

SUJECION DE CARGAS GENERALES EN EL TRANSPORTE CARRETERO. ALGUNAS RECOMENDACIONES.



Debido a una frenada brusca, unos tubos de acero incorrectamente amarrados atravesaron la compuerta delantera y la compuerta del conductor.

En nuestro número anterior el BT N° 103 titulado Distribución y sujeción de cargas peligrosas en tambores, bolsas, etc. Ejemplos, lo dedicamos al tipo de cargas de la especialidad de CATAMP.

La mayoría de nuestros asociados transportan cargas peligrosas complementando su facturación con el transporte de cargas generales para sus clientes habituales o para otros dadores de carga. Es por ello que estimamos que el tema de la sujeción de cargas tanto de peligrosas como de generales en el transporte carretero es de interés para la mayoría de los transportistas. En este nuevo boletín técnico trataremos el tema de sujeción de cargas generales comentando algunas recomendaciones.

El mencionado número anterior tuvo por fuente la Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de cargas para el transporte por carretera de la Comisión Europea de donde hemos extraído la mayoría de los comentarios. En este nuevo boletín también hemos extraído de esa misma fuente estas recomendaciones generales.



Además comentamos la norma IRAM 5379-1 Sistemas de Sujeción de cargas para transporte en superficie y un artículo que presenta un ejemplo de aplicación de la norma IRAM 5379-1 para un caso de transporte carretero de caños sobre camión con una carga de 24 ton mediante crique y malacate (transporte de cargas).

Recuerde que una carga incorrectamente sujeta puede suponer un peligro para los demás y para el conductor mismo. La carga incorrectamente sujeta podría caerse del vehículo, provocar congestión de la circulación y lesionar o incluso provocar la muerte de los demás usuarios de la vía. Una carga incorrectamente sujeta podría provocarle lesiones o la muerte en caso de frenada brusca o accidente. La dirección de un vehículo puede verse alterada por la distribución y/o la sujeción de la carga en el vehículo, dificultando de esta forma el control del mismo.

Algunos de los puntos siguientes van dirigidos principalmente al conductor, ya que se trata de la persona que transporta físicamente la carga hasta su lugar de destino y que, por lo tanto, está directamente expuesta a los riesgos relacionados con la operación de transporte.

Recomendaciones generales

- Antes de cargar el vehículo, compruebe que la plataforma de carga, la carrocería y cualquier otro elemento de sujeción de la carga se encuentre en buenas condiciones de funcionamiento.
- Sujete la carga de forma que ésta no pueda desprenderse, girar, oscilar por las vibraciones, caerse del vehículo o hacer que éste vuelque.
- Seleccione el método o los métodos de sujeción más idóneos según las características de la carga (sistema de cierre, bloqueo, amarre directo, amarre superior o cualquier combinación de ellos).
- Compruebe que se cumplan las recomendaciones del fabricante del vehículo y del equipo de bloqueo.
- Compruebe que el equipo de sujeción de la carga sea compatible con las limitaciones del viaje. Durante el viaje, es necesario tener en cuenta una serie de circunstancias normales que pueden presentarse, como el frenado de emergencia, los virajes bruscos para evitar obstáculos, las carreteras en mal estado o las condiciones climáticas. El equipo de sujeción debe ser capaz de resistir estas condiciones.
- Cada vez que cargue, descargue o redistribuya la carga, inspecciónela y compruebe antes de ponerse en marcha que no exista ninguna sobrecarga y que la distribución de peso esté bien equilibrada. Asegúrese de que la carga se encuentre distribuida de tal forma que el centro de gravedad de la misma quede situado lo más cerca posible del eje longitudinal y a la menor altura posible: Las mercancías más pesadas deben colocarse debajo y las más ligeras encima.



- Revise la sujeción de la carga con regularidad, siempre que sea posible, durante el viaje. La primera revisión debe hacerse preferentemente tras haber conducido algunos kilómetros y en un lugar en el que pueda detenerse con seguridad. Además, la sujeción debe revisarse tras una frenada brusca o cualquier otra situación anómala durante la conducción.
- Siempre que sea posible, utilice un material de soporte de carga, como alfombras antideslizantes, tableros móviles, correas, vigas de borde, etc.
- Asegúrese de que los dispositivos de sujeción no dañen las mercancías transportadas ni sus envases y/o embalajes.
- Las operaciones de carga y descarga deben ser realizadas por personal debidamente capacitado que conozca los riesgos que llevan estas operaciones.
- La responsabilidad de las operaciones de carga y descarga debe ser asumida tanto por el conductor como por las personas que las hayan llevado a cabo. A veces el conductor debe enganchar un remolque precargado o cargar un contenedor precargado y precintado. Otra operación que ocurre es que la operación de carga es realizada por el personal del expedidor. Todas las partes implicadas deben ser conscientes de sus respectivas responsabilidades.
- Planifique bien sus operaciones de carga y sujeción de la carga eligiendo el tipo de camión adecuado y sujetar la carga teniendo en cuenta las fuerzas a las que se verá sometida durante el transporte.
- Tenga en cuenta que tipo de carga va a transportar, los medios de transporte que se utilizarán, si será una operación multimodal y posteriormente el camión a usar es apropiado para el itinerario completo.
- Y muy importante conduzca con suavidad, es decir, adapte la velocidad a las circunstancias con el fin de evitar cambios repentinos de dirección y frenadas bruscas. Si respeta esta recomendación, las fuerzas ejercidas por la carga serán pequeñas y no plantearán ningún problema.

