



## C R O N I C A

### TRANSPORTES POR CARRETERA EN FRANCIA

351.81:656.1(44)

*Sumario:* Idea general de los órganos competentes en la materia.—Transportes de viajeros.—Transportes de mercancías: Categorías.—Régimen de tarifas.—Organos intermediarios del transporte: Comisionistas y auxiliares; agrupaciones profesionales; oficinas de flete.

*Abordar el análisis del tema «Transportes por carretera», dentro de los límites de un artículo o estudio administrativo, comporta necesariamente dejar apuntadas solamente las líneas generales que estructura la materia.*

*La sistemática del presente trabajo ha sido trazada—en base de esta forzada limitación—sobre el criterio de prestar una atención más acusada a aquellos aspectos del transporte que con referencia a nuestro país presentan un matiz de novedad.*

*Por ello, tras preocuparnos de la parte relativa a la organización y de dejar concretada la estructura básica de los servicios regulares y discrecionales de transportes de viajeros y mercancías, hemos considerado conveniente reforzar el análisis de aspectos tales como el régimen tarifario y los órganos mediadores del transporte en su carácter individual y corporativo, ya que al no disponer en España de una regulación paralela, se abre naturalmente el cauce a la investigación de una materia que en nuestro país reclama ya una urgente atención.*

#### **Idea general de los órganos competentes en la materia**

La materia de los transportes se halla sometida en Francia bajo la tutela del Ministerio de Obras Públicas y de Transportes que constituye, al

lado del Parlamento como órgano legislativo, la autoridad suprema.

Bajo su competencia agrupa no sólo los transportes terrestres, sino también la navegación marítima y aérea, quedando los primeros, en la esfera central, sometidos a la Di-

rección General de Transportes Terrestres.

En la esfera no central, la conocida división departamental marca otros límites de competencia donde el prefecto, institución clásica, y órgano superior del departamento, representa la autoridad máxima en materia de transportes, aunque en virtud del principio de desconcentración de funciones hayan sido desplazadas gran parte de ellas a favor de otros órganos delegados.

Entre los órganos de carácter consultivo citamos al Consejo Superior de Transportes que, bajo la dirección ministerial, se encarga de la labor asesora cerca de otros servicios competentes en materia de transportes, y, fundamentalmente, la preparación de medidas legislativas, aspectos relacionados con la coordinación y demás problemas jurídicos.

Son otros órganos consultivos vinculados al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Comisión de Transportes del Plan de Equipo y Modernización y la de Cuentas de Transportes de la Nación.

Finalmente, entre los órganos que colaboran a la par con la Administración en la gestión administrativa del sector transporte, y concretamente del transporte por carretera, citamos:

a) Las Cámaras de Comercio como organismos de derecho público reconocidos por la ley que, dentro de la gestión empresarial en un sentido amplio, asumen la del transporte con una función coordinadora de los diversos intereses económicos que ellas representan.

b) Los grupos profesionales del sector transporte que, en forma de asociaciones regionales o departamentales, han sido creadas en gran

número, citando por lo que a transportes por carretera se refiere:

La Federación Nacional de Transportes por Carretera.

La Asociación Francesa de Transportes Internacionales por Carretera.

La Unión Nacional de Organizaciones Sindicales de Transportistas de Automóviles por Carretera.

La Cámara Sindical de Arrendadores de Automóviles Industriales.

En materia de transportes especiales existe la Federación Nacional de Géneros Deteriorables o Perecederos y Asimilados, la Cámara Sindical de Mudanzas y Guardamuebles de Francia y el Sindicato Nacional de Transportistas Mixtos Ferrocarril-carretera y la Federación Nacional de Corresponsales del Ferrocarril.

Entre las Asociaciones correspondientes al sector de los intermedarios del transporte señalamos:

La Federación de Comisionistas y Auxiliares del Transporte, Comisionistas de Aduanas, Comisionistas Internacionales y Agentes Marítimos y Aéreos.

