

Cost  
Profit  
Rentabilitate

# Arimarea, o nouă bătaie de cap pentru transportatori

Elena DEDU

Dacă până de curând termenul „arimare” era cunoscut doar transportatorilor de mărfuri periculoase sau agabaritice, noile amendamente ale legii îi obligă pe toți să se documenteze în acest sens și să își instruiască șoferii, mai ales că amenda este dată companiei, și nu conducătorului auto, care este răspunzător cu ancorarea mărfii. Amenzile pentru arimare deficitară sunt foarte mari, așa că investițiile în training și sisteme de blocare și fixare a mărfii s-ar putea justifica. În alte țări europene, ca Germania, amenda este împărțită între cei implicați în procesul de transport. Teoretic, șoferii au pregătire în ceea ce privește ancorarea, cel puțin dacă e să ne luăm după ce scrie în atestatul profesional, dar, practic, nu e așa, din moment ce se știe cum se iau examenele în România. Acestea sunt doar câteva probleme discutate în cadrul conferinței organizate la Târgu Mureș, pe 1 și 2 aprilie.

**P**ână la intrarea în vigoare a OUG 27/2010 care modifică OUG 109/2005, ARR verifica numai arimarea mărfurilor periculoase. Dar, odată cu intrarea în vigoare a acestor norme, se stabilesc noi competențe pentru ARR: verificarea stării tehnice a vehiculelor comerciale, a depășirii masei maxime autorizate și a modului de fixare a încărcăturii. Arimarea reprezintă unul dintre principalii factori care influențează siguranța rutieră, în acest sens legislația impunând acum obligativitatea ancorării mărfii pentru orice tip de transport. Nerespectarea normelor de fixare a mărfii atrage sancțiuni de 4.000-5.000 de lei.

Pentru a lămurii măcar o parte din necunoscutele acestei noi obligații, Dănuț Mărculescu și Marius Lungan, inspectori în cadrul ARR, au răspuns întrebărilor transportatorilor și au arătat și motivele pentru care s-a impus noua prevedere. În acest sens, reprezentanții ARR au prezentat imagini cu rezultatele în trafic ale unor arimări incorecte: de exemplu, un stâlp de metal nearimat corespunzător, care la o frânare bruscă a ieșit prin partea din față a semiremorcii și prin

cabină.

Statisticile arată că pe drumurile europene au fost anual peste 10.000 de cazuri în care încărcătura din vehicul s-a pierdut. Aceasta a alunecat sau a căzut, punând astfel în pericol atât pasagerii și ceilalți participanți la trafic, cât și pietonii. La fel de grav este faptul că circa un sfert din accidente în care sunt implicate camioanele pot fi puse pe seama unei securizări inadecvate a încărcăturii.

Având în vedere noile atribuții primite, ARR a trimis în Germania doi inspectori care să învețe din experiența personalului de control din

*Dănuț Mărculescu și Marius Lungan, inspectori în cadrul ARR, Adrian Angheloa, reprezentantul CTE Trailers, și William Padina, reprezentantul UNTRR (de la stânga la dreapta)*

cadru BAG, în perioada 21-25 martie. Acest curs a avut ca obiectiv principal verificarea stării tehnice a vehiculelor și ca obiectiv secundar verificarea securizării mărfurilor. De asemenea, în perioada 11-15 aprilie, alți doi inspectori s-au deplasat în Germania, de data aceasta cursul având ca obiectiv principal verificarea securizării mărfurilor și ca obiectiv secundar verificarea stării tehnice a vehiculelor.

## Șoferul nu are nicio responsabilitate

Cu toate că cel care realizează





securizarea propriu-zisă a mărfii este șoferul, dacă inspectorii ARR opresc vehiculul în trafic și descoperă că încărcătura este incorect ancorată, amenda este dată companiei.

Aceasta este o inadverență, mai ales dacă se spune că legea este inspirată din cea europeană, țara menționată cel mai des din punctul de vedere al exigenței în control fiind Germania, unde amenda este însă divizată între părți: șofer, companie de transport, expeditor, producător etc.

