

# Situación actual de la normativa sobre Estiba y Sujeción de la carga

Joan Antoni Balbín i Valentí



Últimamente se ha creado una gran controversia sobre las responsabilidades derivadas del Real Decreto 563/2017 por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales y las derivadas de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Sin entrar en tecnicismos y únicamente basándonos en el diccionario de la RAE (Real Academia Española), estas serían las definiciones de embalar, cargar, estibar y sujetar aplicadas al ámbito del transporte:

- **Embalar**
  - 1. tr. Disponer en balas o colocar convenientemente dentro de cubierta los objetos que han de transportarse.
- **Cargar**
  - 2. tr. Embarcar o poner en un vehículo mercancías para transportarlas.
- **Estibar**
  - 2. tr. Distribuir convenientemente la carga en un vehículo.
- **Sujetar**
  - 3. tr. Poner en una cosa algún objeto para que no se caiga, mueva, desordene, etc.

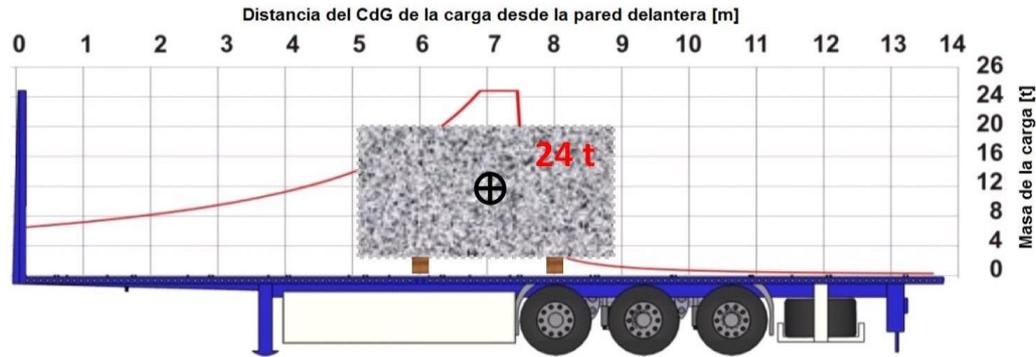
- Así “embalar” es poner los objetos que han de ser transportados en cajas o cajones protegiéndolos convenientemente.



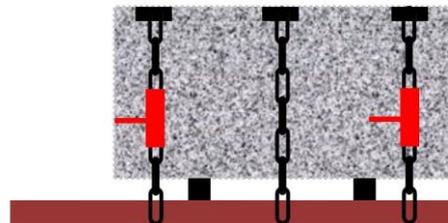
- Entonces, para “cargar” únicamente se necesitan medios manuales o mecánicos que permitan poner la carga en el vehículo. Como ejemplo, sirva esta imagen de una carretilla elevadora pesada depositando un bloque de granito en un semirremolque.



- Pero “estibar” es dar un paso más, es “distribuir esa carga convenientemente”. Así debe plantearse previamente la pregunta ¿En qué posición del semirremolque debe cargarse? Siguiendo con el ejemplo anterior, en esta imagen se ve el diagrama de carga del semirremolque y el lugar donde debe ser cargada para distribuir adecuadamente los pesos por eje facilitando una conducción estable y segura.



- Finalmente “sujetar” es “poner algo en la carga para que no se caiga o mueva”. En esta imagen, unas cadenas de amarre por encima cuyas características deben ser las adecuadas para que el bloque no pueda moverse durante su transporte.



- ❑ Por lo tanto en sentido amplio, la carga incluye la estiba, y la estiba incluye la sujeción, pero en el ámbito punitivo no se admiten sentidos amplios: La interpretación ha de ser restrictiva (Código Civil art.4.2 inciso primero).
- ❑ Así el Real Decreto 563/207 de 2 de junio es realmente limitado en el ámbito de lo que puede inspeccionarse en relación a la carga transportada. **Sólo el afianzamiento o ligazón de la carga al vehículo.**
- ❑ El artículo 11 del Real Decreto se pretende “ que la carga no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la salud, la propiedad o el medio ambiente” Ello supone que como lo que se inspecciona y en su caso se castiga, es el riesgo que la mala estiba crea, **no es necesario que haya un resultado – un accidente – para haber lugar a infracción y en su caso a sanción: basta que la mala estiba presente peligro.**

**(Quien puede ser sancionado si la carga está estibada incorrectamente. Autor: Francisco Sánchez-Gamborino)**

## A) Hasta ahora, prácticamente no existía ninguna regulación sobre cómo asegurar la carga sobre un camión. Así:

- ❑ El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre(en adelante LSV), establece expresamente en su artículo 12 que se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.
- ❑ **El Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) Art 14,** que indica lo siguiente:

### **“Disposición de la carga.**

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:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.

b) Comprometer la estabilidad del vehículo.

