

El contrato de transporte de carga: incumplimientos más frecuentes

Image not found

<http://www.tsp.gob.cu/sites/default/files/styles/noticias-img/public/noticias/091a2aeea83e77245f4cfd2063b77e79.jpg?itok=vr8fayG8>

21 de Marzo 2019

Por: Alina Bielsa Palomo

El contrato de transporte de carga reviste gran importancia en el desarrollo de las relaciones económicas en nuestro país, es un acto jurídico por el cual el porteador o transportista se obliga a trasladar mercancías, productos y artículos de un lugar a otro dentro del plazo y las condiciones acordadas, a cambio del precio que debe satisfacer el cargador, persona obligada a entregar a aquel las cargas para que sean recibidas en el destino concebido.

Es un servicio imprescindible en el tráfico mercantil utilizado por las empresas estatales, cooperativas, sociedades mercantiles, empresas mixtas, trabajadores por cuenta propia y otros actores económicos.

En la preceptiva del Decreto No. 310 de 2012, «De los tipos de contrato», se regularon las obligaciones inherentes al porteador y al cargador, respectivamente, y se definió la responsabilidad del primero, como sujeto encargado de ejecutar eficazmente el servicio, prestaciones que, además, están previstas en los contratos que las empresas suscriben a esos efectos y se complementan con las resoluciones emitidas por el Ministerio del Transporte.

Sin embargo, los conflictos suscitados en el proceso de la transportación de carga tienen cada día mayor presencia en las salas de lo Económico de los tribunales provinciales populares, como instancia judicial encargada de resolver estos asuntos. En ellos, se advierten irregularidades que denotan falta de seriedad e irrespeto a la norma y a los compromisos contraídos en los contratos que suscriben, lo que provoca la solicitud de resarcimiento por daños y perjuicios por montos elevados.

En algunos casos, el tribunal ha advertido defectos en la ejecución del contrato que impiden que los suministros destinados a centros, instituciones, organismos, hoteles, escuelas, hospitales y al consumo de la población lleguen a su destino a tiempo y en las condiciones apropiadas, insuficiencias que deben ser atendidas para mejorar la gestión en los procesos de la cadena productiva, lo que puede lograrse en razón de las medidas organizativas y decisiones gubernamentales que se adoptan en el empeño de perfeccionar el sistema empresarial cubano en la esfera de la transportación, objetivo que fue materializado en el Lineamiento No. 219 de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución, relativo a la política para el transporte.

Una de las premisas para asegurar que este servicio sea óptimo es la planificación de la transportación, pues, además de las necesidades del usuario, su ejecución depende de la disponibilidad de los medios de transporte, elementos que deben ser conjugados de manera objetiva. Son innumerables los litigios en los que se aprecia que la solicitud de la transportación por el cargador es deficiente y que las entidades no puntualizan ni realizan ajustes a la demanda de transportación, situaciones que provocaron que no se situaran los medios de transporte en el lugar y plazo previstos.

Se suscitan conflictos porque los porteadores se niegan a firmar los modelos de planificación de extracción de las cargas en el puerto y las conciliaciones de estas operaciones en las instalaciones portuarias. A su vez, producido el incumplimiento, las entidades afectadas aportan las conciliaciones semanales y mensuales que son formales, propias de la secuencia de la ejecución del contrato, que no reflejan las causas de las infracciones ni delimitan quién fue el responsable.

A veces se acompañan a los procesos judiciales solicitudes de transportación que resultan omisas e ilegibles y otras son recibidas por el transportista el mismo día o con posterioridad a la fecha interesada.

A lo anterior, se añade que, en el proceso de la planificación, pueden incidir las decisiones que se adoptan por la comisión que dirige la Operación Puerto-Transporte-Economía Interna, conocida como OPTEI, estrategia gubernamental que organiza y coordina la transportación de carga en Cuba. Sin embargo, las empresas involucradas no incorporan a los contratos esta dirección centralizada y, cuando ocurren eventualidades que varían la programación, no suplementan estos

para adecuarlos a las nuevas necesidades del servicio.

Una de las obligaciones que le corresponde al cargador es la de entregar la carga en condiciones adecuadas para la transportación, pero sucede que mercancías frágiles o de fácil descomposición son indebidamente embaladas sin que se le indique al porteador el carácter, especificaciones, precauciones y medidas especiales que debe adoptar durante la manipulación y el recorrido y, bajo tales condiciones inseguras de embalaje, la carga llega a destino dañada, con escasas posibilidades de ser aprovechada por el comprador.

Son recurrentes las demandas que establece el transportista contra el cargador porque no ha pagado el servicio contratado y ejecutado; otras debido a que no pudo realizar la descarga del medio de transporte al arribar a su destino, por responsabilidad de aquel, y se ve obligado a regresar a sus instalaciones y custodiar allí la mercancía hasta retornar al lugar convenido, lo que implica que el cliente no la reciba en la fecha prevista y ello le otorga el derecho al cobro del almacenaje que, en la mayoría de los casos, no es asumido por el cargador.

