

# Las exclusiones más habituales de un siniestro de transportes

El transportista es responsable de los daños que puedan sufrir las mercancías durante el tiempo que las custodia, de ahí la importancia del seguro de transportes. Pero este tipo de pólizas no siempre responden como el transportista desearía, y son muchos los motivos que pueden llevar a un rechazo de la cobertura. Hablamos con la consultora de transportes [Osettra](#) para conocer algunas de las discrepancias más habituales en los siniestros de transportes. El transportista debería revisarlas con su corredor de seguros para minimizar los riesgos de su actividad.

## Mercancías excluidas de cobertura

Es fundamental conocer qué mercancías no están cubiertas por el seguro y aquellas que lo están pero de forma más limitada (por ejemplo con un capital más bajo, con una franquicia más elevada o sólo en ciertos tipos de siniestros). **«Es habitual que las pólizas excluyan mercancías como el cobre, el tabaco, la prensa, los metales preciosos o el dinero en metálico. Es importante comprobar cuáles son las mercancías que transportas y si ellas pueden ser sensibles para buscar una solución personalizada»**, explican desde Osettra.

## Tipología de siniestros

Según un informe de esta consultora, los robos son el motivo principal de un siniestro de mercancías, puesto que representan el 24,80% del total. En segundo lugar, se encuentran los daños a las mercancías durante las operaciones de carga y descarga (17,44%), seguido de la mala estiba (11,24%), los accidentes del vehículo (10,46%), las averías del equipo de frío (6,81%), las mojaduras (4,33%) y los incendios (3,87%).

El transportista debe conocer el texto de la garantía de robo en su póliza, porque su aceptación por parte de la aseguradora en un siniestro está siempre limitada. En Osetra nos recuerdan que **tenemos que diferenciar un robo (sustracción con uso de la fuerza) del hurto (sin fuerza, intimidación o violencia)**, ya que este último no suele tener cobertura, así que el camión tendrá que haber sufrido daños materiales, como la rotura de un candado o de la cerradura, una lona cortada, etc.

En este tipo de siniestros hay que conocer qué requisitos exige la aseguradora sobre las medidas de seguridad que debe tomar el transportista, así como los lugares donde no hay cobertura por robo. **Muchas pólizas requieren que el conductor esté durmiendo en la cabina del camión durante la noche** o bien que el vehículo esté estacionado en ubicaciones concretas, excluyendo polígonos industriales o zonas que no cumplan unos determinados requisitos.

## Jurisprudencia sobre el área de descanso

La jurisprudencia establece un criterio sólido sobre la responsabilidad del transportista al elegir el área de descanso. Destacamos en este sentido, la sentencia del Tribunal Supremo nº. 399/2015 de 10 de julio, cuya perspectiva ha sido seguida por reiterada jurisprudencia posterior de las Audiencias Provinciales. En ella se indica: *“Las circunstancias que concurrieron en el robo de la mercancía (estacionamiento en lugar peligroso, accesible y no vigilado, débil protección de la mercancía en un remolque cubierto por una lona y ausencia de vigilancia por el conductor) permiten que **la calificación de la conducta del transportista tenga acogida en el sentido amplio del dolo**, respecto del incumplimiento de los deberes elementales de la obligación de custodia que le incumbía: extremo que justifica la NO aplicación de los límites cuantitativos derivados del artículo 23, en relación al art. 29 del CMR”*.

Según Dolors Calzadilla, titular del despacho [AGNES Abogados](#), este tipo de sentencias nos muestran que *«una conducta dolosa acreditada del transportista puede suponer, no sólo la posibilidad de estar privado de la cobertura de su seguro, sino además de arriesgarse a tener que afrontar una reclamación en extremo cuantiosa, sin poder beneficiarse de los límites legales establecidos en el Convenio CMR ni en la ley interna española»*. La letrada Calzadilla añade que los autónomos y empresas de transporte tienen que interiorizar que el robo *«no es un supuesto de caso fortuito ni fuerza mayor, sino es algo evitable con la debida vigilancia y control. Si todo y así se produce, deberá acreditar que ha hecho todo lo posible para evitarlo»*.

Mario García, director adjunto de Osettra.

### **Daños causados por Mala Estiba**

Otra fuente de conflictos en el seguro de transportes son aquellas incidencias cuyo origen es una mala estiba de las mercancías. *«A veces nos encontramos que el perito de la aseguradora considera que la preparación a bordo del camión ha sido insuficiente, ya sea por la disposición de la carga, su sujeción o un embalaje inadecuado. De no ser muy evidente, **este tipo de valoración puede ser muy controvertida** y dar a pensar que la garantía de la póliza queda sin sentido»*, comentan desde Osettra.

Otra discrepancia en los siniestros derivados de una mala estiba o de daños durante la carga y descarga del camión está en quién ha sido el responsable de estas tareas. Y es que ambas coberturas sólo tienen cabida si las ha realizado el transportista o sus empleados. Es decir, **si estos trabajos han sido por cuenta del expedidor, el seguro no responderá por ellos**. *«Tiene su lógica, porque el asegurado de la póliza es el transportista, pero es cierto que en la práctica son muchas las reclamaciones que le llegan al porteador con independencia de su responsabilidad»*, nos apuntan en Osettra.

Son muchos los factores a tener en cuenta por el transportista, y los seguros son uno de los más complejos pero importantes para minimizar los riesgos de la actividad. **«El transportista efectivo es el eslabón más débil de la cadena y se encuentra indefenso frente a la presión de sus clientes**. Incluso sucede con cierta frecuencia que el cargador retenga las facturas del transportista como compensación de los daños a la mercancía, medida que está fuera de la legalidad. Hay que profesionalizar lo máximo posible la gestión del negocio y asesorarse con los colaboradores más adecuados», opinan en Osettra.