



Sánchez-Gamborino
Abogados del Transporte

El CMR electrónico y el sistema IRU para utilizarlo

por
Francisco Sánchez-Gamborino
Doctor en Derecho
Abogado especialista en Transportes
Vicepresidente de la Comisión de
Asuntos Jurídicos de IRU (Ginebra)
abogados@sanchez-gamborino.com
Fundación F. Corell. Madrid, 21 Marzo 2018

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Administrativo

(Derecho Público. Relaciones particular-Administración)

Ley de Procedimiento Administrativo

(nº 39/2015 de 1 Octubre, del Procedimiento A. Común)

Art. 14.–Obligatorio a personas jur. relacionarse electrónicam. con AAPP

Art. 36.–Como regla gral., actos admivos. por escrito usando medios electr.

Art. 41.–Idem, notificaciones (art. 43: reglas para su práctica)

Muchos más arts. ... hasta treinta y tres (= 1/4 parte de la ley)

En ámbito jurisdiccional, sistema LexNet.

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Administrativo (cont.)

LOTT - Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (nº 16/1987 de 30 Julio)

Art. 43.1.e): Requisito para otorgamiento de autorizaciones de transporte, disponer de *email* y firma electrónica, más equipo informático para documentar contratos efectuados a distancia.

Disp. Trans. Tercera de la Ley 9/2013: ídem.

Art. 56, párr. segundo: Uso exclusivo de medios electrónicos en diversas clases de expedientes admivos. p. ej. sancionadores, etc.

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Mercantil

(Derecho Privado. Relaciones particular-particular)

Ley del Comercio Electrónico

(nº 34/2002 de 11 Julio) – “de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico”.

Traspone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2000/31/CE, del Parlamento y del Consejo, de 8 Junio.

Complemento:

Ley 59/2003 de 19 Diciembre, de firma electrónica

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Mercantil (cont.)

Ley del Contrato de Transporte T. M.

(nº 15/2009 de 11 Noviembre)

Posibilidad de usar carta de porte electrónica en tte. nacional

Art. 15.1-Previo acuerdo de los contratantes (=no exigencia unilat.)

Art. 15.2-Necesidad datos sean convertibles en escritura legible.

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Mercantil (cont.)

Condiciones Generales de contratación del transporte t. m. (Orden FOM/1882/2012 de 1 Agosto)

Posibilidad de usar carta de porte electrónica en tte. nacional

- Cond. 2.7 = LCT art. 15, también cualquier otra solicitud, declaración, etc.;
- Cond. 2.8: mismas menciones, integridad indicaciones, detectar cambios;
- Cond. 2.9: firma electrónica;
- Cond. 2.10: partes convendrán método para elaborarla, garantías, etc.;
- Cond. 2.11: cargador podrá remitir al transportista otros documentos.



La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Mercantil (cont.)

“Convenio CMR”, Ginebra 19 Mayo 1956 (BOE de 7 Mayo 1974, con rect. errores en BOE 15 Junio 1995).

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Mercantil (cont.)

El Convenio CMR prevé un documento –la llamada “carta de porte” (c.p.)-, que sirve como:

- *prueba de la existencia del contrato de transportes y las condiciones que para él fueron pactadas;
- *recibo de la mercancía (que el transportista entrega al cargador, al recibirla);
- *para el seguimiento o trazabilidad del envío (reservas en su caso se ponen a la recogida o a la entrega, conformidad del usuario en uno y otro momentos, etc.).

El Convenio inicialmente previó la emisión de ese documento en papel. La Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU) tiene establecido un modelo (en tamaño A4, dividido en casillas numeradas, etc.) de uso generalizado, en dos versiones: 1976, y vigente 2007.

La documentación electrónica

En las relaciones de Derecho Mercantil (cont.)

Posibilidad legal de usar la c. p. electrónica CMR - “**eCMR**”
establecida por:

* Protocolo aprobado en Ginebra en 20 Febrero 2008. En vigor 5/6/2011.

Miembros: 17 países

España: Instrumento de adhesión 29 Abril 2011, BOE nº 141 de 14 Junio 2011
(págs. 61018 y ss.). En vigor 9/8/2011.



Protocolo “eCMR”

- * Bulgaria,
- * Dinamarca,
- * Eslovaquia,
- * Eslovenia,
- * **España,**
- * Estonia,
- * Francia,
- * Holanda,
- * Irán,
- * Letonia,
- * Lituania,
- * Luxemburgo,
- * Moldavia,
- * Rep. Checa,
- * Rusia,
- * Suiza, y
- * Turquía

Además, firmado por Bélgica, Finlandia, Noruega y Suecia.



Sánchez-Gamborino
Abogados del Transporte

Protocolo “eCMR”



El Protocolo al Convenio CMR de 2008 (*addenda*)

Aparte de unas previsiones técnicas, fundam. establece (art. 2):

- 1º) que la carta de porte electrónica es perfectamente válida en Derecho como prueba de la existencia del contrato de transporte y sus exactas condiciones.

