

Título del documento			
La estiba y trincaje de mercancías en Unidades de Transporte de Carga (UTC). Aspectos técnicos y legales			
Nombre del docente			
Dr. Juan Carlos Soto Piña			
Fecha de producción		Lugar	
25 de julio de 2022		Universidad Tecnológica de Querétaro	
Programa educativo (Marque un solo programa con una X):			
☐	P1. TSU en Administración Área Capital Humano - Intensivo	☐	P.6. TSU en Logística Área Cadena de Suministros - Intensivo
☐	P2. TSU en Administración Área Capital Humano - Flexible	☐	P.7 Licenciatura en Gestión del Capital Humano - Intensivo
☐	P3. TSU en Desarrollo de Negocios Área Servicio Posventa - Intensivo	☐	P.8 Licenciatura en Innovación de Negocios y Mercadotecnia - Intensivo
☐	P4. TSU en Desarrollo de Negocios Área Mercadotecnia - Intensivo	☒	P.9 Licenciatura en Diseño y Gestión de Redes Logísticas - Intensivo
☐	P5. TSU en Desarrollo de Negocios Área Mercadotecnia - Flexible	☐	
Nombre de la asignatura		Unidad Temática	
GESTIÓN PORTUARIA		II. Operaciones Portuarias.	
Propósito			
El alumno determinará las operaciones portuarias, de buque y de seguridad para asegurar el cumplimiento de la eficiencia, eficacia y seguridad los servicios que se brindan en los puertos marítimos.			
Referencia (en formato APA):¹			

¹ Se recomienda consultar: Centro de Escritura Javeriano. (2020). *Normas APA, séptima edición*. Cali, Colombia: Pontificia Universidad Javeriana. <https://www2.javerianacali.edu.co/centro-escritura/recursos/manual-de-no...>



Fernández, S, F., (2014, septiembre). La estiba y trincaje de mercancías en Unidades de Transporte de Carga (UTC). Aspectos técnicos y legales, 61, <https://www.estibaytrincaje.net/art%C3%ADculos/>

Licencia Creative Commons:

(Conoce más aquí: <https://creativecommons.org/licenses/?lang=es>)

Pegue aquí la licencia

PERICIA

Nº 61

• SEPTIEMBRE DE 2014

• SEGUNDA ÉPOCA

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN DE PERITOS DE SEGUROS Y COMISARIOS DE AVERÍAS



VIVE la
exPERIenCIA
2014

un éxito de todos
para todos



Encuentro con
Enrique Huerta,
CEO del Grupo
Liberty Seguros
en España



ENTREVISTA CON RAFAEL CONCEJO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DEONTOLÓGICA DE APCAS • CONCENTRACIÓN DE APCAS MOTO: 'EXPERIENCIA + SEGURIDAD = PERICIA' • AUTOS: CLAVES DEL CASO PREMIADO EN EL CONCURSO SECTORIAL DE FRAUDE • LA RESPONSABILIDAD SOCIAL EN LA CONDUCCIÓN • CONSENTIMIENTO INFORMADO Y RESPONSABILIDAD SANITARIA

PERICIA

**PUBLICACIÓN TRIMESTRAL DE
LA ASOCIACIÓN DE PERITOS DE
SEGUROS Y
COMISARIOS DE AVERÍAS
(APCAS)**



Septiembre 2014

Nº 61 (segunda época)

Director: Carlos Alonso

CONSEJO DE REDACCIÓN
Francisco de la Puente Álvarez
Antonio Terroba García

COMISIÓN EJECUTIVA DE APCAS

Presidente:

Fernando Muñoz Echeverría

Vicepresidente:

Francisco de la Puente Álvarez

Secretario:

Josu Martínez Martínez

Tesorero:

Juan Miguel Álvarez Otero

Vocales:

Miren García Echeveste

Rafael Ruiz Sierra

Aquilino Muñoz Vargas

Santiago Calzado Pujol

Pablo Molina Vidal

ESTA REVISTA ESTA ELABORADA POR

inese
A Wilmington Company

Albarracín, 34
28037 Madrid
Teléfono 913 755 800
inesemad@inese.es
www.inese.es

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN
GRÁFICAS ARIES

PUBLICIDAD

DEPARTAMENTO COMERCIAL APCAS
TFNO: 618 577 196

EDITA

**ASOCIACIÓN DE PERITOS
DE SEGUROS Y COMISARIOS DE AVERÍAS
(APCAS)**

Conde de la Cimera, 4 - Bajo
28040 MADRID

Teléfono 915 98 62 50

Fax 915 35 44 80

info@apcas.es • www.apcas.es

Editorial 3

Actualidad 4

'VIVE la exPERlenCIA', un éxito de todos y para todos.

