

**Régimen jurídico de la carga, estiba y sujeción
de las mercancías por carretera en Europa**

*Regulation on loading, stowage and cargo securing
by road in Europe*

Eva María HERNÁNDEZ RAMOS

Universidad de Alicante
emhr2@alu.ua.es

Recepción: Noviembre 2022
Aceptación: Enero 2023

RESUMEN

La estiba y sujeción (también denominada “trincaje”) de la carga es un problema que plantea diversos interrogantes en relación a su régimen jurídico y responsabilidad, tanto a nivel europeo como nacional. En este artículo se pretende dar claridad al marco legal de la carga, estiba y sujeción de forma integral, con adaptación a las nuevas normativas europeas EUMOS 40674:2021 y EUMOS 40607:2020, que regulan diversos instrumentos de aplicación que pretenden armonizar el régimen de responsabilidad de la sujeción de cargas en Europa ante la falta de Derecho uniforme en la materia.

Definimos los retos, lagunas e incidencias de la regulación a nivel global y las herramientas para paliar la falta de instrumentos jurídicos.

Palabras Clave: Estiba, seguridad de carga, sujeción, ficha de estiba europea.

Clasificación JEL: K32.

ABSTRACT

Stowage and cargo securing is a problem that raises several questions regarding its legal regime and responsibility, both at European and national level. This article aims to clarify the legal framework for stowage and cargo securing in an integral manner, with adaptation to the new European standards EUMOS 40674:2021 and EUMOS 40607:2020. These regulations include several application instruments that seek to harmonize the regime of responsibility for cargo securing in Europe in the absence of uniform law on the matter. We herein define the challenges, gaps and incidences of regulation at a global level and the tools to alleviate the lack of legal instruments.

Keywords: Stowage, cargo securing, lashing, European safety cargo card.

JEL Classification: K32.



1. PLANTEAMIENTO INICIAL

La sujeción (o trincaje) de la carga es una necesidad que surgió prácticamente al mismo tiempo que el transporte. Durante siglos, las personas han desarrollado diferentes técnicas de estiba y sujeción (Hernández Barrueco, 2017: 129)¹ para asegurar las mercancías durante su transporte, con el objetivo de mantenerlas a salvo y evitar que se pierdan, ocasionen caídas y/o accidentes o lleguen deterioradas a destino. Sin embargo, mientras las técnicas fueron evolucionando desde los albores de la civilización (Hernández Ramos, 2018: 16-17)² muchos años tuvieron que pasar antes de que las primeras regulaciones al respecto comenzaran a aparecer, así como las primeras normas técnicas sobre la materia y que mencionaremos en el presente artículo.

La Directiva 2014/47/UE, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE, nace con el fundamento de mejorar las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión. La mencionada Directiva, toma como base la armonización de las normas técnicas ya existentes en diversos Estados Miembros (por ejemplo; la norma EN 12195-1:2003, que era de muy difícil aplicación), y la dotación de requisitos comunes, aportando una mayor seguridad jurídica en las inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión Europea.

97

Su fundamento objetivo se encuentra en la política de transportes y de seguridad vial de la Unión Europea, en concreto en el “Libro Blanco de Transportes”³ y en el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial al fijar la meta de conseguir reducir el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 en relación a los datos de accidentalidad registrados en 2011, todo ello bajo la perspectiva de la “visión cero” que consiste en que la Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de “cero muertes” en el transporte por carretera. La inspección técnica de vehículos en carretera es una estrategia, complementaria a las inspecciones periódicas en las estaciones ITV, diseñada para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones de seguridad y respeto al medio ambiente durante su uso. Las inspecciones relativas a la sujeción de las cargas, se regulan en el Anexo III de la citada Directiva y el correspondiente Anexo del Real Decreto 563/2017⁴, la transposición española de la mencionada Directiva.

Una de las preguntas relevantes que surgen en torno a esta regulación, es la relativa a la concreción de los criterios de inspección en carretera en cuanto a la sujeción de las cargas, (*por ejemplo*: “Parte oxidada, deformada, fisurada”⁵), ya que son interpretados y aplicados de forma diferente en cada Estado Miembro. Debemos incidir, a este respecto, en el trabajo de investigación sobre los criterios de inspección recogidos en el Cuadro 1

del Anexo III, del Real Decreto 563/2017, para los que se han creado criterios comunes para su interpretación, en un trabajo realizado para Gobierno Vasco⁶, a fin de que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado puedan sancionar de la forma legalmente prevista (y también coherente) junto a la aplicación de otras normas técnicas como la norma ISO 4628 (capítulos 1 a 5) – que no forma parte de la Directiva 2014/47/UE -, pero que aborda la evaluación de la degradación de los revestimientos y proporciona una clasificación óptima para su aplicación por los inspectores y que no aporta la mencionada normativa.

Por todo ello, ante los múltiples interrogantes que existen respecto a los criterios de interpretación técnicos, legales y conceptuales entre carga, estiba y sujeción (o trincaje) de las mercancías en camión, procedemos a desglosar cada uno de ellos para intentar clarificar a quién corresponde la responsabilidad de cada acción en carretera.

2. MARCO LEGAL DE LA CARGA, ESTIBA Y SUJECCIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN EUROPA.

98

La regulación de la carga, estiba y sujeción de la mercancía en Europa presenta diversos retos y oportunidades jurídicas, tras más de cuatro años desde su entrada en vigor. Pasemos a analizar cada uno de ellos y las herramientas jurídicas que pretenden mitigarlos como la ficha de estiba europea o European Safety Cargo Card⁷ regulada por medio de la norma EUMOS 40674:2021⁸:

2.1. Reto 1: Transposiciones a la “carta”.

Existe una rumorología incierta en el sector, que afirma que algunos países no han transpuesto la Directiva 2014/47/UE. Esta afirmación no es del todo correcta, por lo que cabe establecer algunos matices para su comprensión. Todos los países de la Unión Europea han transpuesto la citada Directiva, la cual debió publicarse antes del 20 de mayo de 2017, a través de los respectivos mecanismos legislativos de cada Estado Miembro. Lo que sí debo destacar es que solo algunos de ellos han transpuesto la Directiva completa, junto a su Anexo III (que es el que regula los principios de la sujeción de la carga), y si hilamos más fino, descubriremos que incluso alguno, a pesar de transponer la Directiva y su Anexo III, ha dejado fuera dos de las normas técnicas EUMOS que se contemplan en el citado Anexo; la relativa a la estabilidad del embalaje para transporte (EUMOS 40509⁹) y la reguladora de postes y sistemas de bloqueo (EUMOS 40511¹⁰).