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

d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.

El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.

El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su acondicionamiento o estiba, se atenderá, además, a las normas específicas que regulan la materia”.

**El RD 1032/2007 sobre la cualificación de conductores de vehículos de carretera en su anexo I** indica dentro de sus requisitos de formación, un contenido obligatorio de 1 hora y 30 minutos sobre estiba y sujeción de la carga.

- ❑ **El Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE de 31 de octubre de 2015), establece como infracción grave conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída (art. 76 r), lo que puede llegar a suponer una multa de 200 € (art. 80.1), cifra que se puede ver incrementada a 500 € por infracción muy grave cuando durante el trayecto la carga haya caído a la vía por el mal acondicionamiento (art. 77 b). Como se puede observar las sanciones existentes no parecen suficientemente disuasorias.**

En definitiva, **es punible el hecho de practicar una estiba y trincaje inadecuados**. Sin embargo, no existía referencia alguna en la legislación española sobre una norma o instrucción técnica complementaria que indicara lo que se podía considerar como correcto o incorrecto y deja en manos de la buena voluntad de la empresa cargadora o del chófer del vehículo el practicar una correcta estiba y sujeción de la carga.

**Eso sí, la Ley imputará responsabilidades civiles o penales cuando se produce un accidente y se atribuya la causa a mala estiba, pero sin ejercer ningún tipo de acción preventiva.**

**En el ámbito internacional hasta hace muy poco tampoco ha existido norma alguna sobre el tema. Únicamente diversos organismos internacionales han realizado manuales de buenas prácticas sobre el tema. Así encontramos:**

- Guía europea de mejores prácticas sobre sujeción de cargas para el transporte por carretera de la Comisión Europea del año 2006.
- Guía europea de mejores prácticas sobre sujeción de cargas para el transporte por carretera de la Comisión Europea del año 2014.
- Código de buenas prácticas para la estiba segura de la carga en el transporte por carretera de la IRU del año 2014.
- Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) igualmente del 2014.

**DIRECTIVA 2014/47/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 3 de abril de 2014**

**B) El panorama cambia sustancialmente cuando se promulga la DIRECTIVA 2014/47/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que** circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE sobre inspecciones técnicas en carretera.

Esta nueva Directiva actualiza el régimen de inspecciones técnicas en carretera, e incorpora las normas previstas en la **Recomendación 2010/379/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo.**

## Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera

En España esta Directiva se transpone a nuestro ordenamiento interno por el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español, que entró en vigor el día 20 de mayo de 2018.



**Ya entrando en el contenido del RD, puede comprobarse que el ámbito de aplicación** afectará a vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h, entre otras, de las siguientes categorías:

- ❑ Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2 y N3).
- ❑ Remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías con una masa máxima superior a 3,5 toneladas categorías (O3 y O4).
- ❑ Tractores de ruedas categoría (T5) utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera, con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

**Es decir, afecta a la práctica totalidad de los vehículos usados habitualmente para el transporte de mercancías, a excepción de los ligeros.**

A partir de la entrada en vigor del RD 563/2017 hay que destacar los siguientes puntos en relación a los remolques y semirremolques:

1. La legislación que afecta a los vehículos no ha cambiado con el nuevo Real Decreto. **Los vehículos son los mismos antes y después del 20 de mayo.**

2. Las normas relacionadas en el anexo III, sección I, punto 5 del Real Decreto, no son obligatorias en la fabricación y puesta en servicio de vehículos. La Directiva 2014/47, Artículo 13, punto 2, establece: “... **la sujeción de la carga y la inspección de la sujeción de la carga podrán efectuarse de conformidad con los principios, y cuando proceda, las normas establecidas en el anexo III, sección I ...**”