La Federación Nacional de Asociaciones Profesionales de Empresas Agrupadas del Ferrocarril y la Carretera, y

El Grupo Nacional de Asociaciones Profesionales Regionales de los Comisionistas de Fletes por Carretera.

Las tres Federaciones, en unión de la de los Transportes de Géneros deteriorables y asimilados, se integran en el Consejo Nacional de Comisionistas de Transportes.

Planteado en las anteriores líneas un esbozo de los órganos competentes y de los vinculados más directamente al transporte por carretera, vamos a analizar a continuación las condiciones de ejecución de dicho

transporte sobre los presupuestos legales en vigor en aquel país.

El transporte por carretera, dentro de las exigencias que planteaba la política del transporte, ha sido estructurado sobre la base de coordinación de los otros medios de transporte, ya que los intereses a quienes servían, antagónicos a veces, hubieron de ser objeto de una regulación que permitiera poner a disposición de la economía del país la mayor rentabilidad de los diversos servicios.

Esta zona de influencia es evidente que era más remarcada entre el ferrocarril y la carretera, por lo que las primeras disposiciones adoptadas tendieron a establecer un dispositivo legal que regulara la concurrencia de ambos.

Las primeras normas en la materia, aunque se remontan al período anterior de la guerra 1939-1945, tuvieron, aparte del forzoso paréntesis de estos años, escasa importancia, y realmente puede decirse que hasta el decreto de 14 de noviembre de 1949 no fué abordada una política de coordinación.

El precedente legal inmediato data del año 1938 por el que fué estructurado el primer plan departamental, por lo que a la coordinación de servicios de viajeros se refiere, siguiendo el mismo en vigor, pero prácticamente desplazado por su antigüedad.

Asimismo, la citada disposición básica de 1949 ha sufrido diversas modificaciones posteriores que afectaron, sobre todo, a los transportes de mercancías.

### Transporte de viajeros

Comienza la ley estableciendo un régimen de excepción para determinada clase de transportes que no

quedan comprendidos dentro de la misma y que son:

a) Los transportes realizados a título gracioso en vehículos particulares denominados de turismo o en los de transporte de mercancías, en su cabina.

b) Los ejecutados por taxis, coches de alquiler, ambulancias y vehículos de pompas fúnebres, siempre que se destinen a su uso habitual.

c) Los transportes ejecutados por un servicio público o un establecimiento agrícola, industrial o comercial, por sus necesidades propias y a condición de que los vehículos utilizados no transporten más que personas incorporadas al servicio o establecimiento.

d) Los transportes realizados por un establecimiento de enseñanza o por una asociación reglamentariamente establecida.

La ley, tras la relación de estos servicios exceptuados, establece tres grandes divisiones de los que quedan a su alcance, que son:

a) Los servicios regulares por carretera, que se caracterizan por estar sometidos a un itinerario y horario fijos.

b) Los ocasionales, que comprenden: los servicios que comportan el depósito de viajeros a su punto de partida; los servicios colectivos que implican la puesta de un vehículo a disposición de una persona o de un grupo de personas, y los de taxis colectivos.

c) Los servicios urbanos caracterizados por organizarse por las colectividades locales en el interior del perímetro urbano que la propia ley define.

El transporte público de viajeros tiene como antecedente obligatorio la confección de un plan departamental

que abarca los servicios de transporte por ferrocarril, los servicios por carretera discrecionales y la delimitación del perímetro urbano, viniendo atribuida la competencia para la confección del plan de servicios regulares y discrecionales al Comité Técnico Departamental.

La inclusión de cualquier servicio de transporte de viajeros en el plan previamente establecido, a excepción de los servicios internacionales, tiene en la ley carácter excluyente, ya que de no reunir este requisito no puede ser explotado el servicio.

La tramitación de la explotación de un servicio regular de viajeros tiene, en términos generales, el siguiente desarrollo:

Como órgano informante previo interviene una comisión consultiva integrada por representantes de los transportistas, de los viajeros y de la Administración. Evacuado su dictamen, caso de que haya sido adoptado por unanimidad, se tomará el correspondiente acuerdo por el prefecto, reservándose esta facultad al ministro cuando no haya existido tal unanimidad y una vez oído el parecer del Consejo Superior de Transportes.