Totuși, acest sistem de amendare a companiei, și nu a făptuitorului - șoferul - nu ne este străin, un exemplu fiind penalizarea pentru depășirea timpilor de condus, unde, din nou, este amendată compania, nu șoferul.

Transportatorii se plâng că, deși le pun șoferilor la dispoziție toate echipamentele de care au nevoie pentru o ancorare corectă, aceștia, uneori, poate din delăsare, nu le folosesc.

Atunci compania primește amenda chiar dacă poate să dovedească faptul că mașina era dotată cu chingi, colțare etc., numai că nu au fost folosite.

Ce este ciudat este că, în cazul în care ancorarea nu este corectă, cea amendată este compania, dar, în cazul în care arimarea incorectă a dus la accidente în trafic, răspunderea

*Bujor Stănescu (Aquila)*



penală este a șoferului. Un astfel de exemplu dat de reprezentanții ARR este un incident recent în care au murit patru oameni dintr-un autoturism care, încercând să evite o bordură căzută dintr-un camion, a intrat în alt camion. În acest caz, răspunderea penală este a șoferului, din cauză că se face vinovat de neancorarea mărfii. Și atunci de ce pentru aceeași faptă, dar cu urmări diferite, vinovații sunt diferiți?

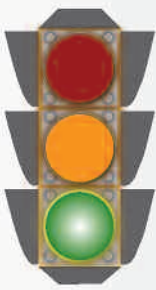
Bujor Stănescu, director de logistică Aquila, este de părere că „motivul pentru care compania ia amenda este că, prin definiție, statul este lenez, și nu poate să ia bani de la șofer, pur și simplu e prea complicat să se judece cu el. În schimb este foarte simplu să ia banii de la firmă, pentru că o poate constrânge mult mai ușor. Din punct de vedere logic, amenda ar trebui să fie a șoferului, dar nu se întâmplă din cauza comodității statului în general. ▶

## Transportăm ceea ce este cel mai important: eficiența costurilor.

Cele mai mici costuri de mentenanță:  
datorită calității KRONE.

**KRONE**  
We Deliver the Future





# Cost Profit Rentabilitate

► Dar această problemă nu este specifică doar României, la fel se întâmplă și în Ungaria, Franța etc. În Germania, o parte din amendă este dată șoferului. Nu cred că în România vom ajunge ca șoferul să fie amendat, nici în 10 ani.“

## Expeditorul ar trebui să contribuie la arimare

În Germania, prin legislație, responsabilitatea ancorării mărfii este împărțită. La noi, ea revine doar transportatorului.

„Am lucrat 12 ani pe camion și m-am lovit de nenumărate ori de interdicția de a încărca în Germania din anumite locații dacă nu aveam un anumit număr de chingi și un anumit tip de colțare pentru a nu deteriora marfa - reguli impuse de fabricant. Degeaba suntem noi amendați, dacă la încărcare producătorul spune că acea marfă nu poate fi ancorată. Inspectorii ne opresc în trafic, verifică ancorarea și primim amenda în condițiile în care în unele cazuri avem clauze cum că nu avem voie să punem chingi pe marfa respectivă. Nu demult am încărcat un camion de cherestea de lângă Vaslui și am constatat că pachetele erau legate doar

*Claudiu Apostol și Nicolae Mocanu (reprezentanții Tramar), de la stânga la dreapta*



cu o sârmă. Norocul nostru a fost că am avut multe chingi la mașină. L-am abordat pe patronul de acolo și mi-a spus că dacă nu îmi convine găsește pe altcineva“, a explicat Nicolae Mocanu, reprezentantul Tramar, care a adăugat că „schimbul de experiență dintre ARR și BAG ar trebui să se concretizeze într-un proiect către autoritățile care ar putea să ia măsuri în acest sens, ca responsabilitatea să se împartă cel puțin, dacă nu cumva să fie mai mare pentru expeditor sau pentru fabricant. În România, atâta vreme cât el știe că nu are niciun fel de obligație, nu poate fi tras la răspundere. În Germania, expeditorul este foarte preocupat de ancorarea corectă a mărfii, deoarece primește amenzi foarte mari dacă aceasta nu este așezată corect.“

Marius Lungan a explicat că, înainte de a efectua transportul, operatorul este obligat să solicite în scris expeditorului soluții tehnice privind ancorarea. În cazul în care expeditorul nu a dat soluțiile corecte și a avut loc un accident sau transportatorul a fost amendat din cauza aceasta, cărașul ar putea să îl dea în judecată pe expeditor.

