

## TERRESTRE • La nueva normativa entra en vigor el 20 de mayo con nuevas exigencias para fijar las cargas e inspecciones técnicas

# Nueva estiba en camión: seguros y... responsables

INMA PEÑA  
MADRID

El próximo 20 de mayo entra en vigor el Real Decreto 563/2017 que regula las inspecciones técnicas a los vehículos que circulan en territorio español y que establece una serie de normas técnicas a cumplir para la correcta estiba de la carga en los camiones. Estas inspecciones técnicas darán potestad a los inspectores para determinar si existe una deficiencia en la sujeción de la carga (estiba) y exigir en ese caso responsabilidades al cargador, transportista y conductor,

La única normativa vigente en la actualidad para la estiba de cargas en camión queda establecida en el Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003), en cuyo artículo 14 se regula que "la carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa; comprometer la estabilidad del vehículo o producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas".

Por tanto, la normativa actual no recoge realmente todos los aspectos para establecer una buena estiba de la carga en camiones y evitar situaciones de riesgo. En opinión del Instituto para la Seguridad en las Cargas (ISEC), esta normativa es tan poco concreta que ha permitido que los camiones y furgonetas circulasen durante años sin apenas control sobre las car-



Entre el 25% y el 45% de los accidentes en el transporte de mercancías por carretera tienen que ver con una mala estiba de la carga.

gas, de ahí el aumento de la siniestralidad por mala estiba. Se debe aclarar que, en el caso de

la manipulación y transporte de mercancías peligrosas, el Código ADR (regulador del transpor-

te de mercancías peligrosas) sí incorpora en su artículo 7.5.7 "manipulación y estiba" que el

cargamento deberá estar "estibado conforme a la norma EN 12195-1:2010".

Con este telón de fondo y con el objeto de reducir el número de accidentes y mejorar los controles para reducir los casos de mala estiba, el 2 de junio de 2017 el Gobierno aprobó el Real Decreto 563/2017, que, además de establecer las inspecciones técnicas, incluye en su anexo III una serie de normas técnicas que deberán aplicarse en la fijación de las cargas en los camiones.

### 15.000 inspecciones

En el marco del nuevo RD, la DGT se ha comprometido a realizar más de 15.000 inspecciones técnicas al año.

### EL DATO

## Entre el 25% y el 45%

El significativo papel protagonista de la mala estiba o carga de mercancías en la siniestralidad de los camiones en el transporte por carretera ha sido una de las motivaciones de la entrada en vigor del RD 563/2017. Según datos ofrecidos por la Dirección General de Tráfico (DGT) en materia de accidentes y siniestralidad, en 2016 se registraron un total de 173 infracciones de conductores en vías urbanas e interurbanas por exceso de carga, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga. De las 173 infracciones, 42 correspondieron a camiones de más de 3.500 kg, 7 infracciones a camiones de menos de 3.500 kg y 24 de ellas a furgonetas. En 2015, las cifras fueron similares, con un total de 138 infracciones, de las cuales 23 correspondieron a vehículos de más de 3.500 kg, 5 infracciones a camiones de menos de 3.500 kg y 16 infracciones a furgonetas.

Según los datos de siniestralidad de la Unión Europea, el 25% de los accidentes que se suceden en el transporte por carretera tienen que ver con una mala estiba de la carga. Es un porcentaje que en otros estudios, asegura el ISEC, se eleva hasta el 45%. El motivo de esta variación, explica el Instituto, es porque la mayoría de los organismos y empresas no se ponen de acuerdo sobre la definición de estiba y su alcance, ni disponen de normativa común para regularla.

## ¿A quién corresponde la carga y descarga de la mercancía?

Según explica el ISEC, la norma que regula la responsabilidad de las partes en el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera es la Ley 15/2009.

En el Artículo 20 de esta norma se establece que las labores tanto de carga y descarga como de estiba y destiba corresponderán al cargador y destinatario en el lugar de origen y llegada, respectivamente, siempre y cuando no se haya pactado lo contrario con el conductor antes de la efectiva presentación del vehículo.

Dada esta salvedad, en el sector del transporte es comúnmente aceptado que la carga de la mercancía en la plataforma o el contenedor y estiba (fijación de la mercancía al vehículo) sea realizada por la empresa transportista y el conductor cuando el transporte se presta por carretera, sin a veces quedar esto reflejado por escrito.