3. Lo que **sí es obligatorio en la sujeción de la carga son las fuerzas establecidas en el anexo III, punto 1 del Real Decreto: 0,8 veces el peso de la carga en sentido de marcha y 0,5 veces en el resto de sentidos.**



4. La **retención de la carga se consigue mediante la suma del rozamiento con el suelo**, sistemas de bloqueo, de amarre, resistencia de la propia carrocería... Las normas relativas a los vehículos que se relacionan en el anexo III son una referencia para el cálculo, en los tipos y casos en que proceda.

5. La **Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de Carga** de 2014, se publicó por la Comisión Europea como herramienta para asesorar a transportistas y cargadores, formación de conductores y referencia en las inspecciones.

Con la entrada en vigor de este Real Decreto, la Guía ha pasado de ser una recomendación **a un manual de aplicación en la práctica. En ella se aclaran posibles dudas y se completa el texto de la regulación.**

**En cuanto al artículo que regula la inspección de la sujeción de la carga (artículo 11), se indica que durante una inspección en carretera se podrá someter el vehículo a una inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III del RD, 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.**

Es por tanto el anexo III, el que delimita – desde un punto de vista técnico, cuantificable y objetivo – si una carga está o no correctamente estibada y sujeta.

La novedad, y lo más importante que incluye este anexo, **es que hace referencia a todas las normas técnicas que deben ser tenidas en cuenta en la estiba y sujeción de la carga que son:**

- UNE EN-12195-1      Cálculo de las fuerzas de amarre
- UNE EN-12640      Puntos de amarre



- UNE EN-12642 Resistencia estructural de la carrocería de los vehículos
- UNE EN-12195-2 Cinchas de amarre de fibras sintéticas
- UNE EN-12195-3 Cadenas de amarre
- UNE EN-12195-4 Cables de acero de amarre
- ISO 1161 y ISO 1496 Contenedor ISO
- UNE EN-283 Cajas móviles
- UNE EN-12641 Lonas
- EUMOS 40511 Postes – Teleros
- EUMOS 40509 Empaquetado para transporte

## C) ¿Quién es el responsable de los daños materiales o personales derivados de una mala estiba y trincaje?

### En España, para el transporte nacional e internacional por carretera,

Las mercancías objeto de transporte han de estar adecuadamente embaladas para que durante su carga y transporte no sufran ningún tipo de perjuicio, ni lo ocasionen a otras mercancías que se encuentren en el mismo vehículo. El art. 21 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre de contrato de transporte terrestre **impone al cargador**, esto es, a la empresa que ha contratado los servicios de transporte, **la obligación de “acondicionar” debidamente las mercancías** para su transporte, añadiéndose a continuación que, cuando las circunstancias del envío así lo exijan, **deberá entregarlas al transportista correctamente embaladas e identificadas.**

#### Exención de responsabilidad del transportista

Esto significa que **si la mercancía sufre daños durante el transporte por no estar debidamente embalada, el transportista no tendrá que soportar ninguna responsabilidad**, como lo proclama expresamente el art. 49.1º a) de la Ley 15/2009 para el transporte nacional y el art. 17.4º b) en el Convenio Internacional relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).



## Importancia del correcto embalaje

**La razón operativa** es obvia. La empresa cargadora es quien conoce mejor las propiedades de las mercancías y quien, por tanto, **está en condiciones de poder elegir el embalaje más adecuado**, que jugará un papel esencial en la adecuada estiba en el camión.

**Pero la razón jurídica** es asimismo muy relevante. Si la empresa cargadora solicitante de los servicios de transporte no procede a embalar adecuadamente la mercancía, **cualquier daño que sufra la mercancía por ello o por la mala estiba que dicho embalaje ha propiciado, deberá soportarlo dicha empresa cargadora, aunque los daños se hayan producido durante el tiempo en que las mercancías estaban dentro del camión.**

El artículo 20 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre de Contrato de Transporte Terrestre establece que en los transportes nacionales la estiba y amarre de las mercancías la debe realizar quien sea el sujeto encargado de realizar la carga y descarga. **Y esta obligación, así expresamente se señala, corresponde al cargador. Esto es a la empresa que ha contratado el transporte, ya cargue directamente o se lo ordene a otra empresa para que se encargue materialmente de hacerlo.**