Un evento innovador que une Asociación, Profesión y Familia a través de la Asamblea de APCAS, jornadas técnicas y formativas y eventos lúdicos

Información Adartia 12

Encuentro con 14

Hay que alinear los intereses y objetivos de compañía, perito y cliente. Enrique Huerta, CEO del Grupo Liberty Seguros en España, habla con Fernando Muñoz, presidente de APCAS.

Día a día de la Pericia 20

Rafael Concejo, nuevo presidente de la Comisión Deontológica de APCAS: "Deseo que el colectivo de los peritos sea, si cabe, más fuerte y más compacto, sin fisuras"

Noticias APCAS 22

APCAS Moto celebra su tercera concentración en Cartagena bajo el lema 'Experiencia + Seguridad = Pericia'

Perito y además... 25

Francisco González, capitán de yate, profesor de Náutica, navegante, buceador y pescador

Automóvil 26

José Antonio Gutiérrez, perito de APCAS, premiado en el concurso sectorial de lucha contra el fraude nos desvela las claves del caso por el que fue galardonado

Información GT Motive 30

Tribuna 32

Arte y no parte en el automóvil, por **Miguel Ángel Cuerno**, presidente de ANCERA y AECAR

Seguridad Vial 33

Par Motor / Siniestro Total

Pericia al Volante 34

La Responsabilidad Social en la Conducción, por **Juan Carlos Calvo**, miembro de APCAS y de su Comisión de Movilidad y Seguridad Vial

Tribuna 37

La estiba y trincaje de mercancías en Unidades de Transportes de Carga (UTC). Aspectos técnicos y legales, por **Francisco Fernández Sasiaín**, director de Operaciones de Progeco Vigo

Documento en páginas centrales

Consentimiento informado y responsabilidad sanitaria, por Carlos Fernández Herrerueta, secretario de la Asociación Española de Gestión de Riesgos Sanitarios y director médico de Aon.

Depósito Legal: M - 36425 - 2012

ISSN: 1887-55-72

Ni APCAS ni PERICIA comparten necesariamente las opiniones de los artículos firmados, que son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.



Francisco Fernández
Sasiáin,
Director de Operaciones
de Progeco Vigo

La estiba y trincaje de mercancías en Unidades de Transporte de Carga (UTC). Aspectos técnicos y legales

Cuando se habla de estiba y trincaje de mercancías, hay que distinguir dos actividades perfectamente diferenciadas:

- La estiba y sujeción de mercancías o UTC a bordo de los buques, que es un servicio público realizado en los puertos españoles por los estibadores de las sociedades estatales de estiba y desestiba (en la actualidad, sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios o SAGEP); tales como la estiba y sujeción de mercancías en las bodegas de los buques de carga general, de contenedores a bordo de buques portacontenedores, de vehículos en buques de transbordo rodado, etc.
- La estiba y sujeción de las mercancías en el interior de UTC (mayoritariamente contenedores intermodales y vehículos de carretera) que llevan a cabo las empresas cargadoras, de cualquier sector industrial, cuando contratan un servicio de transporte.

El primer tipo de estiba y trincaje, está regulado por el Convenio Internacional SOLAS (Safety Of Life At Sea) para la seguridad de la vida humana en el mar, que establece la obligatoriedad de un manual de estiba y sujeción de la carga en el buque, el cual sirve de guía a los estibadores y a la tripulación para supervisar y llevar a cabo dichas operaciones. Este manual debe realizarse conforme al 'Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga' conocido como Código CSS (code of safe practice for Cargo Stowage and Securing) y editado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Cuando se produce el corrimiento de carga a bordo de un buque, ya sea de carga general en bodega o de vehículos en un buque ro-ro, por ejemplo; el comisario de averías debe basar su análisis en el Código CSS, para determinar si dicho siniestro ha tenido como causa la mala estiba. Este criterio técnico y legal es aplicado de forma uniforme a

nivel internacional, de modo que cualquier marine surveyor de otro país coincidiría en sus argumentos de análisis con los de un comisario de averías español.

