



Conflictos del transporte camionero

Libertad de tránsito – Instructivo para cuando existan impedimentos para continuar camino.

Córdoba, Noviembre de 2007

Estimados socios:

Ante acontecimientos sucedidos en los últimos meses en algunas provincias agrícolas de nuestro país, en las que grupos de personas (quienes se identificaron como integrantes de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC) o cámaras empresarias similares de algunas regiones) habrían impedido el tránsito de transportistas que deseaban llegar a destino, es importante tener en cuenta las alternativas que existen a los fines de que, en el caso de presentárseles situaciones similares, encontrar los remedios legales que posibiliten la interrupción y el desaliento a la repetición de las acciones de estos grupos y que encaucen el ejercicio pleno del derecho de transitar libremente por todo el país, en base a los preceptos de raigambre constitucional vigentes y a la misma ley del transporte 24.653.

Estos grupos, que se presentan en nombre de las asociaciones de transportistas, han detenido en algunas ocasiones el paso de los camiones impidiéndoles la prosecución del viaje, con argumentos tales como la aplicación obligatoria de las tarifas denominadas "CATAC 2006" o de la provincia respectiva, inclusión de la tarifa en las cartas de porte –con la cantidad de kilómetros a recorrer- y hasta ejerciendo un control que solo le cabe a las autoridades oficiales, además de pretender imponer solidaridad en los reclamos de ese sector por aumentos en las tarifas para las próximas cosechas.

Libre deuda sindical

También será muy recurrente –sobre todo cuando quién se encuentre en las rutas sea el sindicato de camioneros- la solicitud del denominado "certificado de libre deuda sindical" que emite el propio

gremio camionero. Debemos mencionar que este certificado carece de sustento legal, siendo una creación propia del sindicato que se entrega a aquellos empleadores que no tienen "deudas" con el mencionado gremio.

A este respecto, cabe recordar que nuestra Federación de Acopiadores celebró en agosto de 2005 un acuerdo de colaboración (que adjuntamos) con la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros por el cuál se dispuso que las firmas acopiadoras adheridas a los Centros de Acopiadores que integran la Federación deben requerir a terceros que les prestan servicios de fletes la presentación del mencionado certificado. Esto debe ser diferenciado de los choferes propios de las empresas acopiadoras (donde la actividad principal es la compraventa/acopio y la secundaria el transporte), quiénes pueden hallarse encuadrados en otros convenios colectivos de trabajo, por ejemplo empleados de comercio, situación que no contará con el mentado certificado.

En caso de no haber obtenido el mencionado certificado y ante la presencia en las rutas de inspecciones por parte de funcionarios del sindicato de camioneros (las que sólo podrán llevarse a cabo junto a autoridades administrativas del trabajo) es recomendable acompañar a la documentación específica del transporte, aquellos requisitos que establece el art. 30 de la Ley de Contrato de Trabajo, el que si bien se refiere a la solidaridad en materia laboral cuando se contratan servicios de terceros su portación es un medio de prueba importante para demostrar que la empresa propietaria del transporte cumple con las disposiciones legales de rigor (art. 30 Ley 20.744: ...Código Único de Identificación Laboral de cada uno de los trabajadores que presten servicios y la constancia de pago de las remuneraciones, copia firmada de los comprobantes de pago mensuales al sistema de la seguridad social, y una cobertura por riesgos del trabajo...).

En relación al art. 30 y sus prescripciones, les recordamos para que los repase nuestros trabajos publicados, los que podrá encontrar en las Circulares del Comercio de Granos N° 502 del día 23 de Octubre de 2006 y N° 505 del día 17 de Noviembre de 2006.

De esta manera se tendrán elementos significativos que puedan ayudar a superar los controles laborales en las rutas. En estos casos, las autoridades administrativas sólo podrá demorar pero no detener la marcha del camión (salvo que se omita llevar la carta de porte u otra documentación que se comenta en el punto siguiente), deberán labrar las actas correspondientes, y en su caso notificar al empleador o dueño de la unidad de transporte a los fines de que pueda efectuar los pertinentes reclamos o descargos.

