

## Astic pide en Bruselas una ley que asegure competencia e impida el proteccionismo

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic) ha intervenido durante la celebración de un encuentro con parlamentarios de la Comisión TRAN del Parlamento Europeo en defensa de los intereses del transporte español en Europa. Junto a 11 de las principales asociaciones de Transporte de la Unión, Astic ha liderado los intereses del sector español ante los retos más inmediatos que afronta, entre ellos, la exclusión del transporte internacional por carretera de la Directiva de Trabajadores Desplazados.

Durante su intervención ante los parlamentarios europeos, el director general de Astic, Ramón Valdivia, ha solicitado la exclusión del transporte internacional por carretera de la Directiva de Trabajadores Desplazados, ya que "favorece prácticas proteccionistas y aumenta la tendencia a la subcontratación de autónomos frente al crecimiento de las plantillas propias de conductores asalariados". Asimismo, ha subrayado



que desde la Asociación "no apoyamos la deslocalización de las empresas que buscan una competitividad desigual".

Entre otras propuestas, Valdivia ha hecho hincapié en la necesidad de crear una normativa consecuente que elimine trabas, como la reciente prohibición del descanso en cabina, ya que "el problema no son las cabinas, pero sí las áreas de descanso insuficientes, inadecuadas e inseguras donde se estacionan los camiones". Además, ha expuesto ante los parlamentarios su propuesta para conseguir alargar el actual límite de seis periodos de 24 horas hasta un máximo de nueve periodos de 24 horas antes del siguiente descanso semanal

# Se deben establecer inversiones en infraestructuras

Finalmente, se realizó una mesa redonda en torno al tema abordado, con la presencia del director de Comunicación en CETM, Dulsé Díaz; el director general de Astic, Ramón Valdivia; el presidente ejecutivo de Antram, Fernando Velasco; el presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa; el secretario general de Atuc, Jesús Herrero; y el presidente de Confibus, Rafael Barbadillo.

El moderador del evento, Daniel González, tras la presentación de los ponentes, formuló preguntas similares a cada uno para tratar los distintos puntos de vista de las organizaciones invitadas respecto al tema del deporte y anunció, además, que Scania está trabajando en una serie de vídeos que reflejarán la experiencia de un transportista que comienza a hacer deporte tras sumar 20 años sin hacerlo.

En primer lugar, Dulsé Díaz

(CETM) destacó la inverosimilitud de que "un Sector tan presente en la vida cotidiana de todos no consiga la imagen que represente dicha importancia".

Acto seguido, Ramón Valdivia (Astic) mostró estar de acuerdo con Díaz en que hay que "mejorar la imagen del Sector". Respecto al deporte, Valdivia espera que "a raíz de esta iniciativa nosotros podamos animar a los transportista a cuidarse".

Respecto a las infraestructuras, todos los ponentes estaban de acuerdo en que hay que invertir en mejorarlas. Valdivia sostuvo que son necesarias "para un descanso digno y seguro. Actualmente, algunos de ellos pueden pernoctar en cabina, pero esa no es la cuestión, sino la seguridad, el poder asearse o descansar sin miedo a que les roben el camión".

Por su parte, Velasco (Antram) apoyó esta idea y la construcción de aparcamientos específicos. Díaz (CETM) explicó que los horarios de los transportistas son complicados, y que "a veces pasan mucho tiempo en ayunas o descansan en sitios que no son adecuados".

Por otro lado, también hubo unanimidad de opiniones en cuanto a la necesidad de hacer atractiva la profesión. Villaescusa (Fenadismer) señaló que "la actividad del transportista, además de poco atractiva, es estresante y está mal pagada. Muchos duermen en casa y otros no la pisan en meses". Añadió, además, que se crea un desarraigo familiar y social terrible, "si estamos hablando de personas que a la semana hacen 56 horas de conducción y aparte la carga, descarga, presencia, trámite y atención presencial de la cabina del camión".

Velasco señala que antes "teníamos la mejor empresa de conducción, que era el Ejército. Hoy en día, un chico de 18 años que termina de estudiar y se interesa por la profesión no puede sacarse el carnet de camiones hasta después de dos años de tener el de coche. Por lo que, en esos dos años, habrá ido por otros caminos. Si a eso le añadimos el factor de que es una profesión poco atractiva y de seguridad mejorable, muchos ni se plantean dedicarse a ello. Si los nuevos conductores ven que asaltan camiones, es difícil atraer a gente". Y añade que "también debe haber un respeto a la profesión de transportista, que se vean como profesionales del transporte y no como camioneros".

## Ámbito de viajeros

En el sector del autobús es dis-

tinto, puesto que el conductor es quien recibe, dentro de la empresa, a los clientes que hacen uso del servicio. Jesús Herrero (Atuc) afirmó que "las jornadas no superan de ninguna manera las ocho horas"; sin embargo, también cuenta con desventajas, pues "los trabajadores suelen encontrarse en un entorno agresivo".

Herrero explicó que, desde Atuc, "estamos intentando quitar responsabilidades al conductor, como por ejemplo el pago en efectivo dentro del vehículo". También manifiesta la incongruencia que supone que "se esté extendiendo el uso de fisioterapeutas en otras profesiones y en esta no, cuando es frecuente la acumulación de estrés y tensión, así como la atrofia muscular de ciertas partes del cuerpo".