Es condición indispensable la aprobación del correspondiente reglamento de explotación en el que se definen los derechos y obligaciones de la entidad o particular peticionaria. Las condiciones de carácter general de explotación de servicios de transportes de viajeros se establecerán, en todo caso, por disposición reglamentaria después de oído el Consejo Superior de Transportes, y las particulares, que serán fijadas bajo el contexto de las cláusulas generales, las fijará el prefecto, por delegación del ministro de Obras Públicas y Trans-

portes, previo informe del Comité Técnico Departamental.

Dicho reglamento, así como las condiciones de explotación del servicio, son susceptibles de ser modificados por decisión del prefecto, otorgándose, en este caso, un recurso a la empresa explotadora ante el ministro, que podrá, si lo estima oportuno, suspender la decisión de aquél. En caso de suspensión de servicios decretada por conveniencia de un plan departamental, se reconoce el derecho a una indemnización, que será fijada por un órgano colegiado integrado por miembros designados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Por lo que se refiere al régimen de tarifas, la entidad explotadora somete a examen de la superioridad las que considere aplicables sobre la base de las fijadas a escala nacional por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el de Finanzas, considerándose aprobadas dichas tarifas caso de que en el término de diez días no haya recibido el peticionario notificación alguna en contra de su aplicación.

### **Transporte de mercancías**

Las disposiciones fundamentales que regulan el transporte de mercancías por carretera se hallan contenidas, fundamentalmente, en la ley de 5 de julio de 1959, en el decreto de 20 de mayo de 1960 y en el citado de 14 de noviembre de 1949.

Al principio general de sometimiento de los servicios públicos de transporte de mercancías por carretera a las normas generales de coordinación, presenta la ley las siguientes excepciones:

a) Los transportes efectuados por servicios no motorizados.

b) Los efectuados por vehículos afectos a misiones especiales así declaradas.

c) Los realizados a título gracioso por un agricultor, por cuenta de otro, o para la gestión de determinados servicios remunerados.

d) Determinados transportes públicos ejecutados por las cooperativas agrícolas en las condiciones previstas por la legislación reguladora de las mismas.

También quedan exceptuados del régimen de coordinación los llamados transportes privados, entre los que se consideran los efectuados para sus propias necesidades por una persona física o moral con vehículos de su propiedad o puestos a su disposición por contrato de arrendamiento cuando la mercancía pertenezca al propietario del vehículo o constituya el objeto del servicio.

Para la regulación de los transportes públicos por carretera se hace en la legislación de la materia la distinción de tres zonas:

«Zona larga», que comprende el conjunto de todo el territorio de la metrópoli.

«Zona corta», delimitada por la circunscripción de cada departamento con un radio de acción que oscila entre los cien y los ciento cincuenta kilómetros, siendo susceptible de ser aumentado en supuestos de situaciones geográficas particulares.

«Zona de camionaje», determinada en razón de una por cada comuna, pudiendo extenderse a las zonas limítrofes en un círculo de cuarenta kilómetros de límite, tomando como centro la comuna que en cada caso se considere.

Por lo que respecta al procedimiento a seguir para la admisión al ejercicio de la profesión, se establece el principio general de inscripción en los registros de transportistas públicos en los respectivos Comités Técnicos Departamentales, cesando la validez de dichas inscripciones por renuncia de la empresa, expiración del término fijado en la inscripción, o por caducidad proveniente a título de sanción.

La capacidad de tonelaje en cada zona podrá ser modificada por disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, siempre que las exigencias de la economía lo justifiquen, al objeto de permitir el acceso a la profesión a nuevas empresas, hallándose asimismo facultado aquél para acordar el incremento de la capacidad de transporte de las empresas existentes y para autorizar al titular de una inscripción en la denominada zona corta de un departamento a transferirla total o parcialmente a otro limítrofe, atendidas las razones de economía y la situación del mercado del transporte.

