

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

1.- RESUMEN DE ESTUDIOS REALIZADOS RELATIVOS A LA ACTIVIDAD DE LA CARGA Y DESCARGA

a)“Análisis de los riesgos derivados de las operaciones de carga y descarga en el transporte por carretera” (estudio elaborado en 2006 por la consultora Consultrans por encargo de la Dirección General de Transporte por Carretera, en base a una encuesta realizada a 2.200 empresas de transporte)

En relación a las operaciones de carga/descarga, las principales conclusiones extraídas del estudio son:

- El 69,7% de los encuestados incluyen como norma la realización de la carga y descarga en sus servicios habituales de transporte.
- El principal motivo de la realización de las operaciones de carga y descarga en el total del grupo de transportistas se debe a las exigencias del cliente (64,5%).
- El 79,6% de los transportistas en estudio opinan que las operaciones de carga y descarga no reportan beneficio económico. Y en el caso de que reporten algún beneficio económico, tan solo en el 17,5% de los casos el beneficio repercute en el conductor.
- Respecto a la pregunta de “quien realiza las operaciones de carga y descarga” en una mayoría de empresas transportistas (76,9%) las realiza el conductor. De los casos en que la carga y descarga no es realizada por el propio conductor el 42% opina que lo realiza personal del cliente y el 40% que lo lleva a cabo personal autorizado de la empresa transportista.
- Un 77,6% de los encuestados manifiesta que se utiliza maquinaria en las operaciones de carga y descarga.
- La propiedad de la maquinaria utilizada en las operaciones de carga y descarga se distribuye con un 76,8% del cargador/cliente y un 23,2% del transportista.
- El 85% de los transportistas cree que es necesaria la utilización de maquinaria en las operaciones de carga y descarga.
- Un 24,2%, de los transportistas estudiados ha manifestado que ha tenido accidentalidad en las operaciones de carga y descarga.
- Las razones de los accidentes sufridos por la carga y descarga corresponden en mayor proporción a la caída de la mercancía (33,4%), seguido de un 27,5% los accidentes sufridos con la maquinaria, y la carga de peso excesivo (15%). La opción otros recoge en su gran mayoría los siguientes conceptos: difícil acceso a la zona del cliente, maniobras con el vehículo, sobreesfuerzos, caídas de personal por desniveles, dolores musculares, cansancio del conductor, desconocimiento de la maquinaria, manipulación de elementos que afianzan el traslado de la mercancía (enganches, lonas, cintas, toldos...), descuidos, despistes del conductor.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

- En el 40% de los casos, los accidentes sufridos durante la carga y descarga han implicado baja laboral.
- Del total de transportistas analizados, el principal sector para el que se realiza las operaciones de carga y descarga es el de grandes superficies con un 20,1% seguido por el sector de la construcción con un 18,7%, y el de alimentación con un 14,5%, La opción otros recogen en su gran mayoría los siguientes conceptos: organismos oficiales (Ayuntamientos, Estado...), forestal, industria metalúrgica, industria química, maquinaria agrícola e industrial, hostelería.
- Las razones de los accidentes sufridos por la carga y descarga corresponden mayoritariamente a la caída de la mercancía (45,4%) en los productos agrícolas y animales vivos, a los accidentes sufridos con la maquinaria en un 36,4% para los productos metalúrgicos, y a la carga de peso excesivo (33%) en el caso de los abonos.
- Del total de transportistas analizados, el principal sector para el que se realiza las operaciones de carga y descarga es el de grandes superficies con un 20,1% seguido por el sector de la construcción con un 18,7%, y el de alimentación con un 14,5%

En relación a los tiempos de espera, las principales conclusiones son:

- El tiempo medio de espera de las operaciones de carga y descarga es inferior a una hora sólo en el 44,1% de los transportistas en estudio.
- El 50,7% de los transportistas refleja que el tiempo medio de realización de la operación de carga y descarga es inferior a una hora.
- La mayoría de los transportistas (64%) durante las operaciones de carga y descarga esperan en su propio vehículo, mientras que un 27% lo hace en las instalaciones del cargador/cliente. La opción otros recoge en su gran mayoría los siguientes conceptos: fuera de las instalaciones del cargador/cliente (en la calle, arcenes, solares...), en obra, control de entrada, puerta de fábrica, muelle..., en el propio vehículos fuera de las instalaciones del cargador/cliente, incertidumbre en las condiciones generales de espera, en función del tiempo de espera (en el vehículo, en las instalaciones...).
- En cuanto al tipo de mercancía, el tiempo medio de espera de las operaciones de carga y descarga es inferior a una hora en el 74,5% de los productos petrolíferos, mientras que es superior a 2 horas en el 43% de los casos para los productos alimenticios y forrajes. El tiempo medio de realización en la carga y descarga es inferior a una hora en el 72% de las operaciones de minerales y materiales de construcción,
- Los transportistas de productos alimenticios y forrajes, y de objetos manufacturados muestran una peor opinión respecto a la media sobre la propiedad de la maquinaria que se utiliza en las operaciones de carga y descarga.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

b) Estudio sobre los problemas, riesgos y accidentes de los conductores de transporte profesional durante el Covid-19 (Estudio realizado en 2020 por la Universidad de Valencia, la Fundación Española de Seguridad Vial y Fenadismer en base a una encuesta a 1000 conductores profesionales, que incluía un apartado relativo a las operaciones de carga y descarga)

Las principales conclusiones son las siguientes:

- En relación con las tareas de carga y descarga de mercancías, dadas las situaciones que se han producido durante la pandemia, el 54% de los conductores profesionales se ha visto obligado a hacer la carga/descarga de sus mercancías sin ayuda ninguna, durante la crisis sanitaria.
- El 83 % de los conductores tiene miedo de contagiar a su familia y allegados por los viajes que hace y las mercancías que transporta.

c) Seguridad y Salud para conductores de mercancías (Estudio realizado por la Fundación Mapfre en 2011 sobre la siniestralidad derivada de las operaciones de carga/descarga y otras actividades anexas a la conducción)

- Los accidentes anexas a la actividad principal del conductor de mercancías suponen el 35% del total de accidentes sufridos por el sector,
- En las empresas de transporte de menor dimensión, con un volumen de trabajadores situado entre 1-9, es donde se registran el mayor número de accidentes relacionados con la carga y descarga, con un 40,39%.
- Según el área de trabajo, el mayor número se producen en áreas destinadas al almacenamiento y zonas de carga y descarga, con el 47,86%. En las áreas destinadas a talleres, el 9,73%; y en zonas industriales sin especificar el 6,63%.
- En los conductores de entre 53 y 62 años, los accidentes más frecuentes son los relacionados con la carga y descarga, correspondiendo a un 40% de los casos, seguidos de los causados por otras actividades anexas con un 20%.
- Los accidentes más frecuentes son los producidos en la manipulación de las cargas y los esfuerzos físicos relacionados con éstas.
- Destacan tres tipos de accidentes que agrupan más del 50%: los sobreesfuerzos físicos (con más de un tercio), los golpes o aplastamientos por objetos que caen y las caídas verticales.
- En el tipo de lesiones que sufren los trabajadores conductores, mientras realizan trabajos anexas a su actividad principal, destacan las dislocaciones, los esguinces y torceduras de todo tipo y las heridas o las lesiones superficiales; siendo la parte del cuerpo lesionada con mayor frecuencia la espalda, seguida por las manos y pies (incluyendo dedos en ambos casos). En el análisis de agentes que producen estos accidentes, destacan las cargas de todo tipo manipuladas a mano 13,3%, seguido de los vehículos de transporte o sus remolques 5,55%, a continuación, encontramos las cajas o embalajes 4,6% y acabamos por los palets 5,0%.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

2.- OTROS DATOS APORTADOS EN EL ÁMBITO DEL SECTOR FRIGORÍFICO

Este trabajo, se realiza fundamentalmente, con datos obtenidos de nuestros asociados, contrastándolos para eliminar sesgos con los reflejados, principalmente, en dos estudios realizados con mayores recursos técnicos: el “*Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte por carretera*”, estudio realizado y financiado por la FPRL a petición de CETM, CCOO y UGT y publicado en 2016; y el estudio “*Seguridad y salud para conductores de mercancías*” realizado por la Fundación MAPFRE y publicado en 2011.

- 1. Situación actual de participación de los conductores en la carga y descarga: porcentaje respecto del total y por tipos de transporte. Participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga. Supuestos en los que es necesario*

En el transporte frigorífico, la totalidad de los conductores de las empresas encuestadas realizan labores de carga y descarga. Solo no les es exigida esta actividad menos de un diez por ciento de las operaciones realizadas y por razones ajenas a la obligación prevista al artículo 20 de la Ley del Contrato. En términos porcentuales, en más del 90 % de los envíos efectuados se requieren estas actividades anexas por el cargador, bien sea expresándolo en las órdenes de carga, bien exigiéndolo a la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga.

La tendencia ha sido creciente en los últimos años.

Hemos de incluir, también, en este apartado de participación de los conductores en las labores de carga y descarga las operaciones de intercambio de palets. Si bien es cierto que no hemos podido obtener datos relativos al número de operaciones en los que se efectúan intercambios, sí que estamos en condiciones de afirmar que es un porcentaje muy elevado en el sector frigorífico¹, en los que el conductor tiene que realizar labores de carga y descarga, en este caso, siempre manual² de los soportes de las mercancías,

¹ La práctica totalidad de las mercancías en el sector frigorífico se transportan paletizadas, existiendo sólo tres sistemas de gestión de los soportes: el intercambio, el sistema de pooling y el sistema de paletas desechables. Éste último casi ha desaparecido, por tanto, entre los otros dos sistemas se encuentra el número significativo de operaciones, no siendo el de intercambio el que menos se utiliza de ambos, aunque como hemos dicho se desconocen a día de hoy los porcentajes de mercado concretos de cada uno.

² Se entiende por manejo manual de cargas: cualquier operación de transporte o sujeción de una carga por parte de uno o varios trabajadores, así como su levantamiento, colocación, empuje, tracción o desplazamiento siempre que, por sus características o condiciones ergonómicas inadecuadas entrañen riesgos, en particular dorso lumbares, para los trabajadores. Se considera que la manipulación manual de toda carga que pese más de 3 Kg. puede entrañar un potencial

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

impuestos por los cargadores como parte integrante del envío. Por lo tanto, en el sector frigorífico, el número de operaciones en que el conductor efectúa, de alguna manera, labores de carga y descarga podríamos situarlo por encima del 99%

No hemos hallado caso alguno en que se retribuyan estas operaciones de forma expresa y diferenciada.

Es destacable el dato de que, en los transportes puntuales para cargadores poco habituales, la coordinación preventiva, que constituye una obligación de las partes, no es posible por falta de información previa tanto de la imposición de la realización de estas actividades, como de los requisitos mínimos y la planificación.

Lo que no genera escasa repercusión a los transportistas desde que los accidentes anexos a la actividad principal del conductor de mercancías, suponían, en 2011, el 35% del total de accidentes sufridos por el sector, con unas cifras de 12.214 heridos leves, 308 heridos graves y 112 muertos; en total 12.634 trabajadores conductores de mercancías afectados. En las empresas pequeñas, con un volumen de trabajadores situado entre 1-9, es decir, en la mayoría de las empresas del sector, es donde se registran el mayor número de accidentes relacionados con la carga y descarga, con un 40,39%. Prácticamente el 70% de los accidentes de este tipo se producen en lugares con menos de 25 trabajadores.

Los accidentes más frecuentes son los producidos en la manipulación de las cargas y los esfuerzos físicos relacionados con éstas, además de la pérdida de control del objeto transportado. Destacan tres tipos de accidentes que agrupan más del 50%: los sobreesfuerzos físicos (con más de un tercio), los golpes o aplastamientos por objetos que caen y las caídas verticales.

En el análisis de agentes que producen estos accidentes, podemos destacar los palets que suponen el 5 % del total, porcentaje nada despreciable si tenemos en cuenta que no se usan los mismos en todos los tipos de transporte por carretera (portavehículos, cisternas, mudanzas, auxilio en carretera, silos, volquetes, etc).

Como se puede apreciar en este punto, el colectivo de trabajadores conductores de mercancías, no sólo tiene accidentes relacionados con su actividad principal, conducir, sino que existen un gran abanico de actividades y situaciones, que generan riesgos para el trabajador conductor de mercancías, que en algunos casos degeneran en un accidente. Éstas, son subestimadas en la mayoría de las ocasiones, generando un goteo de lesiones y, en algunos casos, de muertes al margen de las producidas por el tráfico, que al ser las más llamativas, por el número de víctimas asociadas y la

riesgo dorso-lumbar si se manipula en condiciones desfavorables (que esté alejada del cuerpo, con posturas inadecuadas, etc.). Las situaciones de manejo manual de cargas más frecuentes en el transporte frigorífico son la utilización de traspallets manuales y la manipulación de palets.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

espectacularidad de los accidentes, centran la mayoría de esfuerzos y la mayor cantidad de recursos destinados a la seguridad y la salud de los trabajadores del sector. Finalmente, destacar que en el transporte frigorífico, no existe ninguna situación en que sea necesario que el conductor cargue y/o descargue. Menos por razones de seguridad vial o laboral. Sólo la estiba de las mercancías requiere participación activa del conductor. Se puede considerar aconsejable, que no necesario, algunos supuestos de distribución urbana o de carga fraccionada, cuando tengan que manipularse bultos de otros cargadores.

- 2. Régimen de responsabilidad derivada de las operaciones de carga y descarga. Responsabilidad contractual ¿Qué pactan las partes en el contrato? Proporción de contratos por escrito. El Artículo 20 LCTTM no atribuye la responsabilidad al porteador, salvo que estas operaciones se asuman por el mismo antes de la presentación del vehículo para su carga o descarga. ¿Sería una solución otra configuración de responsabilidades?*

Con el avance tecnológico, se ha generalizado en el sector del transporte, sin duda, la existencia de documentos electrónicos indicadores de las obligaciones exigidas al porteador remitidos por el cargador. Este tipo de documentos, suelen plasmar por escrito condiciones de realización del transporte. La práctica habitual para la contratación del transporte es la negociación de los elementos esenciales para su realización (lugar de carga y descarga, tiempo de realización y precio) y unas condiciones, equiparables a unas condiciones generales, en el que se establecen aspectos menos sustantivos, pero no menos importantes del contrato (plazos de pago, obligaciones formales, obligación de realizar actividades auxiliares al transporte, ...). Desgraciadamente, no existen estudios cuantitativos sobre la presencia de determinadas condiciones contractuales en los contratos celebrados. Ni siquiera para el INE y su Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera no es esta una variable de estudio. Sin embargo, los datos que hemos podido recabar indican que la obligación de realizar las operaciones de carga y/o descarga, en un porcentaje que supera el 80%, no se contemplan en las comunicaciones entre cargadores y transportistas. Sólo al presentarse el conductor a la carga o la descarga, es decir, incumpliendo lo dispuesto en el artículo 20 LCTTM, se le comunica verbalmente ésta obligación, con la resolución del contrato como única alternativa.

Por otro lado, la responsabilidad (que no es sólo mercantil, referida al artículo 20 de la LCTTM, pues estas operaciones llevan aparejadas otras responsabilidades de orden social) no se distribuye bajo ningún criterio: cuando el porteador asume la obligación de cargar y/o descargar, se le atribuyen todas las responsabilidades que pudieran derivarse.

Sería una solución, aunque insuficiente y parcial, que el régimen de responsabilidades se modificase, en el sentido de que, aunque no se realicen materialmente las operaciones de carga y descarga por cargador o destinatario o personal a su servicio, las responsabilidades que se deriven de éstas, sean en todo caso del cargador o destinatario: tanto las propiamente mercantiles (soportar la pérdida de las mercancías

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

que se deriven de estas operaciones, la resolución del contrato por lesión del conductor derivada de estas operaciones no se entenderá en ningún caso justificada, etc.) como todas aquellas que se deriven de las operaciones de carga y descarga en cualquier orden. Para ello, no sólo hay que plantear la modificación de la LCTTM, ya que su carácter mercantil dificulta, si no impide, que se atribuya la responsabilidad al cargador en todos los órdenes. Tendría que barajarse una modificación legal más amplia.

3. Impacto en la eficiencia y coste de las operaciones de transporte de emplear personal externo (por cuenta del cargador o porteador) para realizar la carga y descarga.

Según el estudio de la Fundación MAPFRE referido con anterioridad, al que no puede reprochársele por ninguna de las partes negociadoras ningún viso de parcialidad, se estima que las actividades de carga/descarga ocupan un 35% de su actividad laboral, en el caso de los conductores de transporte internacional y en un 60% en el transporte de largas distancias nacional.

Resulta obvio que, en un sector donde el capital humano es tan esencial como en el transporte, tanto en peso específico en los costes, como en la productividad, que quien ejecute materialmente el transporte dedique entre un tercio y dos tercios de su tiempo de trabajo a la realización de actividades generadoras de un cansancio físico superior a la propia conducción, máxime cuando no se remunera en la mayoría de los casos, genera una ineficiencia inasumible para cualquier sector y unos costes fáciles de calcular (Aplicar estos porcentajes al coste del conductor publicado por el MITMA y multiplicarlo, al menos, por el número de vehículos). Es necesario destacar que en una problemática que tiene relación con la carga y descarga, aun que no únicamente, como es el intercambio de palets, la UNTF (Asociación francesa mayoritaria en el transporte frigorífico) ha cuantificado en un 2% de media de la facturación anual de una empresa el coste de gestión de estos soportes de las mercancías intercambiables. Buena parte de esa proporción es el coste que supone su carga y descarga por los conductores.

Huelga decir que, aunque la pregunta insinúe que el personal externo se podría proveer por el transportista, la solución pasa porque sea personal del cargador o destinatario quien realice esas funciones. No resulta eficiente que el transportista emplea personal distinto del conductor para realizar tales operaciones, puesto que si se desplaza en el vehículo estaría sometido, como trabajador móvil, a las previsiones de la Directiva 2002/15/CE, traspuesta a nuestro ordenamiento por el RD 1561/1995, lo que condicionaría el tiempo disponible de estos trabajadores.

En conclusión, para maximizar el rendimiento de la cadena de suministros las operaciones de carga y descarga deberían efectuarse materialmente por los cargadores y destinatarios de las mercancías.

En Madrid a 15 de octubre del 2020.