

INFORME SOBRE EL REAL DECRETO 563/2017

Nuevos requisitos para la estiba de la mercancía en los camiones

ABRIL 2018

Dirección Técnica:



Colabora:



1. INTRODUCCIÓN

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 indicaba 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:

- 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.

Esto era tan poco concreto que ha permitido que los camiones y furgonetas circularan durante años 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.

[La nueva normativa:](#)

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

Según el RD El número total de inspecciones técnicas iniciales, tanto a vehículos comerciales matriculados en España corresponderá, como mínimo, **al 5% del total de los vehículos matriculados en España anualmente.**

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

- EN 12195-1 Cálculo de las fuerzas de amarre.
- EN 12640 Puntos de amarre.
- EN 12642 Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
- EN 12195-2 Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
- EN 12195-3 Cadenas de amarre.
- EN 12195-4 Cables de acero de amarre.
- ISO 1161, ISO 1496 Contenedor ISO.
- EN 283 Cajas móviles.
- EN 12641 Lonas.

- EUMOS 40511 Postes-Teleros.
- EUMOS 40509 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.

¿Cuándo entra en vigor y cómo va a controlarse?

Entrará en vigor en mayo de 2018, así que ahora toca a las empresas y autónomos formarse y prepararse para este gran cambio. 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.

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.

A continuación, les detallaremos los principales puntos que nos afectan de este RD.

En este enlace pueden descargarse el RD completo.

<https://www.boe.es/boe/dias/2017/06/09/pdfs/BOE-A-2017-6512.pdf>

2. AMBITO DE APLICACIÓN

Vehículos comerciales que circulan por el territorio español con independencia del Estado en que se hayan matriculado, con una velocidad nominal superior a 25km/h.

Categorías que nos afectan:

- A) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas- Vehículos de las categorías N2 Y N3

Categoría N2: Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas pero no a 12 toneladas

Categoría N3: Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

- B) Remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas- vehículos de las categorías O3 y O4

Categoría O3: Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 10 toneladas.

Categoría O4: Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

- C) Vehículos comerciales ligeros de la categoría N1 con un peso inferior a 3,5 toneladas dentro de los controles e inspecciones que se puedan realizar a este tipo de vehículos.

Categoría N1: Vehículos de la categoría N cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.

3. INSPECCIÓN

La “inspección técnica en carretera” será **no anunciada y por tanto inesperada**, para los vehículos comerciales que circulen por el territorio nacional. Se dará preferencia en seleccionar empresas para la inspección con un riesgo alto de acuerdo con el sistema de clasificación del Anexo I.

Las “unidades móviles de inspección”, son sistemas transportables con el equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

Objeto de las inspecciones técnicas:

- El inspector comprobará el último certificado de inspección técnica periódica o el informe de inspección técnica en carretera, estos deberán estar a bordo en el vehículo.
- Podrá realizar una inspección visual del estado técnico del vehículo
- Podrá realizar una inspección visual de la sujeción de la carga de vehículo en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo (incluidas cuesta arriba y maniobras de arranque cuesta arriba), donde la carga no podrá cambiar de posición.
- Podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Se categorizarán las deficiencias en leves, graves o peligrosas y el vehículo no podrá seguir circulando si la deficiencia encontrada es grave o peligrosa hasta que el inspector verifique que han sido subsanadas.

Las inspecciones técnicas más minuciosas cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II y serán llevadas a cabo con una unidad móvil o en el centro de ITV más próximo.

Si el certificado de inspección técnica a lo largo de los 3 meses precedentes, se ha inspeccionado, ese punto no volverá a inspeccionarse.

3.1. Evaluación de las deficiencias:

El anexo II define la lista de posibles deficiencias

Las deficiencias detectadas se clasificarán en las siguientes categorías:

Leves: No tienen efecto significativo para la seguridad del vehículo ni impacto al medio ambiente

Graves: Perjudican la seguridad del vehículo o tienen un impacto al medio ambiente.

Será clasificada como deficiencia grave cualquier vehículo que presente más de una deficiencia en las categorías a las que se refiere el Anexo II.

Peligrosas: Crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial.

4. INSPECCIÓN SUJECCIÓN DE LA CARGA

- Durante una inspección en carretera se podrá someter un vehículo a inspección de la sujeción de su carga de acuerdo al anexo III, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera a la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente.

- El cambio de posición de la carga o contra paredes/superficies, tiene que ser mínimo.

- Las cargas no pueden salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie.

