



**Por Rafael Guarda Martínez, Abogado Senior de Associated Risk Management.**

La actividad de transportar productos por mar, tierra o aire conlleva riesgos que aumentan cuando se trata de fruta u hortalizas frescas.

Existen algunos riesgos que provienen por eventos fortuitos o de fuerza mayor, por los cuales no es posible imputar responsabilidad a alguien, sin embargo, existen otros que vienen de fallas humanas, los cuales si dan derecho al dueño de la carga a exigir una indemnización. Estos riesgos provienen principalmente de la variación de temperatura, falla en la atmósfera controlada o exceso de tiempo en tránsito de la carga, cuando se trata del transporte de fruta fresca.

Existen varios caminos para reparar los perjuicios ocasionados por alguno de los riesgos antes mencionados, ya sea, siniestrando la póliza en el caso de aquellos exportadores que cuentan con seguro, o iniciando un proceso de reclamo en contra de la compañía transportista, que legalmente tiene responsabilidad por el depósito, transporte y custodia de la carga.

Nuestro marco jurídico exige para hacer responsable al transportista que la carga haya sido entregada en buenas condiciones en el puerto de origen y ésta sea entregada en destino con daños, pérdidas o exista un retraso en su entrega. Por ellos es importante documentar el estado de las mercancías tanto en el periodo de preembarque como al momento de su llegada a destino, en el caso que esta llegue o se tenga presentimiento que su condición es distinta a la que fue embarcada y su estado sea perjudicial para el embarcador y/o consignatario.

Respecto al periodo de preembarque se debe tener claridad las condiciones en que la carga es consolidada, certificando la fecha de cosecha, registrando el estado del contenedor, verificar si la ventilación está acorde a lo instruido, la correcta configuración del keypad de la unidad reefer y la temperatura en la que se encuentra la fruta al momento de realizar su consolidación. Por último, es importante la instalación de termógrafos al interior del contenedor, a fin de obtener un registro de la temperatura suministrada durante el tiempo en tránsito.

Para el caso eventual en que el transportista informe durante el tránsito de la carga, que esta tuvo un problema o que exista alguna duda de que la carga no llegará en las mismas condiciones como fue embarcada, es necesario poner esta información en conocimiento del porteador, mediante una protesta, que consiste en un comunicado escrito donde se informe la situación, señalando número de Conocimiento de Embarque (BL), número de contenedor que se presume no llegará o no llegó en buenas condiciones, el lugar donde se encuentra la carga y su disponibilidad para ser inspeccionada.

Al igual que el proceso de preembarque, es importante documentar el estado de la carga al momento de su arribo y apertura del contenedor. En caso de que existan dudas del estado de la carga, es recomendable que este proceso sea llevado a cabo en presencia de algún inspector o surveyor, el cual podrá certificar el estado de las mercancías, la extensión de los daños si es que los hay y su causa, tomar fotografías, etc., todos ellos registros necesarios para poder realizar la reclamación correspondiente en contra de la empresa transportista, cuando exista una responsabilidad de esta por incumplimiento de los servicios ofrecidos. Así mismo, es importante conocer el precio de venta en destino al momento del arribo de la carga o a la fecha en que esta debería haber llegado según la ETA programada, de manera de acreditar la variación de precio en desmedro del embarcador/consignatario, ya sea por problemas de condición que afectan la venta o por retraso en la entrega de la carga.

Como podemos ver, existen un derecho establecido por ley en favor de los embarcadores y consignatarios en caso de pérdida, daño o retraso en la entrega de la carga cuando su causa sea por responsabilidad del transportista, pero para obtener un resultado favorable, es indispensable contar con todas las pruebas posibles que acrediten los perjuicios y sus causas.

Fotografía principal: Shutterstock.com