Puede tratarse de una transposición a la carta y debería exigirse la armonización completa entre todos los Estados Miembros para alcanzar una seguridad jurídica real, pero esto ya forma parte de las instituciones. Por esta razón, adjuntamos como Anexo, un cuadro de



investigación donde se recogen los Estados Miembros que han transpuesto la Directiva 2014/47/UE, incluyendo las transposiciones parciales y las normas de derecho nacional instrumentales. Los Estados Miembros que no han transpuesto el Anexo III de la Directiva, no la hacen aplicar en sus carreteras. Sin embargo, debemos tener presente el conocido efecto de aplicación directa, reconocido en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, *Van Gend en Loos* contra la Administración Tributaria neerlandesa, y donde se consagra el efecto directo del Derecho de la Unión Europea (UE) para la protección de los derechos de los particulares. Sin embargo, se estableció como condición que las obligaciones deben ser precisas, claras, incondicionales y no deben requerir medidas complementarias, tanto de carácter nacional como europeo. Por otro lado, el efecto directo fue rechazado en la *Sentencia Becker*, al considerar la existencia de un margen de discrecionalidad respecto a la aplicación de la disposición por el Estado.

2.2. Reto 2: Falta de armonización europea en estiba y sujeción de la carga.

En España, la responsabilidad de la estiba y la sujeción viene regulada en el art. 20.1 (ver epígrafe 3 del presente artículo) de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante “LCTT”), que opera como una adaptación del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, de 19 de mayo de 1956 (en adelante, “Convenio CMR¹¹”), al que España se adhirió en 1973.

99

Respecto a los diversos conceptos, podemos considerar que “sujeción”, de la que habla la Directiva 2014/47/UE, equivale a “trincaje”, del que no habla la normativa pero si la doctrina, en virtud de reciente jurisprudencia (SAP Barcelona, 1289/2022 (rec. 1087/2022), de 06 de septiembre de 2022), al determinar que: *“Como ha puesto de manifiesto doctrina autorizada la traducción oficial española del texto sustituye la palabra estiba -que obra en los originales francés e inglés, arrimage y stowage- por una expresión más amplia, "operaciones complementarias", dentro de la cual cabe incluir el trincaje o la sujeción, amarre o anclaje de la mercancía (...).”*

Respecto al transporte de mercancías en Europa, el Convenio CMR, regula concretamente la responsabilidad del transportador. El Convenio CMR se aplica a los contratos de transporte de mercancías por carretera realizados a título oneroso por medio de vehículos (automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques), siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega indicados en el contrato estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y de la nacionalidad de las partes del contrato. Cabe señalar que, aunque estipulado lo contrario por las partes, la aplicación de este Convenio es obligatoria. Así, toda cláusula que, directa o indirectamente, derogue el

Convenio CMR será nula y no tendrá ningún efecto (esta nulidad no lleva aparejada la nulidad de las demás cláusulas del contrato).

En conclusión, en todos los contratos de transporte por carretera realizados entre los países contratantes se aplicará el Convenio CMR, y también entre dos países cuando uno de ellos sea firmante del Convenio, con las excepciones arriba descritas.

2.2.1. Diversidad de criterios jurisprudenciales sobre responsabilidad de la estiba y trincaje de mercancías en el Convenio CMR.

Podemos pensar que el Convenio CMR no establece a quien corresponde realizar la sujeción de la mercancía, ya que no lo menciona expresamente en su articulado ni distingue entre estiba y sujeción (o trincaje). A este respecto, el Convenio refiere que “el transportista será responsable por la pérdida total o parcial de las mercancías y de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega”, debiendo concluir que la única obligación que ostenta el transportista es la de efectuar el transporte, dejando fuera de su competencia la realización de las actividades complementarias a la carga, que corresponderán al cargador¹².

100

Así se ha manifestado por diversa jurisprudencia reciente (SAP Madrid, sec. 28ª, 235/2022 (rec. núm. 455/2021), de 04 de abril de 2022 y SAP de Madrid, sec. 28ª, 543/2020, de 10 de noviembre, con cita de las previas sentencias nº 50/2018, de 19 de enero y nº 464/2018, de 3 de septiembre), en la que se cita que: “(...) ante el silencio de la normativa, que solo contempla la carga, estiba y descarga en el art 17.4 c) del Convenio CMR (...) se discute acerca si jurídicamente cabe su distinción, o en cambio, entender el trincaje englobado en la carga y estiba (...)”.

Por tanto, en el Convenio CMR, aunque no dispone expresamente a quien compete la actividad de estiba, ni tampoco menciona si la labor de trincaje va unida a ella y corresponde al cargador, existe determinada interpretación jurisprudencial (SAP Madrid, sec. 28ª, 235/2022 (rec. núm. 455/2021), de 04 de abril de 2022, que apunta que: “No hay duda que conceptualmente la estiba y el trincaje se pueden distinguir, ya que la estiba sería la adecuada colocación y distribución de pesos, (...), en tanto que trincaje es la actividad encaminada a la sujeción de la mercancía al medio de transporte (...). Pero ante el silencio de la normativa (...) se discute (...) entender el trincaje englobado en la carga y estiba (como mantiene la apelante), que es deber del cargador, salvo pacto en contrario.” Por otra parte, la SAP de Madrid, sec. 28ª, 543/2020, de 10 de noviembre, con cita de las previas sentencias nº 50/2018, de 19 de enero y nº 464/2018, de 3 de septiembre, establece que: “En consecuencia, la estiba y amarre de las mercancías, en cuanto operaciones complementarias a la carga, deben ser realizadas por el sujeto encargado de realizar la carga y descarga. El cargador, si no ha pactado nada al



respecto con el transportista, debe por tanto estibar y amarrar adecuadamente las mercancías”.

