

En el transporte de mercancías debemos observar las reglas de la física

CAPÍTULO 08

LOS CAMIONES EMBRUJADOS

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 08

LOS CAMIONES EMBRUJADOS

Desde los tiempos más antiguos, el arte de la estiba o distribución y amarre de las cargas en animales, embarcaciones, carros, trenes, aviones y hasta trineos ha sido el factor clave para lograr el éxito en el cubrimiento de largas distancias transportando enormes pesos. Eso no ha cambiado desde los tiempos de los beduinos como se verá en el misterioso caso de los camiones que se voltearon sin causa razonable en la escabrosa carretera de La Línea en Colombia, como si una mano invisible los hubiera empujado. Parecía algo sobrenatural.

Era el amanecer de Año Nuevo. Doce enormes camiones emprendieron un viaje con 350 toneladas de vajillas para hoteles desde el puerto de Buenaventura en la costa pacífica colombiana hasta la capital del país: un trayecto de 500 kilómetros con tres cordilleras de 3000 metros de altura como principales obstáculos. Sin embargo, para los conductores, todos con 30 o más años de experiencia, se trataba de un reto más de su trabajo en el que la prudencia y la lentitud, además de la suficiencia técnica al timón son las herramientas principales para llevar a buen puerto sus largas bestias motorizadas por vías enrevesadas como caracoles, trazadas hace 70 años o más.

Las condiciones de conducción eran excelentes: carretera despejada y buen tiempo. No obstante, en una leve curva en descenso cerca de la población de La Tebaida en el Quindío uno de los conductores “perdió el carro”, es decir, el remolque coleó sin que se pudiera controlar timoneando y a continuación vio cómo el contenedor se desprendía del planchón y caía a la carretera como si estuviera embrujado. Ni siquiera habían emprendido el trayecto más difícil de la ruta, el paso de La Línea sobre la Cordillera Central, donde la altura a superar es de 3100 metros sobre el nivel del mar y la antigua carretera serpentea en curvas de herradura durante 35 tortuosos kilómetros. Afortunadamente, además de la pérdida de la carga y el daño del contenedor no hubo otros incidentes que lamentar y el convoy continuó su carga con uno menos de sus soldados¹.

1. Véase el capítulo 2: “El camión de la leche” de este libro, en el cual se muestra el riesgo de causar daños a terceros en el transporte.



Los camiones, cada uno cargado con 32 toneladas de las cuales 28 estaban compuestas de cajas con las vajillas ubicadas sobre *pallets* o bandejas de madera superpuestas continuaron su marcha y superaron el difícil paso de la cordillera. Sin embargo, en el difícil descenso hacia la población de Cajamarca, Tolima, otro de los camiones sufrió exactamente el mismo accidente, como si una fuerza desconocida hubiera actuado de idéntica manera en ambos casos: en una curva el remolque giró, el vehículo se atravesó en la carretera y el contenedor se desprendió, volcándose en el pavimento.

No hubo más incidentes en el trayecto que incluía otro paso muy difícil por el Alto del Trigo en Cundinamarca. Sin embargo, el resto del viaje transcurrió en extrema tensión, a velocidades inferiores a las normales incluso para tan experimentados conductores.

En las pocas paradas del camino se especuló sobre posibles fallas mecánicas, pero todo apuntaba a errores en el amarre del contenedor a la plataforma. No obstante, esto era muy improbable porque se trataba de piezas de acero conocidas como "trompos" o *twist lock* que son seguros metálicos que atrapan el contenedor por sus cuatro esquinas, sea en barco, camión o tren. Tampoco hubo exceso de velocidad, frenazos o timonazos bruscos.

Pero eso lo sabían los conductores; no necesariamente era así para el ajustador de seguros que debía comprobar la causa exacta del siniestro para ver si encajaba sobre la cobertura que el generador o propietario de la carga había contratado en su póliza. En ambos accidentes se debía responder por el valor total de las mercancías puesto que las 56 toneladas de vajillas de ambos camiones resultaron quebradas.



En principio, los dos siniestros que parecían fortuitos y con causales aparentemente independientes fueron atribuidos a la impericia de los conductores y, por lo tanto, se intuía que eran responsabilidad del transportador. La aseguradora decidió pagar el siniestro al dueño de las vajillas y procedió a repetir el cobro contra el transportador.

