

# EL ROBATORI DE MERCADERIES

**CRISTINA PALOMA MARTÍ**



>> Una de les preocupacions punyents del sector del transport de mercaderies per carretera és dur a terme el servei amb garanties de seguretat i competitivitat. En aquest sentit, els transportistes reivindiquen millores en les infraestructures i la seguretat vial. A nivell nacional i europeu es demanen àrees de servei i descans segures per posar fi als robatoris de la càrrega que ocasionen importants pèrdues econòmiques anuals al sector.

El passat mes de maig, el Consell de Ministres va aprovar la remissió a les Corts Generals del projecte de llei de carreteres que articula, entre altres qüestions, la millora de la seguretat vial, avala la promoció d'àrees de servei mitjançant la iniciativa privada, la necessitat de facilitar aparcaments segurs i la implantació de sistemes de transport intel·ligent.

L'existència de grups criminals especialitzats en robatoris de mercaderies en àrees de servei en el si de determinades rutes europees i el règim de responsabilitat del transportista del qual es presumeix la seva culpa en el supòsit de pèrdua o dany a la mercaderia transportada exigeix la intervenció de les autoritats competents en la presa de mesures per garantir la seguretat en el transport. Les àrees de descans en el territori espanyol són escasses atenent el volum de circulació de vehicles pesants, insegures i amb un nivell de serveis deficient o inexistent.

En relació amb la diligència professional exigida al transportista en el supòsit de robatori, aquesta mancança es fa més evident, ja que se li exigeix que provi l'adopció de mesures de seguretat d'un diligent professional. Així, aquest haurà de provar que va emprar sistemes de



Una de les preocupacions del sector del transport de mercaderies és dur a terme el servei amb garanties de seguretat i competitivitat. ALBERTO TALLÓN

seguretat en el vehicle, aparcaments vigilats degudament il·luminats i amb circuits de videovigilància, amb tanques i registres d'entrada i de sortida, rutes segures, que no va abandonar el vehicle, la confidencialitat del transport envers a estranys i la denúncia immediata del sinistre. En molts supòsits, tenint en compte els fets esdevinguts, la tasca probatòria no resulta fàcil.

Tampoc els criteris per valorar l'actuació diligent del transportista són uniformes, dificultant que les parts implicades arribin a un acord. Els tribunals exoneren de responsabilitat el transportista quan el robatori s'ha dut a terme amb violència o intimidació al xofer.

El transportista no respondrà del dany quan acreditat que la pèrdua de la mercaderia es va produir per circumstàncies que no va poder evitar i per conseqüències que no va poder impedir. En canvi, en el supòsit de força a les coses, com per exemple la ruptura dels sistemes de

seguretat del vehicle, el transportista haurà de provar que ha estat un diligent professional.

A la pràctica, el transportista veurà abocat a indemnitzar el dany per no perdre el client que, en la cadena de subcontractació, sol ser el transportista contractual, qui altrament decideix complaure el seu client carregador. És aleshores quan recomanem al transportista afectat que faci valer els supòsits legals d'exoneració de responsabilitat i el dret a limitar l'import a indemnitzar.

El transportista també haurà de tenir en compte que quan actui amb frau o amb culpa greu haurà d'indemnitzar el valor total de la mercaderia perduda, qüestió aquesta tampoc pacífica.

En la majoria dels robatoris denunciats les companyies d'assegurances rebutgen el sinistre atenent determinades clàusules d'exclusió que consten escrites. Entre d'altres supòsits d'exclusions, es recullen

aquells en què el robatori no s'ha dut a terme per tres o més lladres armats que hagin amenaçat la integritat física del conductor, aquells en què el camió no es troba estacionat en un aparcament vigilat 24 hores o a llocs degudament tancats i en supòsits on la parada del professional hagi superat una determinada franja de temps.

Freqüentment, aquestes problemàtiques arriben als tribunals a fi de discutir si ens trobem davant d'una clàusula delimitadora o limitativa del dret del transportista assegurat, tota vegada que la clàusula limitativa de drets és nul·la si no ha estat expressament acceptada per escrit indicant que s'ha llegit i acceptat i no s'ha destacat amb una tipografia especial o en negreta. Per això, es convenien revisar amb un assessor el redactat de les condicions de les pòlisses d'assegurança firmades i adequar-les als riscos propis de l'activitat.

D'altra banda, darrerament s'han

produït nombrosos sinistres relacionats amb falsos transportistes subcontractats que recullen la mercaderia amb documentació falsificada.

La discussió jurídica rau sobre el fet de si el transportista ha estat prou diligent al verificar la documentació pertinent i sobre si s'ha perfeccionat o no el contracte de transport atenent la falta de voluntat d'una de les parts contractants anomenada estafadora.

En cas de sinistre, l'assessorament d'un expert resulta essencial per valorar convenientment la concurrència de causes d'exoneració de responsabilitat, els límits d'indemnització, el caràcter de les clàusules d'exclusió i la seva eficàcia i, tanmateix, la jurisprudència aplicable al supòsit a fi de resoldre amb èxit la reclamació.

★ L'autora és **advocada a IMBgrup**

**wtransnet**

**Bolsa de cargas y camiones**

[www.wtransnet.com](http://www.wtransnet.com) | T. 902 424 800



**QAP**  
QUALITY  
ASSURANCE  
POLICY