#### CATEGORÍAS

Existen dos grandes categorías de los transportes de mercancías: servicios regulares y servicios discrecionales.

Las disposiciones concernientes a los servicios regulares se hallan contenidas principalmente, en la orden ministerial de 4 de julio de 1961, en la que se definen como aquellos que aseguran una frecuencia prevista con anterioridad, y, al menos, un servicio semanal, dentro de una relación de servicios previamente confeccionada entre localidades emplazadas entre dos puntos extremos.

La inscripción en el registro debe especificar el tonelaje autorizado y las localidades a que el servicio se extiende, sin que sea posible establecer modificación alguna sobre los términos de la autorización sin especial permiso del prefecto.

Una modalidad especial la constituye el servicio que puede prestar a largo plazo un transportista vinculado por una relación contractual con un comisionista de transporte, siendo el plazo máximo por el que se puede concertar esta relación de un año, y de competencia ministerial, la aprobación de los contratos que se suscriban entre ambas partes.

En este caso, las obligaciones que se desprenden para el transportista son, entre otras, la de afectar al servicio determinados vehículos; comprometerse a mantenerlos en buen estado y a reemplazarlos cuando fuere necesario, y asegurar además los riesgos que se desprendan de la circulación, debiendo, por su parte, el comisionista, tomar a su cargo la prospección de la clientela, asegurar la utilización racional de los vehículos objeto del contrato y asegurar al transportista un kilometraje mínimo por vehículo alquilado.

Los transportes ocasionales o discretionales quedan configurados, por exclusión, como aquellos no comprendidos en los denominados regulares, estando sometidos a las normas generales del decreto de 14 de noviembre de 1949, con las modificaciones posteriores que afectaron, sobre todo, a los documentos requeridos para concertar un transporte de este tipo.

El documento fundamental lo constituye la llamada hoja de ruta, en la que quedan reflejadas las características del transporte efectuado,

pudiendo por ello ejercer la Administración el control y análisis estadístico de los elementos conectados con el transporte de mercancías y comprobar la procedencia y correcta aplicación de la tarifa propuesta.

### Régimen de tarifas

El decreto de 14 de noviembre de 1949 prevenía, en su artículo 11, que el ministro de Obras Públicas y de Transportes, juntamente con el de Finanzas, y oído el Consejo Superior de Transportes, fijarian una tarificación a escala nacional para los servicios de transportes regulares de viajeros, habiendo sido ésta aprobada en virtud del acuerdo de 25 de junio de 1956.

Por lo que se refería a los transportes de mercancías, se establecía el mismo principio en el artículo 36 del citado decreto, encomendándose su estudio al Comité Nacional de la Carretera.

El mandato legal no tuvo confirmación hasta el 27 de octubre de 1958 en que se aprobaron las bases de tarificación preparadas por dicho Comité.

El proyecto definitivo fué presentado por el Comité en el año 1960, y después de diversas modificaciones fué aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes el 16 de enero de 1961 para entrar en vigor a partir de 1 de julio del mismo año.

El texto legal se halla dividido en cuatro títulos, con la siguiente distribución por materias:

El título I contiene las disposiciones referentes a las condiciones generales de aplicación de las tarifas.

El título II, la tabla de mercancías, los cuadros de concordancia para productos no especificados expresamente y los supuestos especiales aplicables a ciertos expedidores o destinatarios.

El título III recoge las disposiciones relativas a la tarificación aplicable a diversas mercancías transportadas en condiciones especiales, así como las referentes a los transportes de cisternas o dispositivos frigoríficos.

Finalmente, el título IV contiene el conjunto de baremos que permiten calcular los precios del transporte.

Las tarifas deberían aplicarse, en principio, a los transportes efectuados, como mínimo, a una distancia de ciento cincuenta kilómetros, con la posibilidad de aplicarlas a otros de inferior recorrido, siempre que fueran considerados de importancia.