Sin embargo, algo todavía no estaba claro: debía existir una anomalía adicional, un factor distinto al simple incidente de conducción en carretera. Quiénes conocían a los conductores involucrados sabían de sus años de experiencia y de sus cientos de miles de kilómetros recorridos. ¿Cómo era posible que a conductores de oficio les sucediera algo así? Las estadísticas les daban la razón, ya que la frecuencia media para este tipo de incidentes puede oscilar alrededor del 0,5%, y aquí subía de repente a casi un 20% en un solo embarque: dos camiones accidentados en el mismo viaje, del mismo convoy y con los mismos productos.

Algo no encajaba correctamente en las piezas que llevaban a repetir el cobro contra el transportador. La frecuencia de estos siniestros era inusitada. No podía atribuirse al azar. Aunque fueran factibles, los dos accidentes continuos no resultaban probables. Nos dimos a la tarea de investigar alguna causa común a ambos siniestros.

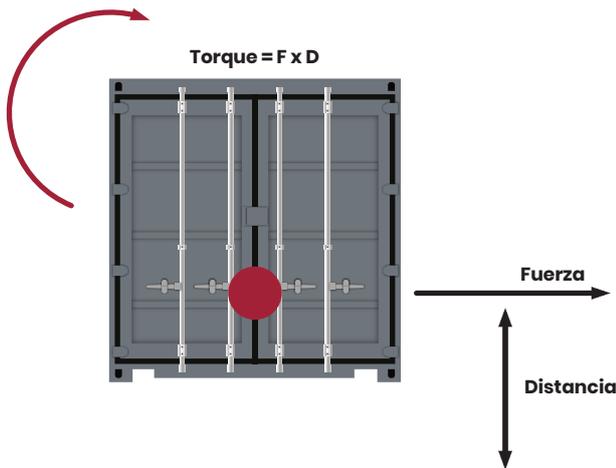
La primera observación consistió en determinar que ambos accidentes ocurrieron a muy baja velocidad, en curvas hacia la izquierda y en descenso. La segunda, que las fotografías del interior de los contenedores luego de los accidentes revelaban cierto desorden en el almacenamiento. Los *pallets* rectangulares o bandejas de madera sobre las que se montaron las cajas de cartón con las vajillas estaban alineados a lo ancho en el costado izquierdo y a lo largo en el costado derecho, dejando una luz de 25 centímetros entre ambas filas de cajas. Los *pallets* no estaban asegurados ni al piso ni al techo del contenedor y habían sido apilados unos sobre otros en torres de a dos. El movimiento de las piezas en ambos accidentes hacia el costado derecho había sido muy parecido.

El tercer factor era que los *twists locks* o trompos con los que se aseguran los contenedores a la plataforma del remolque estaban reventados de idéntica manera, como si el movimiento inercial que sacó a ambos contenedores de su sitio hubiera sido anterior al volcamiento de los remolques. El exceso de velocidad o un fuerte frenado estaban descartados por el testimonio de los experimentados conductores, así como una falla mecánica que hubiera llevado a la pérdida del control de ambas máquinas.

Así las cosas, la explicación más plausible apuntaba a una mala estiba del material que provocó un peligroso desplazamiento hacia arriba del centro de gravedad del contenedor (y del camión) y motivó la caída de la carga por dos causas. La primera consistía en una distribución desequilibrada del peso tanto a lo ancho como a lo alto del contenedor,

por haber acumulado las estibas en filas de ancho desigual y en torres de 2,40 metros. La segunda, por el movimiento interno de la carga al no tener bloqueadores de espacios; se movía peligrosamente hacia la derecha del *container*, movimiento propiciado por un espacio o luz de 25 centímetros que se generó al no coincidir el ancho del contenedor con las dimensiones de los *pallets* escogidos. En una curva aguda hacia la izquierda y en descenso la carga se había desplazado provocando el volcamiento, y no al contrario. En conclusión, los camiones no se habían volcado por una mala maniobra.

Sin embargo, aquí se plantea una discusión de fondo puesto que la carga mal colocada y distribuida en el contenedor, o inclusive mal embalada, no es asegurable. Lo anterior, puesto que un elemento esencial de un contrato de seguros es la incertidumbre, es decir, la existencia de la obligación del asegurador de pagar la prestación asegurada depende de un hecho incierto que puede o no suceder². Así pues, dicho elemento esencial no se cumple cuando se realiza una inadecuada estiba o embalaje de la mercancía, pues no hay duda de que siempre llegará dañada y, en consecuencia, no se perfecciona el contrato de seguro.