Fuente: Guía europea de mejores prácticas de sujeción de cargas 17 de mayo de 2006



Para aquellos que quieran profundizar el tema sugerimos consultar

1. Norma IRAM 5379-1 sobre sujeción de cargas

Las cargas que se transportan en camiones playos excepto contenedores, deberán estar aseguradas mediante cintas o cables de acuerdo a lo que establece la norma IRAM 5379-1 Sistemas de sujeción de cargas para transporte en superficie. Requisitos generales. Esta norma cubre los siguientes temas:

1. Objeto y campo de aplicación
2. Documentos normativos para consulta
3. Definiciones
4. Requisitos mínimos para los dispositivos y los sistemas de aseguramiento de la carga
5. Estándares a ser cumplidos por los dispositivos de aseguramiento de la carga
6. Requisitos generales para asegurar la carga (ubicación y fijación de la carga)
7. Determinación de la carga límite de trabajo de una atadura y de un material de fricción
8. Determinación del número mínimo de ataduras
9. Regulación y ajuste de ataduras
10. Inspección del vehículo, la carga y el sistema de sujeción que desarrollamos a continuación

El conductor deberá:

- Inspeccionar el vehículo para confirmar que la puerta posterior y laterales del vehículo, el neumático de repuesto y otro equipo usado en su operación, estén asegurados,
- Asegurarse de que la carga no interfiera con la capacidad del conductor de conducir el vehículo con seguridad, y
- Asegurarse que la carga no interfiera con la salida libre de una persona de la cabina o compartimiento del conductor del vehículo.
- El conductor de un vehículo inspeccionará la carga en el vehículo y el sistema de aseguramiento de la carga usado y hará los ajustes necesarios:
 - > antes de conducir el vehículo,
 - > no más que 80 kilómetros del punto donde la carga fue cargada,
 - > El conductor de un vehículo reinspeccionará la carga en el vehículo y el sistema de aseguramiento de la carga usado y hará los ajustes necesarios a la carga o al sistema de aseguramiento de la carga cuando sea necesario, incluyendo la adición de más dispositivos de seguridad, lo que más pronto suceda o:
 - a. si hay un cambio del estado de servicio del conductor,
 - b. si el vehículo se ha conducido por 3 horas;
 - c. si el vehículo se ha conducido durante 240 kilómetros.

2. Norma IRAM 5379-2

Sistema de sujeción de cargas para transporte en superficie. Anclajes fijos con anillos tipo D

3. Aplicación de la norma IRAM 5379-1 para un caso de transporte carretero de caños sobre camión

La empresa CARAN SA proveedora de sistemas de sujeción de cargas presenta en Internet un ejemplo de aplicación de la norma IRAM 5379-1 para un caso de transporte carretero de caños sobre camión con una carga de 24 ton mediante crique y malacate (transporte de cargas).



Ing. Oscar Bourquin
Asesor Técnico de CATAMP

Boletines Técnicos CATAMP/CIPET sobre Transporte de Cargas Peligrosas

Durante el año 1989 en el marco de una discusión salarial, el sindicato de choferes había presentado un pedido de incremento de los sueldos del 20% superior para los choferes de cargas peligrosas. Ante esa necesidad FADEEAC decide promover la creación de una cámara de empresarios transportistas de Cargas peligrosas y así se crea CATAMP.

Pasado los años, una vieja aspiración de varios transportistas asociados a CATAMP, de poder asistir a aquellas empresas cuyos vehículos y choferes sufrían accidentes o incidentes, se decide encarar su análisis. Un grupo especial dirigido por el Ing. Oscar Bourquin se encarga del proyecto que finalmente el 15 de abril de 2008 comienza a funcionar con el apoyo de la Dirección de Defensa Civil del Ministerio del Interior, representada por el Com. Gral.(R) Héctor Rago como el Centro de Información de Emergencias en el Transporte. (CIPET)

La necesidad de capacitar a los operadores del CIPET, en un principio solo suboficiales de Prefectura Naval se realizó en las instalaciones de esa institución y en las de CATAMP, llevó a redactar artículos técnicos que le sirvieran de consulta a los operadores. Así nacieron los boletines técnicos que en un principio estaban dirigido solo a los operadores del CIPET. Luego se decidió enviarlos también a las empresas asociadas, empresas adheridas al CIPET,

Títulos

Dentro de los títulos de los boletines técnicos tenemos aquellos dedicados a:

- Normativas y Buenas Prácticas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Recomendaciones sobre el transporte de los principales grupos de cargas peligrosas que circulan por nuestras rutas: Combustibles líquidos y gaseosos.
- Sugerencias a Bomberos sobre las diferentes situaciones con la información disponible ante accidentes y sobre simulacros.
- Recomendaciones sobre seguridad ante emergencias diversas. radiactivas, patogénicos, explosivas, etc.



Escaneá el **código QR**
para ver todos los
boletines publicados

Quienes participaron en su redacción

Participaron en su preparación profesionales de instituciones relacionadas con el transporte de cargas peligrosas dentro de los que podemos mencionar al Ing. Pablo Billordo (consultor), la Ing. Gladys Rizzi (DGM), Praxair Argentina SA, Superintendencia de Riesgos de Trabajo, Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, CEAMSE, CIQyP, IRAM, Dirección Nacional de Gas Licuado, ARN, etc. además de los asesores técnicos de CATAMP.

Quienes los reciben

Reciben estos boletines las empresas asociadas y adherentes de CATAMP y del CIPET, reparticiones públicas relacionadas con el transporte de cargas, bomberos voluntarios de todo el país, capacitadores de CATAMP y de cámaras de FADEEAC, profesionales de Seguridad de empresas de transporte de cargas, etc.