Associació Catalana de Consellers de Seguretat

## Excepción: La Paquetería

**La única excepción tiene lugar cuando el transporte constituye una modalidad de transporte de paquetería**, en cuyo caso el art. 20.3º de la mencionada Ley sí establece que es el transportista, o su chófer, el obligado a cargar, estibar y amarrar, en su caso, la mercancía al camión. Por lo tanto, si no se ha pactado nada expresamente al respecto, corresponderá al cargador o persona o empresa que él designe, el que o la que deberá realizar la carga, estiba y amarre de las mercancías en el camión utilizado para el transporte.

*A los cargadores, esto es, a las empresas industriales les conviene ser conscientes de que **cuando contratan transportes tienen la obligación de proceder a cargar, estibar y amarrar adecuadamente sus mercancías en el camión utilizado para el transporte, de tal forma que si las mercancías sufren daños por la mala estiba, el transportista no será responsable de tales operaciones ni de los daños provocados.***

Sólo hay un caso en el que el transportista respondería de los daños producidos por una estiba o amarre deficiente, aunque no lo hubiera llevado a cabo: cuando lo hubiera realizado siguiendo las instrucciones del transportista. En este último caso tendrá que responder de los daños causados en las mercancías aunque, repito, no hubiera sido él quien las hubiera amarrado.



En resumen la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre (artículos 20, 21 y 49.1.c) nos dice que la estiba y el embalaje de la mercancía serán responsabilidad del cargador.

No obstante, en caso de daños por estiba inadecuada, el porteador responderá por ellos si la estiba se hubiese practicado siguiendo sus instrucciones.

En Europa, para el transporte internacional por carretera,

**EL CMR proclama la exoneración de responsabilidad del transportista cuando la pérdida o los daños de las mercancías resulten de los riesgos inherentes a “la manipulación, carga, estiba o descarga de la mercancía, realizadas por el remitente o destinatario, o por personas que obren por cuenta de otro” (art. 17.4º c) CMR).**

Es decir, consagra, de forma inicialmente superflua, que **el transportista no tiene que responder de lo que no ha hecho**. Si los daños en las mercancías se han producido por la deficiente carga o estiba realizada por el cargador, es lógico que el transportista no tenga ninguna responsabilidad sobre lo sucedido y quede exonerado de cualquier culpa.



Este régimen permite, no obstante, obtener alguna conclusión más. **La exoneración del porteador sólo podrá tener lugar cuando pueda demostrar que los daños se produjeron o pudieron generarse por la carga o estiba.** Por lo que el porteador deberá demostrar que la carga la realizó el cargador, que la efectuó de forma deficiente, y que tales defectos de estiba eran evidentes o manifiestos, y por lo tanto, el porteador deberá comprobar antes de iniciar su viaje que las mercancías estaban debidamente estibadas y amarradas.

**Resumen Convenio CMR (artículo 17.4.b y 17.4.c).** El porteador está exonerado de responsabilidad por pérdida o daño en el caso de deficiencia en el embalaje o una carga inadecuada practicada por el remitente, pero parece que deberá comprobar al iniciar el viaje que las mercancías se encuentran correctamente estibadas y amarradas.



## E) Regulación sobre responsabilidad del Real Decreto 563/2017 de 2 de junio.

El Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español “ como ya hemos visto **nos dice en el artículo 11 que durante una inspección en carretera se podrá someter el vehículo a una inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III de este RD,** 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.

Asimismo, **en sus en sus artículos 16 y 17 nos regula el régimen sancionador de estas infracciones y las responsabilidades a que se pueda dar lugar.**

### **“Artículo 16. Régimen sancionador.**

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando no se respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en la legislación sobre tráfico y seguridad vial correspondiente en función del marco competencial correspondiente, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Las medidas cautelares que se puedan acordar y, en concreto, cuando se refieran a la inmovilización del vehículo, se ajustarán a lo establecido en el artículo 104 y siguientes del referido texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.