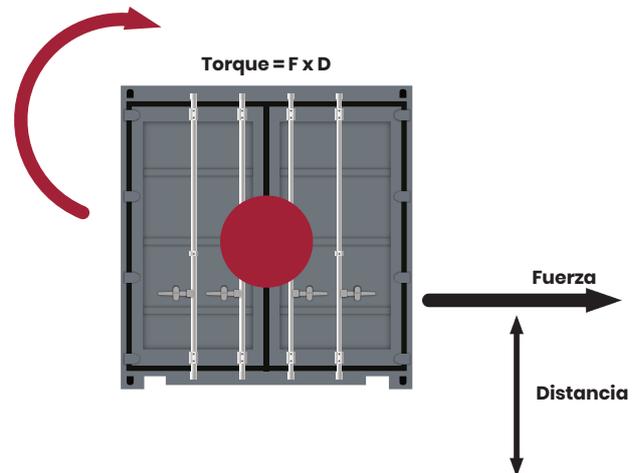
El hecho de que la aseguradora del generador de la carga haya procedido al pago no significa que de manera automática el transportador deba responder. Es aquí donde se inicia lo que llamamos "el proceso de subrogación" sobre el responsable del daño, figura propia del derecho de seguros. En otras palabras, la aseguradora que expide la póliza de "daños reales", como es el seguro de transporte del generador de la carga, paga el siniestro y busca subrogarse sobre el aparente responsable, quien a su vez llama en garantía a la aseguradora que expidió su póliza de responsabilidad.

Finalmente, entre aseguradoras se reparten el riesgo, pero sin olvidar que para que la subrogación sea exitosa hay que demostrar la responsabilidad

2. Artículo 1045 del Código de Comercio; artículo 1530 del Código Civil.

del transportador. Y es aquí donde se inicia la segunda parte del análisis.

Se intuía el problema con los centros de gravedad de los camiones, pero esta tesis había que demostrarla. Para ello el transportador le planteó el problema al Departamento de Física de una prestigiosa universidad que rápidamente le dio la razón. Las partes desistieron de un pleito y llegaron a un acuerdo amigable sin entrar a un litigio que hubiera durado años.



A pesar del buen puerto al que finalmente llegaron las cosas, quedaron varios interrogantes flotando en el ambiente: ¿el generador de la carga tenía derecho a recibir la indemnización por parte de su aseguradora? Probablemente no, porque se perdió el principio de la incertidumbre en el contrato de seguro. Tal vez lo que recibió fue un pago o compensación producto de un acuerdo comercial con su aseguradora, pero ello evidentemente no la facultaba a reclamarle al transportador.

Si hubo un elevamiento del centro de gravedad de los camiones por un error en la estiba de la mercancía no detectado por su asegurador, ello no necesariamente quería decir que el transportador tuviera que asumir la responsabilidad del accidente. De hecho, son dos procedimientos conectados pero independientes. Sin embargo, un generador de carga puede alegar que la estiba y embalaje no están bajo su control por ser procedimientos que realiza su proveedor.

Resulta claro que los errores de embalaje no serán responsabilidad del transportador. De hecho, estos errores configuran una causal de exclusión de responsabilidad en las Reglas de La Haya-Visby³, en el Convenio de Transporte Aéreo de Montreal y en el Acuerdo de la Comunidad Andina CAN para el transporte multimodal, es decir, en las principales reglamentaciones multilaterales de las diferentes modalidades de transporte.

3. Véase el capítulo 7: "Las reglas del mar" de este libro en el cual se analizan las diferentes normas que existen en el mundo sobre transporte marítimo, y en especial en Latinoamérica.

¿Qué había motivado a un generador de la carga tan experimentado y buen conocedor de sus productos a tomar estas decisiones de estiba? Se demostró que evidentemente la responsabilidad no estaba en el fabricante ni en el exportador. En el patio de carga de la fábrica de origen en Italia se había montado la vajilla en 12 contenedores de 20 pies, es decir, algo más de seis metros de largo, en vez de usar el mismo número de contenedores, pero de 40 pies o 12 metros que hubieran resultado más seguros. El motivo de tal decisión fue económico y no técnico, y en últimas fue el causante del siniestro.

