

Cargadores y transportistas lamentan la falta de claridad en la prohibición de la carga y descarga



El Plan Nacional de Inspección de Transporte por Carretera lleva apenas tres meses en vigor. Entre sus principales funciones, figura la de controlar que los transportistas trabajen a un precio justo y vigilar que el conductor no realice las labores de carga y descarga de la mercancía. Actualmente, el sector del transporte por carretera sigue buscando un encaje y la forma concreta de aplicar esta prohibición, que tanto cargadores como transportistas coinciden en calificar de positiva en términos generales. Sin embargo, la necesidad de realizar determinadas operaciones diarias deja al descubierto una fina línea entre lo que se debe considerar tareas de carga y descarga y lo que entraría dentro de la definición de estiba, desestiba y trincaje. Tanto es así que ni los propios documentos aclaratorios de la normativa resuelven del todo las dudas.

Junto con el Real Decreto-Ley 3/2022, del 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, en vigor desde septiembre, son dos las moratorias que buscan asegurar librar al conductor de la tarea de carga y descarga. Sin embargo, las dudas en su aplicación han sido tan comunes en el sector que el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana circuló un documento de preguntas y respuestas que, en opinión de la secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), Nuria Lacaci, «debería actualizarse más pronto que tarde porque ni la normativa es clara ni ese documento deja claras algunas cuestiones». Entre ellas, destaca la diferencia práctica entre carga y descarga y estiba y desestiba, unas figuras que pueden dar lugar a error.

En la novena pregunta del documento de aclaraciones lanzado por el ministerio, que versa precisamente sobre esta delimitación, se reconoce que «dada la casuística existente, no es posible establecer una línea divisoria clara, aplicable a todos los supuestos, que pueda deslindar la estiba y desestiba de la carga y la descarga». Aun así, Transportes afirma en ese texto que «este hecho no podrá amparar prácticas contrarias al objetivo que pretende salvaguardar la norma». El

director de la delegación de Zaragoza de Transportes Lapuente, Pedro Tomás, cree que el extremo básico de impedir que un conductor «tenga que ir a un centro y descargarse la mercancía tras ocho horas conduciendo» queda cubierto con esta formulación y que las excepciones «están bien contempladas».

Entre estas salvedades, se encuentra la pregunta de si la participación del transportista en la carga y descarga implica también una prohibición de su participación en la estiba y el trincaje. Ante esta duda, el documento del ministerio responde con un escueto «No». Según la norma ya vigente, estas operaciones podrán ser llevadas a cabo por la empresa transportista siempre que exista un pacto entre ambas partes. Y aquí se vuelven a intrincar los matices. «El conductor puede recomendar cómo se estiba o se realiza el trincaje y la empresa de transportes puede llevar un adjunto para realizar estas tareas que luego perciban una compensación económica», valora el presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González. A su juicio, la normativa «es clarísima», porque «ya puede existir el acuerdo que quieran, que si les pillan, caerá una multa», advierte.

En el caso de algunos cargadores, como afirma el director de Cadena de Suministro de Bell España Alimentación, Francisco Comino, «hemos recibido cartas diciendo que, o descargamos el camión nosotros cumpliendo con la ley, con un acompañante y cargos de manutención, o que nos dejaban una carretilla ellos [los proveedores de transporte] para descargar». Por tanto, surge la cuestión de quién debería asumir las consecuencias de los daños causados en las operaciones. Según la directora y fundadora de Alquézar Advocats, Núria Alquézar, al propio conductor le interesaría participar en la estiba «por responsabilidad personal». Apunta que la carga y descarga quedan bien definidas, pero que «hay un vacío legal con la estiba y desestiba en el que las partes deben decidir hasta dónde quieren llegar y establecer distribuciones de responsabilidad».

En tercer lugar, cabe preguntarse en qué medida puede el conductor del vehículo desentenderse realmente de la estiba y trincaje de la mercancía, siendo dos operaciones enfocadas a garantizar la seguridad de la carga. «Los pactos en la estiba son marcos colaborativos en los que hay que buscar la mejor solución», explica el secretario general de Transprime, Jordi Espín. En su opinión, los matices en los supuestos de esta ley también son un factor importante que debe introducirse. «Aquí no hay tanto un problema de contenido, sino un problema de polisemia entre las palabras que se han escogido», valora.

Ya el propio documento de preguntas y respuestas se cura en salud indicando que su carácter es «meramente orientativo y en ningún caso supone interpretación con efectos jurídicos», porque «únicamente es de aplicación lo dispuesto en la normativa vigente en cada momento». Lo cual deja en vacío otros factores como la seguridad en el cumplimiento de la disposición. Desde ACE, Nuria Lacaci señala que «hay empresas que aún están intentando ver cómo la implementan dentro de la legalidad». Para el consejero delegado de Transporte y Logística Avanzada (TLA), Jorge Luis Jiménez, la ley «está funcionando para grandes plataformas, pero no para las pequeñas, donde el conductor sigue encargado de la carga y descarga». Bajo su punto de vista, la situación evolucionará según se multen estos comportamientos, «pero creo que aún nos queda mucho por recorrer», ha manifestado.