Denunciar los hechos

Ante situaciones como las reseñadas es importante tener en cuenta que el derecho a la libre circulación sólo puede ser regulado en su ejercicio por las autoridades oficiales, cada una dentro de sus competencias (nacionales, provinciales o municipales). De ninguna manera un grupo de personas que dicen pertenecer a una agrupación gremial (de empresarios o de trabajadores) puede menoscabar tal derecho.

Por ello se debe analizar la situación en particular, pero es posible que cada transportista, en el caso de que se le impida continuar con el viaje, pueda acudir a las autoridades policiales (y de allí a las judiciales) a través de las denuncias pertinentes que tiendan al cese de los impedimentos que provocan el no ejercicio del derecho de circular.

Pero no deberá dejarse de tener en cuenta que en algunas circunstancias puede ocurrir que se produzca una fidelización implícita del chofer camionero hacia estos grupos, dado que los mismos representarían "la defensa de sus intereses".

Si bien la tipificación de una falta o delito les corresponde a las autoridades, ya sea policiales o judiciales, es oportuno repasar los artículos del Código Penal que podrían encuadrar las conductas de estos grupos:

Delitos contra la libertad de trabajo y asociación

ARTICULO 158. - Será reprimido con prisión de un mes a un año; el obrero que ejerciere violencia sobre otro para compelerlo a tomar parte en una huelga o boycot. La misma pena sufrirá el patrón, empresario o empleado que, por sí o por cuenta de alguien, ejerciere coacción para obligar a otro a tomar parte en un lock-out y a abandonar o ingresar a una sociedad obrera o patronal determinada.

Extorsión

ARTICULO 168. - Será reprimido con reclusión o prisión de cinco a diez años, el que con intimidación o simulando autoridad pública o falsa orden de la misma, obligue a otro a entregar, enviar, depositar o poner a su disposición o a la de un tercero, cosas, dinero o documentos que produzcan efectos jurídicos. Incurrirá en la misma pena el que por los mismos medios o con violencia, obligue a otro a suscribir o destruir documentos de obligación o de crédito.

Delitos contra la seguridad de los medios de transporte y de comunicación

ARTICULO 194. - El que, sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación, de provisión de agua, de electricidad o de sustancias energéticas, será reprimido con prisión de tres meses a dos años.

Instigación a cometer delitos

ARTICULO 209. - El que públicamente instigare a cometer un delito determinado contra una persona o institución, será reprimido, por la sola instigación, con prisión de dos a seis años, según la gravedad del delito y las demás circunstancias establecidas en el artículo 41.

Esto, sin desmedro de las tipificaciones que podrían caberles a estos grupos dentro de los códigos de falta de cada una de las jurisdicciones provinciales donde actúen (por ejemplo el Código de Faltas de la Provincia de Córdoba establece en su art. 62 que "serán sancionados con multa... o arresto ... los que en calles, rutas o caminos públicos estacionaren sus vehículos en forma peligrosa para la seguridad del tránsito o la integridad física de las personas...- tal es el caso de que un vehículo propiedad de las personas que realizan la interrupción en el camino obstruya la libre circulación atravesando la carpeta asfáltica, y provocando con estas protestas hechos como el accidente ocurrido en el piquete de transportistas cerealeros sobre ruta 9, a la altura de Oncativo, el 7 de Marzo de 2007, teniendo como resultado un muerto).

Es así que es recomendable aconsejar a cada uno de los choferes transportistas (empleados, empleados de terceros o terceros fleteros) que debe hacerse respetar el derecho a la libre circulación por todo el territorio del país, que no existen tarifas que sean obligatorias (la Ley 24.653 de Transporte de Cargas establece que el sistema de transporte automotor de cargas debe operar con precios libres, y en relación a la colocación de la tarifa en la carta de porte como lo menciona el campo 68 del instructivo ONCCA sobre su confección, dicho espacio puede ser ocupado por la expresión "a convenir") y que por lo tanto, ante hechos como los comentados, acudan a la autoridad policial más cercana y efectivicen las denuncias correspondientes.

