

INFORME SOBRE LA NUEVA REGULACIÓN DE LA ESTIBA DE CARGAS EN CAMIÓN

Situación actual de la legislación sobre la estiba de cargas.

Hasta ahora, prácticamente no existía ninguna regulación sobre cómo asegurar la carga sobre un camión. La única referencia al respecto en el ordenamiento jurídico era el Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) Art 14, que indica lo siguiente:

- 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.
- Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.

Este precepto es poco concreto, dado que permite que los camiones y furgonetas circulen sin apenas control sobre este campo. Y ello, evidentemente, ha tenido sus consecuencias. Se calcula que entre un 25 y un 45% de los accidentes del transporte de mercancías tienen que ver con la mala estiba de las cargas.

En base a lo anterior desde FETCAM se tiene conocimiento de actuaciones recientes por parte de la Guardia Civil de Tráfico en las que se está comenzando a sancionar a transportistas por no llevar correctamente estibada la carga. Como se puede deducir de lo anterior y, según la normativa vigente, la acción de sancionar o no al transportista queda al arbitrio/interpretación del propio agente, (como ocurre en el caso de conducción con chanclas, calzado de seguridad, etc).

La nueva normativa, (pendiente de entrar en vigor en 2018).

El pasado 2 de junio de 2017 se aprobó el RD 563/2017. Este Real Decreto regula 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 cargas en camión. Y por tanto, es una regulación muy concreta y cuantificable, frente al subjetivismo y poca precisión de la regulación actual.

Un ejemplo de cómo afectará esto a los transportistas en camión:

- Hasta ahora, si se transportaba una máquina de 12 toneladas, se podía poner el tipo y número de cintas que se querían para sujetarla. Por ejemplo, 2 cintas, con una fuerza de tensión estándar (STF) de 350 DaN.

- A partir de la entrada en vigor de la nueva regulación, RD 563/2017, hay que poner antideslizante y 6 cintas de amarre de 500 DaN, o bien 3 de 1000 DaN.

La nueva normativa regula cuestiones como el número de amarres a colocar, su capacidad de amare (LX) , etc. Concretamente, estas son las normas técnicas cuya vigilancia se va a verificar a partir de ahora:

Cálculo de las fuerzas de amarro

_ EN 12195-1

- EN 12640
- EN 12642
- EN 12195-2
- EN 12195-3
- EN 12195-4
- ISO 1161, ISO 1496
- EN 283
- EN 12641
- EUMOS 40511
- EUMOS 40509

Puntos de amarre.
Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
Cadenas de amarre.
Cables de acero de amarre.
Contenedor ISO.
Cajas móviles.
Lonas.
Postes-Teleros.
Empaquetado para transporte.

Si bien este Real Decreto es español, hay que decir que viene a aplicar el mismo contenido de la Directiva 2014/47 EU, cuyo propósito es fijar un criterio único en esta materia a nivel europeo, y por tanto, en el transporte internacional terrestre, todo transportista se encontrará con que habrá una serie de regulaciones nacionales e inspecciones idénticas en todos los países de la UE.

Entrada en vigor y formas de control:

Se prevé la entrada en vigor en mayo de 2018, por lo que las empresas y autónomos deberán ser conocedores de la misma a la vez que formarse y prepararse para el cumplimiento de esta exigente normativa.

La DGT se ha comprometido a realizar más de 15.000 inspecciones técnicas al año, pero además se ha formado a la guardia civil y se la ha dotado de herramientas para poder parar a vehículos y comprobar si cumplen esta directiva, de hecho ya están "informando" a transportistas sobre este tema.

En caso de accidente, además, si se detectase que la carga del vehículo no fuese acorde a lo establecido podría considerarse negligencia o dolo y tener graves consecuencias para el conductor o la empresa de transporte.

Adicionalmente a esto, y teniendo en cuenta el grado de complicación y dificultad que puede llegar a tener la correcta realización de los cálculos necesarios para cada vehículo, se han desarrollado diferentes app gratuitas para el cálculo de amarres para su dispositivo móvil que ayudarán de forma muy sencilla y gráfica en la realización de los mismos, asegurándose así que esté realizando la estiba según lo indicado en la norma.

Real Decreto 563/2017

ANEXO III

Sujeción de la carga

I. Principios aplicables a la sujeción de la carga

1. La sujeción de la carga soportará las siguientes fuerzas generadas por la aceleración/deceleración del vehículo:

- en el sentido de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,8, y
- en sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
- en sentido contrario al de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
- en general debe impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga.

