

## Normas sobre trincaje de mercancías sobre camiones: ¿bueno o malo?

17 junio, 2020



**Josep Bertran y Marta Brosa**  
*Brosa, Abogados y Economistas*

La entrada en vigor del RD 563/2017 de 2 de junio sobre las medidas de seguridad a aplicar a los camiones respecto a la sujeción de las cargas sobre las plataformas, causó un cierto desasosiego entre los transportistas. Comentaremos si este revuelo nos parece o no justificado, y cuáles han sido los efectos de aquella norma.

De acuerdo con el art. 20.1 de nuestra Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías (ley 15/2004), cuando se trata de mercancías de no grupaje (este sería otro tema) quienes están obligados a cargar y descargar, y a estibar y desestibar las mercancías sobre y desde la plataforma del camión, son, respectivamente, el cargador y el destinatario que, además asumen la responsabilidad de un trabajo bien hecho.

Sin embargo, la sujeción de las mercancías sobre la plataforma del camión –el trincaje–, con ser una operación muchas veces necesaria, no estaba ni siquiera contemplada, y era el transportista quien a su mejor criterio y experiencia desarrollaba esta función y asumía la responsabilidad de su práctica. La única mención sobre la necesidad de seguridad de las cargas se hallaba en el Reglamento General de circulación de 2003, que en su art. 14 decía –y sigue diciendo–:

“La carga transportada en un vehículo debe estar dispuesta, y si fuera necesario sujeta, de tal forma que no se pueda arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa, comprometer la estabilidad del vehículo o producir ruido u otras molestias que puedan ser evitadas”.

Por otro lado, la orden del FROM 1882/2012 de 1 de agosto, fijaba entre otras condiciones generales de contratación de los transportistas lo siguiente:

“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, ... serán de cuenta del porteador”.

Es decir las medidas de seguridad sobre la mercancía, no asumidas por el cargador y por lo tanto distintas de la carga y estiba, debían ser función y responsabilidad del transportista. ¿Cuáles serán estas medidas de seguridad?: el trincaje, es una de ellas.

Por lo tanto, antes de la Orden 563/17 nos encontrábamos con que la carga y la estiba eran responsabilidad del cargador; pero el trincaje, entendido como sujeción de la carga a la plataforma, podía atribuirse la función y responsabilidad al transportista.

Así las cosas, se publica y entra en vigor el RD 563/2017 de 2 de junio, objeto de este comenatario, que alarmó a los transportistas, al exigirles la homologación y un control “matemático” de la operación de trincaje, y por lo tanto, atribuyéndoles responsabilidad en esta operación en caso de siniestro por culpa del incumplimiento de esta norma. El cargador parecía que quedaba al margen de toda responsabilidad por el trincaje incorrecto, exactamente igual a como estaba antes de la publicación de la Orden.

Por ello es de agradecer –los transportistas agradecen– la publicación el 19 de junio de 2018 de una Instrucción de la Dirección General de Tráfico (18/TV103) que viene a establecer:

“El responsable por la inadecuada sujeción de la carga en el transporte público de mercancías será, con carácter general, el cargador, salvo que expresamente se pacte que sea el porteador...”.

En síntesis, esta Instrucción aclara la duda de si el trincaje es o no responsabilidad del transportista, resolviendo que es del cargador. No obstante, será difícil atribuir la responsabilidad al cargador si el trincaje lo ha hecho el transportista, pero es bueno que, al menos por una vez, la Administración clarifique e interprete sus propias normas en beneficio del principal afectado: el transportista. ¿Será un precedente?: no creo.