

EETC - Carta Europea de Transporte Ético v3.2

Edición Compromiso - Baseline pública 4.2.0

EL TRANSPORTE ES HUMANO. HAGÁMOSLO JUSTO.

El transporte mueve mercancías, pero son las personas quienes lo hacen posible. Cada operación depende de tiempo, trabajo, equipos, inversión, criterio y responsabilidad. Competencia, presión comercial y riesgo operativo forman parte del transporte. Lo que no debe normalizarse es trasladar sistemáticamente incertidumbre, coste o consecuencias a quien tiene menos control y menor capacidad para absorberlos.

Los servicios de transporte pueden comprarse en competencia. Las personas, su tiempo y la capacidad que hay detrás no deben tratarse como infinitamente reemplazables.

1. La ley es el suelo

Ningún acuerdo comercial coloca a nadie por encima de la ley imperativa aplicable. Contratos, tenders, órdenes de transporte, reglas de plataforma y procedimientos internos deben funcionar dentro de la ley aplicable a la relación. Seguridad, condiciones laborales legales, obligaciones imperativas de pago y reglas de conducción y descanso no son simples variables comerciales negociables.

Nadie está por encima de la ley.

2. La cadena no debe funcionar en tensión permanente

El transporte exige a veces trabajo nocturno, relevos, entregas tardías, sábados, domingos, festivos, horarios excepcionales y cambios de última hora. Pero la disponibilidad humana excepcional no debe convertirse en la base invisible del modelo de negocio. Cuando una operación exige estructuralmente esa disponibilidad, debe reconocerse, planificarse y tratarse como parte del servicio. El transporte puede comprarse en competencia; las personas, su tiempo y su disponibilidad no son recursos infinitamente intercambiables.

El esfuerzo excepcional debe seguir siendo excepcional.

3. La responsabilidad sigue al control

Las consecuencias deben seguir la capacidad de controlar, prevenir o mitigar su causa. Un participante no debe trasladar automáticamente consecuencias económicas u operativas a otra parte que no controlaba razonablemente la decisión, el evento o el cambio que las creó. La responsabilidad no desaparece porque entre otro intermediario en la cadena.

La presión debe terminar donde termina el control.

4. La prestación pone en marcha el reloj económico de pago

Tan pronto como el transporte acordado se ha realizado correctamente, el reloj económico de pago ha empezado. La fecha de entrega o finalización, acompañada de la evidencia razonablemente necesaria, debe ser la referencia operativa. Validaciones internas, prefacturación, portales, originales innecesarios o formalidades administrativas no deben crear artificialmente semanas adicionales antes de poder facturar o cobrar. Los importes no controvertidos no deben bloquearse por otra disputa.

El transporte no debería tener que terminarse dos veces: una en la carretera y otra en el papeleo.

5. La espera es capacidad

La espera consume tiempo, vehículo y capacidad humana. Cuando se produce por una causa fuera del control razonable del transportista, debe ser visible, atribuible y tratarse mediante una regla clara y previsible. No debe convertirse en capacidad gratuita ilimitada porque otro participante no haya conseguido repercutirla aguas arriba.

Un camión esperando es una persona esperando.

6. Las penalizaciones deben conocerse antes de la entrega

Una penalización comercial material no debe aparecer por sorpresa después de ejecutar el transporte. Debe comunicarse y acordarse antes de la entrega - preferiblemente antes de aceptar la carga - y exigir un hecho desencadenante definido, imputabilidad, evidencia, proporcionalidad y un derecho real de impugnación. No deben existir penalizaciones retroactivas. Una penalización recibida aguas arriba no se convierte automáticamente en deuda del transportista. Una reclamación discutida debe separarse de los importes de transporte no controvertidos. Una penalización comercial ordinaria no debe diseñarse para eliminar la economía de un transporte correctamente ejecutado.

Sin penalizaciones retroactivas. Sin penalización sin causa.

7. La capacidad de largo plazo necesita compromiso de largo plazo

No es razonable exigir a una empresa que construya capacidad de largo plazo sobre una certeza permanentemente corta. Cuando la relación exige capacidad recurrente, equipos dedicados, inversión, plantilla, organización específica, exclusividad o disponibilidad estructural, debe reconocer el tiempo y el riesgo necesarios para construir y sostener esa capacidad. Ciclos de tender cortos y repetidos no deben trasladar sistemáticamente todo el riesgo de continuidad al proveedor de transporte.