2. Para el reparto de la carga se tendrán en cuenta las cargas máximas de eje autorizadas así como las cargas mínimas de eje necesarias dentro de los límites de la masa máxima autorizada del vehículo, en consonancia con la legislación sobre pesos y dimensiones de vehículos.

3. A la hora de sujetar la carga, se tendrán en cuenta los requisitos de resistencia de algunos componentes de los vehículos como los puntos de amarre frontales, laterales, traseros, teleros cuando se utilicen para tal fin.

4. Podrá utilizarse uno o varios de los siguientes métodos de retención para sujetar la carga:

- enganche,
- inmovilización (local/general),
- amarre directo,
- amarre superior.

5. Normas aplicables: Norma

- EN 12195-1
- EN 12640
- EN 12642

- EN 12195-2
- EN 12195-3
- EN 12195-4
- ISO 1161, ISO 1496
- EN 283
- EN 12641
- EUMOS 40511
- EUMOS 40509

Asunto

- Cálculo de las fuerzas de amarre.
- Puntos de amarre.
- Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
- Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
- Cadenas de amarre.
- Cables de acero de amarre.
- Contenedor ISO.
- Cajas móviles.
- Lonas.
- Postes-Teleros.
- Empaquetado para transporte.

II. Inspección de la sujeción de la carga.

1. Clasificación de las deficiencias.

Las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- Deficiencia leve: Se habla de deficiencia menor cuando la carga está sujeta correctamente pero cabría formular recomendaciones en materia de seguridad.
- Deficiencia grave: Se habla de deficiencia grave cuando la carga no ha sido sujeta suficientemente y cabe la posibilidad de un desplazamiento o vuelco significativo de la carga o de partes de la misma.
- Deficiencia peligrosa: Se habla de deficiencia peligrosa si se pone en peligro directo la seguridad del tráfico debido al riesgo de pérdida de la carga o de partes de la misma, por un peligro derivado directamente de la carga o por la puesta en peligro inmediata de personas. Si se observan varias deficiencias, el transporte se clasificará en el grupo de deficiencias más alto. En caso de observarse varias deficiencias, dado que cabe esperar que el efecto combinado de las mismas las refuerce, el transporte se clasificará en el nivel de deficiencia superior.

2. Métodos de inspección.

El método de inspección consiste en una evaluación visual de que se usa correctamente el número necesario de medidas adecuadas para sujetar la carga o la medida de las fuerzas de tensión, el cálculo de la eficiencia de la sujeción y la verificación de los certificados, en su caso.

3. Evaluación de las deficiencias.

En el cuadro 1 se presentan las normas que pueden aplicarse durante una inspección de sujeción de la carga para determinar si el estado del transporte es aceptable.

La categoría de las deficiencias se determinará con arreglo a la clasificación que se establece en el punto 1 de este capítulo, caso por caso.

Los valores que aparecen en el siguiente cuadro se ofrecen a título indicativo como directrices para determinar la categoría de una deficiencia determinada en función de las circunstancias concretas, dependiendo en particular de la naturaleza de la carga y de la discreción del inspector.

Para el transporte incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 95/50/CE del Consejo se pueden aplicar requisitos más específicos.

