

La tensión de la cadena logística genera más litigios y dudas sobre los límites de responsabilidad



El contexto actual de congestión en la cadena de suministro, los retrasos y las colas en los transportes, junto con la subida de precios ha encontrado un nuevo escollo en la invasión rusa de Ucrania. Este conflicto añadirá presión a la cadena de suministro mundial, según apuntan los expertos, especialmente al abastecimiento de materias primas como el gas natural o el maíz y a las restricciones en el espacio aéreo. Todas estas cuestiones impactan directamente sobre el transporte de mercancías, que se enfrenta a una nueva subida de costes extra para los cargadores por las demoras de entrega de los contenedores, a un aumento de la litigiosidad y a unos límites de responsabilidad legales difusos.

Según declaró el comité de Negocios, Energía y Estrategia Industrial de la Cámara de los Comunes del Gobierno Británico en octubre de 2021, la situación de congestión de la supply chain no iba a relajarse hasta 2023 ó 2024. Con la nueva crisis del conflicto con Rusia, se prevé que «el incremento de costes en la cadena de suministro haga aumentar los litigios en transporte y compraventa internacional», afirma el abogado asociado de Litigación y Arbitraje de Cuatrecasas, Markus Gómez.

Por el momento ,han aumentado las reclamaciones, según el consejero de Garrigues y responsable de la Industria de Transporte y Marítimo del bufete, Jesús Barbadillo, aunque matiza que «muchas de ellas se dirimen amistosamente entre aseguradoras y otras partes implicadas», explica. Sin embargo, sí constata una relación directa entre la subida de fletes sobre los límites de responsabilidad legalmente aplicables a cada actor de la cadena. «Existen responsabilidades, pero no a nivel de transporte, sino por incumplimientos de los contratos de compraventa subyacentes al transporte», coincide la socia fundadora de MA Abogados y especialista en Derecho Mercantil, Sara Recatalá.

Ante imprevistos como los mencionados, no existe forma de blindarse por completo, según los abogados, y tampoco las empresas previeron ninguna protección frente a situaciones similares. La tendencia general, según Recatalá, es analizar las cláusulas de modificación de precios por cambios de condiciones en el mercado, así como cláusulas de fuerza mayor, a las que pueden acogerse los compradores y vendedores. Por su parte, los transportistas pueden recurrir «a límites de responsabilidad establecidos en la normativa como fórmula de reparto de los riesgos de la operación entre las partes»,

enuncia Markus Gómez (Cuatrecasas). En cualquier caso, desde Garrigues, Jesús Barbadillo recomienda asegurar adecuadamente el transporte al completo, a pesar del coste adicional. «Hay muchos actores potencialmente implicados, de distintas nacionalidades y muchas jurisdicciones», apunta.

Passador

RECLAMACIONES MÁS HABITUALES EN EL TRANSPORTE

Reclamaciones de empresas destinatarias de mercancías que ejercitan acciones de incumplimiento bajo los contratos de compraventa contra las empresas compradoras que no cumplen - o cumplen tarde- con la entrega de la mercancía. Los compradores pueden resolver los contratos en previsión del retraso o reclamar daños y perjuicios.

Las empresas compradoras o vendedoras pueden interponer una reclamación contra las empresas transportistas por incumplimiento de sus obligaciones de entrega de la mercancía, o por los retrasos y daños - directos e indirectos- que provocan dichos retrasos.

Las empresas operadoras del transporte pueden querellarse entre sí por incumplimientos o retrasos bajo sus contratos, como podría suceder con los incumplimientos bajo contratos de explotación o arrendamiento de los buques, o con las pólizas de fletamento.

[Previous](#)

[Next](#)