## Fundación Corell y Astic acuerdan en la necesidad de la implantación del CMR

En colaboración con Astic, la Fundación Corell ha organizado la jornada 'El CMR Electrónico y otros aspectos del Contrato de Transporte', en la sede de la CEOE. Como principal conclusión del evento se sustrae la necesidad de implantar este sistema para documentar los contratos de transporte, por los numerosos beneficios en materia de costes, productividad y seguridad jurídica que conlleva.

El evento, que ha tenido lugar en la sede de la CEOE en Madrid, ha comenzado con la apertura por parte del subdirector general de Ordenación y Normativa del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Emilio Sidera Leal, y del presidente del patronato de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa de Chinchero. Sidera ha iniciado su exposición afirmando que el contrato de transporte sigue siendo el gran déficit del Sector, puesto que la intervención administrativa ha velado, en ocasiones, la actividad de las empresas. Su documentación es prácticamente desconocida, pero aunque no es obligatoria, documentar el contrato sólo tiene ventajas para las partes contratantes.

La Carta de Porte es un documento mercantil probatorio de las condiciones del contrato. En España es raro que se emita y la consecuencia es que cuando no hay acuerdo entre las partes es difícil concretar qué se ha pactado al realizar el contrato. Sin embargo, si las partes se exigen este documento y una de ellas se niega, se considera como un desestimiento del contrato. Actualmente la versión electrónica está contemplada en la ley y también en el CMR, siempre que los registros electrónicos puedan ser transformados en signos de escritura legible y desde 2010 tiene valor mercantil pleno.

Por su parte, el Documento de Control está regulado por una Orden Ministerial de 2012, que establece la obligación de emitirlo y conservarlo a disposición de la inspección de transporte. Si no se cumplimenta, se considera una infracción grave y, especialmente, el falseamiento de los datos que aparecen en él. Este documento establece las condiciones en las que se realiza el transporte. Su contenido es prácticamente idéntico a la Carta de Porte y su forma es libre, siempre que consten los datos que



exige la Orden Ministerial. "No tiene sentido hacer dos documentos idénticos, cuando con uno sólo se podrían cumplir todos los requisitos", ha explicado Sidera, añadiendo que "actualmente, el Documento de Control no puede realizarse por medios electrónicos, pero será posible en breve y no habrá problemas para implantarlo". Los documentos electrónicos tienen que cumplir características de inviolabilidad y accesibilidad, siendo determinadas por la Dirección General de Transporte Terrestre.

A continuación, el doctor en Derecho y Vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la IRU, Francisco Sánchez-Gamborino, ha hablado sobre el sistema IRU para utilizar el CMR electrónico: "El papel no desaparecerá totalmente, pero irá sustituyéndose por medios electrónicos".



# Seguro de mercancías y descanso semanal

# Efectos colaterales

La sombra de la prohibición de realizar en la cabina el descanso normal de al menos 45 horas es muy alargada. Tanto que, por ejemplo, va a afectar a la contratación de los seguros de mercancías.

Texto: **Pedro García** Fotos: **TRUCK**



La Fundación Corell organizó a finales de febrero una jornada sobre seguros y transporte, con la responsabilidad del transportista como asunto central. Y aunque las repercusiones que puede traer en este sentido la prohibición de realizar en la cabina el descanso normal de 45 horas no figuraba en el programa del evento, fue el asunto que más se trató durante el tiempo reservado a las intervenciones del público presente en el salón de actos de Artai Seguros, que actuó como anfitrión de la jornada.

En estas intervenciones, lo primero que se destacó es que esta situación es una novedad desde el punto de vista de la responsabilidad del transportista. Para Francisco Sánchez-Gamborino, doctor en Derecho especializado en transporte, si se produce un robo o daño a las mercancías mientras el conductor no está junto al vehículo, en función de las circunstancias concretas en que esta se pro-

duzca, puede interpretarse que se ha producido un "abandono del deber de custodia".

### El cuidado adecuado

En relación con las circunstancias concretas, se habló de si el vehículo se estacionaba en un parking abierto o en uno cerrado, con acceso restringido y vigilancia. Pero incluso en el segundo caso, la responsabilidad del transportista sobre la integridad de la mercancía puede seguir estando comprometida. Uno de los ponentes, Fernando Barrio, de RSA Group, puntualizó que abandono es equivalente a no poner el cuidado adecuado y puso como ejemplo el hecho

de que hay pólizas que no cubren el robo aunque el conductor esté durmiendo en la cabina.

En definitiva, lo único que quedó claro es que el sector se enfrenta a un nuevo escenario cargado de incertidumbre, que es necesario estudiar para buscar soluciones y ver qué se puede cubrir y, claro está, a qué precio. La profesora del IME y del ICADE Cristina del Río afirmó que es un riesgo nuevo, que no está previsto, por lo que habrá que adaptar las cláusulas. Porque, como apuntó Felipe Díaz, de Comismar, "se puede montar un guirigay impresionante si no se producen cambios en las garantías actuales antes de que esta norma entre en vigor". **TRUCK**

### La imposibilidad de la seguridad absoluta

El empresario y presidente de Astic, Marcos Basante, planteó durante la jornada si técnicamente es posible confeccionar una póliza que le garantizara todas las coberturas posibles. Cuestión que fue respondida por Fernando Barrio, de RSA Group, afirmando que no existe una póliza que lo cubra todo, y que es el coste el que marca la diferencia en las coberturas. Por su parte, Eduardo Llinas, de Artai, llamó la atención sobre el hecho de que los transportistas, en relación con los seguros, suelen centrarse en el día a día y se olvidan de cubrir lo que realmente puede poner en riesgo la existencia de la empresa.