## Artículo 17. Responsabilidades.

1. El titular de la autorización administrativa para circular y, en su caso, el arrendatario a largo plazo del vehículo, serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.
2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo y los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera deberán cooperar con los inspectores y facilitar el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.

### F) Situación actual:

Dicha redacción ha merecido muchas críticas porque no aclara en qué casos se deberá aplicar a estas situaciones la normativa de Tráfico (LSV y RD 563/2017) o bien la normativa de Fomento (LOTT y Ley 15/2009) cuando lo cierto es que **para ambas normativas el sujeto responsable de este asunto es diferente. Como ya hemos visto, en general, la normativa de transportes atribuye la responsabilidad de la mala estiba o sujeción al cargador; en cambio la LSV y el presente RD 563/2017 la atribuyen al titular del vehículo o al conductor.**



**Es decir, que será sancionado quien haya efectuado la incorrecta estiba, sea el transportista o sea el cargador. El problema en muchas ocasiones surge a la hora de definir el responsable en cada caso concreto.**

**En cuanto a cual es la Administración competente para sancionar las infracciones por mala estiba parece muy claro que es la de Tráfico y no la de Transportes.** Ello es así porque las infracciones sobre estiba o sujeción de la mercancía no están tipificadas por la LOTT (Ley 16/1987) ni por el ROTT (RD 1211/1990) y son infracciones contra la normativa de seguridad vial.

**Ante las quejas recibidas la DGT se comprometió ante las Asociaciones de Transportes en fecha 5 de abril a clarificar la responsabilidad de la estiba ante 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. En cambio la legislación de seguridad vial atribuye la responsabilidad de las infracciones de tráfico al autor del hecho infractor.**

En respuesta a esta petición, el Director General de Tráfico señaló curiosamente que **en líneas generales en España la estiba de los vehículos se realiza de forma correcta, no suponiendo “un problema real” en materia de seguridad vial,** por lo que no se plantean modificar el actual baremo sancionador incrementando la cuantía de las sanciones ya existentes.



## G) En fecha 19 de junio de 2018 el Director General de Tráfico publico la Instrucción 18/TV-103: Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en el transporte público de mercancías

Dicha Instrucción dice que respecto a los vehículos dedicados al transporte público de mercancías por carretera, **se debe tener presente que resulta además de plena aplicación la normativa sectorial de transportes terrestres.**

En relación con la correcta sujeción de la carga resulta relevante señalar el contenido de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, donde se establece el régimen general de aplicación respecto a los sujeto obligados a realizar la estiba de las mercancías.

Así pues se establece, con carácter general, que la estiba de las mercancías será por cuenta del cargador, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga.

No obstante lo anterior, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, la estiba de las mercancías corresponderá, en todo caso, al porteador.

### **Entendemos por cargadores y porteadores lo siguiente:**

**Cargadores:** es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (artículo 4.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre).

**Porteadores:** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos (artículo 4.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre).

A la vista de lo anterior, y teniendo en cuenta lo dispuesto en artículo 82 de la LSV sobre el régimen general de responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto a ley, **la cual recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción, el responsable por la inadecuada sujeción de la carga en el transporte público de mercancías será:**

A) con carácter general el cargador

B) salvo que expresamente se pacte que sea el porteador; en cuyo caso se deberá acreditar documentalmente tal circunstancia.

C) el porteador cuando se trate de un reducido número de bultos de paquetería o similares.

1) A pesar del poco tiempo transcurrido desde la promulgación de la Instrucción 18/TV-103 de la DGT, **diversos autores consideran ya que en dicha Instrucción** (que es una norma jurídica con efectos meramente internos dirigida a facilitar el cumplimiento de sus obligaciones a la los Agentes de Vigilancia del Tráfico en carretera y a las propias Autoridades de Tráfico) **se ha elaborado forzando excesivamente la interpretación del RD 563/2017.**

Defienden que la Directiva 2014/47/UE **establece en su artículo 7 que los transportistas son responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación, lo cual consideran que incluye que la carga esté sujeta adecuadamente** y que el RD 563/2017 no es más que la transposición a nuestro ordenamiento jurídico de dicha Directiva. **Dicho artículo, en ningún momento menciona a los cargadores como posibles responsables.** Sin embargo dicha Directiva si los tiene en cuenta, ya que en el considerando 17 dicha Directiva **menciona a los cargadores como “sujetos encargados de velar por que la carga vaya adecuadamente empaquetada y cargada”** siendo la seguridad de la carga **“fundamental para la seguridad vial”** según el considerando 16.