Operatorul de transport e obligat să solicite în scris de la expeditor soluțiile tehnice privind arimarea mărfurilor, dar problema este că de multe ori nu e timp pentru solicitări și răspunsuri, expeditorii se grăbesc, nu stau să trimită specificații.

Bujor Stănescu este de părere că, „în realitate, expeditorul nu trebuie să facă nimic, pentru că așa vrea el. În mod normal, completarea documentelor de transport este în sarcina expeditorului, dar eu nu am văzut un expeditor care să scrie cu mâna lui CMR-ul. Sunt multe lucruri care sunt extrem de bine clarificate în teorie, dar practica este departe și problema este că nicio autoritate nu ține cont de practică. Reglementările ar trebui să plece de la ce se întâmplă în realitate, nu de la cum ar trebui să fie. Noi suntem în două puncte total diferite, extrem de departe unul de altul.“

## Legi făcute din cărți, nu din practică

Chiar dacă legea din România a fost gândită pe modelul aplicat în alte țări, faptul că a fost preluată doar parțial a adus nemulțumiri în rândul transportatorilor. În plus, nu întotdeauna teoria poate fi pusă în practică. Reprezentantul Aquila susține că „teoria este contrazisă de practică în extrem de multe puncte. Una este ca legea să fie făcută din cărți, cum se face în România, și alta e să fie făcută de cineva care a administrat cinci camioane cu care să facă bani. E o mare diferență.“

Cu toate că s-a plecat de la o bună intenție - utilizarea și în România a unor standarde pentru arimarea mărfurilor, așa cum se întâmplă la nivel european - autoritatea a insistat foarte mult pe partea de sancționare și a introdus și niște pedepse foarte mari. În consecință, pentru a soluționa această problemă și a-l sancționa pe cel vinovat, respectiv cel care face încărcarea, UNTRR a propus ca în modificările pentru ordonanța 109 să se stabilească exact care sunt responsabilitățile transportatorului, beneficiarului și expeditorului, iar acest lucru să fie foarte clar pentru toată lumea, astfel încât să nu mai fie loc de interpretare pentru autorități, așa cum se întâmplă de foarte multe ori în România. „La noi se dă legea, iar autoritatea din domeniu dă normele, în cadrul cărora ei interpretează legea cum vor ei. După aceea, transportatorul ajunge în instanță, judecătorul se uită pe lege, apoi pe normele de aplicare și începe să aibă dileme, pe ce anume să se bazeze, pe lege sau pe normele de aplicare. Până la urmă ar trebui să se bazeze pe lege, dar asta depinde de judecător“, consideră William Padina, reprezentantul UNTRR.

Acesta a adăugat că „în principiu, aceste modificări au fost acceptate la nivelul Comisiei pentru Industrie și Servicii. E adevărat că ministrul este împotriva modificărilor. Noi

# Transportăm ceea ce este cel mai important: eficiența costurilor.

Cele mai mici costuri de mentenanță:  
datorită calității KRONE.

**KRONE**  
We Deliver the Future



CTE TRAILERS SRL • Tel.: +40 372 150808 • office@ctetrailers.ro

[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

Însă considerăm că este o oportunitate pentru transportatori de a include în lege o serie de dispoziții care să le vină în ajutor. În plus, cerem reducerea sancțiunilor care se aplică în România, care sunt extrem de mari, deși ARR și ministerul consideră că sunt printre cele mai mici din Europa. Din nefericire, realitatea ne indică altceva.”