La tarifa por carretera no tiene un carácter fijo, siendo susceptible de ser aumentada o disminuída según se trate de cargas superiores o inferiores a las cinco toneladas. Para las cargas inferiores a este límite se autoriza un incremento que puede elevarse hasta un 13 por 100 y las reducciones hasta un 10 por 100, y en los envíos de superior peso el incremento de la tarifa puede alcanzar el tipo máximo, que es el 20 por 100, y las reducciones no pueden ser superiores al 9,5 por 100.

Los precios efectivos del transporte pueden, pues, ser convenidos, dentro de estos límites, entre los empresarios, de una parte, y los expedidores y destinatarios de la mercancía, de otra; debiendo ajustarse los acuerdos particulares que se adopten en la materia a las prescripciones generales del régimen tarifario y ser refrendados por el Comité de la Carretera.

Dichos acuerdos habrán de ser comunicados al ministro de Obras Públicas y de Transportes, bien por las partes contratantes o por el Comité Nacional de la Carretera. La validez de los mismos se extiende al término de un año, pudiendo ser prorrogados por tácita reconducción por períodos sucesivos que no excedan de este plazo, salvo el caso de que el ministro de Obras Públicas y de Transportes exprese su oposición a los mismos.

Después del período inicial de aplicación puede también el ministro hacer cesar la validez del acuerdo adoptado, debiendo en este caso notificar su decisión con tres meses de antelación, al menos, al Comité Nacional de la Carretera para su notificación posterior a las partes contratantes.

El régimen tarifario es igualmente aplicable a los contratos de transporte suscritos a través de un agente intermediario, ya que los comisionistas no pueden demandar importes de comisiones fuera de los límites establecidos en el decreto de 30 de junio de 1961 regulador de la profesión. En todo caso el precio abonado por el cliente al comisionista por una operación de fletamento de carga debe ser puesto en conocimiento del transportista, y la suma que ha de entregarse al transportista no podrá ser nunca inferior a la tarifa mínima reglamentaria disminuída en un 8 por 100, siendo una excepción a este régimen general las operaciones concertadas entre el comisionista y el transportista, siempre que el primero garantice:

a) Una tasa de tonelada por kilómetro con un mínimo de carga que no podrá ser inferior al 10 por 100 de la capacidad del vehículo.

b) Una indemnización por recorrido en vacío.

c) Una indemnización por inmovilización del vehículo.

Finalmente diremos que el organismo encargado, a escala nacional, de atender los problemas vinculados a la coordinación tarifaria es el Consejo Nacional de Coordinación Tarifaria integrado por representantes de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses, del Comité Nacional de la Carretera, del Comité Nacional de Comisionistas del Transporte y del Comité Nacional de Arrendadores, bajo la presidencia de un alto funcionario designado por el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes.

### Organos intermediarios del transporte

#### COMISIONISTA Y AUXILIARES

Las funciones intermediarias en el transporte de mercancías por carretera vienen desarrolladas en Francia a través de los comisionistas de Transporte, como órganos individuales, y de las Oficinas de Flete, como órganos de carácter profesional y paraestatal.

Los comisionistas y auxiliares del transporte pueden ejercer un cierto número de actividades que comportan una serie de especialidades propias (comisionistas de transporte individuales, comisionistas de transporte agrupados, agentes marítimos, aéreos, internacionales, comisionistas de géneros deteriorables, etc.)

El régimen jurídico de la profesión estaba desenvuelto a través de las normas del Código de Comercio y del Código Civil, bajo las figuras del comisionista, el corredor y el mandatario,

Actualmente la disposición fundamental en la materia la constituye el decreto 61-679, de 30 de junio de 1961, en cuyo artículo primero define al comisionista de transporte como aquella persona física o moral que concierta, bajo su responsabilidad y en su propio nombre, un transporte de mercancías por cuenta de un mandante, en las condiciones fijadas en el Código de Comercio.

