



QUIEN ES RESPONSABLE DE LA CARGA Y ESTIBA EN CAMIÓN

Seguro que se ha planteado a quién corresponde realizar las tareas de carga y estiba de las mercancías en camión.

Vamos a explicarle de manera sencilla como se regula este tema en la **normativa actual, Usos y Costumbres del Transporte y como lo consideran los Tribunales.**

Comenzamos con **la regulación legal**, es decir, qué se dice en las leyes, Reglamentos y conjunto de normativa cuyo incumplimiento es sancionable.

REGULACIÓN LEGAL:

Los sujetos responsables de la realización de las tareas de carga y estiba de mercancías aparecen regulados en el artículo **20 de la ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías**, donde se dice que:

“Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías”.

Resumen:

- Las operaciones de carga y estiba son responsabilidad del cargador en el lugar de origen.
- Las operaciones de descarga y desestiba son responsabilidad del destinatario en el lugar de destino.
- Existe la posibilidad de pactar con el transportista que la carga y estiba sea realizada por él, previo pacto entre las partes antes de la presentación efectiva del vehículo.

REGULACIÓN LEGAL:

Razonamiento:

Esto es así, puesto que entendemos que es el cargador quien conoce perfectamente la naturaleza de las mercancías y la utilización y manejo de las herramientas y utensilios para su manipulación, adecuación y colocación.

Aunque si bien es cierto que, en determinados sectores, la elección de la realización de la carga y descarga por el conductor se ve como algo inoperativo por pérdidas de tiempo, falta de conocimientos o herramientas adecuadas, etc. existen también situaciones en las que este servicio podría ser un plus.

Como ejemplo, nos encontramos el caso de la **paquetería, donde las labores de estiba y carga son responsabilidad del porteador**, según la Ley.

Consejo:

Es esencial que este pacto sea expreso y escrito, para evitar complicaciones y vacíos legales.

Desde el iSEC recomendamos la redacción de órdenes de carga completas y estandarizadas (como el uso de las órdenes de carga HDZ, en las que se definen los derechos y obligaciones de ambas partes, en las que el transportista reciba instrucciones precisas sobre el tipo de vehículo a utilizar, así como descripción de útiles, número de cinchas o técnicas recomendadas a realizar).

Respecto este apartado añadir que, **de no reflejar por escrito estos pactos, podríamos no poder demostrar a quien corresponden las labores y ser sancionados conjuntamente con el transportista** en caso de daños o accidente (como vemos en la Sentencia AP Sevilla de 27/01/2014).

USOS Y COSTUMBRES:

Seguro que ha escuchado la frase “la costumbre hace Ley”, precisamente tiene su origen en la aplicación como “norma” de costumbres populares, conocidas y utilizadas de forma colectiva.

Encontramos aceptación de la aplicación de estos usos y costumbres en la Ley 15/2009, cuando nos indica que el porteador no será responsable de la pérdida o avería cuando se haya producido por “*empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o **acorde con la costumbre***”, imagine la importancia de estos usos en la práctica.

Ejemplo:

Es comúnmente aceptado que sujeción de la carga sea realizada por el transportista cuando el transporte es terrestre y, cuando el transporte sea marítimo o se carguen contenedores sea realizada por el cargador/expedidor.

Razonamiento:

Esto tienen su histórica razón de ser. Normalmente, y unido al hecho de la época de guerra de precios en transporte, los propios transportistas ofrecían este servicio como un plus de valor añadido frente a la competencia. Era viable y entendible que la estiba fuera realizada por el conductor puesto que éste contaba en sus cofres con los útiles necesarios para realizarla, y además éstos son reutilizables. Hablamos de cintas de amarre, cadenas y cables de acero, antideslizante, etc.

En contrapartida, cuando la estiba se realiza en contenedor, suele ser realizada por costumbre por el expedidor/cargador, por la misma razón; útiles no reutilizables que un transportista no lleva consigo en el camión (maderas, airbags y útiles de estiba marítimos).

USOS Y COSTUMBRES:

Consejo:

Debemos tener muy en cuenta que, no solo hemos de regular las relaciones en base a normas. Todas ellas las tenemos disponibles en internet, sino en base a cuestiones prácticas del transporte y costumbres que han coexistido durante décadas y traen una razón histórica común y totalmente operativa.

Debemos concluir en este punto que:

Es necesario identificar si aplicamos procesos en base a costumbres o pactos.

Dichas costumbres deben ser documentadas y si las realiza el transportista, debe quedar constancia escrita de orden de carga e instrucciones antes de la presentación del vehículo y con detalles exhaustivos sobre:

- Tipo de vehículo requerido
- Características y diseño del mismo (por ejemplo: que disponga de puntos de anclaje internos, toldo...)
- Útiles de estiba obligatorios y número a utilizar
- Ámbito del transporte
- Tipo de material
- Recomendaciones voluntarias
- Técnica o técnicas de estiba correctas para dicha carga

TRIBUNALES

Es importante saber que, para algunos Tribunales, las actividades de estiba (colocación y distribución de pesos que corresponde al cargador) se consideran distintas al trincaje (sujeción de la mercancía a las paredes y suelo del vehículo que corresponde al transportista).

Razonamiento:

Estas operaciones están relacionadas, pero deben distinguirse porque, si las mercancías se colocan (estiban) correctamente, pero se hace un trincaje incorrecto, pueden sufrir daños, y viceversa.

La estiba corresponde al cargador y el trincaje al transportista, como indica la Sentencia AP Murcia 88/2016.

Ejemplo:

En la normativa actual no se aclara la diferencia, encontrándonos solo una distinción en el artículo 14 del Reglamento General de Circulación al decir que: “La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, **deben estar dispuestos (estibados) y, si fuera necesario, sujetos (trincados) (...)**”

Consejo:

Ante tal variedad normativa, aconsejamos utilizar debidamente los formatos estandarizados y libres HDZ en exclusiva de iSEC.

Somos expertos en personalización para su caso concreto, cargas de su empresa y casos de responsabilidad más usuales y consejos prácticos para solventarlos.

Contáctenos, cumpla la norma como valor añadido de seguridad a sus clientes y empleados, no como obligación.



i

