LA NUEVA NORMATIVA DE ESTIBA DE LA CARGA RESPONSABILIZA AL CONDUCTOR Y AL TITULAR DEL CAMIÓN

Hasta ahora, prácticamente no existía ninguna regulación sobre cómo asegurar la carga sobre un camión. La única referencia al respecto en todo nuestro ordenamiento jurídico era el Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) Art 14, que prácticamente se reducía a contemplar lo obvio: la carga debe ir bien sujeta. Sin embargo, el pasado 2 de junio de 2017 se aprobó el RD 563/2017. Este Real Decreto, que es una trasposición de una directiva europea, y que entrará en vigor el próximo 20 de mayo, regulará las inspecciones técnicas que se harán a los vehículos comerciales en el territorio español. En su anexo III determina una serie de normas técnicas, entre las que figura la EN12195-1:2010, que deberán aplicarse en la fijación de las cargas en camión**.** La nueva normativa regula cuestiones como el número de amarres a colocar, su capacidad de amarre, etc. Pero sobre todo, y ese es el punto más conflictivo, hace recaer la responsabilidad en caso de accidente en el conductor, en determinadas circunstancias.
Para analizar esta nueva normativa, ayer mismo tuvo lugar un encuentro, organizado por astic y en el que han participado numerosas organizaciones del sector, que ha permitido conocer algunos de los aspectos que entrarán en vigor cuando se aplique la normativa sancionadora europea el próximo 20 de mayo.

LA DGT ANUNCIA QUE PUBLICARÁ UNA RESOLUCIÓN DE DESARROLLO DEL RD 563/2017 SOBRE RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE ESTIBA DE MERCANCÍAS EN CAMIONES

El nuevo Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulen en territorio español, establece nuevas obligaciones para los transportistas en materia de correcta sujeción de la mercancía a bordo de los vehículos de transporte.

Dicha regulación, que entra en vigor el próximo 20 de mayo, se aplicará a todos los vehículos de transporte de mercancías con una velocidad superior a 25 Km/h que circulen por las carreteras españolas, sea cual sea su nacionalidad.

Como novedad, durante una inspección en carretera, se podrá someter el vehículo a inspección de la carga, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente, realizando inspecciones para comprobar que en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba, el cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo, así como que las cargas no pueden salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

Para llevar a cabo la inspección de la sujeción de la carga, los agentes de Tráfico utilizarán diferentes elementos de medición y comprobación: báscula fija o móvil, tensiómetros, medidores de ángulos y calculadora de estiba (app denominada “safe load”).

Ante la incertidumbre que la nueva regulación está ocasionando en el sector del transporte por carretera por las posibles consecuencias derivadas de una incorrecta sujeción de la carga, la Dirección General de Tráfico, clarificará cómo se va a llevar a cabo por los agentes de Tráfico el procedimiento de inspección de la sujeción de la carga así como el régimen de responsabilidades en caso de una posible infracción, teniendo en cuenta que la legislación en materia de contratación de transporte atribuye la responsabilidad de las labores de carga de la mercancía en el vehículo a la empresa cargadora, salvo en

el transporte de paquetería o carga fraccionada. Asimismo la legislación de seguridad vial atribuye la responsabilidad de las infracciones de tráfico al autor del hecho infractor.

En relación al régimen de responsabilidad, la DGT va a elaborar en breve una Resolución de desarrollo del nuevo Decreto para clarificar la responsabilidad de la estiba, que definirá un nuevo documento, denominado "Ficha de estiba", adaptada a cada especialidad de transporte, en la que el responsable de la carga acreditará la correcta sujeción de la mercancía a bordo del vehículo, y muy importante, parece que hasta que dicha Resolución no sea aprobada, previa consulta con las organizaciones representativas del sector del transporte, la DGT dará instrucciones a la Unidad de vigilancia de tráfico de la Guardia Civil estableciendo un periodo transitorio no sancionable de adaptación a la nueva regulación.