En un contenedor de 40 pies la carga se hubiera podido distribuir uniformemente en el piso, en un solo nivel, sin acumularla en torres. Sin embargo, esto hubiera resultado más costoso porque implicaba llevar medio contenedor vacío y usar el mismo número de contenedores, pero del doble de capacidad, es decir, más costosos. Usar 12 contenedores de 20 pies en lugar de 40 pies se trataba de un ahorro de 1500 USD en fletes para el importador de la vajilla solo en transporte marítimo, y otra cantidad significativa en fletes terrestres: una decisión lógica para cualquier buen administrador, pero inadecuada desde el punto de vista logístico.

Esta hipótesis fue suficiente para impugnar el recobro del siniestro al transportador. Acumular la carga en dos pisos puso a los conductores, a los equipos rodantes y a toda la carga en alto riesgo. Afortunadamente, solo se perdieron dos de los contenedores de 20 pies y no había tal embrujo: simplemente actuaron las leyes de la física.

Estas decisiones, a veces erradas y basadas en el ahorro de fletes, son más frecuentes de lo que podría imaginarse en el mundo del transporte. La lección que nos queda, como lo veremos en otros casos similares, es que es necesario:

1. Vigilar estrechamente las condiciones técnicas de cada estiba según sus características particulares; y
2. Examinar cuidadosamente el riesgo generado por el ahorro de fletes cuando el aseguramiento físico de la carga exige llevar vacía una parte de la capacidad de carga de la bodega de un buque o contenedor.

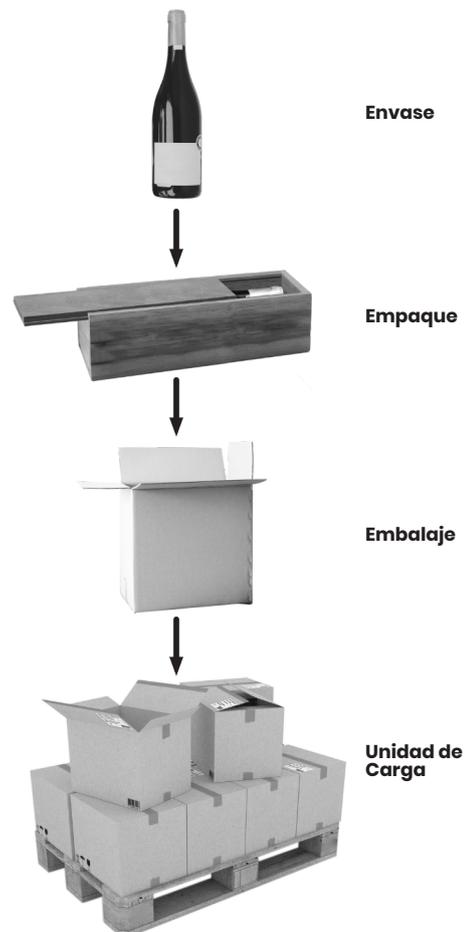
Así pues, el costo de un siniestro por una carga suelta, mal distribuida o asegurada puede ser mucho mayor que el de los fletes, y así debe entenderlo el agente de carga cuya misión no es solamente controlar los costos de su cliente, sino asesorarlo debidamente en un terreno que él no conoce como es el viejo arte de la estiba.

ASPECTOS JURÍDICOS

Si bien en el contrato de transporte existe una obligación de resultado a cargo del transportador consistente en entregar la carga en el mismo estado en la que la recibió, también existen obligaciones propias del remitente que no pueden desconocerse, pues pueden ser determinantes a la hora de determinar la responsabilidad ante un eventual siniestro.

Dentro de estas obligaciones se encuentran aquellas relativas al embalaje, entendido como todo aquello que tiene la función de acondicionar la mercancía para agruparla y/o protegerla para su manipulación, almacenamiento y transporte⁴. Así pues, el remitente tiene la obligación de entregarle al transportador la mercancía debidamente embalada, teniendo en cuenta la naturaleza y las circunstancias especiales de esta, so pena de indemnizar los daños que ocurran por deficiencia del embalaje. Por este motivo, en las pólizas de seguro de transporte usualmente se incluyen las deficiencias en el embalaje de la mercancía dentro de las exclusiones generales.

4. Daniel Manzano Mira, Importando en Colombia, una guía práctica para los negocios internacionales (Ediciones de la U, 2016).



Sin embargo, lo anterior no significa que el transportador en ningún caso deba responder ante un siniestro causado por un mal embalaje de la mercancía. En efecto, el artículo 1013 del Código de Comercio establece que:

▪ El remitente deberá entregar las mercancías al transportador debidamente embaladas y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza, so pena de indemnizar los daños que ocurran por falta de suficiencia del embalaje o de la información.