A mayor abundamiento, la SAP Barcelona 1289/2022, de 06 de septiembre de 2022 realiza una interesante interpretación del clausulado del Convenio CMR¹³, citando además que: *“No obstante, el criterio de este tribunal, y entendemos que es también la opinión mayoritaria, aboga por atribuir tanto las tareas de estiba como de trincaje de la mercancía al cargador”.*

No obstante, existe jurisprudencia que apunta lo contrario (como la SAP de Murcia 88/2016: *“La estiba corresponde al cargador y el trincaje al transportista, por ser ésta una prestación profesional relacionada con la seguridad y de la que depende la estabilidad del vehículo, la estiba corresponde al cargador pero el trincaje al transportista”.* En este sentido, también lo afirma la Sentencia del TS de 22 de noviembre de 2006 en la que se dice que *“las operaciones preliminares asumidas en el contrato por la remitente terminaron, según el sentido de las palabras utilizadas, cuando el complejo objeto se puso sobre el vehículo, de modo que no alcanzaban a la elección y colocación de los accesorios precisos para evitar que uno y otro se separasen involuntariamente antes de llegar al punto de destino. Esta prestación, básicamente profesional y de la que dependía la estabilidad del vehículo y la seguridad vial, era debida por la transportista”*, o la SJM 061/2022 (rec. núm. 361/2019, de 14 de marzo de 2022: *“El trincaje se definiría, por su parte, como la sujeción de la mercancía al vehículo, que corresponde al transportista en tanto que es una prestación profesional relacionada con la seguridad, no solo de la carga sino también de terceros y del propio transportista. Dichas operaciones deben realizarse por el transportista atendiendo a sus conocimientos especializados y no a las instrucciones del cargador, ya que no se relacionan exclusivamente con el estado de la carga”.*

101

Como consideraciones a tener en cuenta, tras el análisis de esta jurisprudencia, concluimos que; (i) se hace necesaria una norma de Derecho uniforme o unificación doctrinal para clarificar ambos conceptos, ya que, como cita la SJM 061/2022, de 14 de marzo de 2022 *“(…) se puede inferir, como elemento interpretativo pero no como régimen legal aplicable”*; (ii) para determinado sector doctrinal la estiba y trincaje pertenecen al cargador, debiendo pactarse por escrito si deseamos sean asumidas por el porteador, o para otro sector, el trincaje pertenece al transportista sea haya pactado o no, y; (iii) la única referencia normativa que disponemos donde se definen en cierto modo estas operaciones, son las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera aprobadas por Orden de 25 de abril de 1997, que establecen que *“las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar*

su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, son a cuenta del porteador”.

2.2.2. Responsabilidad del expedidor.

Nuestra ley española, Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, nada dice sobre la figura del expedidor, por lo que pensamos que puede haber sido un error de traducción del Convenio CMR. En el Convenio CMR en idioma inglés se habla de “carrier”, en idioma español de “remitente”, pero en la Ley LCTT se denomina “cargador” o persona que contrata el transporte en nombre propio (art. 4 de la Ley 15/2009). Debido a estas lagunas lingüísticas tenemos ciertos problemas en aplicar la normativa española correctamente puesto que, por ejemplo, la carga y la estiba de la mercancía son llevadas a cabo por el “cargador” y éste no siempre es el expedidor.

2.3.Reto 3: Diferentes responsabilidades en estiba y sujeción en los Estados Miembro.

102

Así pues, se precisa de normas que abarquen las casuísticas por países y que aporten soluciones globales ante los problemas lingüísticos y de regulación interna difícilmente superables mediante instrumentos de *soft law*. A día de hoy, nos encontramos ante un escaso Convenio CMR, que precisa de interpretación doctrinal y jurisprudencial a valor orientativo, sometido todavía, a día de hoy, a debate.

Ello, unido al transporte realizado entre países no firmantes del Convenio, se hace necesario observar lo que indica la normativa interna de cada uno de los Estados Miembro, encontrándonos con situaciones muy dispares a nuestro Derecho nacional.

En España, debemos diferenciar entre responsabilidades administrativas derivadas de la mala estiba y responsabilidades civiles y penales como consecuencia de accidentes por mala estiba. En el primero de los casos, el responsable es el cargador salvo las excepciones previstas en la Ley 15/2009, en su artículo 20, en el cual se abre la posibilidad del pacto en contrario entre cargador y porteador, desarrollado por la Instrucción 18TV-103 de la DGT. En el segundo de los casos, la responsabilidad es compartida entre cargador, porteador y transportista, al entrar en juego el cumplimiento de las previsiones de los artículos 1.903¹⁴ del Código Civil y los artículos 4 y ss., del Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.

2.3.1. Responsabilidad europea de la estiba y sujeción. Derecho comparado alemán.



La norma alemana que regula la responsabilidad de la estiba, es el Código de Comercio Alemán (HGB), en su § 412, en el que se establece que “el cargador debe cargar, depositar y sujetar las mercancías de manera segura para el transporte”. En Alemania el porteador, debe asegurarse de que las mercancías se encuentran bien estibadas, aunque realice la sujeción el cargador efectivo y el porteador no deba realizarlo. En caso de omitir dicha obligación y ocurrir un accidente, caída de la carga y llegada a destino en malas condiciones, podría responder por dicha omisión.

Por último, hay que indicar que, aunque el § 427 HGB, Código de Comercio alemán, establece que los daños producidos en las mercancías transportadas por una deficiente estiba quedan fuera expresamente del ámbito de responsabilidad del porteador, éste debe indicar al cargador si la mercancía está mal estibada.

Como conclusión a este reto, cabe destacar que, es imprescindible la aplicación de la responsabilidad de forma homogénea a todo el territorio, puesto que en estos momentos estamos supeditados a la autorregulación mediante contratos de transporte u otros mecanismos legales como el protocolo jurídico de la ficha de estiba.