Según estos autores, nuestro legislador tenía claro el régimen de responsabilidad de la Directiva 2014/47/UE en el momento de redactar el RD 563/2017 dado que en su artículo 13 sólo hace responsable “al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo” y no a los cargadores de todos los gastos derivados de una inspección minuciosa cuando las deficiencias en la sujeción de las mercancías son constitutivas de una infracción administrativa.

**Por ello dichos autores sostienen que el régimen de responsabilidad establecido en la Directiva 2014/47/UE debería prevalecer sobre la Ley de Seguridad Vial , por dos motivos:**

- a) Por tratarse de una norma posterior y especial en una materia concreta**
- b) Por aplicación del principio de jerarquía normativa ya que las normas europeas priman sobre las nacionales y por el espíritu unificador de las legislaciones de los Estados miembros que tienen todas las Directivas. Esta homogenización se pierde si se acude a la normativa nacional para interpretar lo que literalmente establece la propia Directiva.**

2) Las asociaciones de transportistas consideran que a pesar de lo dispuesto por la Instrucción 18/TV-103 de la DGT aún existen todavía muchas cuestiones referidas al cumplimiento de la obligación de la correcta sujeción de la carga que es necesario clarificar.



Por ello, la práctica totalidad de las asociaciones de transportistas que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera han acordado conjuntamente encargar un Dictamen Jurídico a profesores universitarios de la Universidad del País Vasco, especializados en transporte por carretera, con el objetivo de analizar las obligaciones legales existentes en relación con la estiba y amarre de las mercancías en el transporte por carretera, concretamente en relación con la atribución de responsabilidades desde su perspectiva mercantil, laboral y administrativa.

Dicho dictamen académico, que se estima que esté concluido a finales del próximo mes de octubre, estará dividido en tres partes:

- Un estudio exhaustivo del régimen mercantil aplicable en la normativa nacional e internacional (CMR) y en otros países de la Unión Europea.
- El régimen laboral aplicable a dichas operaciones y las medidas de prevención de riesgo laboral que pudieran acarrear.

- Las consecuencias de índole administrativa en caso de incumplimiento tanto en los ámbitos de transporte como de tráfico.

3) Francisco Sánchez-Gamborino en su artículo antes citado, considera que en todo caso se deberá sancionar en la disyuntiva entre el cargador y el transportista **al que haya realizado de hecho esas operaciones no a quien lo haya acordado en un contrato o orden de carga. Lo que puede ser probado por cualquier modo admitido en Derecho:** documentos (incluido mensaje email o WhatsApp, fotografías), testigos, un dictamen pericial etc.

**Asimismo el Real Decreto no distingue como sea esa mercancía cuya “buena sujeción” impone:** si los bultos, cajas, cajones etc. van sueltos, está paletizada o encerrada en contenedores etc. Por lo que el criterio parece ser el mismo en todos los casos.

4) El día 17 de octubre pasado la Subdirectora de la DGT Sra. Ana Blanco volvió a insistir en que se está trabajando en una ficha de estiba y que mientras tanto, **la DGT ha solicitado a los agentes de inspección que, cuando formulen una denuncia “se recojan los datos del cargador y del transportista para delimitar la responsabilidad en el curso de la tramitación de la sanción”.**

5) La Directora General de Transportes del Gobierno Vasco ha encargado a la empresa “Instituto para la Seguridad de las Cargas” (ISEC) una Guía de Estiba. Dicha guía incorporará exclusivamente las principales mercancías que se mueven en el País Vasco identificadas por las estadísticas existentes que son las siguientes: Materiales de construcción, productos petrolíferos, maquinaria y vehículos, productos siderometalúrgicos, automóviles, madera, productos químicos, y vinos, bebidas y alcoholes.

**Por lo tanto, este tema continúa sin ser pacífico y sin duda deberán ser al final los Tribunales quienes interpreten toda la normativa en su conjunto y creen una jurisprudencia que fije definitivamente cuál es el criterio aplicable.**