



Associació Catalana de Consellers de Seguretat

PLAÇA ONZE DE SETEMBRE Nº13- 2º B
08402 GRANOLLERS-BARCELONA
TELF: 93 870 64 54 / 93 870 64 51
FAX: 93 870 02 76
www.accscaf.com

MINISTERIO DE FOMENTO
Subdirector de Ordenación y Normativa
A la att. Sr. Emilio Sirera
PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28017 MADRID

Granollers a, 28 de mayo de 2013

Muy Sr. mío,

Después de la publicación de la publicación de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, y con la inminente entrada en vigor el 5 de julio de 2013, la asociación ha organizado diversas Jornadas informativas, organizados unos por la propia ACCS y otras por asociaciones del sector transporte.

Dicho esto, seguimos sin acabar de entender algunos aspectos de la Orden, encontrándonos ante alternativas muy diversas que a continuación trataremos de reflejar con la petición de que se nos aclaren los conceptos.

Las preguntas no se hacen específicamente para mercancías ADR sino para mercancías en general, una vez definidas las preguntas que a continuación planteamos quedaría claro para nosotros su aplicación específica a los envíos ADR.

La primera pregunta es la siguiente:

1º ¿Quién es el "cargador contractual" en el contexto de un documento de control administrativo?

- 1a) ¿Se trata -como dicen parte de nuestros asociados-, de la persona física o jurídica que contrata finalmente y paga (después de la cadena de subcontrataciones que describe la ley 15/2009) al que será el transportista efectivo de esa expedición de transporte concreta que se debe documentar mediante un documento de control?
- 1b) O se trata - como defienden otra parte considerable de nuestros asociados- de que en realidad la condición decisiva del cargador contractual es su condición de cargador efectivo de esa expedición para poder:
 - formalizar el documento de control junto con el transportista efectivo.
 - conocer fehacientemente (para lo cual debe estar presente) la identidad del transportista efectivo y el peso bruto de la mercancía cargada.

Nota: En caso de que fuese correcto 1b), no se acaba de entender por que el uso de la palabra "contrato".

En relación con su consulta, remitida por correo electrónico el 28 de mayo de 2013, esta Subdirección General opina lo siguiente:

1. Por lo que se refiere a la primera de las cuestiones, el cargador contractual, en virtud de lo dispuesto en el apartado b) de la *Orden FOM 2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera*, es la “persona, física o jurídica, que contrata directamente con el transportista efectivo el transporte del envío, ya sea el cargador efectivo o bien otro transportista, una cooperativa o sociedad de comercialización, una agencia de transporte, un transitario, un almacenista-distribuidor, un operador logístico o cualquier otro que contrate habitualmente transporte o intermedie habitualmente en su contratación”, por lo que, tal y como el propio precepto señala, no necesariamente han de coincidir el concepto de cargador contractual y de cargador efectivo.

MS/FC
Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre
Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Fomento

La segunda pregunta es la siguiente:

2ª Si dicha Orden Ministerial en virtud de lo establecido por el artículo 2 párrafo 2:

- 2a) **¿Es aplicable a transportes internacionales (de carga general o de mercancías peligrosas) a los efectos de establecer un documento de control para dichos transportes?**
- 2b) O bien en aplicación del artículo 222 del ROTT **¿sólo es aplicable a los transportes nacionales?** ya que el documento de control de los transportes internacionales será el determinado por los convenios internacionales que haya suscrito España.

Nota: En el caso 2b, ¿que sentido tiene la regulación establecida en dicho artículo 2 párrafo 2?

En relación con su consulta, remitida por correo electrónico el 28 de mayo de 2013, esta Subdirección General opina lo siguiente:

2. En los transportes internacionales de mercancías, esta Subdirección General opina que sólo sería exigible el documento de control administrativo en los supuestos en los que el origen del transporte tenga lugar en España, por lo que no se exigiría en el resto de supuestos.

MS/FC
Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre
Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Fomento

La exposición de motivos de la Orden hace referencia tanto al propósito de desarrollar la Ley 15/2009 en lo que hace referencia a clarificar cuales son los sujetos obligados a documentar los envíos en los que se materializan los contratos de transportes públicos de mercancías, así como su responsabilidad- materia bastante compleja - y por otro lado que el documento de control administrativo sea sencillo, de fácil elaboración y que permita que los órganos administrativos competentes tengan un adecuado conocimiento de las operaciones mercantiles que están obligados a inspeccionar o controlar.

Dado que las operaciones de transporte tienen como mínimo un triple sujeto: remitente o cargador, transportista y destinatario o descargador; un documento de control donde no es obligatorio hacer constar la identidad y la dirección del destinatario (únicamente el lugar de descarga) y donde si se acepta la primera hipótesis mencionada en este escrito pueden no encontrarse en el documento de control los datos de la empresa donde cargó el transportista efectivo (si no fuese quien contrata o paga a dicho transportista efectivo).

Por todo ello la tercera pregunta es la siguiente:

3ª ¿Que utilidad tiene para la Inspección o para la fuerza de vigilancia competente un documento de control donde se carezca de los datos de cargador real y destinatario efectivo?

Si se demuestra una mala estiba, **¿A quien se imputará la responsabilidad? ¿Únicamente al transportista?**

Nota: Creemos que no, de otra manera se podría entender que la prevención en la estiba general o la introducida en el vigente ADR (epígrafe 7.5.7.1) proponiendo seguir la norma EN 12195-1 2010, como forma de normalización de una buena estiba, quedaría enormemente disminuida.

En relación con su consulta, remitida por correo electrónico el 28 de mayo de 2013, esta Subdirección General opina lo siguiente:

3. La Inspección considera suficiente para realizar el oportuno control administrativo de las operaciones de transporte público de mercancías, los datos obligatorios que deben consignarse en el documento enumerados en el artículo 6 de la orden.
Por otro lado, las obligaciones relativas al documento de control y las responsabilidades que se derivan de su inadecuada cumplimentación, no alteran las responsabilidades mercantiles que pudieran generarse como consecuencia del contrato suscrito entre las partes. La naturaleza del documento de control es administrativa y su finalidad no es regular la relación entre los sujetos que intervienen en el transporte, sino aportar información a la Administración a efectos del oportuno control del mercado.

MS/FC
Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre
Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Fomento

En cualquier caso y con independencia de cual de las expuestas sea la hipótesis más acertada, entendemos que es necesario y conveniente la publicación de algún tipo de aclaración por parte de Ministerio de Fomento como forma de asegurar que el aprendizaje en la aplicación de la nueva Orden no abra una etapa de multitud de interpretaciones que pudiesen acabar en denuncias que entendemos no esta en los planteamientos de ningunos de los actores del transporte ni de la Administración ni de los administrados.

Con este fin nos dirigimos a usted con el convencimiento que desde esta asociación podremos hallar su tan apreciada colaboración.

Restamos a la espera de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Sr. Otto Bracke
Presidente de la asociación ACCS