103

2.4.Reto 4: Armonización sancionadora.

El Anexo III del Real Decreto 563/2017, así como la Directiva 2014/47/EU, se compone de una serie de normas técnicas que entraron en vigor el pasado 20 de mayo de 2018 como base de regulación de la estiba de cargas. 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 (en adelante “LSV”), hace referencia en su artículo 82 a que “*la responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción*”.

En la práctica, se dirige la sanción al conductor del vehículo, pero se realizan anotaciones en el boletín de denuncia, amparado bajo el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, respecto a la responsabilidad de la norma técnica en base a la que se sanciona. Pero, ¿cómo conocen los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad los resquicios sobre responsabilidad de cada una de estas normas técnicas? ¿A quién dirigir la denuncia si es una cuestión de mala estiba relativa a embalaje (que no corresponde al conductor)? ¿A quién sancionar si no existiera pacto entre cargador y porteador y el trincaje (que no estiba) fuera realizada por el cargador? ¿Y si las cintas de amarre están en mal estado de conservación, pero fueron aportadas por el cargador?

Todas estas cuestiones, algunas motivo de incongruencias jurisprudenciales, no se reflejan en los documentos que acompañan a la carga como la carta de porte CMR, no siendo legalmente válido hacerlo en ésta según lo dispuesto en el artículo 20.1 de la Ley

15/2009 (el pacto debe ser previo a la presentación del vehículo). Con el uso de las fichas de estiba, quedaría el tema solventado y resuelto, tanto si se circula por España o por cualquier otro país de la Unión Europea o del mundo.

2.4.1. Problemática sancionadora española.

En España, la clasificación por gravedad de las deficiencias por mala estiba que determina el Anexo III del Real Decreto 563/2017, no se corresponden de ninguna manera con las infracciones de la LSV. Consecuentemente, las deficiencias leves, graves y peligrosas definidas en el citado Real Decreto, se están sancionando conforme la misma regla, artículo y sanción administrativa (artículo 14 del RD 1428/2003, así como el art. 76 de la LSV), algo que no se considera equitativo tanto a nivel de seguridad vial como a nivel competitividad del transporte.

El propio RD 563/2017, de 2 de junio, en su art. 17 establece que; *“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 (...)”*, pero se sanciona de igual manera a un transportista que lleva una cinta con nudo, que a otro conductor que lleva su carga totalmente suelta y con los paneles laterales sin la resistencia suficiente (según indica el Cuadro I del Anexo III del RD 563/2017). Si lo que pretende Unión Europea es fomentar la seguridad y el transporte competitivo y de calidad, desde luego de esta forma es complicado, por lo que deberían actualizarse las normas en materia sancionadora para ir acompañadas con las normas sobre las que se sanciona (la LSV data del año 2015 y el RD 563/2017, entró en vigor en 2018).

104

3. RESPONSABILIDAD DE LA CARGA Y ESTIBA EN ESPAÑA.

Según se indica en la Guía Europea de mejores prácticas sobre sujeción de cargas para el transporte de carreteras, *“todas las partes o agentes implicadas en el proceso logístico desempeñan un cometido a la hora de velar porque la carga vaya adecuadamente cargada en un vehículo apropiado”*. Por tanto, la responsabilidad de las labores de estiba no es labor únicamente de la empresa transportista o de la persona que conduce el vehículo, sino que afecta a toda la cadena de transporte. El RD 563/2017 no modifica el régimen de responsabilidad de las tareas de carga, descarga, estiba y desestiba, que se encuentra regulado en la Ley 15/2009, artículo 20.1¹⁵.

El artículo 20.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre, ha sido modificado por el apartado uno del artículo 2 del R.D.-ley 3/2022¹⁶, de 1 de marzo, prohibiendo que la carga y descarga sea realizada por los conductores (salvo



determinadas excepciones). Se prevé expresamente que, de pactarse entre cargador y porteador, la carga y/o la descarga deben remunerarse con carácter independiente del precio del transporte y se exige la especificación de esta contraprestación en la factura. Además, a pesar del pacto debe realizarse por personal distinto al conductor de la expedición (aunque puede ser otro conductor que le acompañe y no realice labor de conducción del vehículo donde viaje).

Este artículo no modifica el régimen de responsabilidad de las tareas de estiba y desestiba, como ya las conocíamos. Así, el art. 20.1 de la LCTT establece que la carga y estiba corresponden al cargador, siendo la desestiba y descarga a cuenta del destinatario salvo; (i) pacto expreso y previo a la presentación del vehículo para su carga o descarga asumiendo estas labores el porteador; (ii) 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. El responsable, por tanto, de realizar la estiba en origen es el cargador y, el destinatario¹⁷ será el responsable de la desestiba en destino, con las excepciones previstas en ese mismo artículo.

105

Una de las cuestiones que no se ha tratado es si la prohibición establecida para la realización de la carga y descarga por el conductor, afecta también a los propios conductores de una empresa cargadora. Podemos concluir que afecta, desde que el art. 140.41 de la LOTT añadido por Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 Marzo, art. 1, tres, no distingue si la infracción se puede cometer únicamente en transporte por cuenta ajena o también en transporte por cuenta propia. Por ello, aplicaremos el principio “*Ubi lex non distinguet, nec nos distinguere debemus*” (donde la ley no diferencia, tampoco debemos diferenciar nosotros).

3.1. Responsabilidades de conductores y personal de almacén.

Además de observar la prohibición española de la participación del conductor en las labores de carga y descarga (salvo excepciones previstas en la Disposición Adicional Tercera de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), habrá que tener en consideración, las obligaciones del conductor y personal de almacén en relación al transporte, carga, descarga y estiba, que establecen, tanto los Convenios Colectivos, como la Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera.

Por ejemplo, en su artículo 16.4, se establece como obligación del conductor mecánico la de “*dirigir la carga de la mercancía, si se le indica*”. Dirigir la carga no equivale a

“participar de forma activa” en ella, por lo que el conductor podría dar instrucciones sobre cómo colocar la mercancía en el vehículo, y el cargador tener derecho a establecer oportuna reserva en la carta de porte.