LA DGT MULTARÁ A QUIENES INCUMPLAN LA NORMATIVA SOBRE ESTIBA APLICABLE A PARTIR DEL 20 DE MAYO

La Dirección General de Tráfico (DGT) sancionará a partir del 20 de mayo a quienes incumplan la normativa sobre estiba y amarre de la carga que entrará en vigor en la citada fecha.
Esto significa que, en contra de las informaciones aparecidas en algunos medios de comunicación, Tráfico no establecerá **"un periodo transitorio no sancionable de adaptación a la nueva regulación"**. Así se deduce del resultado de la reunión mantenida entre el Director General de Tráfico, Gregorio Serrano, con los representantes del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) celebrada en el día de ayer.

Ante la incertidumbre y las dudas suscitadas por las informaciones contradictorias que se están publicando, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) se ha puesto en contacto esta misma mañana con los máximos responsables de Tráfico, quienes nos han confirmado que **las sanciones se producirán desde el mismo momento de la entrada en vigor del nuevo Real Decreto**. Hay que señalar, no obstante, que los datos de la DGT apuntan a una escasa incidencia de la siniestralidad motivada por una estiba incorrecta. Ello no significa que Tráfico haga dejación de sus funciones de inspección y en su caso, pueda sancionar a quienes incumplan esta norma.

La CETM recuerda que nos enfrentamos a una normativa compleja y ambigua que, en contra de nuestra opinión, hace recaer la responsabilidad en caso de accidente en el conductor, en determinadas circunstancias, lo que choca de frente con la Ley del Contrato de Transporte, que delimita claramente que la responsabilidad tanto de la carga como de la estiba es del cargador, a no ser que haya un pacto expreso y previo que indique lo contrario. En la mayoría de los casos, el conductor no interviene en el proceso de la estiba, por lo que, a nuestro modo de ver, no debería ser posible que, en esos casos, recayera sobre él una responsabilidad directa en caso de accidente.

El compromiso adquirido por la DGT en la reunión mantenida ayer con las organizaciones miembro del CNTC, es elaborar una Resolución que desarrolle y clarifique la responsabilidad de la estiba en el Real Decreto, para lo que publicará un documento denominado 'Ficha de estiba', adaptado a las diferentes especialidades de transporte, en el que los responsables de la carga deberán acreditar la correcta sujeción de la mercancía a bordo del vehículo.

ASFARES RESPONDE A LAS PREGUNTAS MÁS FRECUENTES SOBRE LA SUJECIÓN DE LA CARGA EN REMOLQUES

La asociación Asfares, representante de los fabricantes de remolques y semirremolques, ha presentado un documento para tratar de resolver las dudas más frecuentes que está generando el real decreto 563/2017, que regula las inspecciones en carretera de vehículos comerciales, que traspone la Directiva 2014/47/UE y entrará en vigor el 20 de mayo.

¿Mi vehículo podrá circular a partir del 20 de mayo?
Si, el real decreto 563/2017 regula la inspección. La legislación sobre vehículos no ha cambiado.

¿Tengo que tener certificados de vehículo, carrocería, lona o puntos de anclaje?
No, la directiva 2014/47 establece unas normas de referencia, no son obligatorias en la puesta en servicio de vehículos y no es necesario, por tanto, un certificado.

¿Tengo que comprar todas las normas?
No, las normas son de referencia si fuera necesario. Es suficiente con seguir las recomendaciones de la 'Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de Cargas de la Comisión Europea', que se puede descargar gratis **aquí** y explica detalladamente lo que se necesita.

¿Qué ocurre si mi carrocería no está certificada según la EN 12642?
La propia guía explica las tres alternativas: 1) está certificada EN 12642-XL o 2) como EN 12642-L, se podrán usar las fuerzas de retención de la norma para calcular las fuerzas necesarias según el RD. 3) Si no está certificada la carrocería, no se podrá suponer ninguna fuerza de retención ejercida por la carrocería. Simplemente habrá que conseguir esa fuerza de retención con amarres adicionales.

