

La implantación del CMR electrónico es necesaria y beneficiosa para el sector del transporte, según la Fundación Corell

La Fundación Corell, en colaboración ASTIC, ha celebrado la jornada: "El CMR Electrónico y otros aspectos del Contrato de Transporte", en la que se ha expresado la necesidad de que las empresas del sector implanten ese sistema digital para documentar los contratos de transporte, que redundará en mejoras de costes, productividad y seguridad

La jornada organizada por la Fundación Corell: El CMR Electrónico y otros aspectos del Contrato de Transporte, en colaboración con ASTIC, ha abordado diferentes aspectos relacionados con esta temática, cuya principal conclusión es 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 de D. Emilio Sidera Leal, Subdirector General de Ordenación y Normativa del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento y D. Miguel Ángel Ochoa de Chincheru, Presidente del Patronato de la Fundación Corell.

D. Emilio 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. La documentación del contrato de transporte es prácticamente desconocida. Si bien no es obligatoria, documentar el contrato de transporte sólo tiene ventajas para las partes contratantes.

Sidera ha aclarado que el CMR no es un documento, sino un Convenio Internacional sobre el Contrato de transporte de mercancías por carretera del año 1956, que contempla la documentación a través de la Carta de Porte. Este documento no es obligatorio, ni se define un modelo específico; es un modelo flexible que las partes contratantes pueden elaborar. La IRU, hacia el año 1971, diseñó un modelo de Carta de Porte ajustado al convenio CMR, que, por su sencillez, rápidamente se extendió y es el que en Europa se utiliza habitualmente en el transporte internacional. Su uso es muy aconsejable porque es fácilmente reconocible por su popularidad.

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.

Durante mucho tiempo, la Carta de Porte sólo se emitía de forma escrita. Sin embargo, actualmente la Carta de Porte 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.

Según Sidera: "Cada vez es más recomendable. Con este documento se puede acreditar la legalidad de lo que hace el transportista en el ámbito administrativo y si se realiza con un modelo estandarizado como el de la IRU es mucho mejor". En el caso del transporte nacional, no existía esta costumbre y todavía la mayoría de los contratos no se documentan, pero "es importante cambiar esta línea de conducta".

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. Según Emilio Sidera: "No tiene sentido hacer dos documentos idénticos, cuando con uno sólo se podrían cumplir todos los requisitos".

Los documentos electrónicos tienen que cumplir características de inviolabilidad y accesibilidad. Esas características deben ser determinadas por la Dirección General de Transporte Terrestre. Según Sidera: "Actualmente, el Documento de Control no puede realizarse por medios electrónicos, pero será posible en breve y no habrá problemas para implantarlo".

A continuación, D. Francisco Sánchez-Gamborino, Doctor en Derecho y Vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la IRU, ha hablado sobre el sistema IRU para utilizar el CMR Electrónico.

Según Sánchez-Gamborino: "El papel no desaparecerá totalmente, pero irá sustituyéndose por medios electrónicos. La documentación electrónica ya se ha implantado con éxito en otros medios de transporte, ahorrando tiempo, costes, aumentando la seguridad y la trazabilidad, siendo positivo para el transportista y para el cargador, además de apoyar la sostenibilidad".

Sánchez-Gamborino ha descrito el sistema IRU (TransFollow); un software elaborado para cumplir las funciones jurídicas que establece el CMR. En un primer momento se creó para transporte nacional, ampliándose posteriormente para transporte internacional. La idea es ampliar al máximo su implantación debido a su sencillez: darse de alta en el sistema IRU para descargar la aplicación y asignar a una persona concreta, identificada para utilizarlo. Este sistema es una ficha en la que se inscriben todos los datos del viaje, así como las cláusulas o estipulaciones que son acordadas por los contratantes, previstas en el Convenio CMR, tanto obligatorias como voluntarias. Pueden incluirse todo tipo de pactos o cláusulas, además de adjuntar todo tipo de documentos e imágenes.

Según Sánchez-Gamborino: "Desde el punto de vista jurídico, el sistema de IRU cumple todas las previsiones jurídicas del Convenio CMR y, puesto que la Ley española es de 2009, posterior a la

modificación realizada por CMR en 2008, puede además ser utilizado para transporte nacional".

Por su parte, D. César Maurín Castro, Secretario de la Comisión de Sociedad Digital de la CEOE, ha hablado sobre el Plan Digital 2025, definido por la Comisión Digital de CEOE. Según Maurín, Europa ya no tiene el liderazgo tecnológico y es necesario actuar ya, estableciendo un plan, que será presentado el día 26 de abril en la Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital del Congreso de los Diputados.

Para César Maurín: "La ambición es sumar a España a los países que lideran la digitalización. Ahora mismo, España está por debajo de la media en capital humano: uso de internet, formación y profesionales especializados en la digitalización".

Según Maurín, si se llevasen a cabo estas medidas, el grado de digitalización se incrementaría en un 10% y para 2025 el PIB podría sumar 3,2 puntos adicionales, unos 35.000 millones de euros: "De no hacerlo habría que asumir el coste en términos de competitividad".

El Plan contempla un apartado específico de transporte de mercancías y logística para responder a las nuevas demandas digitales y ganar competitividad. Este plan podría acelerar la transformación hacia un sistema de transporte de mercancías más eficiente, mediante el desarrollo de estándares, agilización del intercambio de información, unificación de los formatos de documentos del transporte, armonizando los diferentes países, etc.

D. Ramón Valdivia, Director General de ASTIC, ha expresado que los operadores del sector del transporte están muy poco representados en el mundo económico: "Hay oportunidades para mostrar el liderazgo, por ejemplo digitalizarnos. En ASTIC tuvimos la voluntad de ser líderes y en 2017, se hizo el primer transporte soportado por CMR electrónico, desde España hasta Perpignan. El gobierno francés tuvo que firmar en 2016 el protocolo para poder hacerlo".

Según Valdivia: "Nos cuesta trabajo hacer estos cambios. Es necesario el liderazgo dentro de las empresas. Debemos romper la inercia y disfrutar de todas las ventajas económicas y jurídicas que ofrece, así como de la visibilidad. Desde ASTIC vamos a poner todo el empeño para que España sea pionera en la implantación del CMR electrónico".

Como complemento al tema de la jornada, D. Alberto Emparanza, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad del País Vasco, ha explicado la Acción Directa en el Contrato de Transporte. El Tribunal Supremo, en su sentencia de 24 de noviembre de 2017 proclama la admisión de que se ejercite la acción directa por parte del transportista efectivo, frente al cargador, aunque éste haya pagado al operador intermediario. Esta sentencia no establece jurisprudencia, pero sí una tendencia muy importante en favor de los transportistas.

Según Alberto Emparanza: "Es una sentencia que aclara muchas cosas, aunque deja muchos interrogantes, pero sobre todo es una confirmación de que los operadores de transporte tienen que

cambiar su modus operandi".

La clausura ha sido realizada por D. Marcos Basante, Presidente de ASTIC, resumiendo los contenidos de la jornada.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Derecho](#) [Logística](#) [E-Commerce](#) [Recursos humanos](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>