, la figura de la "culpa grave" del transportista no existe en la legislación española de transporte de mercancías por carretera, pero es aplicada por tribunales y aseguradoras

La jornada organizada por la Fundación Corell: Seguros y Transporte: incidencia de la culpabilidad del transportista sobre su indemnización y la del seguro en colaboración con la correduría de seguros ARTAI, el mayor bróker independiente de seguros de empresa de España, ha abordado diferentes aspectos relacionados con esta temática, como los aspectos recogidos en la legislación vigente, frente a los criterios de los tribunales a la hora de emitir sentencias y de las aseguradoras al interpretar el contenido de sus pólizas.

El evento, que tuvo lugar en las oficinas de ARTAI en Madrid, ha comenzado con el análisis realizado por D. Francisco Sánchez-Gamborino, Doctor en Derecho y Presidente del Grupo Seguro de Transporte en la Asociación Internacional de Derecho de Seguros-Sección Española (SEAIDA), que ha hablado sobre la responsabilidad del transportista antes su cliente, culpa, dolo y la llamada culpa grave. Sánchez-Gamborino ha iniciado su intervención distinguiendo entre el contrato de seguro y el contrato de transporte, ya que ambos tienen diferente régimen legal, así como diferentes derechos, obligaciones y responsabilidades.

Ahora bien, el marco legal del contrato de seguro de transporte terrestre se basa en la Ley 50/1980 de 8 de octubre, mientras que el marco legal del contrato de transporte está basado en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, para transporte nacional, y el Convenio CMR de 19 de mayo de 1956, para transporte internacional. El dolo es un elemento común a ambos tipos de contrato, impidiendo al transportista aplicar el límite máximo de indemnización y exonerando al asegurador de su obligación de indemnizar. El transportista responde básicamente de la pérdida o desaparición de la mercancía, de los deterioros que provocan una pérdida de valor de la misma y del retraso en las entregas. Cabe destacar, que la culpa del transportista se presume y no hay que demostrarla; es el propio transportista el que debe demostrar que existe una causa que le exonere de la responsabilidad, debiendo indemnizar, si no consigue probar dicha causa.

En el caso de pérdidas o daños, el transportista debe indemnizar con 10 euros / Kg. aproximadamente, en el transporte internacional y 6 euros / Kg. aproximadamente, en el transporte nacional. En el caso de retraso en la entrega, la cuantía sería equivalente al precio del transporte, por lo que no cobraría ese porte. Sin embargo, los límites de indemnización no se aplican si el transportista incurrió en dolo (debería pagar el importe de la carga completa), es decir, que la "culpa" se presume; se presupone que no hay una actuación con mala fe y en el caso del dolo hay que demostrar la intencionalidad.

Las actuaciones dolosas habitualmente tienen que ver con incumplimientos de instrucciones emitidas por el cargador, no utilización de parkings vigilados (en el caso de que existan), falta de confidencialidad sobre el valor de la carga o actitudes extrañas por parte del conductor, falta de activación de medidas de seguridad, no evitar zonas en las que se conozca que existen casos de bandas de ladrones, historial con muchas incidencias por parte de la compañía de transporte, dejar el vehículo sin vigilancia en horarios o zonas inadecuadas y la falta de diligencia a la hora de denunciar.

Sin embargo, existen sentencias españolas en las que habla de culpa equiparable al dolo o de culpa grave, concepto que no está recogido en la legislación y que crea inseguridad jurídica. Como regla general, se aplica el límite máximo de indemnización, excepto en el caso en el que la conducta del conductor sea calificada como dolosa, al no haber aplicado medidas de precaución elementales. En el caso de la legislación de otros países europeos, aunque el concepto de culpa grave sólo existe en Italia, en países como Alemania, Austria, Dinamarca, Finlandia, Francia, Noruega, Suecia y Suiza, las medidas de los tribunales también suelen ser severas en este sentido.

Desde el punto de vista de las compañías aseguradoras, el dolo nunca es asegurable, mientras que la culpa sí y, en algunos casos, hay compañías que aseguran la culpa grave.

Por su parte, Dña. Cristina del Río, Profesora del IME y la Universidad Pontificia (ICAI/ICADE), ha hablado, en este mismo contexto, de los casos limítrofes entre culpa y dolo. Las compañías aseguradoras no tienen obligación de reparar los efectos del siniestro cuando se producen las siguientes causas: negligencia grave del asegurado, cuando el transporte terrestre sea accesorio a un transporte marítimo o aéreo, en cuyo caso se aplicarán las normas de éstos últimos.

Actualmente existen diversas sentencias en las que se ha desestimado la indemnización por parte de la compañía aseguradora al producirse negligencia grave por no aplicar normas elementales de precaución.

D. Fernando Barrio Fuente, Director Marine de RSA España, ha hablado durante su intervención de la posibilidad de asegurar la culpa grave del transportista y la negativa a indemnizar en dichos casos. Fernando Barrio ha incidido en el hecho de que en ningún caso las aseguradoras cubren pérdidas, daños o gastos que sean atribuibles a conductas dolosas del asegurado. Sin embargo, la llamada culpa grave no siempre es excluida en las pólizas de RC, lo que provoca consecuencias como: terceros perjudicados, acciones contra el asegurado, falsas pólizas de RC y pólizas con coberturas de daños y RC juntas.

Tras las intervenciones de los tres ponentes, ha tenido lugar una mesa redonda en la que se han tratado otros aspectos del seguro, como la prevención del siniestro, el peritaje por el asegurado, el seguro medioambiental y la relación entre el transportista y el asegurador, moderada por D. Eduardo Llinas, Director de Grandes Cuentas de ARTAI Seguros, en la que han participado: D. José Luis Heras, Director de Pool Español de Riesgos Medioambientales, D. Felipe Díaz, Director de Desarrollo de Negocio de COMISMAR y D. José Luis Olivella, Presidente de ASEBUTRA.

Durante el coloquio se han puesto de manifiesto las controversias existentes entre las necesidades de las empresas de transporte, que en ocasiones no pueden ser cubiertas en su totalidad por las compañías aseguradoras; las diferencias de las coberturas entre los diferentes países, lo cual crea dificultades a los transportes internacionales; así como las limitaciones y condicionantes que la Ley del Seguro impone a las compañías aseguradoras. Estas aportaciones han mostrado la gran complejidad de esta temática y la necesidad de hacer evolucionar las pólizas específicas para el transporte de mercancías, su adaptación a la legislación y las dificultades que se encuentran los transportistas para cumplir, en ocasiones, con la aplicación de las medidas de precaución y seguridad necesarias.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Derecho](#) [Madrid](#) [Logística](#) [Seguros](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>