Si la empresa y el conductor han pactado previamente por escrito o verbal la realización de la sujeción de la carga por parte del conductor, éste

será el responsable de cualquier daño, infracción o accidente.

Así mismo lo recoge la ley, que cita textualmente que "el cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda. Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador".

Mediante esta ley, el conductor es el

último responsable de la estiba de la mercancía en caso de accidente.

En la mayoría de las sentencias, los tribunales reconocen la obligación de la realización del trincaje por el transportista.

Por esto mismo y para evitar cualquier situación de accidentalidad, AECOC recomienda que toda incidencia en el proceso de carga y descarga, como mercancía en mal estado o malas condiciones del camión, quede reflejado en el albarán y no se proceda a su carga o descarga.

## Normas técnicas

El anexo III del Real Decreto aprobado en junio de 2017 establece los principios aplicables a la sujeción de la carga, indicando que la sujeción deberá soportar el peso de la carga multiplicado por 0,8 en el sentido de la marcha; el peso multiplicado por 0,5 en sentido lateral y contrario al de la marcha e impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga en general. La normativa obliga a no sobrepasar la carga máxima de eje autorizada así como tener en cuenta la resistencia de algunos componentes de los vehículos a la hora de sujetar la carga, como los puntos de amarre frontales, laterales y traseros cuando se utilicen para tal fin. Se podrá utilizar uno o varios de los métodos de enganche, inmovilización (local o general), amarre directo o amarre superior y además deberán cumplirse las normas técnicas sobre: cálculo de las fuerzas de amarre; los puntos de amarre; la resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos; las cinchas de amarre de fibras sintética; las cadenas de amarre; los cables de acero de amarre; el contenedor ISO; las cajas móviles; las lonas; y los postes-teleros y empaquetado.

En las inspecciones, los agentes podrán determinar si ha ocurrido una deficiencia leve, en el caso de que la carga esté correctamente sujeta pero podría estar más segura; deficiencia grave, cuando la carga no ha sido sujeta suficientemente y cabe la posibilidad de un desplazamiento o vuelco significativo de la carga o partes de la misma; y deficiencia peligrosa, si se pone en peligro directo la seguridad del tráfico debido al riesgo de pérdida de la carga o partes de la misma por un peligro derivado directamente de la carga o por la puesta en peligro inmediata de personas.

Por otro lado, en caso de producirse un accidente, si la inspección detectase que la estiba y carga del vehículo no estaba acorde a lo establecido, podría considerarse negligencia o dolo y acarrear graves consecuencias para el conductor, asegura el ISEC.

**En caso de accidente, si se detectase que la estiba no ha sido acorde a lo establecido, podría considerarse negligencia o dolo y tener graves consecuencias para el conductor**

Para ello, y según han informado a este Diario, ya se han dispuesto reuniones en las próximas semanas con responsables de la Dirección General de Tráfico para abordar y estudiar

### Sector del transporte

Tanto las distintas asociaciones del transporte como las asociaciones de cargadores están a expensas de analizar todos los detalles del nuevo reglamento y la dimensión de su aplicación efectiva.

Para ello, y según han informado a este Diario, ya se han dispuesto reuniones en las próximas semanas con responsables de la Dirección General de Tráfico para abordar y estudiar

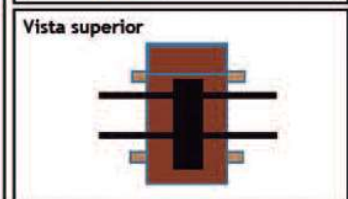
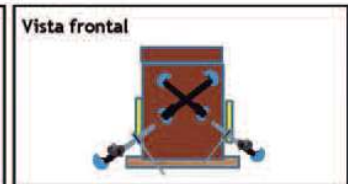
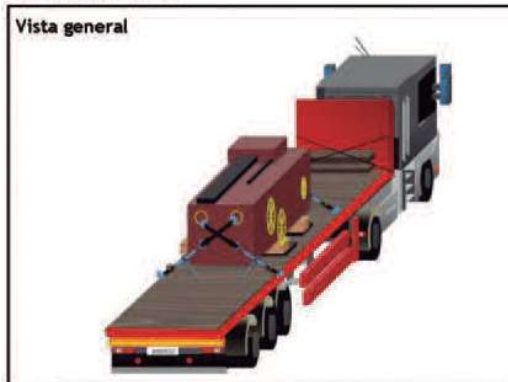
### 1. Cálculos válidos en los siguientes modos de transporte

