

Muchos consideran las huelgas como eventos de fuerza mayor; lo pueden ser o no ser

CAPÍTULO 04

EL TRANSPORTE SE FUE DE HUELGA

Por José Antonio Ricaurte R.
Luisa Ricaurte Espinosa



El siguiente documento está basado en hechos reales que suceden permanentemente en el mundo del transporte, y por lo tanto reflejan situaciones de las operaciones logísticas. Sin embargo, todos fueron alterados en algunas de sus partes para proteger a quienes estuvieron involucrados o salieron perjudicados.

Estas narraciones fueron escritas únicamente para servir como documento de trabajo en procesos educativos, en la implementación de programas de administración de riesgos y seguros de transporte.

De ninguna manera para juzgar a los protagonistas o a una industria o empresa en particular.

Ninguno de los casos pretende culpar o señalar a alguien, y los únicos nombres exactos que se conservaron fueron aquellos que fueron hechos públicos, que la comunidad conoce por diferentes medios.

Si usted identifica una situación presentada con alguna que le haya sucedido, será simple coincidencia.

CAPÍTULO 04

EL TRANSPORTE SE FUE DE HUELGA

En el año 2013 hubo una huelga agraria muy grande en Colombia la cual paralizó al país y tuvo múltiples consecuencias, algunas muy difíciles. Varios sectores se unieron, logrando paralizar el 100% del país por varios días. El epicentro de estas protestas fue en las carreteras.

Este tipo de eventos tomaron fuerza desde que el grupo armado de las FARC tomó la decisión de participar en un proceso de paz, que finalmente firmaron dejando las armas. Después de muchos años de presencia de la guerrilla en casi todas las carreteras de Colombia, en el país se respiraba otro aire. Los camiones circulaban con tranquilidad en las carreteras del territorio nacional. Sin embargo, los colombianos también se sintieron más libres de protestar y se incrementaron las huelgas. Hoy por hoy podemos decir que son eventos de alta frecuencia y su epicentro sigue siendo las carreteras.

Un viernes en la noche una empresa de transporte especializada en transporte de vehículos en niñeras estaba preparando unos camiones para salir de Buenaventura rumbo a Bogotá. Uno de ellos era un camión niñera, que normalmente lleva siete vehículos en sus dos niveles de carga. Si por casualidad los vehículos son de alta gama, como eran estos, las mercancías pueden llegar a tener un valor importante. En este caso estaba valorada en casi 400 000 USD.

Paralelamente, durante los meses pasados muchos huelguistas estaban llamando al paro general, en especial los sectores agrarios. Por este motivo, en el departamento de seguridad de la empresa de transporte se estaban tomando todas las precauciones.

Los paros agrarios siempre han sido muy grandes en Colombia y en todos lados. Por ejemplo, en Francia han paralizado el país colocando tractores en medio de las autopistas. Los huelguistas saben que, si los gobiernos no aceptan sus exigencias, pueden bloquear con facilidad las carreteras y generar un caos que fácilmente sale en la prensa nacional.

Sin embargo, ese viernes a las 6:00 p. m. no había nada en concreto. La amenaza seguía latente, pero la prensa nacional y local no reportaban ningún incidente. Incluso la Policía Nacional no daba aviso de algún problema. En consecuencia, a esa hora la empresa le dio la instrucción al conductor de salir,



quien tomó carretera recorriendo los primeros kilómetros sin incidentes.

Pero los huelguistas tenían oscuras intenciones y ya se encontraban a la altura de un sitio llamado Loboguerrero, preparando la protesta a poco menos de 60 km del puerto. La decisión estaba tomada, iban a huelga esa misma noche!

Inocentemente, el camión con siete vehículos de alta gama seguía su ruta sin novedad, cuando llegando a Loboguerrero a 54 km del puerto, los huelguistas lo vieron y lo escogieron para que fuera la imagen de la protesta. Claro, era ideal bloquear la vía con un camión niñera que llevaba vehículos de alta gama. Al llegar a los huelguistas, estos bloquearon el camión, llamaron a la prensa nacional y procedieron a quemar varios camiones con sus mercancías, incluyendo al camión niñera.