Por otro lado, dentro de las obligaciones del conductor se encuentra algo de lo que poco o nada se ha hablado, ya que éste “realizará labores para la protección y manipulación de la mercancía”. Esto, le obliga a ser conocedor de cómo se realiza la carga y estiba por el cargador, como apunta la SAP Barcelona, de 06 de septiembre de 2022: *“El conductor, quien alega que no se le permitió estar presente durante la estiba de la mercancía, sí que era conocedor de la cantidad y dimensiones de palés a transportar y necesariamente tuvo que ver la mercancía antes de cerrar las puertas para iniciar el viaje. En todo caso, es su obligación comprobar que la mercancía se encuentra correctamente estibada y de lo contrario, reflejar las reservas oportunas en la documentación de transporte y/o cursar las reclamaciones oportunas para que se corrijan los posibles errores”*. Así pues, los conductores deberían ir provistos de una lista de chequeo para la verificación del embalaje y acondicionamiento, pudiendo rechazar la mercancía – exigiendo compensación según art 19 Ley 15/2009) o supeditar su admisión a la aceptación de reservas en la carta de porte (emitir las oportunas reservas (arts. 25 y 27 de la Ley 15/2009).

106

Por último, generalmente se piensa que pactando la realización de la estiba y/o trincaje con el porteador, el cargador queda libre de toda responsabilidad en la participación de estas labores. Sin embargo, nos encontramos con algún matiz relevante tanto en la normativa como en Jurisprudencia:

3.2. Normativa.

Si observamos lo dispuesto en el art. 16.10 de la Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, el mozo especializado *“ayudará al conductor, para el correcto acondicionamiento del vehículo y protección de las mercancías”*. Esto quiere decir que, a pesar de que la estiba la realice el conductor, el mozo especializado tendría que prestarle apoyo a la hora de colocar las cantoneras, por ejemplo.

Asimismo, lo dispuesto en esta Resolución, podría favorecer a la creación de un concepto de lo que significa “carga” de la mercancía. El conductor no debe participar activamente en ella, pero *¿dónde comienza y dónde acaba la carga? El conductor, ¿podría ayudar, desde la cama del camión, a desenganchar los grilletes tras la elevación y carga de una mercancía para facilitar la carga de otra? ¿Esto implica participación activa en la carga o no forma parte de la carga?* A este respecto, el art. 16.4 de la Resolución de la Dirección General de Empleo es fundamental al establecer que el conductor es el *“responsable de realizar lo necesario para la protección y manipulación de la mercancía”*, y precisamente el desenganche de grilletes o cables de los cáncamos una vez cargada la mercancía, **favorece su manipulación**. De la misma manera que en el art. 16.6.A



(conductores de vehículos cisterna), deben *“empalmar y desempalmar mangueras de carga y descarga”*.

Asimismo, las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera aprobadas por Orden de 1 de agosto de 2012, que vienen a distinguir entre la carga y estiba, por cuenta del cargador, y las operaciones que se hayan de realizar *“en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, a cuenta del porteador”*.

3.3. Jurisprudencia:

Las Sentencias TS 440/1997, de 23 de mayo, 288/2012, de 10 de mayo, y 381/2001, de 19 de abril, establecen que salvo pacto en contrario, es responsabilidad del cargador; *“la preparación y acondicionamiento de las mercancías a bordo del vehículo, siendo estos responsables de los daños ocasionados como consecuencia de tales operaciones”*.

107

4. HERRAMIENTAS DE IMPLEMENTACIÓN LEGAL

Hasta que entró en vigor el RD 563/2017 prácticamente no había formación de ningún tipo en estiba a los conductores, durante su obtención de los carnets C o C+E, ni durante la CAP (Certificado de aptitud profesional para conductores), a pesar de que el derogado Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, establecía *“1,5h de formación en técnicas de calce y estiba”*.

Tampoco había ninguna formación contemplada en la materia en los carnets de gruista, ni el de carretillero, a pesar de su estandarización a través de la norma UNE EN 48451:2016 *“Formación de los operadores de carretillas de manutención hasta 10 000 kg”*. Esto, en la práctica quiere decir que ni conductores, ni personal de almacén, han recibido formación alguna en estiba de cargas, con el consiguiente peligro que ello supone. A esto se suman factores coyunturales tales como la proliferación de bolsas de carga y tenders, así como la internacionalización del transporte. Ello ha hecho que en las empresas haya un gran número de transportistas nuevos, muchos de ellos procedentes de otros países y que no hablan español o inglés.

Había pues una gran necesidad de desarrollar vías para poder comunicar a los transportistas cuál es la forma adecuada de estibar una carga, pero ya existía un modelo patrón en la norma EN 12195-1:2010. Lo que verdaderamente era un quebradero de cabeza, eran los problemas legales. Por ejemplo, no era común que cargador y porteador

pactasen quién tenía que realizar la estiba y/o el trincaje de las mercancías, puesto que se daba por hecho que pertenecían al transportista. Recordemos que ambas son actividades distintas pero englobadas en el concepto de estiba, por lo que si pactamos la estiba pero no el trincaje, podemos tener problemas de interpretación de responsabilidades (SJM Tarragona 061/2022 (rec. núm. 361/2019) de 14 de marzo de 2022, por la que se recuerda que *“la normativa que directamente lo regula guarda silencio al respecto, pues solo contempla la carga, la estiba y descarga”*).