La competencia debe seleccionar capacidad, no crear disponibilidad permanentemente desechable.

8. La cadena debe seguir siendo visible

La subcontratación no debe hacer desaparecer el transporte físico ni la responsabilidad. Subcontratación e intermediación son legítimas cuando añaden capacidad, flexibilidad, coordinación o riesgo gestionado. La subcontratación adicional debe funcionar bajo un mecanismo previamente acordado, controlado y trazable, y el ejecutor físico debe seguir siendo razonablemente identificable.

Una carga nunca debe desaparecer dentro de la cadena.

9. El derecho a decir no debe ser real

Un participante debe poder rechazar una operación ilegal, insegura o materialmente modificada sin represalia automática. La aceptación formal no siempre demuestra libertad real. Cuando rechazar una modificación amenaza previsiblemente trabajos futuros no relacionados, la dependencia y el poder de negociación importan. Los compromisos contractuales claros y legales siguen siendo relevantes.

Si decir no significa perder el trabajo de mañana, ¿era realmente una elección?

10. El transporte sostenible debe sostener a quienes lo realizan

La transición ambiental no debe depender de trasladar sistemáticamente su coste adicional, inversión o riesgo operativo al participante con menor capacidad para absorberlo. Cuando un transporte más verde exige activos dedicados, multimodalidad, complejidad adicional o inversión de largo plazo, la relación comercial debe reconocer esa exposición. La infraestructura importa. El cambio modal realmente ejecutado también.

No hay transporte sostenible sin relaciones sostenibles.

EL COMPROMISO DEL FIRMANTE

Al firmar la Carta EETC, nuestra organización se compromete a:

1. Respetar la ley

No exigir ni incentivar conscientemente prácticas incompatibles con la ley imperativa aplicable.

2. Revisar lo que ocurre realmente

Examinar nuestras prácticas reales de transporte, no sólo lo que dicen contratos y políticas.

3. Reconocer la realidad humana del transporte

Tener en cuenta trabajo nocturno, fines de semana, relevos, poco preaviso, horarios excepcionales y disponibilidad humana repetida.

4. Hacer que la responsabilidad siga al control

Evitar trasladar automáticamente costes, penalizaciones, retrasos o consecuencias a quien no controlaba razonablemente su causa.

5. Partir de la prestación

Evitar procesos administrativos o documentales innecesarios que retrasen artificialmente la posibilidad de facturar o cobrar una vez realizado correctamente el transporte.

6. Hacer previsibles e impugnables las penalizaciones

Procurar que las penalizaciones materiales se conozcan antes de la entrega, sean imputables, acreditadas, proporcionales y con derecho real de impugnación.

7. Hacer corresponder compromiso estructural y estabilidad razonable

Cuando exigimos recursos dedicados, capacidad recurrente o inversión de largo plazo, considerar protección proporcional frente a infrautilización abrupta, retenders cortos repetidos o retirada repentina.

8. Mantener visible la cadena

Mantener visibilidad y control razonables sobre la subcontratación material bajo nuestra responsabilidad.

9. Abordar de buena fe los gaps materiales

Cuando evidencia creíble identifica una incoherencia material con la Carta, revisarla y considerar acciones correctivas proporcionales.

10. Representar honestamente nuestro status

No presentar nunca EETC Signatory o MOVETHICS Member como certificación, verificación o prueba de cumplimiento.

LA FIRMA

FIRMAMOS PORQUE ESTOS PRINCIPIOS DEBEN REGIR CÓMO FUNCIONAN LAS RELACIONES DE TRANSPORTE.

No declaramos que nuestra organización sea perfecta. Nos comprometemos públicamente a

examinar nuestras prácticas, responder de buena fe cuando se identifiquen gaps materiales y asumir responsabilidad por las condiciones que controlamos.

QUÉ SIGNIFICA FIRMAR - Y QUÉ NO SIGNIFICA

Una firma es un compromiso, no una prueba. Firmar no es certificación, verificación, asesoramiento legal, assessment completado ni prueba de conducta perfecta. MOVETHICS puede revisar el estado público según su proceso publicado de evidencia, derecho de respuesta y decisión motivada.