CARRETERA	MAR A	MAR B	MAR C	FERROCARRIL
x			x	

### 2. EPIs obligatorios durante la estiba



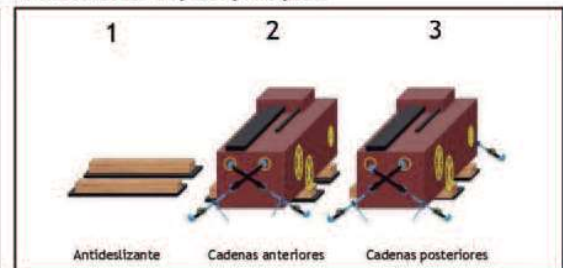
### 2. Vistas generales



### 3. Útiles recomendados



### 4. Resumen de los pasos principales



Ejemplo de ficha HDZ homologada para la carga. Imagen ISEC.

cómo se aplicarán las inspecciones, cómo afectará al tráfico, cómo se establecerán las sanciones, de quién será la responsabilidad y consiguientes consecuencias de una mala estiba.

En opinión de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte en España (Fenadismer), la Asociación Internacional del Transporte por Carretera (ASTIC) y la Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías (Fetransa), con la entrada en vigor del nuevo re-

glamento, el verdadero perjudicado es y será el conductor, que en muchos de los casos se le atribuye la carga de la mercancía y su estiba.

Las asociaciones trasladaron a principios de año su preocupación por la aplicación de la norma y los aspectos relacionados con la responsabilidad, que "pasa a recaer sobre el conductor y el titular del vehículo, algo que choca y entra en contradicción con el reglamento de transporte", explica Fetransa.

Por esto mismo, desde la Federación recuerdan que en la actualidad, "en muchos casos, el conductor no interviene en el proceso de estiba, por lo que es difícil que pueda achacarse en esos casos una responsabilidad directa en caso de inspección".

En este sentido, Fenadismer apoya la idea de prohibir cargar al transportista y conductor y exigir únicamente esa actividad al cargador para evitar culpabilizar al conductor en caso de accidente por mala estiba.

## Recomendaciones para la carga y descarga de la mercancía

Desde la asociación de cargadores AECOC, dentro de sus normas RAL, hay publicadas una serie de recomendaciones para la carga y descarga que, según asegura Marc Nicolas, responsable de Transporte de AECOC, abordan la normativa desde un punto de vista general en algunos aspectos, por lo que el seguimiento de las mismas entre los cargadores es orientativo.

Con la entrada en vigor del nuevo Real Decreto 563/2017, AECOC prevé realizar una actualización de dichas recomendaciones.

Desde el ISEC, por su parte, para evitar accidentes y asegurar una correcta estiba, se sugiere la utilización de fichas de estiba homologadas para las cargas, como las fichas HDZ, que debe aportar el transportista en caso de que se haya pactado que él realice la estiba de la carga o se realice por uso y costumbre. Estas fichas especifican el tipo de vehículo que se utilizará para el transporte; los requisitos obligatorios de la norma EN12195 - 1,2,3



El ISEC ha desarrollado un sistema de formación mediante un Carnet de Especialista en Estiba en Camión. Foto M.J.

y 4, es decir, el número de cintas de amarre, la técnica empleada y útiles necesarios; el cálculo de la tensión necesaria para contrarrestar la fuerza de aceleración y desaceleración; el cumplimiento de otras normas concordantes como EN12642L y 12642X; las funciones para trincaje de mercancías, útiles y fórmulas que deben realizarse; y los pactos concretos y responsabilidad de cada parte, según el contrato e Incoterm utilizado.

Con la responsabilidad previamente documentada entre cargador y transportista, queda expuesto y claramente identificadas las responsabilidades adquiridas por cada una de las partes, con el fin de evitar problemas legales posteriores.

El ISEC ha desarrollado también un sistema de formación a través de la obtención de un Carnet Especialista en Estiba en Camión acorde a la norma EN12915-1, donde se estudia la misma, las consecuencias, cómo interpretarla y cómo aplicar todas sus peculiaridades.