Por su parte, el porteador es frecuentemente demandado por los faltantes y averías que se producen durante la transportación, incumpliendo la obligación de mantener la carga en condiciones apropiadas de seguridad desde que la recibe en origen hasta que la entrega en destino, situación que se detecta en el lugar de la entrega de la mercancía al cliente, con la consecuente afectación económica que para este provoca que aquella arribe incompleta o dañada. Ante esta problemática, las entidades deben denunciar los hechos extraordinarios ocurridos durante la transportación y levantar las actas de entrega reflejando la existencia de faltantes de mercancías; esto, en ocasiones, no se realiza, lo que complejiza, ante un litigio judicial, constatar la existencia del daño invocado y la delimitación de la responsabilidad.

Aunque las empresas transportistas deben ejecutar el servicio dentro del plazo previsto en el contrato, se originan demoras en los recorridos, en las operaciones de descarga de la mercancía, en los almacenes del cliente o en el Centro de carga y descarga (CCD); luego la documentación establecida para reflejar los retrasos no registra la incidencia. También ocurre que el porteador arriba con la carga al destino y está cerrado el lugar concebido; ello implica la retirada de los equipos, lo que da lugar a reclamaciones por atrasos y almacenaje. Existen contratos en los que las entidades pactaron que el CCD preste servicio las 24 horas del día y este horario se incumple en la práctica.

Igualmente, se dan casos en los que las empresas no cuentan con un almacén central y, al arribo de la carga al territorio, tiene que distribuirse a cada uno de los almacenes del cliente, lo que multiplica los problemas de control y las pérdidas de mercancías.

No existe una clara definición ni uniformidad en el país sobre a quién corresponde ejecutar en los CCD los servicios conexos de conteo y verificación de los productos transportados, lugar donde se produce el trasbordo de la mercancía de las casillas ferroviarias a los vehículos de transporte automotor que asumen el traslado hasta el destino final. Se observa que, en los contratos suscritos por las empresas, algunas previeron estas actividades para el cargador, en otras, para el porteador y, en varias relaciones de este tipo, el servicio conexo mencionado no fue contratado, lo que provoca que ninguno de los intervinientes se sienta responsable.

Acontece que existen entidades que sostienen históricas relaciones de transportación terrestre de carga y no suscribieron el contrato para regular los servicios conexos de tape y amarre, sellaje y limpieza de vagones ferroviarios, ejecutados en el CCD, o no los previeron en el negocio jurídico concertado y, por la complejidad de las relaciones que se suscitan, es difícil definir las obligaciones asumidas por las empresas para precisar el incumplimiento y delimitar el responsable.

Existen CCD que carecen de báscula ferroviaria y de camiones para comprobar el pesaje de la mercancía que arriba al lugar, procedentes de otras provincias para su rembarque, lo que impide al comprador verificar este aspecto y lo obliga a recibir el producto sin comprobar la correspondencia con lo facturado. Del mismo modo, hay otros en los que el conteo de la mercancía la realiza una persona de forma manual, por sacos, por lo que es susceptible del error humano, situación que ha propiciado la reclamación por faltantes.

Por otra parte, las casillas ferroviarias que permanecen cargadas de mercancías en el CCD hasta 15 días sin ser recogidas y quedan a la custodia de la agencia de seguridad o son dejadas en centro distinto al convenido hasta su trasladado al destino final, sin delimitarse la responsabilidad en ese lapso de tiempo, pueden dar lugar a que ocurran sustracciones de los productos trasladados.

Son frecuentes los litigios en torno a los contratos suscritos por las empresas importadoras y los clientes obligados a situar los medios de transporte en el recinto portuario, en los plazos y términos pactados, con el objetivo de extraer las mercancías de los almacenes para su distribución, prestación que estos incumplen y provocan la congestión del puerto y la paralización de las labores, a pesar de arribar los buques en la fecha requerida.

Ante tales insuficiencias, resulta necesario potenciar el papel del contrato como instrumento regulador de las relaciones mercantiles, fuente de derechos y obligaciones recíprocas, así como la prioridad de cumplir estrictamente y de manera eficiente los compromisos contraídos, premisa para el buen desenvolvimiento de los encadenamientos productivos y de servicios indispensables en la economía del país, para garantizar que los abastecimientos lleguen al consumo social con la prontitud y calidad requeridas.

***Jueza de la Sala de lo Económico del Tribunal Supremo Popular**

Lenguaje fuente: <http://www.tsp.gob.cu/es/el-contrato-de-transporte-de-carga-incumplimientos-mas-frecuentes>