Sus actividades pueden concretarse a los siguientes extremos:

a) Operaciones de agrupamiento en virtud de las cuales la empresa reúne los envíos de mercancías procedentes de varios expedidores o dirigidos a varios destinatarios, organizando y haciendo viable el transporte del lote por un transportista.

b) Operaciones de fletamento de camiones con los que la empresa realiza, sin agrupamiento alguno, el transporte de las mercancías por medio de transportistas públicos.

c) Explotación de oficinas locales en las que se verifica la carga y descarga de paquetes o expediciones de detalle para su entrega independiente, bien a los transportistas, bien a otros comisionistas de transporte.

El ejercicio de la profesión comportará hallarse en posesión de la correspondiente licencia que expedirá el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes, y de una licencia especial cuando la actividad del comisionista se refiera a contratar el transporte de géneros deteriorables.

La figura del corredor queda caracterizada en la citada disposición como aquella persona que, sin realizar actos propios del comisionista, pone en relación al expedidor de una mercancía y al transportista público al objeto de que entre ambos concluyan un contrato de transporte, y el



ejercicio de esta actividad exigirá el hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por el prefecto.

#### AGRUPACIONES DE COMISIONISTAS DE TRANSPORTES

Al objeto de proteger los intereses de los comisionistas de transportes, en sus diversas modalidades, se procedió a la constitución de organizaciones profesionales de carácter regional agrupadas en una Federación Nacional cuya estructura respondiera a las necesidades técnicas y administrativas de los distintos grupos que la integraban.

Los organismos existentes encargados de la defensa sindical y de los intereses profesionales eran, al lado de la Agrupación Nacional de Asociaciones Profesionales-Regionales de Comisionistas de Transportes por Carretera, las tres Federaciones enumeradas en otra parte de este estudio.

En el año 1958, para responder, de una parte, al deseo de la Administración que aspiraba a tener frente a sí un solo portavoz de los intereses de los comisionistas y, por otra, la necesidad de acomodar las organizaciones profesionales a los criterios que determinaba la puesta en marcha del Mercado Común, estas cuatro Federaciones se integraron en el Consejo Nacional de Comisionistas de Transportes.

A las cuatro Federaciones que componían el Consejo Nacional se incorporaron 16 asociaciones representadas por sus respectivos presidentes, formando, a partir de entonces, el Consejo 32 miembros con la misión de velar por la buena ejecución de las tareas impuestas en los reglamen-

tos y de orientar la evolución general de la profesión, dejando a las Federaciones miembros el cuidado de reglamentar directamente los problemas particulares que a ellas concierne.

Conforme a lo dispuesto en el decreto 61-680, de 30 de junio de 1961, la sede de cada agrupación es fijada por orden ministerial y los comisionistas integrados en la misma se hallan obligados a dar cuenta de todos los transportes realizados dentro de la circunscripción denominada «zona larga» en el momento en que se realice la salida del vehículo de una localidad enclavada dentro de los límites geográficos de la agrupación, correspondiendo a ésta la comprobación y verificación de todos los datos que hayan servido de base para determinar el precio y la notificación de los mismos a los órganos del departamento a efectos de ejercer por éstos el correspondiente control.

Finalmente, en el ámbito nacional, existe el Comité Nacional de Comisionistas de Transportes, creado por otra disposición de igual fecha, de 30 de junio de 1961, integrado por miembros designados entre los del Consejo de Administración de las Agrupaciones de Comisionistas de Transporte, a razón de un miembro por Agrupación, y por los elegidos entre los administradores de las Agrupaciones, designados por sus Consejos de Administración.

El Comité está dotado de personalidad jurídica y representado por su presidente o por el miembro designado por aquél a tales fines.

