

LÍMITES DE PESO DE MERCANCÍAS EN CONTENEDORES

Dice la Asociación Naviera Valenciana en su página web (www.as-naviera-vlc.com; en el apartado sobre Normativa / Jurisprudencia, artículo “El exceso de peso en los contenedores”) lo siguiente: “Se está produciendo con relativa frecuencia la circunstancia de contenedores que tienen limitado el peso y van circulando por nuestras carreteras con un sobre peso o mayor peso que el reglamentado. No hay que olvidar que la circulación de un contenedor con sobrepeso entrañaría un riesgo, ya no sólo relativo a posibles sanciones económicas, sino riesgos para la vida del conductor del camión y para terceros...”

Por otra parte la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece como motivo de infracción en su artículo 140.19 “el exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes...” y a tal efecto establece unos determinados porcentajes de exceso que determinarán la calificación de la infracción como muy grave, grave o leve. En cualquier caso, la propia Ley, en el mencionado artículo 140.19, realiza la atribución de responsabilidad por esta infracción, cuando se exceda la masa máxima total autorizada de los vehículos, que “corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.”

Pues bien, a estos efectos el Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre, contiene en su Anexo IX, “Masas y dimensiones” la regulación de las dimensiones y pesos máximos autorizados según los distintos tipos de vehículos. La reforma de esta norma llevada a cabo a través de la Orden PRE/3298/2004, de 13 de octubre, vino a introducir modificaciones importantes en esta materia, particularmente en el caso del transporte de mercancías en contenedores.

De conformidad con las previsiones legales actuales el análisis de la carga máxima de mercancías queda reflejado en el cuadro que se acompaña, teniendo en cuenta el siguiente esquema:

$$\text{MMA} = \text{tara del camión} + \text{tara del contenedor} + \text{peso de la carga expedida por el fabricante}$$

Para el desarrollo de la tabla sobre cargas máximas se toman las taras más habituales de trailer y contenedor, que pueden variar de unas marcas a otras; si la tara real difiriese apreciablemente de las que se indican debe ajustarse la cifra de la carga máxima.

VEHÍCULO	MMA	TARA	CONTENEDOR	CARGA MÁXIMA
Trailer de 4 ejes *, con tractor de 2 ejes + plataforma de 2 ejes	36 tm	11,0 tm	20 pies standard (2.350 Kg.)	21.500 Kg.
			20 pies reforzado (2.350 Kg.)	22.650 Kg.
Trailer de 5 ejes, <u>con tractor de 2 ejes</u> + plataforma de 3 ejes	42 tm	13,0 tm	20 pies standard (2.350 Kg.)	21.500 Kg.
			20 pies reforzado (2.350 Kg.)	26.650 Kg.
			40 pies (4.000 Kg.)	25.000 Kg.
Trailer de 5/6 ejes, <u>con tractor de 3 ejes</u> + plataforma de 2/3 ejes	44 tm	14,0 tm	20 pies standard (2.350 Kg.)	21.500 Kg.
			20 pies reforzado (2.350 Kg.)	27.650 Kg.
			40 pies (4.000 Kg.)	26.000 Kg.

* Si el trailer de 4 ejes tiene neumáticos dobles y suspensión neumática o equivalente y la plataforma tiene distancia entre ejes mayor de 1,8m, el PMA es 38 tm por lo que la carga máxima puede ser de hasta 24.650 Kg. en el caso de utilizar un contenedor de 20 pies reforzado.

ELTC, Valencia, a 21 de noviembre de 2007