## Atestatul ar trebui să garanteze cunoștințele

Operatorii de transport au obligația de a-și instrui șoferii, care sunt pregătiți în cadrul centrelor de pregătire profesională, au certificat de atestare profesională, deci ar trebui să știe cum să securizeze marfa - cel puțin teoretic. Toată lumea știe cum se iau în anumite cazuri atestatele profesionale.

„Am văzut sute de șoferi la interviu. Foarte puțini din ei știu programul de condus, ei declară că au experiență și nu numai atât, au și certificatul care atestă asta. Pregătirea lor de bază în cele mai multe cazuri

lipsește și de cele mai multe ori certificatul nu este luat pe baza cunoștințelor reale”, a afirmat Cornelia Ghegheșan, director general 8TIM.

În cazul acestei firme, o parte din pregătirea șoferilor pentru arimare se face pe baza schemelor de ancorare a mărfii primite de la clienți. Dar există, de foarte multe ori, mai ales la cursele ocazionale, situații în care nu se știe despre ce marfă este vorba, și atunci șoferul este pus în fața faptului împlinit și, dacă nu știe să arimeze marfa, repercusiunile pot fi foarte mari.

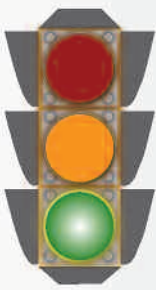
Ca urmare, acum mai mult decât oricând, se simte nevoia unei pregătiri suplimentare în ceea ce privește arimarea, mai ales că, până acum, cei care trebuiau să depună eforturi mai mari pentru securizarea mărfii erau cei care făceau transporturi agabaritice sau de mărfuri periculoase. Ca urmare, pentru șoferii care transportă mărfuri generale, aceasta este o chestiune nouă, chiar dacă la examenul de atestat chestionarul cuprinde și întrebări teoretice vizând acest

subiect. De aceea, Bujor Stănescu apreciază că examenul ar trebui să fie mai dificil. Astfel, dacă șoferul nu a răspuns corect la întrebările cu privire la timpii de condus, arimarea mărfii și alte aspecte foarte importante, să fie considerat picat.

„Ar fi foarte bine dacă examenul ar fi mai riguros, este mult mai bine să avem mai puțini șoferi pregătiți excelent, care au citit măcar o dată materialul, decât să avem foarte mulți șoferi care nu știu nimic”, a declarat reprezentantul Aquila.

## Soluții complexe pentru cei care vor o ancorare bună

Cu toate că amenziile pentru ancorare deficitară sunt foarte mari în România, transportatorii nu s-au arătat prea interesați de soluțiile oferite de producătorii de semiremorci. De exemplu, în cazul Krone, au fost doar puțini solicitanți pentru astfel de sisteme, cu toate că cel puțin în ultimii doi ani interesul pentru ancorare a crescut. O investiție s-ar justifica în ▶



**Cost**  
**Profit**  
**Rentabilitate**

## Pentru o arimare corectă

La Krone se pune un accent puternic pe dezvoltarea de diferite sisteme de ancorare, fixare și blocare. Acestea au fost concepute la solicitarea transportatorilor care au trebuit să facă față cerințelor beneficiarilor ce vin tot timpul cu idei legate de ambalarea mărfurilor, încărcarea și asigurarea lor etc.

Cu ocazia conferinței Tranzit de la Târgu Mureș, Adrian Angheloa, reprezentantul CTE Trailers, a prezentat o parte din sistemele dezvoltate de Krone, care vizează obținerea unei arimări conforme a mărfurilor.

Rama Multi Lock, în standard din 2000, se întinde pe toată lungimea șasiului, pe ambele părți, cu găuri la fiecare 10 cm. Pe baza acesteia, în timp, au fost dezvoltate tot felul de alte sisteme de ancorare sau blocare. Un exemplu este traversa de blocare Multi Block, foarte folositoare în cazul în care semiremorca nu este încărcată pe toată lungimea. Aceasta este montată la baza paleților pe care îi fixează ori în față, ori în spate, și oferă posibilitatea de ancorare longitudinală, având găuri de ancorare pentru chingi în partea superioară.