Al objeto de asegurar las tareas encomendadas en el artículo 40 del decreto de 14 de noviembre de 1949, se ocupará el Comité de las siguientes funciones;

- Mantener al día las tablas de tarifas que son aplicables a las tareas y actividades de la profesión, asegurando la publicación de las mismas.
- Designar representantes dentro del Consejo Nacional de Coordinación.
- Establecer el reglamento interior tipo de las Agrupaciones de Comisionistas de Transporte y someterlo a la aprobación del ministro de Obras Públicas y Transportes.
- Realizar encuestas y divulgar estudios entre las Agrupaciones de Comisionistas y recoger sus peticiones y orientaciones.
- Hacerse representar por medio de delegados designados al efecto en las asambleas generales que se celebren.

### Oficinas de flete

La organización de la función comercial del transporte por carretera con miras a un buen funcionamiento del mercado, respeto a las tarifas establecidas, mejora de los medios de transporte, abaratamiento de los precios de retorno y saneamiento de la profesión de los auxiliares del transporte fueron los móviles del decreto 61/683, de 30 de junio de 1961, cuya pieza básica la constituye las Oficinas Regionales de Fletes creadas por el mismo.

Se estipula en el artículo 1.º de esta disposición que serían establecidas por orden ministerial Oficinas Regionales de Fletes con la misión de asegurar el buen funcionamiento de los transportes públicos por carretera.

El reglamento interior de dichas oficinas fué aprobado por acuerdo ministerial de 20 de mayo de 1963, regulándose en él las actividades de las mismas y, con carácter eventual, de sus sucursales.

Conforme al artículo 2.º de este texto legal, la Oficina Regional de Flete es un organismo que agrupa a los comisionistas de transporte, corredores de flete y transportistas, al objeto de asegurar, con carácter permanente, la información a los usuarios de las posibilidades del transporte y las tarifas aplicables, de forma que permita una mejor satisfacción de las necesidades del transporte de mercancías por carretera.

Dichas oficinas tienen, pues, como misión fundamental, la de unificar las ofertas y demandas de transporte que le son presentadas por los profesionales, existiendo constituido un turno permanente asegurado por comisionistas y transportistas a fin de atender las peticiones formuladas directamente por los usuarios.

En el reglamento de 20 de mayo de 1963, que desarrolla este punto, se previene que las ofertas de flete que deben obligatoriamente presentarse en las citadas oficinas, dentro de los servicios comprendidos en la «zona larga», pueden provenir:

a) De los comisionistas de transporte que se hallan obligados a formular la correspondiente declaración, salvo que se encuentren vinculados a un transportista por un contrato especial.

b) De los corredores de flete.

c) De los transportistas por carretera que disponen de fletes que no pueden contratar con sus propios vehículos.

Fuera de estos supuestos obligatorios también pueden recibir las ofi-

cinas regionales ofertas para los servicios de transportes realizados en «zonas cortas» en las condiciones generales establecidas para los primeros.

En el registro de ofertas se consignará:

- La fecha y la hora de la oferta.
- El nombre del que la formula.
- El peso.
- La naturaleza de la mercancía.
- El punto de partida y de destino.
- Sin carácter obligatorio, el precio del transporte ofrecido por el proponente del flete y las condiciones particulares a las que queda sometido el transporte.

Las ofertas habrán de ser reseñadas en un tablón colocado a la vista del público.

En el registro de demandas se hará constar:

- El nombre del transportista, la hora y la fecha en que practica la demanda y el tonelaje útil que ofrece.

- Las características técnicas del vehículo.
- La dirección o destino.

En el expresado reglamento interior se señalan también los casos de prioridad para la adjudicación de la carga, pasándose al turno permanente que existe constituido las ofertas de flete que no hayan sido satisfechas.

Las oficinas de flete están dotadas de personalidad jurídica y se hallan representadas por su presidente o por el miembro del consejo de administración que se designe al efecto. El consejo se encarga de la administración de la oficina y está compuesto de representantes de los transportistas públicos y de los comisionistas.

En virtud de lo establecido por decreto 63/822, de 6 de agosto de 1963, fué creado un Centro Nacional de Oficinas de Flete al objeto de coordinar el funcionamiento y administración de las mismas y asegurar una distribución equitativa de las cargas.—ANGEL CASTAÑÓN FERNÁNDEZ.