También es importante, a los fines de constituir pruebas, que se convoque en el lugar de los hechos, al periodismo local (radios, TV, diarios, fotógrafos) para evidenciar y dejar constancia de los sucesos y de los malos tratos, siendo esto de mucha utilidad a la hora de petitionar ante las autoridades judiciales.

Recaudos ante intervenciones de autoridades oficiales

Distinto a lo reseñado hasta aquí es cuando quienes detienen el tránsito de los vehículos son las autoridades oficiales, como pueden ser la AFIP, las direcciones de rentas, los ministerios o secretaría de trabajo de las distintas jurisdicciones, municipalidades o hasta la propia policía. En estos casos, es importante recomendar la portación de documentación que ampare el tránsito. A saber:

- a) Carta de porte (obligatoria – *el camión debe llevar el original, duplicado, triplicado y cuaduplicado*): debemos recordar que no llevarla puede acarrear el secuestro de los granos hasta la regularización de la infracción*.
- b) Seguro de responsabilidad civil contra terceros (obligatoria).
- c) Registro de conductor y Licencia Nacional Habilitante (obligatoria).
- d) Acreditación de la propiedad del vehículo camión (obligatoria - tarjeta verde).
- e) R.U.T.A. (obligatorio).
- f) Impuesto municipal a los automotores (obligatoria para la circulación dentro del municipio donde se encuentra radicado el vehículo)
- g) Documentación de pago de aportes (opcional): choferes empleados del propio acopio o de terceros fleteros. Ver lo señalado más arriba sobre certificado de libre deuda sindical
- h) Pago de autónomos y seguro de vida obligatorio (opcional - terceros fleteros unipersonales).

Por otra parte, el Código de Faltas de la Provincia de Córdoba establece en el artículo 84 (omisión de llevar documentación para el transporte de carga) que *"serán sancionados con multa equivalente al 20% del valor de la carga transportada o arresto hasta 20 días, los propietarios o transportistas que trasladen cargas en general, cualquiera sea su género, forma o especie, sin la documentación requerida por las disposiciones legales y la reglamentación respectiva"*.

*Recordemos que los datos mínimos necesarios que debe llevar una carta de porte son: Datos del remitente: nombre o razón social, grano, tipo, declaración de calidad, conforme o condicional, precedencia de la mercadería, sobre el peso de la mercadería (bruto, tara, neto o los kilos estimados si será pesada en destino); Datos del destinatario: Nombre o razón social, CUIT, situación ante el IVA, Domicilio fiscal, destino (nacional o internacional), calle/ruta, localidad, partido/departamento, provincia, país. Datos del transporte: flete contratado por..., empresa transportista, CUIT, situación ante el IVA, domicilio fiscal, localidad, provincia, camión patente, acoplado patente, flete pagado, a pagar y tarifa por tonelada (puede ser "a convenir" si no se pone la cifra en pesos), chofer, CUIT/CUIL, firma del remitente y firma del conductor.

En general y de esta manera, si bien estos recaudos no garantizan en su totalidad la no aparición de inconvenientes, sí se intenta minimizar los riesgos de soportarlos, con las consecuentes demoras, multas y demás sanciones que pudieran generarse, además de provocar desalientos en el accionar de estos grupos sindicales.

Ante todos estos escenarios posibles es importante que los asesores jurídicos de cada una de las firmas acopiadoras estén al tanto del presente trabajo, a los fines de que, en forma individual o con la colaboración de nuestros asesores legales, atiendan los casos o

situaciones que se presenten, evaluando e intercambiando opiniones, además de interactuar con profesionales de otros acopios o centros de acopiadores, en relación a los lugares en que se produzcan los posibles hechos.

Atentamente.

**GERENCIA
LEGALES**