¿Qué ocurre si mis puntos de anclaje no están certificados según la EN 12640?
Que sólo puedo considerar que aguantan 2000 daN. La guía explica que "se considera que los puntos de amarre en buenas condiciones colocados en un vehículo en buen estado cumplen los requisitos mencionados en el cuadro 3 anterior, incluso aunque no se disponga de certificados.". En el cuadro 3 de la guía considera, para vehículos de más de 12 toneladas de masa total, una resistencia de 2000 daN por punto de anclaje. Si estuvieran certificados, se podrían considerar fuerzas mayores.

¿Tengo que tener la lona certificada según la EN 12641-2?
No, simplemente no se le puede considerar resistencia alguna en los cálculos.

¿Necesito un certificado de mi vehículo, carrocería, lona o puntos de anclaje?
No como norma general, en la mayoría de los casos hay alternativas en la propia guía para vehículos sin certificados. Será necesario para determinadas cargas en las que haya que utilizar todos los recursos disponibles para conseguir las fuerzas de retención exigidas.

¿Es necesario amarrar con dispositivos de sujeción certificados?
Sí, según la guía "resulta prácticamente imposible calcular visualmente la fuerza de tensión estándar y el valor de CA (Capacidad de Amarre) de una cincha. Por tanto, la etiqueta es obligatoria. Es decir, si queremos utilizar la fuerza de retención de dispositivos de sujeción, necesitamos obtenerlos de la etiqueta, según norma.

¿Qué es un equipo específico de sujeción?
Es un dispositivo de sujeción diferente a cinchas, eslingas, cables, cadenas, que tienen tensión.

¿Necesito que los equipos específicos de sujeción de carga estén certificados?
Sí, la guía establece que para poder considerar en los cálculos las fuerzas de retención de equipos específicos, es necesario acreditar la resistencia del equipo y comprobar su acoplamiento al vehículo.

¿Es recomendable tener certificados de vehículo, carrocería, lona o puntos de amarre?
Sí, va a simplificar la sujeción de la carga, su cálculo, utilizar menores dispositivos de amarre y va facilitar la inspección en carretera.

¿Qué ventajas tiene mi vehículo si está certificado EN 12642-XL?
Que puedo utilizar la resistencia de la carrocería como factor de retención. En el caso de carga completa y en las condiciones que especifica el certificado puede ser suficiente sin tener que hacer amarres adicionales. En el caso de carga parcial o de condiciones distintas de carga, la necesidad de amarres es menor que sin XL.

¿Hay un máximo de distancia entre la carga y la carrocería?
No, el real decreto marca un máximo de 15 cm de separación de la carga a un amarre directo o bloqueo, no como norma general. El amarre directo o bloqueo es, por ejemplo, cuando usamos el frontal de una carrocería EN 12642-XL para retener la carga, o en los postes de retención delante de una cuna de bobinas. En ese tipo de casos, la carga tiene estar a menos de 15 cm. En los demás casos en que no se utilice un amarre directo o bloqueo, no se marca distancia entre carga y carrocería.

¿Tengo que amarrar según la Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de Cargas de la Comisión Europea?
Sí, porque a partir del día 20 de mayo se va a inspeccionar tomando como referencia esos mismos requisitos.

'La Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de Cargas de la Comisión Europea' responde a la mayoría de las preguntas que se nos pueden plantear. En ella se explican los casos en los que las normas son necesarias y en cuáles no, dando siempre alternativas para vehículos sin certificado. Se pueden utilizar los vehículos actuales en servicio. Los vehículos, carrocerías, lonas o puntos de amarre no tienen por qué estar certificados, los dispositivos de amarre o equipos específicos de sujeción si tienen que estarlo para poderlos considerar en los cálculos. **Acceda aquí a la guía.**