Cuando una inspección técnica minuciosa detecte deficiencias, de tal forma que fuera necesaria una inspección en instalación fija de ITV, se abonarán las correspondientes tarifas y tasas.

En el caso de que la inspección acredite una deficiencia constitutiva de una infracción, los gastos de inmovilización, traslado y depósito correrán a cuenta del titular.

Elementos Anexos al RD 563/2017 que nos interesa saber:

Anexo I: Elementos del sistema de clasificación de riesgos

Anexo II: Ámbito de inspección técnica en carretera

Anexo III: Sujeción de la carga.

5. CONCLUSIONES

Al margen de las consecuencias administrativas que puede conllevar el incumplimiento de esta normativa técnica, en forma de sanciones económicas e inmovilización del vehículo en los casos más graves, desde nuestro punto de vista esta norma adquiere mayor relevancia si cabe porque *afectará de forma transversal a diversas materias*, tales como la *prevención de riesgos laborales, la responsabilidad civil, laboral e incluso penal* por los daños derivados de una inadecuada estiba y amarre de las mercancías, que le corresponderá asumir según los casos, al transportista, al cargador o al expedidor.

Para la adecuada valoración del alcance de esta norma en el ámbito de las responsabilidades que acabamos de mencionar, se debe tomar como punto de partida la regulación contenida en la **Ley de Contrato de Transporte Terrestre (LCTTM)**, en cuanto señala con ciertas salvedades para el transporte de paquetería, mudanzas y mercancías peligrosas, que las operaciones de carga y estiba, el embalaje y el acondicionamiento de las mercancías para su transporte, en principio no están incluidas en el contrato de transporte.

Hay que tener en cuenta que tanto la **Ley de Contratos de Transportes como el Real Decreto 97/2014** transfieren la responsabilidad de la carga y su aseguramiento a la figura del **CARGADOR**.

Por lo cual, las posibles sanciones derivadas de la carga serán:

CARGADOR: Siempre que el aseguramiento de la carga inspeccionada sea el original.

TRANSPORTISTA: **si ha roto la configuración de seguridad original y, en su modificación, no ha mantenido unos valores de seguridad óptimos o, las deficiencias detectadas son de la propia unidad de transporte.**

Hay que destacar que **el incumplimiento de la normativa técnica** que regula la sujeción de la mercancía en el transporte, puede implicar **importantes responsabilidades en distintos ámbitos** para todos los agentes que intervengan en la cadena de transporte.

Para finalizar, se debe recordar que el artículo 62 LCTTM señala que **no se aplicará el beneficio de la limitación de responsabilidad del transportista**, cuando el daño o perjuicio haya sido causado con infracción consciente del deber jurídico asumido; y de igual modo cabe destacar las obligaciones que impone la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo, en cuanto a la identificación, evaluación, prevención y coordinación de los riesgos laborales, la adecuada formación y protección de los trabajadores, así como la obligación de coordinación en esta materia que se impone a todos los empresarios que desarrollen su actividad en el mismo centro de trabajo.

De su incumplimiento se pueden **derivar importantes responsabilidades para los empresarios** en forma de sanciones económicas, recargos de las prestaciones por falta de medidas de seguridad en el trabajo, e incluso su calificación como delito, que puede conllevar la responsabilidad personal de los administradores y encargados del servicio; por todo lo cual consideramos recomendable prestar especial atención a los criterios técnicos contemplados en el Anexo III del citado Real Decreto.

Según el propio RD el enfoque de las inspecciones se va a centrar en evitar costes administrativos innecesarios, para ello se van a inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados con la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones en carretera menos frecuentes.

6. RECOMENDACIONES PARA CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

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 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 propio RD hace hincapié en el papel de las nuevas tecnologías a la hora de contribuir notablemente a conseguir unos niveles más elevados de seguridad en el transporte por carretera.

Anexo I: Clasificación de riesgos

Proporcionará una base para la selección específica de vehículos explotados por empresas con un mal historial. Tanto a las inspecciones técnicas periódicas como a las técnicas en carretera.

Tomará en cuenta los siguientes parámetros:

- Gravedad de las deficiencias
- Número de inspecciones técnicas en carretera e inspecciones
- Factor temporal

Gravedad de las deficiencias:

Peligrosa: 40

Grave: 10

Menor: 1

Número de inspecciones técnicas en carretera e inspecciones:

- Número de inspecciones que se han realizado anualmente

Factor temporal:

- Últimos 12 meses: factor 3
- Últimos 13 a 24 meses: factor 2
- Últimos 25 a 36: Meses factor 1

Estos factores solo se utilizarán para calcular la clasificación de riesgos general:

a) Fórmula para la clasificación de riesgos general:

$$RG = \frac{(D_{A1} \times 3) + (D_{A2} \times 2) + (D_{A3} \times 1)}{n_{CA1} + n_{CA2} + n_{CA3}}$$

Donde:

RR = resultado de la clasificación de riesgos general.

