**GUIA RAPIDA SOBRE LA ESTIBA PÀRA LOS SOCIOS DE FETRANSA**

**1.- ¿Que conflictos de pueden presentar?**

Se pueden presentar cuatro tipos de conflictos:

- Contractuales con nuestros clientes.

- Administrativos en aplicación de la LOTT.

- Administrativos, en aplicación de la Ley de Seguridad vial.

- Penales, en aplicación del Código Penal.

**2.- ¿Quiénes serán los responsables de los incumplimientos?**

- En la cuestión contractual, en lo referido al acondicionamiento de las mercancías para su carga casi siempre lo serán los cargadores y por extensión los expedidores, en la carga, estiba, desestiba y descarga habrá que ver el contrato.

- En aplicación de la LOTT, lo serán el transportista, cargador y expedidor casi siempre con la responsabilidad compartida.

- En aplicación de la Ley de Seguridad Vial lo serán, casi siempre, el transportista y el conductor o ambos.

- En aplicación del Código penal la responsabilidad del conductor está muy clara en un alto porcentaje, otras posibles responsabilidades pueden aparecer también.

**3.- ¿Cuál es mi obligación a la hora de "sujetar y colocar la carga?**

Disponerla en el vehículo de manera que no se produzcan excesos de pesos, no comprometan la estabilidad del vehículo y además que no se pueda mover dentro del receptáculo de carga, aún en las condiciones más extremas y por supuesto no caigan a la vía.

**4.- ¿Cuáles son los criterios para sujetar las mercancías?**

En primer lugar, debo tener en cuenta las fuerzas que las cargas ejercen, estas fuerzas son:

- 0,8 G, o lo que es lo mismo, un empuje similar al 80% de la masa transportada hacia adelante.

- 0,5 G, o lo que es lo mismo, un empuje similar al 50% de la masa transportada hacia los laterales y trasera del vehículo.

Por lo tanto, el fin de la sujeción será anular estas fuerzas.

**5.- ¿Que pueden provocar esas fuerzas?**

Que las mercancías se desplacen, vuelquen o ambas cosas o que caigan a la vía.

**6.- ¿Como se sujetan las mercancías en el vehículo?**

a) Por la fricción.

b) Por el receptáculo de carga, mediante su bloqueo.

c) Por el amarre de las mercancías.

d) Por el bloqueo de las mercancías empleando otros elementos diferentes al propio receptáculo.

**7.- ¿Que es la fricción?**

La fuerza que se opone al movimiento de las mercancías derivada del roce de las mismas o sus soportes con el suelo de la caja.

**8.- ¿Como conozco la fricción que tengo?**

Mediante unas tablas existentes en la guía de la estiba publicada por la Comisión Europea, entre otras fuentes.

**9.- ¿Que medios puedo utilizar para amarrar las mercancías?**

- Cinchas de amarre.

- Cadenas.

- cables.

Todos ellos han de estar homologados.

**10.- ¿Qué tipos de vehículos se encuentran en el mercado?**

a) Con certificado: XXL, L, a estos vehículos se les conoce la capacidad de bloque que tienen, en el caso de un XXL es de 0,5 G en la compuerta delantera y 0,4 G en los laterales y trasera.

b) Sin certificado

**9.- ¿Me sirve el vehículo como principal elemento de sujeción, sin tener que utilizar medios adicionales**?

a) En primer lugar, para que el vehículo se pueda utilizar para sujetar las mercancías, éstas no deben de estar estibadas dejando huecos entre ellas que en total sumen más de 15 cms. Si en un sentido se cumple esta regla, pero en el otro no, habrá que neutralizar las fuerzas en ese sentido. también deberemos de valorar si las mercancías pueden desplazarse, volcar o ambas cosas.

b) Si el vehículo es XXL, se cumple la regla de los 15 cms, la altura de estiba no supera un 75% del total y se nos presentan en perfecto estado de embalaje, no estoy obligado a utilizar medios adicionales de sujeción en un alto porcentaje de los casos.

c) Si el vehículo es L, dependiendo de la masa de la mercancía hay que utilizar medios adicionales de sujeción.

d) En vehículos sin certificado, en principio hay que considerarlos solamente aptos para proteger las mercancías de las inclemencias, por lo tanto, habría que utilizar medios adicionales de sujeción siempre.

e) Cuando no se cumpla la regla de los 15 cms siempre deberemos de utilizar medios adicionales de sujeción.

**10.- ¿En realidad no es válido un vehículo sin certificado?**

No, es un efecto legal, un vehículo que el día 19 de mayo era válido para contener las mercancías por bloqueo, el día 20 pasó a no serlo, esto no tiene sentido, desde Fetransa consideramos que la presunción que se efectúe del vehículo, siempre que el mismo se presente en correcto estado de mantenimiento, ha de ser en el sentido de considerarlo apto y tratarlo como un XXL. La flota española está saliendo al extranjero y es la presunción que se está realizando.

**11.- ¿Que se entiende por medios adicionales de sujeción?**

- Medios de amarre.

- Medios que aumente los coeficientes de fricción.

- Combinaciones de ambos.

**12.- ¿Cuáles son las consecuencias de los incumplimientos?**

a) En materia contractual, los daños justificados, de acuerdo a la ley 15/2009 y el CMR.

b) En materia de transportes, hasta 4000 euros y la perdida de la honorabilidad.

c) En materia de tráfico hasta 500 euros.

d) En materia penal, hasta penas de prisión, en función del daño causado con ocasión de la perdida de algunas mercancías.

**13.- ¿Es aconsejable la formación?**

Dada la complejidad de la norma y las diferentes responsabilidades, sería aconsejable que los cargadores, expedidores, responsables de tráfico y conductores, recibieran formación más o menos compleja. Desde Fetransa hemos solicitado que la misma se incluya en la formación continua del CAP.