Cuadro 1

Elemento Deficiencias		Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
A	El empaquetado para transporte no permite una sujeción adecuada de la carga.	A discreción del inspector.		
B	Una o más unidades de la carga no están colocadas correctamente.	A discreción del inspector.		
C	El vehículo no es adecuado para la carga que se transporta (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
D	Defectos manifiestos de la superestructura del vehículo (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
10	Idoneidad del vehículo.			
10.1	Pared frontal (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.1.1	Parte oxidada o deformada.		x	
	Parte fisurada que pone en peligro la integridad del compartimento de carga.			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2	Paredes laterales (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.2.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.2.2	Resistencia insuficiente del soporte (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2.3	Mal estado de los paneles de las paredes laterales.		x	
	Parte fisurada.			x
10.3	Pared posterior (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.3.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.3.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.4	Teleros (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.4.1	Parte oxidada o deformada, o amarre insuficiente al vehículo.		x	
	Parte fisurada; amarre al vehículo inestable.			x
10.4.2	Mala resistencia o diseño.		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.5	Puntos de amarre (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.5.1	Mal estado o diseño.		x	
	No pueden soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.5.2	Número insuficiente.		x	
	Número insuficiente para soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.6	Estructuras especiales exigidas (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.6.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; no apta para soportar la fuerza de retención.			x
10.6.2	No apta para la carga transportada.		x	
	Ausente.			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.7	Suelo (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.7.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; No apto para soportar carga.			x
10.7.2	Límite de carga insuficiente.		x	
	No apto para soportar carga.			x
20	Cierre, bloqueo y amarre directo.			
20.1	Amarre director de la carga (bloqueo).			
20.1.1	Demasiada distancia entre la carga y la parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia con la pared frontal si se utiliza para la sujeción directa de la carga.	x		
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.2	Demasiada distancia con las paredes laterales si se utilizan para la sujeción directa de la carga.	x		
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.3	Demasiada distancia con la pared posterior si se utiliza para la sujeción directa de la carga.	x		
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.2	Dispositivos de sujeción, como railes de amarre, vigas de bloqueo, tabillitas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior.			
	Fijación al vehículo inadecuada.	x		
20.1.2.1	Fijación insuficiente.		x	
	No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos.			x
	Sujeción inadecuada.	x		
20.1.2.2	Sujeción insuficiente.		x	
	Totalmente ineficaces.			x
20.1.2.3	Equipo de sujeción poco adaptado.		x	
	Equipo de sujeción totalmente inadecuado.			x
20.1.2.4	Método escogido para la sujeción del embalaje: subóptimo.		x	
	Método elegido totalmente inadecuado.			x
20.1.3	Sujeción directa con redes y lonas.			
	Estado de las redes y de las lonas (falta la etiqueta/están dañadas pero pueden servir).		x	
20.1.3.1	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.1.3.2	Resistencia insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Capacidad inferior a dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
	Fijación insuficiente de las redes y lonas.		x	
20.1.3.3	Fijación con una capacidad menor para soportar dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.4	Adecuación insuficiente de las redes y lonas para la sujeción de la carga.		x	
	Totalmente inadecuadas.			x
20.1.4	Separación y relleno de las unidades de carga o de los espacios libres.			
20.1.4.1	Inadecuación de la unidad de separación y relleno.		x	
	Separación o espacios libres demasiado amplios.			x
20.1.5	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles o resortes).			
20.1.5.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.2	Sujeción por fricción.			
20.2.1	Alcance de las fuerzas de sujeción requeridas.			
20.2.1.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.3	Dispositivos de retención de la carga utilizados.			
20.3.1	Inadecuación de los dispositivos de retención de la carga.		x	
	Dispositivo totalmente inadecuado.			x
	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque) está dañada pero el dispositivo funciona adecuadamente.		x	
20.3.2	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque) está dañada y el dispositivo está muy deteriorado.		x	

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
20.3.3	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.3.4	Tornos de amarre utilizados de forma incorrecta.		x	
	Tornos de amarre defectuosos.			x
20.3.5	Uso incorrecto de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo falta de protección de las aristas).		x	
	Uso defectuoso de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo nudos).			x
20.3.6	Fijación de los dispositivos de retención de la carga inadecuada.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.4	Equipo adicional (por ejemplo alfombras antideslizantes, protectores de aristas, rieles).			
	Se emplea un equipo inadecuado.	x		
20.4.1	Se emplea un equipo incorrecto o defectuoso.		x	
	Se emplea un equipo totalmente inadecuado.			x
20.5	Transporte de productos a granel, ligeros y sueltos.			
20.5.1	Productos a granel que vuelan al circular el vehículo y que pueden distraer a otros vehículos.		x	
	Supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.5.2.	Productos a granel mal sujetos.		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.5.3	Productos ligeros sin cubrir.		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.6	Transporte de trozas.			
20.6.1	Pérdida parcial del producto transportado (troncos).			x
20.6.2	Fuerzas de sujeción de la unidad de carga inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
30	Carga totalmente suelta.			x

Con esta modificación en la normativa de las irregularidades detectadas por los agentes de la Guardia Civil o los inspectores de la ITV se cuantificarán en base al baremo sancionador recogido en la LOTT, sancionándose las infracciones muy graves con cuantías entre los 1.001 y 6.000 €. Para las graves, se fijan multas de entre 401 y 1.000 €. Finalmente, las leves se castigan con entre 100 y 400 €.

Para los infractores reincidentes, se sancionarán con una multa de 6.001 a 18.000 € las infracciones muy graves si el infractor tuviera una sanción firme por otra infracción muy grave cometida en los doce meses anteriores, castigo económico al que se le sumaría la posible pérdida de la honorabilidad del gestor de la empresa, obligando a esa empresa a reponer este requisito indispensable para mantener la autorización de transporte.