

- **REVISIÓN CONTRATO TIPO EN FRANCIA**
- **PROHIBICIÓN DESCANSO SEMANAL NORMAL EN ALEMANIA**

REVISIÓN CONTRATO TIPO EN FRANCIA

Francia ha publicado el Decreto nº 2017-461 de 31 de marzo de 2017, sobre el Código de Transporte, relativo a un **Contrato Tipo** aplicable al transporte público de mercancías por carretera para los que no existe un contrato tipo específico.

El Decreto tiene por objeto aprobar el **nuevo modelo de Contrato Tipo dirigido a las empresas de transporte público de mercancías por carretera que realicen transportes en régimen interior en Francia (cabotaje) y a sus contratantes.**

El nuevo texto del Contrato Tipo entrará en vigor el **1 de mayo 2017**.

El Código de Transporte establece que el contrato de transporte público de mercancías incluye cláusulas que especifican las obligaciones respectivas de las partes en las condiciones de trabajo del conductor y la ejecución de las operaciones de transporte y que en defecto de acuerdo por escrito la relación entre las partes se considerará acorde a lo fijado por los contratos tipo establecidos por la regulación. Este Decreto sustituye con nuevas cláusulas a las disposiciones vigentes del contrato tipo de transporte público de mercancías por carretera.

Para la FNTR (Organización francesa de transportistas), la revisión del contrato de transporte era una prioridad, ya que de hecho, no existe un contrato tipo específico y esta había hecho especial hincapié en la importancia de los elementos siguientes:

- Garantizar la coherencia de las disposiciones del contrato tipo con las del Código de Comercio;
- Establecer un período de aviso apropiado a la duración de la relación comercial con el fin de evitar en lo posible las interrupciones abruptas de las relaciones comerciales, y para favorecer la sensibilización de todas las partes en el contrato de transporte;
- Asegurar por las disposiciones del contrato tipo la justa remuneración del precio del conjunto de todas las prestaciones de transporte;
- Asegurar legalmente la situación de los transportistas en la ejecución del servicio que tiene lugar vis-à-vis con los clientes.

Los 4 cambios principales en el Contrato Tipo se refieren a lo siguiente:

1) Gestión de los soportes de las mercancías (incluyendo palets) y la precisión en la definición del concepto de prestación anexa: se hicieron aclaraciones al texto, y hay una reafirmación del principio de que toda prestación anexa debe ser pagada.

2) La retribución del transportista: se mantiene una redacción consistente en listar lo más claramente posible los diferentes elementos de remuneración del transportista, que incluyen:

- El precio del transporte en el sentido estricto;
- El precio de los servicios adicionales;
- Costes relacionados con el establecimiento y la gestión administrativa e informática del contrato de transporte;
- Todos los gastos relacionados con el transporte y / o cualquier derecho de percepción que es puesto a cargo del transportista.

3) La presunción de entrega conforme en caso de no entregar al transportista los documentos de transporte.

El contrato tipo confirma la existencia de una presunción de conformidad en la entrega del transportista cuando no se le dio a este los documentos de transporte. Esta presunción se aplica sólo si el transportista ha confirmado expresamente al cliente la entrega de la mercancía. El texto del contrato tipo especifica las modalidades de esta confirmación.

4) El período de preaviso en la ruptura de un contrato: Existe un fuerte deseo de ser tenidas en cuenta las relaciones comerciales de larga duración, y por lo tanto disponer de un plazo de preaviso. Se han previsto disposiciones que fijan varias duraciones de los períodos de preaviso.

PROHIBICIÓN DESCANSO SEMANAL NORMAL EN ALEMANIA

En base a una reciente decisión del Consejo Federal de Alemania, el país germano comenzará a prohibir a los conductores de transporte internacional hacer el descanso semanal normal, de 45 horas, en el interior de la cabina.

El Gobierno alemán ha justificado esta medida al entender que realizar el descanso semanal normal a bordo de la cabina del camión, podía ser considerado como condiciones sociales indignas contrarias a las reglas sociales europeas. Además esta nueva ley también se ha aprobado para luchar contra el 'dumping social' y contra la competencia desleal en el transporte extranjero de mercancías por carretera.

En el caso en que un conductor sea encontrado tomando su descanso semanal normal en cabina o en otro lugar que no sea dotado con "oportunos aparejos para el descanso", este se traducirá en el hecho que el descanso no es reconocido como un "descanso semanal regular" a todos los efectos.

Las sanciones pecuniarias establecidas se traducen en:

- Para el conductor: la sanción pecuniaria asciende a 60 euros por cada hora de fallido descanso regular, con lo máximo de 2.700 euros,
- Para la empresa de transporte: está prevista una sanción de 180 euros por cada hora de fallido descanso regular, con el máximo de 8.100 euros porque no ha organizado el trabajo de tal manera que se respeten las prescripciones.

Según fuentes de las organizaciones de transporte alemanas, la ley está pendiente de que en los próximos días sea publicada en el Diario Oficial y entrará en vigor el día después de la publicación.

Recomendamos se vayan adoptando las medidas pertinentes para evitar las sanciones (en algunos medios hablan del 1 de mayo).