- 2º) que todo cuanto el Convenio CMR actualmente dice sobre la carta de porte y su uso, incluido su valor probatorio ante los Tribunales de Justicia, debe entenderse igualmente aplicable cuando, en lugar de una carta de porte tradicional sobre soporte de papel, se haya emitido una carta de porte electrónica.



Sánchez-Gamborino
Abogados del Transporte

¿Puede haber duda de la posibilidad legal de usar documentación electrónica?

“Papel pasará a la historia...”

No se entiende que sistema de documentación siga igual que hace + de 60 años (CMR) o + de 100 (Código de Comercio – 1885, s. XIX).

La e-documentación ha sido implantada con **éxito en los demás modos** de transp.

Ventajas (además de m. ambiente)

- * ahorro de **tiempo** (instantáneo, fácil archivo)
- * ahorro de **dinero** (impresoras, papel, tinta, sobres, sellos)
- * mayor **seguridad** (no errores, falsificaciones)
(firma electrónica = adiós al “garabato”)
- * **trazabilidad** (saber dónde están vehículo y merc. en cada momento)
p. ej. tener preparado personal para descargar vehículo

Bueno tanto para el transportista e intermeds. como para el cargador



Necesidad de usar mismo programa informático todos en cadena (cargador – transportista – intermeds.– destinatario)

El sistema IRU (“TransFollow”)

Software elaborado durante tres años por un empresa holandesa.

En un primer momento, para transporte nacional; después se pensó en usarlo para internacional.

Adquirido por IRU, que lo recomienda. Mayor implantación.

Versión original (neerlandés, inglés), versión en castellano.

¿Cumple las funciones jurídicas (derechos, obligaciones, responsabilidades) **que el Convenio CMR atribuye o vincula a la c. p. papel?**



Lo primero: **darse de alta** en el sistema IRU

(para acceder cualquier interesado –transportista, cargador, etc.-).

Portal, vínculo de unión entre el sistema IRU y cada empresa, que mediante una clave o número de cuenta “**se baja**” cada vez **la aplicación** de ese portal.

En aras de la seguridad del sistema –y de la carta de porte electrónica en que consiste- **cada empresa debe designar** e identificar de entre sus empleados a una o más **personas** concretas, que son las únicas **autorizadas** para usarlo.

En principio, es el cargador –que conoce sus propias necesidades de transporte, peso y demás características de la mercancía, plazo, etc.- quien elabora la **c. p. electrónica**. También podría hacerlo el transportista

* **una por cada viaje** (= contrato).

Esta c. p. se configura como una especie de **ficha o registro** individualizado **con un número absoluto**, que pone el propio sistema (no el que quiera darle cada empresa, etc.), *o sea, no hay dos fichas en todo el mundo con el mismo número (de bastantes cifras)*.

Una vez rellena la carta de porte-ficha, el cargador la envía al servidor del sistema, donde queda depositada-custodiada.

Desde ese momento **nadie puede manipular** o cambiar sus menciones, sin dejar huella.

El transportista, al instante, ve en su terminal la ficha –el contrato-. Y si está conforme con su contenido, lo envía “e-firmado” al cargador (o vicev.)



Obviamente, tanto en el ordenador (de sobremesa o portátil) o teléfono móvil o dispositivo equivalente (*palmtop, smarphone, etc.*) se escribe usando el teclado ordinario, que todos estos aparatos, incorporan.

Siempre, una vez escrito -lo que sea-, se firma electrónicamente y se envía al servidor del sistema. Todo lo que se vaya añadiendo.

La firma, en el programa de IRU, **consiste en un código “QR”**. El cargador ve esa firma, la autoriza y el vehículo emprende viaje, constando en la ficha la indicación de “cargado”.



En esta ficha **se inscriben**:

a) todos los **datos del viaje**, así como

b) las **cláusulas** o estipulaciones que los contratantes acuerden. Incluyendo las especificaciones, declaraciones y pactos cuya constancia en el documento el Convenio CMR prevé, con carácter

* obligatorio

* voluntario.

Datos que el Convenio CMR exige como **básicos de cada viaje** (art. 6):

- * **lugar y fecha** de su emisión (art. 6.1,a), incluso **hora** (que el Convenio no pide);
- * **nombre, *email* y dirección de cargador, transportista y destinatario** (art. 6.1, b, c y e);
- * **lugar de carga** o recogida (art. 6.1,d);
- * **lugar de descarga** o entrega (idem);
- * descripción de la **mercancía** (art. 6.1,f) y su **peso** (art. 6.1,h); etc.

También puede incluirse **toda clase de pactos o cláusulas** entre los contratantes, expresamente previstos por el Convenio o no; p. ej.:

- * **plazo** de transporte (art. 6.2,f);
- * **itinerario**;
- * **temperatura** (art. 18.4);
- * **aduanas** a utilizar e instrucciones para el despacho ante ellas (art. 6.1,j);
- * uso de **vehículos abiertos** y no entoldados (art. 17.4,a);
- * **sumisión** jurisdiccional / J.A.T. o a una concreta, incl. para +15000 € (art. 33);
- * quién debe efectuar las **operaciones de carga**, estiba y sujeción (e inversas);
- * quién debe pagar los **portes** (art. 6.2,b), y su cuantía;
- * indemnización por **volumen** (art. 6.1,h in fine);
- * si se pueden o no usar **ferrocarril o buques** ferry (art. 2);
- * si se puede **transbordar** o no la mercancía a otro vehículo (art. 6.2,a);
- * cobro contra **reembolso** (art. 6.2,c) y medios de pago admitidos;
- * declaraciones de **valor** (arts. 6.2,d y 24) e **interés especial** (arts. 6.2,d y 26); etc.

(Cuanto más se concrete, menos riesgo de posteriores reproches)

Se puede adjuntar toda clase de documentos –escaneados- (art. 6.2,g). Incluidas fotografías.

Y también poner reservas (arts. 7.2 y 8.2) -tanto texto como fotografías- p. ej., si en el lugar de origen o recogida el conductor observa que la mercancía está incompleta o defectuosa, sin embalar, etc. Lo mismo en destino.

En el caso de una fotografía de la mercancía, hecha por el conductor, y adherida a la “ficha”, sería validada por el cargador, y con esta validación –que hace las veces de la aceptación prevista en el art. 8.2, *in fine*- pasaría al servidor.



Transportistas subcontratados

En la “ficha” también puede reflejarse su participación, en la operación de transporte.

Con los efectos previstos en art. 3 CMR.

Procedimiento sencillo: darse de alta, éstos otros transportistas igualmente, en el sistema.

Al llegar la mercancía al lugar de descarga, **el destinatario** también **aporta su “efirma”**.

Puede hacerlo p. ej. en la pantalla del dispositivo móvil del conductor , en su propio ordenador, etc.

También poner reservas (art. 30.1), como antes se dijo.

En ese momento de la entrega, aparece un mensaje indicativo en la ficha –expresivo de día y hora- y **se cierra el ciclo** del viaje.

En realidad, **el destinatario**, desde que se da de alta en el sistema, **puede consultar en cualquier momento todo** acerca del viaje, incluida la salida efectiva del camión del punto de origen con la mercancía que espera.

Pluralidad de ejemplares de c. p. prevista en el art. 5 CMR (“tres” ejemplares –o más: ap. 2-).

(De hecho eran más de tres).

Ya carece de sentido. Hay 1 registro, del que se pueden obtener infinito nº de copias.

Cada contratante, en ilimitado número (varios intermediarios, varios subcontratados, etc.), accede a la misma carta de porte.

“Tres o más ejemplares” = se cumple

Conclusiones:

1ª

“A nuestro juicio, el sistema de carta de porte electrónica (eCMR) de IRU cumple las previsiones jurídicas que el Convenio CMR vincula a la carta de porte emitida en papel”.
(pueden haber otros que también lo cumplan)

2ª

“Puesto que la Ley española de 2009 está inspirada por el Convenio CMR, incluido su Protocolo de 2008, no vemos inconveniente en usar el mismo sistema para transporte nacional dentro de España”.

Protocolo de 2008, art. 5.1: los contratantes del transporte convendrán los procedimientos y método para elaborar y remitir la c. p. electrónica, garantía de integridad de ésta, etc.

Para cumplir esta previsión, y aún más con vistas a la eventual intervención posterior de órganos decisores de controversias, **recomendable la firma de un previo acuerdo escrito entre cargador y transportista** pactando el uso de carta de porte electrónica y especificando sus condiciones de uso: un determinado software, como puede ser el sistema IRU.

- * un texto, a enviar por correo electrónico,
- * cláusula de un contrato de duración continuada

IRU tiene aprobado –y recomienda- un texto *standard*.

El uso de la eCMR de IRU ya ha comenzado

Primera experiencia: 19 y 20 Enero 2017, conjuntamente organizada por ASTIC, FNTR –su homóloga francesa- e IRU, **entre España y Francia**, habiendo ambos países ratificado el Protocolo de 2008. Concretamente, con un camión cargado con fruta en Cartaya (Huelva), que trasladó a Perpiñán, al amparo de “un CMR electrónico”.

Éxito total. Ningún problema.

Se prevé ampliar este uso a otros países, como el BENELUX, a lo largo de 2018.



Sánchez-Gamborino
Abogados del Transporte

Muchas gracias.

Francisco Sánchez-Gamborino
abogados@sanchez-gamborino.com