Igualmente, no había mucho detalle sobre el desglose de responsabilidades (aportación de útiles, cálculo, distribución del peso, etc.) o actualmente la ausencia de una definición y delimitación de “carga” para aplicar el RD-ley 03/2022 de forma correcta. Tampoco lo establecido en las Reglas Incoterms®¹⁸ aplicables, concretamente el Incoterms® EXW, dificulta el cumplimiento de lo establecido en el art. 20.1 de la Ley 15/2009. La razón es porque el Incoterms® EXW establece que la carga no debe realizarla el expedidor-vendedor. Según la norma española debería realizarla el cargador (es decir, el comprador), quien no está físicamente en las instalaciones del expedidor, y muy rara vez contrata la estiba con el porteador. Por ello, finalmente acaba accediendo a ello el propio expedidor, ante la prohibición de los conductores en la participación de la carga, en su caso, la falta de formación de éstos en el manejo de los útiles del expedidor, y lo más importante; la falta de relación entre expedidor y transportista efectivo, que la ostenta el cargador contractual (comprador). *“El vendedor responde las obligaciones derivadas del transporte, ya que actúa como cargador y no como mero expedidor (SAP Alicante, Sección 8ª, Sentencia Núm.: 174/2012 de 17 de abril, Recurso de apelación: 49/2012), el contrato de compraventa no es confundible con el contrato de transporte (vendedor y porteador), por el principio de relatividad contractual (art. 1257 CC)”*.

108

Todo ello promovió la creación de un instrumento técnico-legal denominado “ficha de estiba” que cubre algunas de las lagunas derivadas de la falta de armonización sobre responsabilidad de estiba en Europa. Hoy en día, las fichas de estiba han sido tomadas como referencia en el estándar técnico EUMOS 40674:2021 “European Cargo Safety Card”, que establece los requisitos mínimos de elaboración y contenido de las conocidas como “fichas de estiba europeas”, en cuyo Comité Técnico participé como co-presidenta por ser coautora de las fichas de estiba originales. Esta norma describe la información requerida que debe llevar el transportista de mercancías para que una autoridad de aplicación pueda revisar los detalles de la carga asegurada. Las fichas de estiba europeas se almacenan en una base de datos a la que se accede digitalmente a través de un código QR para evitar cambios manuales y falsificaciones del contenido.

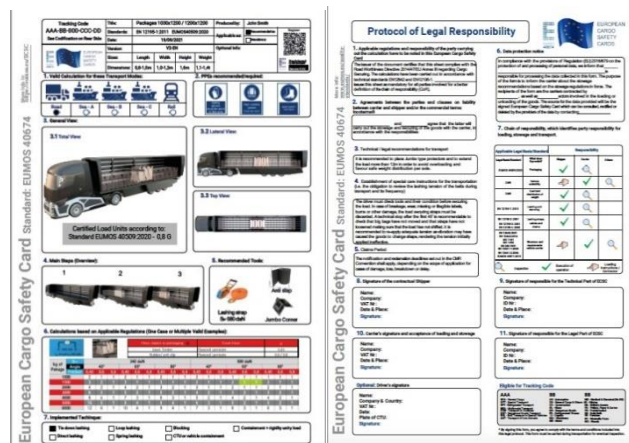
Muchas guías como la “Guía vasca de estiba para el transporte de mercancías por carretera”, la “Guía sectorial para la estiba en la industria papelera” o la “Guía para el aseguramiento de cargas siderúrgicas”, incluyen este tipo de fichas. En ocasiones, el



reverso legal de la ficha de estiba (denominado “Protocolo de responsabilidad jurídica” según la norma EUMOS 40674:2021), se modifica para constituirlo como un *check list* de verificación o auditoría, fortaleciendo la acción de vigilancia por parte de cargadores y/o expedidores establecida en el artículo 10 del Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales. Sin duda, es un conjunto muy robusto, que permite establecer con claridad las responsabilidades, fijación de conceptos y transmisión de indicaciones entre personal de almacén y transporte.

Además, teniendo en cuenta lo citado en la SAP de Madrid nº 50/2018, Rec. 257/2016 de 19 de Enero de 2018, *“la certificación emitida por la cargadora afirmando, por su propia autoridad, que la mercancía estaba perfectamente cargada, amarrada y trincada, no permite tener por acreditada la correcta estiba de la mercancía y de admitirse debería extenderse al extremo omitido, esto es, al trincaje, del que también se afirma se había ejecutado perfectamente”*. Por ello, los certificados emitidos por la propia empresa respecto a la estiba, resultan ineficaces, por lo que se hace más necesario el cumplimiento de la norma EUMOS 40674:2021 y la elaboración de fichas de estiba europeas por entidades acreditadas conforme dicha normativa.

Tabla 1: Ejemplos de “ficha de estiba”.



Fuente: HERNÁNDEZ BARRUECO, L.C. y HERNÁNDEZ RAMOS, E.M.

5. CONCLUSIONES.

El Paquete de Movilidad Europeo, así como (especialmente) la Directiva 2014/47/UE referente a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales, y la seguridad de sus cargas, necesita matizar determinados aspectos que presentan problemas de aplicación a día de hoy. La inspección en carretera es vital para la seguridad vial y la Directiva 2014/47/UE ha recorrido un largo camino para mejorar la seguridad de los vehículos en las carreteras europeas y, por lo tanto, se ha acercado un paso más al objetivo de la UE de cero muertes en la carretera. En este contexto, ahora es aún más importante centrarse en las áreas de mejora adicional para poder alcanzar el objetivo final.

1. General: El transporte de vehículos comerciales se mueve a través de las fronteras nacionales en Europa y es de máximo interés que se mueva libre de obstáculos, como los normativos entre diferentes países, falta de trasposición de normas técnicas incluidas en la Directiva en algunos Estados o la propia ausencia de armonización de responsabilidad en seguridad de cargas. Las normas, en particular las normas europeas, establecen el marco técnico para las condiciones de cooperación dentro de Europa, pero solo mediante la creación de reglas vinculantes se puede garantizar la aplicación real de estos estándares.

110

2. Sujeción de la carga: En su Anexo III, la Directiva 2014/47/UE establece las normas a aplicar para asegurar la carga de manera que se eviten accidentes causados por movimientos típicos de los vehículos como aceleración o frenado. Desafortunadamente, el Anexo III no se ha transpuesto a la legislación nacional en todos los Estados Miembros debido a su redacción no obligatoria y, por lo tanto, no se aplica en toda Europa. En aras de la seguridad vial y la seguridad jurídica, consideramos importante introducir normas vinculantes para la seguridad de la carga a fin de garantizar la posibilidad de hacer cumplir estas normas de la misma manera en todos los Estados Miembro.