D_{Ai} = total de los defectos en los años 1, 2, 3.

D_{A1} = $(n_{DP} \times 40) + (n_{DG} \times 10) + (n_{DL} \times 1)$ en el año 1.

$n...$ = Número de ...

DP = Deficiencias peligrosas.

DG = Deficiencias graves.

DL = Deficiencias leves.

C = Controles (inspecciones técnicas en carretera e inspecciones técnicas periódicas y/o voluntarias) en los años 1, 2, 3.

b) Fórmula para la calificación de riesgos anual:

$$RA = \frac{(nDP \times 40) + (nDG \times 10) + (nDL \times 1)}{nC}$$

RA = resultado para el riesgo anual.
 n... = Número de ...
 DP = Deficiencias peligrosas.
 DG = Deficiencias graves.
 DL = Deficiencias leves.
 C = Controles (inspecciones técnicas en carretera e inspecciones técnicas periódicas y/o voluntarias).

El riesgo anual se utilizará para evaluar la evolución de la empresa a lo largo de los años. La clasificación de las empresas se realizará de tal forma que puedan distribuirse así:

< 30% Riesgo Bajo

30%-80% Riesgo Medio

> 80% Riesgo Alto

ANEXO II Ámbito de la inspección técnica en carretera

1. Materias de inspección:

- 1) Identificación del vehículo.
- 2) Equipo de frenado.
- 3) Dirección.
- 4) Visibilidad.
- 5) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico.
- 6) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.
- 7) Chasis y elementos acoplados al chasis.
- 8) Equipos diversos.
- 9) Emisiones contaminantes.
- 10) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M2 y M3.

A continuación un ejemplo del apartado 1 y 2 Identificación de vehículo

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
1.	Identificación del vehículo.					
0.1	Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos').	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
			b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
			c) No conformes con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo.	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
			b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
			c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
2.	Dispositivos de frenado.					
2.1	Estado mecánico y funcionamiento.					
1.1.1	Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
			b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2	Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente. El freno no puede accionarse totalmente o está bloqueado.		X	X
			b) Retorno del freno inadecuado. Afecta a su función.	X		X
			c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	

Anexo III Inspección sujeción de la carga

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
 - En sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0.5
 - En sentido contrario al de la marcha: el peso de la carga multiplicado por 0.5
 - 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:
 - EN 12195-1 Cálculo de las fuerzas de amarre.
 - EN 12640 Puntos de amarre.
 - EN 12642 Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
 - EN 12195-2 Cintas de amarre de fibras sintéticas.
 - EN 12195-3 Cadenas de amarre.
 - EN 12195-4 Cables de acero de amarre.
 - ISO 1161, ISO 1496 Contenedor ISO.
 - EN 283 Cajas móviles.
 - EN 12641 Lonas.
 - EUMOS 40511 Postes-Teleros.
 - EUMOS 40509 Empaquetado para transporte.

Clasificación de las deficiencias:

Deficiencia leve: Se habla de la 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 o parte 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.

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.

Evaluación de las deficiencias:

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

Los valores que aparecen en el cuadro siguiente, se ofrecen a título indicativo como directrices para determinar la categoría de una deficiencia determinada.

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, tablillas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior.			
20.1.2.1	Fijación al vehículo inadecuada.	x		
	Fijación insuficiente.		x	
	No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos.			x
20.1.2.2	Sujeción inadecuada.	x		
	Sujeción insuficiente.		x	
	Totalmente ineficaces.			x
20.1.2.3	Equipo de sujeción poco adaptado.		x	

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
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
20.3.2	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque) está dañada pero el dispositivo funciona adecuadamente.	x		
	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque) está dañada y el dispositivo está muy deteriorado.		x	
20.3.3	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
20.3.4	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).			
20.4.1	Se emplea un equipo inadecuado.	x		
	Se emplea un equipo incorrecto o defectuoso.		x	

INFORME SOBRE EL REAL DECRETO 563/2017

Nuevos requisitos para la estiba de la mercancía en los camiones

ABRIL 2018

Dirección Técnica:



Colabora:

