



- ▶ **Guía del sector papero para las operaciones de carga y descarga de camiones en fábrica**

Recomendaciones en relación a PRL  
(Coordinación de Actividades Empresariales)  
y Ley de Contrato de Transporte

- ▶ **Guía del sector papelerero para las operaciones de carga y descarga de camiones en fábrica**

Recomendaciones en relación a PRL  
(Coordinación de Actividades Empresariales)  
y Ley de Contrato de Transporte

Edita: ASPAPEL - Asociación Nacional de Fabricantes de Pasta, Papel y Cartón  
Avenida de Baviera, 15 | 28028 Madrid | Tel +34 915763003 | Fax +34 91577471  
[www.aspapel.es](http://www.aspapel.es) | [aspapel@aspapel.es](mailto:aspapel@aspapel.es)

© Madrid, noviembre de 2016

---

Diseño gráfico y maquetación: [www.jastenfrojen.com](http://www.jastenfrojen.com)

## ► Índice

1. <b>Ámbito</b>	P. 5
2. <b>Legislación</b>	P. 7
3. <b>Identificación de la responsabilidad según sujetos intervinientes en la operación de carga y descarga</b>	P. 9
3.1. Definiciones	
3.2. Responsabilidad según sujetos intervinientes	
3.3. Resumen	
4. <b>Identificación de la responsabilidad en materia de PRL según la titularidad del centro de trabajo donde se realiza la carga/descarga: información y documentación a exigir</b>	P. 15
4.1. Definiciones	
4.2. Responsabilidad según la titularidad del centro de trabajo: información y documentación a exigir.	
4.2.1. El transporte no se considera actividad propia	
4.2.2. El transporte se considera actividad propia	
4.2.3. El transportista realiza las operaciones de carga y descarga independientemente de que el transporte se considere como actividad propia o no propia de la empresa	
4.2.4. El transportista realiza las operaciones de estiba y cinchado	
5. <b>Recomendaciones</b>	P. 27
5.1. En relación con el contrato de transporte de mercancías (carga y descarga)	
5.2. Sobre la obligación de información y documentación de PRL a aportar	



1



## ► **Ámbito**

La industria papelera lleva asociado un importante movimiento de materias primas, producto acabado, materiales auxiliares, residuos, etc. Este transporte de mercancías es, en la gran mayoría de los casos, un servicio que las empresas del sector contratan. Nos encontramos, por tanto, en una situación en la que coinciden trabajadores de varias empresas en un mismo centro de trabajo.

Esta guía, elaborada por ASPAPEL con la revisión jurídica de Gómez-Acebo y Pombo, establece una serie de recomendaciones que garanticen la aplicación coherente de los principios de la acción preventiva en el transcurso de la actividad de los transportistas en las instalaciones de los centros de producción, especialmente en lo referente al Real Decreto 171/2004, en materia de coordinación de actividades empresariales. Se tienen en cuenta además las responsabilidades recogidas en la Ley de Contrato de transporte terrestre de mercancías.

Estas recomendaciones están encaminadas a definir un protocolo de registro y acceso a los centros de producción para llevar a cabo las acciones de carga y descarga, así como los contenidos de la obligación de información de seguridad que deben recibir los transportistas, quedando en manos de cada empresa su implantación en función de sus características específicas.

Si bien se relatan los supuestos en los que la empresa del sector coincide con el cargador o porteador o transportista, no es objeto de este manual el establecimiento de las actuaciones a seguir en caso de que dichas figuras pertenezcan al personal en plantilla.

Finalmente, no se incluyen requisitos adicionales de otras normativas que pueden resultar de aplicación (reglamento ADR, traslado de residuos, etc.) al quedar fuera del ámbito de la presente guía.



2

La regulación nacional básica de la coordinación de actividades empresariales en relación con las operaciones de carga y descarga se contiene en:

- Art. 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (en adelante Ley 31/1995).

Esta norma ha sido desarrollada por:

- Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 en materia de coordinación de actividades empresariales (en adelante Real Decreto 171/2004).
- Determinadas previsiones del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención (en adelante Real Decreto 39/1997).
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante Ley 15/2009).

#### Enlaces de interés

- Ley 31/1995: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-24292&p=20141229&tn=1>
- Real Decreto 171/2004: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2004-1848](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2004-1848)
- Real Decreto 39/1997: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1997-1853>
- Ley 15/2009: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2009-18004](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2009-18004)





3

## ► Identificación de la responsabilidad según sujetos intervinientes en la operación de carga y descarga

### 3.1. Definiciones

La Ley 15/2009 lista una serie de definiciones sobre los distintos sujetos que intervienen en las operaciones de carga y descarga:

- **Cargador:** es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo. Es el supuesto más común en el sector.
- **Porteador:** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos. Por lo tanto, la Ley permite que el porteador subcontrate el transporte de la mercancía con otra empresa o trabajador autónomo, pudiendo en tal caso separar la figura del porteador de la del transportista.
- **Transportista:** es aquel que efectúa materialmente el transporte con sus medios propios. Cuando el porteador efectúe el transporte por sus propios medios será considerado también transportista.
- **Destinatario (Descargador):** es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.
- **Expedidor:** es el que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía. La figura del expedidor actúa siempre en nombre del cargador. Si en el contrato entre expedidor y cargador se pacta, expresamente y por escrito, que sea

---

el expedidor quien asuma la responsabilidad de la carga y estiba, y encargue en su nombre el transporte, el expedidor se convierte automáticamente en cargador, asumiendo consecuentemente la responsabilidad que se derive de tal sujeto conforme a esta Guía.

### **3.2. Responsabilidad según sujetos intervinientes**

El artículo 20 de la Ley 15/2009 establece el régimen general de atribución de responsabilidades de los sujetos intervinientes, salvo pacto en contrario, conforme con el siguiente tenor literal:

- 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 expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.*
- 2) *El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior.*

*Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya realizado por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador.*

- 3) *No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de 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, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador.*

*En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar.*

- 
- 4) *Lo dispuesto en este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.*

Por tanto, el régimen general legal atribuye:

- CARGA y ESTIBA de la mercancía: el responsable es el CARGADOR.
- DESCARGA y DESESTIBA de la mercancía: el responsable es el DESTINATARIO.

No obstante, tal régimen general se puede modificar, según la Ley, en dos supuestos particulares:

- Pacto expreso entre cargador y porteador alcanzado antes de que el camión entre en el centro de trabajo: por el cual el PORTEADOR asume la responsabilidad de la CARGA y/o DESCARGA.

El Tribunal Supremo ha reconocido la vigencia de estos pactos expresos estableciendo una línea jurisprudencial consolidada (por todas, ver la Sentencia 288/2012, de 10 de mayo, de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, RJ\2012\6340) por la que se reconoce la validez y vigencia del pacto expreso en virtud del cual el porteador responde de los daños producidos durante la carga/descarga y estiba/desestiba. El requisito que se exige es un consentimiento mutuo, por escrito, vigente y anterior al desarrollo de la operación de carga y descarga (la ley indica que ha de ser anterior a la entrada del vehículo en el centro de trabajo en que se llevarán a cabo las operaciones de carga y descarga).

De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 15/2009, se puede incluir en dicho pacto expreso que el porteador asuma la responsabilidad de la ESTIBA y/o DESESTIBA.



- 
- Si el porteador imparte instrucciones durante la estiba de la mercancía: el PORTEADOR asume la responsabilidad en la ESTIBA y/o DESESTIBA.

Este supuesto es muy habitual en la práctica: el cargador, al depositar las mercancías en el vehículo, es dirigido en la maniobra por el conductor del vehículo. Si las instrucciones dictadas pueden ser probadas mediante prueba testifical, mediante una referencia a las mismas en la carta de porte, etc. el cargador quedará eximido de responsabilidad por los posibles daños que pudieran ocasionarse. También en este caso la jurisprudencia ha respaldado esta interpretación de la ley (entre otras, Sentencia 249/2002, de 15 de marzo, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, JUR\2002\196650).

- SUJECIÓN de la mercancía: es responsabilidad del TRANSPORTISTA.

Respecto a la SUJECIÓN de la mercancía, la Jurisprudencia ha diferenciado expresamente como dos actividades distintas la sujeción y la estiba de la mercancía en el vehículo: mientras que la estiba implica la colocación o disposición de los bultos en el vehículo, la sujeción incluye elementos como el anclaje, la inmovilización y la separación de la mercancía en el vehículo de cara a su transporte.

Conforme con lo anterior, respecto a la responsabilidad de la sujeción la jurisprudencia ha mantenido, de manera constante, que la misma recae sobre quien realiza efectivamente el transporte, pues es una actividad encuadrada en sus obligaciones contractuales y la responsabilidad del cargador finaliza cuando deposita la mercancía en el vehículo. Como ejemplo cabe resaltar Sentencia 879/2006, de 22 de septiembre, del Tribunal Supremo, su Sala de lo Civil, Sección 1ª (RJ\2006\6394). En este sentido, es conveniente dejar constancia en la carta de porte del estado de los elementos de amarre y cinchado, de cara a poder acreditar posteriormente los elementos fácticos que refuerzan la atribución de responsabilidad al transportista en caso de producción de daños por sujeción defectuosa durante el transporte.

No obstante, los tribunales han reconocido una posible responsabilidad del cargador cuando la complejidad técnica de la sujeción de la mercancía requiere un nivel de conocimiento técnico

---

superior al que puede suponerse al sujeto que efectúa el transporte. Consecuentemente, debía el cargador haberle facilitado instrucciones. Hasta ahora no se considera tal supuesto aplicable a las empresas del sector, dado que las sentencias existentes se refieren a supuestos de maquinaria y turbinas de generadores eólicos.

Por tanto, como regla general, la SUJECIÓN de la mercancía es responsabilidad del TRANSPORTISTA.

### 3.3. Resumen

Conforme con lo anterior, respecto a las empresas del sector, en la práctica teniendo en cuenta que, generalmente, se da la siguiente situación

EMPRESA SECTOR = CARGADOR ≠ PORTEADOR  
EMPRESA SECTOR = DESCARGADOR ≠ PORTEADOR

El régimen de responsabilidad aplicable es el siguiente:

- Régimen general:
  - Carga y estiba responsabilidad de la Empresa
  - Descarga y desestiba responsabilidad de la Empresa
  - Sujeción de la carga responsabilidad del Transportista
- Ausencia de responsabilidad:
  - Con pacto expreso: Carga y estiba responsabilidad del Porteador.
  - Instrucciones del porteador/transportista: Carga y estiba responsabilidad del Porteador/ Transportista.
  - En caso de existir complejidad técnica de la mercancía, respecto a la Sujeción la responsabilidad puede ser de la Empresa si no da instrucciones oportunas.



4

- ▶ Identificación de la responsabilidad en materia de PRL según la titularidad del centro de trabajo donde se realiza la carga/descarga: información y documentación a exigir

### 4.1. Definiciones

Conforme con lo dispuesto en el Real Decreto 171/2004, respecto al interés de esta guía, se entiende por:

- **Centro de trabajo** es cualquier área, edificada o no, en la que los trabajadores deban permanecer o a la que deban acceder por razón de su trabajo.
- **Empresario titular del centro de trabajo** es quien organiza, controla, dirige y gestiona el centro de trabajo; asume diferentes obligaciones en función de si dispone o no de trabajadores en el centro. Tiene la capacidad de poner a disposición el centro de trabajo.
- **Empresario principal** es quien contrata o subcontrata con otros la realización de obras o servicios correspondientes a su propia actividad y que se desarrollan en su propio centro de trabajo. Frecuentemente coincide con el titular del centro de trabajo.
- **Contratista** es la persona física o jurídica que asume contractualmente ante el empresario titular y/o principal, con medios humanos y materiales propios o ajenos, el compromiso de ejecutar la totalidad o parte de los trabajos con sujeción a un proyecto o un contrato.
- **Subcontratista** es quien asume contractualmente ante el contratista, con medios humanos y materiales propios, el compromiso de ejecutar la totalidad o parte de los trabajos con sujeción a un proyecto o un contrato.



- 
- *Coordinador de actividades preventivas es uno de los medios de coordinación preferente para distintas situaciones de concurrencia de empresas en el mismo centro de trabajo.*

## **4.2. Responsabilidad según la titularidad del centro de trabajo: información y documentación a exigir**

Todas las empresas concurrentes en un mismo centro de trabajo que intervengan en las operaciones de carga y descarga están obligadas a cooperar aportando la información necesaria para garantizar que las operaciones se realicen conforme con los principios de seguridad y prevención.

El Real Decreto 171/2004 impone a las empresas titulares del centro de trabajo concurrente la obligación de determinar si las operaciones de transporte que se realizan en su centro son actividad propia de la empresa (en ese caso será a todos los efectos empresario principal) o no lo son (será por tanto empresario titular del centro trabajo concurrente). Además, en función de esta clasificación sus obligaciones de información varían tal y como se pasan a analizar.

### **4.2.1. El transporte no se considera actividad propia: EMPRESA del SECTOR es titular del centro de trabajo**

I) Obligación de Información: Debe cumplir las obligaciones establecidas en el Capítulo III del Real Decreto 171/2004:

- Debe informar al resto de empresas concurrentes en el centro de trabajo acerca de (art. 7 Real Decreto 171/2004):
  - Los riesgos propios del centro de trabajo que puedan afectar al resto de empresas concurrentes (en el caso de carga y descarga, al porteador y/o transportista).
  - Las medidas referidas a la prevención de tales riesgos.
  - Las medidas de emergencia que se deben aplicar.

- 
- Características de la información a suministrar: debe ser conocida por las demás empresas; real; estar actualizada; ser suficiente a los efectos de garantizar la seguridad de los trabajadores; proporcionarse con carácter previo al inicio de las actividades de carga y descarga; y por escrito, cuando alguna de las empresas genere riesgos calificados como graves o muy graves.
  - Adicionalmente, el artículo 8 le impone la obligación de suministrar a los empresarios concurrentes instrucciones sobre la adopción de medidas de prevención de riesgos y de emergencia cuando los trabajadores del empresario titular desarrollen actividades en el centro de trabajo concurrente. Se recomienda en este sentido establecer un medio de control periódico del cumplimiento de dichas instrucciones por parte de todos los trabajadores concurrentes en el centro de trabajo.
  - Por su parte, si los riesgos puedan verse agravados o modificados porque se está ejerciendo otra actividad en el centro, las empresas concurrentes deben informarse recíprocamente sobre las mismas (derecho recíproco) para garantizar la protección eficaz en materia de seguridad y salud de los trabajadores.
  - El cumplimiento de la obligación de información no es meramente formal (entrega de una copia de la propia evaluación de riesgos de los puestos de trabajo o de la información facilitada a sus propios trabajadores), sino que hay que aportar documentación detallada sobre los riesgos concretos de los servicios contratados o subcontratados que puedan afectar al centro y a los trabajadores de otras empresas concurrentes. Esta documentación deberá actualizarse cuando se produzcan cambios en los procedimientos de trabajo, uso de equipos o materiales u otras circunstancias y que sean relevantes para la coordinación.



---

## II) Documentación a intercambiar

Como complemento a la obligación de información, a continuación se va a establecer la documentación a solicitar al transportista por parte de la empresa del sector cuando no asume el transporte como actividad propia.

### a) Registro del transporte

- Previo al acceso a planta, el transportista debe identificarse y quedar registrado. Esta identificación engloba tanto al conductor (mediante su DNI o pasaporte), como al vehículo (mediante matrícula). Esta información puede ampliarse con el nombre de la compañía de transportes, la fecha y hora del acceso, el material transportado, y el destino dentro de la planta de producción.
- Existe una documentación relativa al transportista y al camión, que no está relacionada con la legislación anteriormente expuesta sobre PRL, pero que se recomienda solicitar, ya que podría existir algún tipo de responsabilidad si el camión provoca un accidente en el centro de trabajo. Estos documentos son:
  - Carnet de conducir
  - Seguro
  - Tarjeta de transporte
  - Tarjeta ITV
- Para evitar tener que hacer este control documental a cada uno de los camiones que entran a fábrica, existe la posibilidad de:
  - 1) Solicitar a la empresa transportista o al proveedor que la contrate un certificado por el cual se compromete a que todos los camiones que entren en fábrica (tanto de flota propia como subcontratada) dispondrán de toda la documentación anterior en vigor.

- 
- 2) La empresa deberá establecer unos controles periódicos aleatorios para verificar que se cumple este compromiso, previendo, en su caso, el tratamiento correspondiente a los incumplimientos que se detecten.

b) Entrega de información al transportista

Todos los transportistas deben recibir información acerca de los riesgos propios del centro de trabajo (y de la actividad que en él se desarrolla) que puedan afectar al desarrollo de su actividad, las normas a aplicar en zonas de paso, estancia de transportistas y normas de carga y descarga, así como normas en caso de emergencia.

Esta información debe entregarse antes del inicio de su actividad, y deberá actualizarse siempre que se produzca un cambio en el contenido.

En aquellos casos en que se hayan detectado riesgos graves o muy graves esta información se entregará obligatoriamente por escrito. En el resto de los casos, se puede poner a disposición del transportista mediante el uso de pantallas, paneles informativos, etc.

Es requisito imprescindible que el transportista lea, comprenda y acepte la información con los riesgos de las instalaciones, las normas de seguridad y las medidas de actuación en caso de emergencia de la que se le hace entrega o se le muestra. Debe quedar constancia del compromiso del transportista, firmando en la fecha en la que se le hace entrega de la documentación o se le muestra la misma.



---

#### 4.2.2. El transporte se considera actividad propia: EMPRESA del SECTOR es empresario principal

l) Obligación de Información: Debe cumplir las obligaciones establecidas en el Capítulo IV del Real Decreto 171/2004. Además de las obligaciones de información e instrucciones a aportar que le corresponden al empresario titular, de acuerdo con el artículo 10 deberá:

- Vigilar el cumplimiento por parte del transportista de la normativa de prevención de riesgos laborales que se desarrollen en su centro de trabajo. A estos efectos, se recomienda establecer un control efectivo y continuo del cumplimiento por parte de los transportistas de las normas de seguridad entregadas, así como de las establecidas en la evaluación y planificación preventiva enviadas por la empresa transportista, dejando registro de tales controles, así como del tratamiento a los incumplimientos que se observen.
- Exigir a la empresa transportista que le acredite por escrito que han realizado, para el servicio contratado, la evaluación de riesgos y la planificación de su actividad preventiva. La jurisprudencia ha entendido en algunos casos que no solo se exige del contratista que le acredite por escrito el cumplimiento de sus obligaciones preventivas, sino que además es preciso que efectivamente ello se acredite documentalmente (entre otras, la Sentencia de 9 de julio de 2010 del Tribunal Superior de Justicia de Murcia).
- Exigir a la empresa transportista que le acredite por escrito que han cumplido sus obligaciones en materia de información y formación respecto de los trabajadores que vayan a prestar sus servicios en el centro de trabajo.

---

## II) Documentación a intercambiar

En caso de que el transporte se considere, por parte de la empresa, como propia actividad, a lo descrito en el punto 4.2.1, habría que añadir:

- La empresa deberá informar a la empresa transportista de los riesgos en sus instalaciones, normas a aplicar en zonas de paso, estancia de transportistas y normas de carga y descarga, así como normas de actuación en caso de emergencia, como en el supuesto anterior.
- La empresa transportista deberá, en función de la información recibida y su propia evaluación de riesgos, enviar la descripción de riesgos y las medidas preventivas a tomar, en relación con los servicios que va a prestar.
- Deberá asimismo acreditar por escrito que han cumplido sus obligaciones en materia de información y formación respecto a los transportistas que vayan a acceder al centro de trabajo.



---

## Tabla Resumen I: Transporte no se considera actividad propia

Empresa sector = Empresario titular del centro de trabajo

1. Deber de cooperación

2. Deber de información e instrucciones

CONTENIDO	MOMENTO	FORMA
Todos los riesgos de su actividad que puedan afectar a las otras empresas, particularmente los que puedan verse agravados o modificados por circunstancias derivadas de la concurrencia de actividades	Antes del inicio de las actividades  Cuando se produzca un cambio relevante en las actividades concurrentes	Obligatoriamente por escrito cuando se trate de riesgos graves o muy graves  Recomendable por escrito en todos los casos
Accidentes	Cuando proceda y de manera inmediata	
Emergencias		

---

## Tabla Resumen II: Transporte se considera actividad propia

Empresa sector = Empresario principal

1. Deber de cooperación (remisión al primer supuesto)

2. Deber de información e instrucciones (remisión al primer supuesto)

3. Deber de vigilancia

Solicitud de la acreditación a las empresas por escrito:

- Riesgos y medidas preventiva a aplicar;
- Información y formación.

Vigilancia del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por parte de las empresas

Comprobación medios de coordinación entre empresas



---

#### 4.2.3. El transportista realiza las operaciones de carga y descarga independientemente de que el transporte se considere como actividad propia o no propia de la empresa

Si el transportista realiza además las operaciones de carga/descarga, independientemente de que la actividad se considere propia o no propia, se solicitará a la empresa transportista, previo a los trabajos, la evaluación de riesgos de la actividad de carga y descarga, y la acreditación de la formación del personal establecida en dicha evaluación.

Durante el transcurso de los trabajos de carga/descarga, la empresa observará el cumplimiento tanto de la normativa como de las normas internas de seguridad. Se recomienda que este control de las medidas de prevención sea efectuado por el responsable del área o de la sección donde se efectúa la carga/descarga y/o por la persona que esté efectuando las operaciones de carga/descarga. Adicionalmente pueden establecerse inspecciones periódicas por el departamento de PRL o dentro de las observaciones de comportamientos de los responsables que hayan contratado el transporte.

Si el transportista utiliza algún equipo de la fábrica para realizar la operación de carga y descarga, la empresa deberá enviar con antelación la documentación necesaria sobre su correcto uso a la empresa transportista, incluyendo las normas de seguridad en su manejo y deberá exigir el certificado de formación del transportista para el equipo que va a utilizar.

#### 4.2.4. El transportista realiza las operaciones de estiba y cinchado

De acuerdo con lo comentado en el epígrafe 3.2, la jurisprudencia establece que la responsabilidad de sujeción de la mercancía es del transportista.

La Federación europea de industrias papeleras (CEPI) elaboró una guía voluntaria de aseguramiento de cargas específica para productos de pasta y papel, para el transporte por carretera, adaptando la norma europea EN 12195-1:2010 a la industria papelerera, que sin duda puede ser de ayuda para los transportistas en el correcto aseguramiento de los productos papeleros.

---

En el caso de que los transportistas deban acceder a la parte superior del camión para cerrar la lona que cubre la carga u otras actividades en altura asociadas a la estiba (cinchado, protecciones, limpieza, etc.), será responsabilidad del cargador facilitar los medios para ejecutarlo de forma segura (arco con línea de vida, plataformas móviles o fijas, etc.). En caso de que no se desee asumir esta responsabilidad, el cargador deberá prohibir la realización de dicha operación en sus instalaciones.

Los EPI's (Equipos de Protección Individual) que los transportistas necesiten para realizar las operaciones con seguridad (incluido el arnés para anclarse a líneas de vida) debe aportarlo su propia empresa. En caso de cesión por parte de la empresa papelera, ésta será responsable del estado de mantenimiento del mismo.





5

### 5.1. En relación con el contrato de transporte de mercancías (carga y descarga)

El contrato es fuente de los derechos y obligaciones de las partes contratantes, pero en materia de prevención tiene importantes limitaciones puesto que sólo puede mejorar o ampliar aquellas condiciones impuestas por la Ley, al ser esta materia derecho necesario mínimo indisponible.

Como recomendaciones en esta materia se pueden señalar las siguientes:

- Si la empresa del sector quiere derivar la responsabilidad de las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba en la figura del porteador, de acuerdo con lo expresado en apartado 3.2., lo debe pactar expresamente en el contrato. Evidentemente, en tales supuestos, generalmente el coste del transporte suele ser superior en la medida que el porteador encargado del mismo asume más riesgos, y consecuentemente necesita la firma de un seguro de mayor cobertura que si no asumiera tal responsabilidad.
- Además, si la empresa del sector quiere mitigar, al máximo, su posible responsabilidad debería dar ORDENES, expresas y claras, a su personal de NO DICTAR INSTRUCCIONES cuando se realicen las actividades de carga/descarga y estiba/desestiba, de forma que las mismas sean realizadas de manera exclusiva por el porteador, o por el transportista en caso de que ambas figuren no concurren en una misma empresa. De esta manera, se neutraliza el riesgo de que los operarios de la empresa del sector impartan instrucciones que comprometan a la empresa en caso de que se ocasionen daños durante dichas operaciones.

- 
- Respecto a la sujeción, se entiende que la mercancía a cargar y estibar en el caso del sector no requiere un nivel elevado de conocimiento técnico al respecto, por lo que cabe entender, de acuerdo con lo argumentado en el epígrafe 3.2, que el transportista no requerirá indicaciones concretas por su nivel de especificidad para la carga y estiba de la mercancía. Ello no obsta para que si se dan instrucciones específicas al respecto, se debería hacer constar tal hecho en la Carta de Porte a fin de derivar la responsabilidad al transportista de no seguir dichas instrucciones.
  - Una opción también recomendable, en línea con las obligaciones de información que exige la normativa aplicable de acuerdo con el epígrafe 4.2, es incluir en el contrato una cláusula en virtud de la cual la parte contraria se comprometa a aceptar la información relativa a la prevención de los riesgos laborales que se le suministre y a cumplir las normas de actuación establecidas por la empresa titular durante las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba en el centro de trabajo concurrente.

## **5.2. Sobre la obligación de información y documentación de PRL a aportar**

De acuerdo con los supuestos analizados, se diferencia:

- l) Si el transporte no se considera actividad propia por la EMPRESA del SECTOR:
  - Es muy recomendable establecer un procedimiento de actuación que sea conocido por todos los operarios de la empresa del sector afectados por esa actividad. En él se ha de incluir de manera detallada la documentación sobre los riesgos, las medidas preventivas, etc.
  - Respecto a la información a suministrar al resto de empresas que operan en el centro de trabajo concurrente, es vital que se acredite documentalmente que se les ha trasladado la información que les afecta particularmente. A estos efectos debe constar por escrito el compromiso por parte de éstas de su cumplimiento y del traslado a sus respectivos trabajadores que vayan a operar en el centro de trabajo.

---

También debe establecerse un mecanismo estandarizado de comunicación entre la fábrica y las empresas que concurren en el centro de trabajo (transportistas, etc.) para informar sobre posibles accidentes, modificaciones en los niveles de riesgo, etc. Es muy aconsejable que disponga de un registro en el que quede constancia documental de las distintas comunicaciones (por ejemplo, por correo electrónico, mediante una plataforma virtual para efectuar dichas comunicaciones, etc) y que se designe a uno o varios sujetos responsables de contacto.

- Solicitar a la empresa transportista previamente, un certificado por el cual se compromete a que todos los camiones que entren en fábrica (tanto de flota propia como subcontratada) dispondrán de la siguiente documentación en vigor: la documentación del conductor (carnet), del vehículo (seguro y tarjeta ITV) y de la carga (tarjeta de transporte), a fin de evitar solicitarla en el punto de acceso a las instalaciones a cada uno de los camiones. Deberá además efectuarse un control periódico aleatorio de su cumplimiento.
- En caso de que el transportista deba hacer uso de maquinaria y equipos prestados por la empresa del sector, se le deberá facilitar la documentación necesaria para su correcto manejo. Adicionalmente sería conveniente que el transportista firme un formulario en el que declare la recepción de esta documentación.

II) Si el transporte se considera actividad propia por la EMPRESA del SECTOR:

A las recomendaciones efectuadas en el apartado anterior, habría que añadir:

- El establecimiento de un procedimiento de control efectivo sobre las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba de las mercancías que realiza el transportista, de cara a verificar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales. Este procedimiento es vital para evitar la responsabilidad *in vigilando* de la empresa en las operaciones de carga y estiba.

- 
- Exigencia a la empresa transportista de la acreditación por escrito de disponer de:
    - la evaluación de los riesgos.
    - la planificación de la actividad preventiva.
    - el cumplimiento de sus obligaciones de información y formación respecto de sus trabajadores.