Al otro día, la foto del camión quemado fue el titular de toda la prensa del país. La huelga había iniciado. Pero las protestas no se frenaron. Posteriormente, se armó una larga fila de camiones bloqueados por el vehículo incendiado, el cual les pareció insuficiente a los huelguistas, por lo que procedieron a quemar un segundo camión. Esta vez el camión llevaba un contenedor de 40" lleno de computadores personales. En total hubo más de cinco vehículos destruidos.

Así las cosas, la fila de camiones se alargó por varios kilómetros, todos sin poder devolverse o tomar una vía alterna. Se había bloqueado la vía más importante del país. Sin embargo, después de tres días de espera no todos los camioneros tenían la misma paciencia, por lo que algunos que tenían la urgencia de llegar a sus sitios de destino, armaron un grupo de varios vehículos e intentaron cruzar la barricada. El intento no funcionó y los huelguistas procedieron a incendiar los camiones y su carga. Una costosa imprudencia de los conductores que salió mal.

Los vehículos de alta gama quemados en el camión niñera estaban asegurados con una póliza de transporte respaldada por una aseguradora de origen español que, una vez recibió la reclamación, procedió a pagar el siniestro. Igual situación sucedió con los computadores quemados en el segundo camión, los cuales estaban asegurados con una póliza de transporte expedida por una aseguradora de origen norteamericano. La huelga es un amparo adicional en las pólizas de transporte, que por lo general en Latinoamérica siempre se contrata.

Posteriormente, la aseguradora española procedió a realizar el proceso de subrogación contra la empresa de transporte, la cual era propietaria del vehículo niñera y había tenido la custodia de los vehículos de alta gama en el momento del siniestro. No obstante, la empresa sabía que podía alegar una ausencia de responsabilidad, ya que los hechos de fuerza mayor son una exclusión de responsabilidad para el transportador en el contrato de transporte. Lo difícil de esto, es que hay que demostrarlo.

Al día siguiente del incidente, un empleado de la empresa de transporte recorrió el Batallón del Ejército Nacional y la Policía Nacional para conseguir una certificación del hecho. Finalmente, y luego de insistir por tres días seguidos, las autoridades lo certificaron.

La fuerza mayor estaba probada para la empresa que transportaba los vehículos de alta gama y, por lo tanto, el proceso de subrogación que realizaba la aseguradora española no iba a ser exitoso.

Pero el transportador de los computadores no tuvo la misma suerte, pues no fue diligente en la consecución del documento en el que se certificaba la ocurrencia de la huelga, ni demostrando la ocurrencia de un evento de fuerza mayor. Por lo tanto, la aseguradora americana sí tuvo éxito en su recobro. Tal como lo decimos, la fuerza mayor no solamente hay que anunciarla, hay que probarla de acuerdo con los términos establecidos en la Ley.

La empresa de transporte del tercer vehículo también trató de argumentar la ocurrencia de un evento de fuerza mayor (aquel que estaba en la fila y perdiendo la paciencia, se lanzó a pasar la barricada). No lo logró, porque en este caso la causa del daño no fue un hecho irresistible e impredecible. Por el contrario, los vehículos fueron quemados porque los camioneros cometieron la imprudencia de enfrentar a los huelguistas que fue en últimas el hecho que causó el daño.



En este evento también se evidenció que hay dos tipos de pólizas de transporte: unas que aseguran las mercancías y otras que aseguran la responsabilidad del transportador. Suena parecido, pero no son lo mismo.

	Seguro de Transporte	Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador
Objeto	La carga.	La responsabilidad civil del transportador.
Cobertura	Todos los riesgos inherentes al transporte.	Los riesgos que constituyen responsabilidad del transportador.
Siniestro	Daño o pérdida, independientemente de la responsabilidad del transportador.	Daño o pérdida, únicamente cuando el transportador es responsable de acuerdo con la Ley y el contrato.
Valor asegurado	Valor de las mercancías.	Límites indemnizatorios del transportador.
Subrogación	Hay subrogación contra el transportador.	No hay subrogación contra el transportador.

Tomado de José Vicente Guzmán Escobar, "Análisis de la problemática del seguro de transporte" (Cali: IV Congreso Internacional de Derecho de Seguros, 2018), <https://fasecolda.com/eventos/memorias/memorias-2018/iv-congreso-internacional-de-derecho-de-seguros/>.

Como se vio en este ejemplo de la vida real, es claro que las pólizas que toman los generadores de carga son las clasificadas por el Código de Comercio de daños reales, es decir, que para reclamar basta con demostrar que hay un daño y cuánto cuesta (demostración de la ocurrencia y la cuantía). El interés asegurable en estas pólizas se demuestra con la factura comercial o un documento equivalente en el que se señala quién es el propietario de las mercancías.

Riesgos y Amenazas	Póliza de Transportes para la Carga	Póliza de Transportes para Transportistas
Daños parciales	Incluido	No se incluyen si no hay evidencia de la manera como se recibe la carga
Accidentes en carretera	Incluido	Incluido
Derrumbes e inundaciones	Incluido	No se incluye por ser fuerza mayor
Accidentes por daños en la infraestructura	Incluido	No se incluye por ser fuerza mayor
Asalto o robo al camión	Incluido	Incluido
Actos de la guerrilla	Incluido	No se incluye por ser de fuerza mayor
Saqueo	Incluido	No se incluyen si no hay evidencia de que el transportador la recibió
Cargue y descargue	Incluido en los intermedios. El inicial y el final debe ser solicitado	No se incluye

Pero no sucede lo mismo en las pólizas que amparan la responsabilidad del transportador. En este caso, el elemento esencial para reclamar no es el daño, sino la responsabilidad civil del transportador en el hecho. La razón es que el transportador no tiene interés asegurable por el simple daño de las mercancías (porque no son de él), sino únicamente cuando es responsable bajo el alcance del contrato de transporte.

En conclusión, en un mismo evento no a todos les corre la misma suerte; dependerá de muchas circunstancias.

ASPECTOS JURÍDICOS

Para los transportadores, la fuerza mayor o caso fortuito¹ es una causal de exoneración de responsabilidad en el contrato de transporte, que se configura cuando un evento: **(i)** es imprevisible; **(ii)** es irresistible; **(iii)** no es imputable a quien lo alega; y **(iv)** tiene un carácter externo².

En todo caso, el análisis para establecer si un evento se entiende como una fuerza mayor o caso fortuito deberá realizarse en cada circunstancia particular pues, en palabras de la Corte Suprema de Justicia:

‘La fuerza mayor no es una cuestión de clasificación mecánica de acontecimientos’ (sent. 145 de 7 de octubre de 1993); por eso, entonces, ‘la calificación de un hecho como fuerza mayor o caso fortuito debe efectuarse en cada situación específica, ponderando las circunstancias (de tiempo, modo y lugar) que rodearon el acontecimiento –acompañadas con las del propio agente–’ (sent. 078 de 23 de junio de 2000), sin que un hecho pueda ‘calificarse fatalmente, por sí mismo y por fuerza de su naturaleza específica, como constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito’ (cas. civ. de 20 de noviembre de 1989; cfme: sent. 087 de 9 de octubre de 1998)”³.

Así pues, en cada caso la causal de exoneración estará sujeta al análisis de lo sucedido y la posibilidad de prever y resistir el hecho, por lo que el mismo evento (por ejemplo, una huelga) puede en algunos casos exonerar al deudor y en otros no.

Adicionalmente, es importante mencionar que es posible que las partes regulen en el contrato qué se entiende por fuerza mayor o caso fortuito con el fin de evitar eventuales controversias. Así pues, se podrá listar una serie de hipótesis consideradas

como fuerza mayor o caso fortuito, los criterios que se deben reunir para que sea un evento de dicha naturaleza, así como el alcance de las obligaciones del deudor⁴.