3. Capacitación: Si bien las reglas de aseguramiento de la carga brindan la base operativa, estas reglas deben ser conocidas por la cadena de profesionales a cargo del aseguramiento de la carga desde el embalado, aseguramiento y transporte hasta el desembalado y control. Si los profesionales no son conscientes a nivel formativo de este contenido, no puede haber una forma efectiva de garantizar que se sigan y se hagan cumplir las reglas, lo que podría terminar siendo un peligro grave para la seguridad.

Recientemente, se ha desarrollado el estándar EUMOS 40607:2020 para el área de seguridad logística y protección de la carga, que describe los requisitos mínimos para el conocimiento de los expertos dentro de grupos profesionales específicos, considerando necesario incluirlo en la Directiva 2014/47/UE y que se introduzca un punto de referencia similar para otras áreas para mejorar el conocimiento y la experiencia de los profesionales.



Régimen jurídico de la carga, estiba y sujeción de las mercancías por carretera en Europa

Un camino largo por recorrer y que no solo engloba los retos anteriormente expuestos sino, entre otros; el establecimiento de una definición y delimitación del proceso de carga de la mercancía para que el RD 03/2022, de 1 de marzo, pueda ser aplicado de forma segura, puesto que actualmente no existe definición completa al respecto; clarificación de los conceptos de estiba y trincaje de la carga como un concepto legal unitario al no realizarlo la propia normativa y existir gran discrepancia en la visión aportada por los tribunales; así como la promoción de cultura de la estiba a nivel europeo para paliar los retos comentados a lo largo del artículo.

6. ANEXOS

País	Medidas nacionales (principales)	¿Se transpone al completo?
1. Bélgica	SERVICE PUBLIC DE WALLONIE – 6 JUILLET 2017. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger 19 JUILLET 2018. - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger	Si
2. España	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.	Si
3. Bulgaria	ЗАКОН за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество	No
4. Chequia	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.	Si
5. Dinamarca	Færdselslov af 24. maj 1955 nr. 21	Si

	Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer	
3. Alemania	Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße	No
4. Estonia	Liiklusseaduse, liikluskindlustuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seadus Majandus- ja kommunikatsiooniministri 15. detsembri 2011. a määruse nr 114 „Politseiametniku poolt liiklusjärelvalve käigus sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrollimise ulatus ja kord” muutmise	No
3. Irlanda	Commercial Vehicle Roadworthiness (Roadside Enforcement) Regulations 2018 European Communities (Roadside Inspection of Commercial Vehicles) (Designated Contact Point) Regulations 2018	No
4. Grecia	Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014 σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/30/ΕΚ. Τροποποίηση της οικ.39804/2812/2017 (Β' 2918) κοινής υπουργικής απόφασης «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014 σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/30/ΕΚ»	Si
5. Francia	Arrêté du 8 juin 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules lourds	No
6. Croacia	Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama Zakon o sigurnosti prometa na cestama	Si
7. Italia	Recepimento della direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE.	Si
8. Chipre	Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι 2018 (ενοποιημένο κείμενο)	No
9. Letonia	Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss	Si



**Régimen jurídico de la carga, estiba y sujeción de las mercancías por carretera
en Europa**

10. Lituania	Lietuvos Respublikos kelių įstatymas Nr. I-891 (Suvestinė redakcija nuo 2017-12-01) Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas Nr. I-1628 (Suvestinė redakcija nuo 2018-05-20)	No
11. Luxemburgo	Loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.	No
12. Hungría	1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről 2017. évi LXIII. törvény az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról A nemzeti fejlesztési miniszter 2/2018. (II. 5.) NFM rendelete egyes közlekedési tárgyú miniszteri rendeletek jogharmonizációs célú módosításáról	Si
13. Malta	TRAFFIC REGULATION ORDINANCE (CAP. 65), Motor Vehicle (Roadworthiness Test) (Amendment) Regulations, 2017	Si
14. Holanda	Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 11 mei 2017, nr. IENM/BSK-2017/116880 tot wijziging van de Regeling taken Dienst Wegverkeer in verband met de implementatie van richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van richtlijn 2000/30/EG (PbEU 2014, L 127)	Si
15. Austria	Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (34. KFG-Novelle) Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV)	Si
16. Polonia	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku ROZPORZĄDZENIE MINISTRA CYFRYZACJI z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów	Si
17. Portugal	Decreto-ley nº 144/2017, de 29 de noviembre, que altera o regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública, e estabelece os requisitos mínimos de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação, transpondo as Diretivas n.os 2014/45/UE e 2014/47/UE	Si
18. Rumania	Ordinul nr. 601/2017 al ministrului transporturilor pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind modul de efectuare a inspecțiilor și controlului asupra	Si

	transporturilor rutiere, a activităților conexe acestora, a activității centrelor de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, a activității școlilor de conducători auto și a activității instructorilor auto autorizați, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 995/2011	
19. Eslovenia	Odredba o dopolnitvah Odredbe o določitvi seznama tehničnih specifikacij o postopkih s področja motornih in priklopnih vozil	Si
20. Eslovaquia	Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) Zákon č. 106/2018 Z. z o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 135/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole	Si, except EUMOS standards 40509 & 40511
21. Finlandia	Landskapslag om besiktning och registrering av fordon (1993:19) 02/04/1993 Ajoneuvolaki (1090/2002) 11/12/2002, muutettuna viimeksi / ändring senast genom (473/2017) 28/06/2017 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta / Lag om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 13/12/2013, muutettuna viimeksi / ändring senast genom (474/2017) 28/06/2017	Si
22. Suecia	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/NIM/?uri=CELEX:32014L0047	Si
23. UK	Legal notice no. 99 of 2017. transport act 1998 traffic act 2005 transport (roadside test) (amendment) regulations 2017	No



7. BIBLIOGRAFÍA

COMISIÓN EUROPEA (2006): Guía de buenas prácticas para transportes especiales por carretera. Dirección General de Energía y Transportes.

FERNÁNDEZ SASIAÍN, F. (2014): *Estiba y trincaje de mercancías en contenedor*. Editorial Marge Books. Barcelona.