Pe baza Multi Block, inginerii de la Krone au dezvoltat și Multi Wall, un zid folosit de transportatori în momentul în care au de transportat tot felul de ambalaje, cutii, care nu permit ancorarea cu chingi din cauza deformării încărcăturii. Acest panou poate fi adaptat la orice semiremorcă produsă din 2000 încoace și este disponibil în două variante de înălțime.

Pentru cei care au solicitări de transport de role de hârtie, de exemplu, și care nu au semiremorci special construite, Krone oferă niște „pene”, Multi Block Paper, care se adaptează traversei Multi Block, pentru a obține un transport în siguranță. Un sistem similar este Multi Reel, care oferă posibilitatea ancorării tamburilor de dimensiuni mari.

O altă soluție de ancorare este Multi Fix, care constă dintr-un dispozitiv adaptabil ramei Multi Lock, cu racoanțe și cu plasă, pentru a asigura perfect orice încărcătură de tip țevi, traverse etc., evitându-se alunecarea în lateral și expunerea șoferului la diverse pericole.

O altă soluție este sistemul Multi Lash, în strictă coordonare cu rama Multi Lock și permite folosirea tuturor tipurilor de chingi, lanțuri etc. Cu o cheie normală și un șurub, sistemul se poate prinde foarte ușor, oferta Krone cuprinzând și adaptoare pentru lanțuri acolo unde este cazul.

Cu aceeași ocazie, Adrian Angheloa a prezentat și unele modele de semiremorci, pentru activități specifice. Un exemplu este Krone Paper Liner, dotată cu podea cu șine, cu două dispozitive de tip cric. Prin intermediul celor două bare, podeaua se ridică, deplasând astfel rola de hârtie. Sistemul se retrage apoi, putând fi preluată următoarea rolă. Pe urmă se montează sistemele de fixare și penele, pe traversa din podea.

De mai bine de 40 de ani, Krone dezvoltă un șasiu special pentru transportul rolor de tablă, astfel luând naștere Coil Liner, care are o cuvă în podea, ce permite transportul rolor în maximă siguranță.

O altă semiremorcă specială este Profi Liner Multi Steel, cu sau fără obloane laterale, construită pentru transportul plaselor de sârmă. Pe lângă lăzile de depozitare a obloanelor în cazul în care plasele de sârmă sunt mult mai late, stâlpii au tot felul de blocatori și locatori, de tip racoanțe. Sistemul este foarte ergonomic pentru șofer.



► comparație cu amenda din moment ce două traverse Multi Block, care pot bloca mărfurile, una în față și una în spate, ajung la 300 de euro.

Dar, pentru anumite categorii de transport, soluțiile pentru securizarea mărfii sunt destul de rare. O astfel de situație a fost semnalată de Petru Moldan, reprezentantul Agro Transport Alba, o companie ce transportă în general cereale.



*Petru Moldan, reprezentantul Agro Transport Alba*

Astfel, în momentul de față, semiremorcile care se folosesc la transportul de cereale au în general în jur de 50 m<sup>3</sup> și au fost proiectate tehnic pentru a putea transporta 30-33 t. Dar, având în vedere limitările de greutate prevăzute de legislație, nu se pot încărcă decât 24 t. În cazul în care se transportă cerealele cu umiditate la 4-5%, în timpul transportului, ele se deplasează longitudinal și transversal.

Cele mai mari probleme le pune deplasarea longitudinală, deoarece face ca greutatea pe axa trăgătoare să fie mai mare decât cea admisă. Chiar dacă semiremorca se încadrează ca greutate totală, cea pe axe nu este corectă. Apoi, deplasarea transversală în curbe provoacă balans și poate duce la răsturnarea mașinii.

Din păcate, soluții tehnice pentru securizarea acestor produse nu prea se găsesc pe piață, poate doar niște pereți despărțitori, oscilobatanți la basculare. ■