Sin embargo, respecto al segundo tipo de estiba y trincaje, no existe ningún tipo de legislación armonizada a nivel internacional, y eso puede suponer un serio problema a la hora de determinar si la causa de un siniestro ha sido la mala estiba.

A pesar de ello, existen dos importantes referencias técnicas en la materia:

- Norma europea EN12195-1:2010. Dispositivos para la sujeción de la carga en vehículos de carretera, desarrollada por el Comité Europeo de Normalización (CEN).
- Código CTU o Código de buenas prácticas para la estiba y sujeción de la carga en UTC, desarrollado por la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (CEPE).

Las normas o códigos técnicos solamente son de obligado cumplimiento cuando se incorporan al ordenamiento jurídico de un país, es decir, cuando entran a formar parte de una ley, decreto, orden, reglamento, etc. promulgado por dicho país o bien de un convenio o acuerdo internacional al cual dicho país se encuentra adscrito.

En el caso de la norma EN12195-1:2010, es de obligado cumplimiento en Europa para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ya que está incluida en el apartado 7.5.7.1 del 'Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera' (ADR) y también es aplicable para el transporte de cualquier tipo de mercancía por carretera en vehículos que circulen por Luxemburgo, República Checa y Bielorrusia ya que está incluida como norma técnica de referencia en sus reglamentos de circulación. En cuanto al Código CTU, está incorporado al reglamento de circulación de vehículos en Suecia, país de referencia internacional en materia de seguridad vial.

En el resto de países de Europa, salvo en Alemania que aplican una directriz propia (VDI 2700), los reglamentos de circulación de vehículos contienen artículos que simplemente indican que la carga debe estar dispuesta y, si fuera necesario, sujeta de tal forma que no pueda desplazarse o caer del vehículo (tal es el caso del artículo 14 del Reglamento General de Circulación en España) y consideran como infracción muy grave el hecho de que la carga se caiga del vehículo (artículo 65.5.n de la Ley 6/2014 sobre circulación de vehículos en España) pero no hacen referencia a normas ni códigos técnicos que permitan a los agentes de tráfico (en España, la Guardia Civil de Tráfico) verificar

si la estiba y sujeción de la carga son adecuadas.

Los peritos y comisarios de averías deben ser objetivos a la hora de analizar las causas de un siniestro y no dejar lugar a la improvisación ni a valoraciones subjetivas e inconsistentes. Por este motivo, deben ser tomadas como referencia y criterio para el análisis causal las normas técnicas antes citadas.

Mi deseo es que la labor de los peritos y comisarios de averías no se limite a analizar las causas de un siniestro y valorar los daños, sino a prevenirlo a través de la formación e información

En el transporte de contenedores intermodales, al estar sujetos a los modos carretera, ferrocarril y marítimo en el ámbito internacional, el criterio más cosmopolita existente es el Código CTU. Este código permite determinar, en base a unos criterios técnicos objetivos y medibles, si la causa de un siniestro ha sido la mala estiba.

En cuanto al transporte de mercancías peligrosas en vehículos de carretera por Europa, las periciales deben ser realizadas conforme a la Norma EN12195-1:2010; dejando

a criterio del perito o comisario de averías el utilizar dicha norma o el Código CTU en el caso de transporte de carga general en vehículos de carretera. Ambos criterios son muy similares e igualmente válidos.

En el transporte internacional de mercancías, la mayoría de las pólizas de seguro basan su clausulado en las ICC (Institute Cargo Clauses) de la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (International Underwriting Association of London, IUA). Dentro de ellas, la mala estiba es una cláusula de exclusión, motivo que refuerza aún más la necesidad de rigor técnico a la hora de imputarla como causa de un siniestro.

A lo largo de 20 años de trabajo en el sector de la estiba y trincaje de carga general, he tenido la oportunidad de analizar y rebatir un gran número de informes periciales que alegaban la mala estiba como causa de un siniestro, basándose en causas subjetivas no contrastadas en base a un análisis técnico. Este desconocimiento en la materia y mi creencia en la prevención como base del desarrollo industrial de un país, me ha llevado a compartir mi "know how" a través del libro 'Estiba y trincaje de mercancías en contenedor', publicado por la editorial Marge Books.

Mi deseo es que la labor de los peritos y comisarios de averías no se limite a analizar las causas de un siniestro y valorar los daños cuando este ya se ha producido, sino a prevenirlo a través de la formación e información. Espero que este libro pueda ayudar a que todos unidos consigamos reducir la siniestralidad en el transporte.