HERNÁNDEZ BARRUECO, L.C (2017): *Técnicas y fórmulas de estiba de mercancías*. Editorial Marge Books. Barcelona.

HERNÁNDEZ BARRUECO, L.C. y HERNÁNDEZ RAMOS, E.M. (2019): *Guía sectorial para la estiba en la industria papelera*. Ed. Asociación española de fabricantes de pasta, papel y cartón (ASPAPEL). Madrid.

HERNÁNDEZ RAMOS, E.M. (2018): *Normativa de estiba en carretera*. Editorial Marge Books. Barcelona.

115

HERNÁNDEZ RAMOS, E.M. (2019): *Gestión documental del transporte terrestre*. Editorial Marge Books. Barcelona.

INSTITUTO PARA LA SEGURIDAD EN LAS CARGAS (2019a): *Guía vasca de estiba para el transporte de mercancías por carretera*. Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi. 2019.

INSTITUTO PARA LA SEGURIDAD EN LAS CARGAS (2019b): *Guía para el aseguramiento de cargas siderúrgicas*. UNESID. Madrid.

INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (2014): *Código de buenas prácticas para la estiba segura de la carga en el transporte por carretera*. Ginebra (Suiza).

8. NOTAS-REFERENCIAS

1. HERNÁNDEZ BARRUECO, L.C. *Técnicas y fórmulas de estiba de mercancías*. Editorial Marge Books. Barcelona. 2017. 197 págs.
2. HERNÁNDEZ RAMOS, E.M. *Normativa de estiba en carretera*. Editorial Marge Books. Barcelona. 2018. 145 págs.
3. Libro Blanco de 28 de marzo de 2011, de la Comisión, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», establece un objetivo «visión cero».
4. 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.
5. Anexo III de la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014. L 127.203
6. Instituto para la seguridad en las cargas. *Guía vasca de estiba para el transporte de mercancías por carretera*, Administración de la Comunidad de País Vasco, 2019. 218 págs.
7. Ficha de estiba europea, término acuñado por el logístico Luís C. Hernández Barrueco y la abogada Eva M. Hernández ramos, que se materializa en un diseño industrial que consta de un anverso con datos técnicos de la carga que cumplen los requisitos de las normas técnicas del Anexo III de la Directiva 2014/47/UE y un reverso legal como protocolo de responsabilidad jurídica, cubriendo las lagunas de la normativa europea en estiba. Dicho instrumento ha servido de base para la norma EUMOS 40674:2021 y la regulación de la European Safety Cargo Card.
8. EUMOS 40674:2021, define los requisitos mínimos que debe contener una European Cargo Safety Card, o ficha de estiba europea.
9. EUMOS 40509 standard, Test method for load unit rigidity. EUMOS is the European Safe Logistics Association.
10. EUMOS 40511:2013 Test method for mounted poles, used for cargo securing on commercial road vehicles and trailers. EUMOS is the European Safe Logistics Association.
11. El Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, conocido como CMR, al que se adhirió España en 1974 con correcciones de errores de 1995, es el marco jurídico que regula los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera. El CMR se ha convertido en referencia para las actualizaciones de derecho privado de transporte (la propia Ley 15/2009 que regula el contrato nacional en España se basa en él).
12. Cargador, definido como quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (según lo establecido en el artículo 4 de la Ley 15/2009, Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías).
13. SAP Barcelona, 1289/2022 (rec. núm. 1807/2022), de 06 de septiembre de 2022, cita: “*Teniendo en consideración que la exposición de motivos de la ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías declara que la misma "(...) adapta, en lo sustancial, el Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales en la materia, básicamente al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y a las Reglas Uniformes CIM/1999, siguiendo así el camino antes trazado por otros países europeos. La consideración que subyace a esta decisión es sin duda alguna la de reconocer que no resultan tan distintos, en el momento actual, el transporte internacional y el puramente interno, al que van destinados los preceptos de la presente ley. (...)*”, nos remitimos a la sentencia de este Tribunal, de 21 de enero de 2021 (ROJ: SAP B 462/2021 - ECLI:ES:APB:2021:462) al decir que : “*Si bien puede parecer que hay ausencia de regulación en el Convenio CMR, no es así. Al margen de la disposición que permite actos para estipular quién debe asumir esta tarea de carga y ubicación de la mercancía, mediante la correspondiente*



inclusión en la carta de porte (art. 6.3 CMR), en otros casos, como en el que se conoció por este Tribunal en Sentencia de fecha 28 de enero de 2009 (ECLI:ES:APB:2009:6118, ponente: Garrido Espa), y coincidiendo con diversas posturas doctrinales que han tratado la materia, dijimos que " En el aspecto jurídico no podemos prescindir de la norma aplicable, representada por el Convenio CMR. El sistema de responsabilidad del transportista que el mismo acoge, similar al previsto en la normativa internacional reguladora de otros medios de transporte, parte de la regla general de la presunción de incumplimiento si no entrega la mercancía en destino en las mismas condiciones en la que la recibió. Para exonerarse de dicha responsabilidad el transportista debe probar alguna de las causas que la norma detalla en el art. 17.2 y 4., carga probatoria que le atribuye el art. 18."

14. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil: Artículos 1902 ("el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado) y 1903 (Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento y empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones).
15. Artículo 20. Sujetos obligados a realizar la carga y descarga. *1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga se haya pactado por escrito que corresponden al porteador contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte. En ausencia de formalización por escrito de dicho pacto, se presumirá no acordado. Cuando se realicen por el porteador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte. Las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos serán por cuenta, respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman por el porteador.*
16. Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras («B.O.E.» 2 marzo).
17. Destinatario, es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino (según lo establecido en el artículo 4 de la Ley 15/2009, Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías).
18. International Commercial Terms (Reglas Incoterms®) publicados por la Cámara de Comercio Internacional ("ICC"), son un conjunto de términos comerciales de tres letras que reflejan las normas de aceptación voluntaria por las partes Comprador -Vendedor, en los contratos de compraventa internacional.