▪ No obstante, el transportador será responsable de los daños ocasionados por el manejo inadecuado de las mercancías y además responderá por los perjuicios provenientes de la falta o deficiencia de embalaje, cuando, a sabiendas de estas circunstancias, se haga cargo de transportarlas, si la naturaleza o condición de la cosa corresponde a la indicada por el remitente (negrilla y subrayado adicionado).

En este orden de ideas, el transportador debe abstenerse de transportar mercancías cuando conoce que estas no cuentan con un debido embalaje, pues de hacerlo correrá el riesgo de responder ante un daño ocasionado por el referido embalaje.

Adicionalmente, se resalta que, si bien el remitente está obligado a entregar las mercancías debidamente empacadas y embaladas, el transportador a su vez debe cumplir con su deber de cuidar y conservar dicha mercancía desde el momento en que la recibe en el sitio de origen hasta que la entrega en el sitio de destino. Este deber de custodia es la única forma de cumplir con la obligación de resultado que caracteriza el contrato de transporte, consistente en entregar la mercancía en el mismo estado en la que la recibió⁵. El cumplimiento de esta obligación implicará cuidados diferentes en cada caso en particular, los cuales pueden incluir, por ejemplo, implementar precauciones adicionales cuando se transportan mercancías peligrosas o mantener la cadena de frío en mercancías perecederas.

Del mismo modo, el generador de la carga también está obligado a cargar y descargar la mercancía en los contenedores⁶, lo cual también implica un amplio conocimiento de diversas normas logísticas, pues como se evidenció previamente, una indebida distribución de la carga en los contenedores puede conllevar nefastas consecuencias.

Así pues, se puede evidenciar que el remitente debe conocer los complejos procesos de transporte,

5. Artículo 982, Código de Comercio.

6. Artículo 2.2.1.7.6.9., Decreto 1079 de 2015.

almacenamiento y distribución de la mercancía, los cuales requieren de un sistema de empaque, embalaje y estiba efectivo que proteja el producto exportable de los distintos riesgos que pueden presentarse en el transporte.

CONSEJOS PARA EL MANEJO DE LOS RIESGOS

Las deficiencias en los embalajes eran la principal causa de siniestros de transporte en la década de los ochenta y noventa. Sin embargo, esto cambió significativamente con la popularización de los contenedores y el uso de normas técnicas en los empaques y embalajes. Actualmente, se siguen causando siniestros, pero principalmente en carga LCL (*Less Than Container Load*) que es básicamente carga consolidada de varios remitentes en un solo contenedor. La carga FCL (*Full Container Load*) suele ser empacada bajo altos estándares, porque los proveedores ya conocen su riesgo.

Sin embargo, es curioso que casi ninguna aseguradora pregunta este detalle en el momento de expedir una póliza, cuando la diferencia en la frecuencia de pérdidas puede ser cercana al 50%.

Hay muchas confusiones cuando se habla de empaque, embalaje y estiba por lo que el agente de carga juega un papel fundamental a la hora de asesorar a un remitente sobre la calidad del embalaje y la correcta colocación y distribución de la mercancía en el contenedor. Otra cosa es el amarre del contenedor al equipo de transporte que siempre será responsabilidad del transportador.

TIPS PARA EL PROGRAMA DE SEGUROS

En los contratos de seguros los errores de embalaje son una exclusión de la cobertura, incluyendo en el formato inglés del Institute of London Underwriters (Instituto de Aseguradores de Londres).

Estas coberturas sí están incluidas en el programa E-CARGO de manera automática cuando el embalaje del producto no está bajo control del asegurado.

Sin embargo, las deficiencias en el amarre del contenedor al equipo de transporte siempre serán consideradas un accidente de transporte y, por lo tanto, estarán amparadas en las pólizas de transporte.

REFERENCIAS

Normatividad nacional

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

Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. 26 de mayo de 2015.

Doctrina y otros

Guzmán Escobar, José Vicente. Contratos de transporte. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2009.

Manzano Mira, Daniel. Importando en Colombia, una guía práctica para los negocios internacionales. Ediciones de la U, 2016.

Procolombia. "Manual de empaque y embalaje para exportación," septiembre de 2016. https://procolombia.co/sites/default/files/manual_de_empaque_y_embalaje_para_exportacion.pdf.