Finalmente, se hace especial mención en cuanto a que este concepto resulta especialmente relevante en el contrato de transporte puesto que al ser una obligación de resultado⁵ el transportador podrá exonerarse de responsabilidad probando una fuerza mayor o caso fortuito⁶.

CONSEJOS PARA EL MANEJO DE LOS RIESGOS

¿Está usted seguro de que los transportadores que contrata tienen un departamento de tráfico que tenga dentro de sus funciones verificar el estado de las vías? Por predecibles que sean, siempre hay que hacer esta revisión de la misma manera que un piloto chequea todos sus controles antes de salir. En especial, aquellas rutas que no tienen alternativas y que, en consecuencia, son muy atractivas para realizar bloqueos.

4. Marcela Castro de Cifuentes, *Derecho de las obligaciones con propuestas de modernización*, Tomo II, vol. I (Bogotá: Ediciones Uniandes y Editorial Temis, 2013).

5. Código de Comercio, artículos 982 y 1003.

6. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del primero de junio de 2005, Exp. 1999-00666-01.



1. Código Civil, artículo 64; Código de Comercio, artículo 1003.

2. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 7 de diciembre de 2016, Radicación No. 05001-3103-011-2006-00123-02.

3. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 7 de diciembre de 2016, Radicación No. 05001-3103-011-2006-00123-02.

TIPS PARA EL PROGRAMA DE SEGUROS

La cobertura de huelga y terrorismo es una cobertura adicional en los programas de seguros de transporte que utilizan el formato inglés del Institute of London Underwriters (Instituto de Aseguradores de Londres). Como es un amparo adicional, hay que solicitar que se incluya en la mayoría de las pólizas expedidas en Estados Unidos y la Unión Europea. Sin embargo, en Latinoamérica sí es muy común incluirlas.

Si el asegurado es el dueño de las mercancías siempre se debe pedir esta cobertura y con el simple daño se amparan las mercancías. Es decir, no será relevante demostrar cómo se causaron las pérdidas.

No obstante, sí es muy importante demostrar los detalles del siniestro cuando el asegurado es el transportador. La razón es que el “interés asegurable” no son las mercancías mismas por no ser ellas de su propiedad, sino su responsabilidad en el transporte de mercancías. Es decir, para un transportador en el contrato de seguro el “interés asegurable” se lo da su responsabilidad en el transporte, que se pueda derivar del contrato de transporte.

Es relevante anotar que es usual que las aseguradoras incluyan la huelga como un amparo adicional en las pólizas de responsabilidad civil para transportistas. Sin embargo, podrán ser objetados los reclamos de huelga cuando esta sea considerada como un evento de fuerza mayor, pues en aquellos eventos el transportador no estará llamado a responder.

Estas coberturas están incluidas de manera automática en el programa E-CARGO para generadores de carga. Igualmente, se dan en el programa E-LIABILITY para agentes de carga actuando en calidad de comisionistas o transportadores.

REFERENCIAS

Normatividad nacional

Decreto 410 de 1971. Por el cual se expide el Código de Comercio. 16 de junio de 1971. DO:33339.

Ley 57 de 1887. Sobre adopción de Códigos y unificación de la legislación nacional [Código Civil]. 15 de abril de 1887. DO: 7019.

Jurisprudencia nacional

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 7 de diciembre de 2016. Radicación No. 05001-3103-011-2006-00123-02.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del primero de junio de 2005. Exp. 1999-00666-01.

Doctrina y otros

Castro de Cifuentes, Marcela. *Derecho de las obligaciones con propuestas de modernización*. Tomo II. Vol. I. Bogotá: Ediciones Uniandes y Editorial Temis, 2013.

Guzmán Escobar, José Vicente. “Análisis de la problemática del seguro de transporte.” Cali: IV Congreso Internacional de Derecho de Seguros, 2018. <https://fasecolda.com/eventos/memorias/memorias-2018/iv-congreso-internacional-de-derecho-de-seguros/>.

— — —. *Contratos de Transporte*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2009.