

El Convenio CMR

El contrato de transporte
internacional de mercancías
por carretera

Francisco Sánchez-Gamborino
Alfonso Cabrera Cánovas



Biblioteca de **Logística**

El Convenio CMR
El contrato de transporte internacional
de mercancías por carretera

Francisco Sánchez-Gamborino
Alfonso Cabrera Cánovas

Con la colaboración de:



www.logisnet.com

MARGE
BOOKS

Índice

Los autores	9
Introducción	11
Capítulo 1	
El Convenio CMR	17
Capítulo 2	
Comentario al Convenio CMR, por el profesor Roland Loewe, publicado por las Naciones Unidas	51
Capítulo 3	
Jurisprudencia del Tribunal Supremo español en materias reguladas por el Convenio CMR	129
1 Utilidad de la jurisprudencia	129
2 Ámbito de aplicación del Convenio CMR	131
3 Transportes por superposición de modos	132
4 Forma de contratar el transporte. La carta de porte.	134
5 Seguro y transporte son contratos independientes.	136
6 El pago de los portes (precio del transporte)	137
7 Examen de la mercancía en origen	138
8 La responsabilidad del transportista y su exoneración	139
9 Cuantificación del valor de la mercancía indemnizable.	147
10 El dolo o culpa equiparable, y sus consecuencias.	149
11 El pacto de entrega contra reembolso	150
12 La peritación en destino de la mercancía dañada debe ser bilateral	151
13 Jurisdicción competente	152
14 Prescripción de reclamaciones e interrupción o suspensión de estas	153

15 Transportes sucesivos	157
16 Relación cronológica de sentencias citadas	159
Capítulo 4	
Modelos de carta de porte CMR	161
1 Modelo de la Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU) de 1976	161
2 Comentarios al nuevo modelo de carta de porte CMR de la IRU de 2007. Principales cambios respecto al modelo tradicional.	167
3 Comentarios al Protocolo de Carta de Porte Electrónica CMR.	177
Capítulo 5	
Tabla comparativa del Convenio CMR y la Ley 15/2009 del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.	185
Capítulo 6	
Convenio CMR en inglés	193
Capítulo 7	
Condiciones Generales de la IRU para el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera	219
Capítulo 8	
IRU General Conditions for the international carriage of goods by road . . .	233
Bibliografía	247

Los autores



Francisco Sánchez-Gamborino es abogado en ejercicio desde 1978, con dedicación especial al Derecho de transportes y sus seguros.

Máster en Asesoría de Empresas por la Universidad C. de Madrid.

Diploma de Estudios Avanzados, con calificación «sobresaliente» (Universidad de Castellón).

Profesor de másteres universitarios sobre Derecho y Gestión del Transporte.

Vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU, Ginebra), a propuesta de la Asociación española de transportistas ASTIC.

Ponente en varios simposios jurídicos de la IRU y otros congresos internacionales.

Presidente del grupo jurídico *ad hoc* internacional encargado de redactar el modelo IRU 2007 de carta de porte CMR.

Presidente del Grupo «Seguros de Transportes» en la Asociación Internacional de Derecho de Seguros (Sección Española-Seida, Madrid).

Corresponsal en España del Instituto de Derecho Internacional de los Transportes (IDIT), Rouen, Francia y del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (Unidroit), Roma, Italia.

Miembro de la Red de Asistencia Jurídica Internacional de abogados especialistas en transporte recomendados por IRU.

Es autor de los siguientes libros:

- *El contrato de transporte internacional. CMR* (Ed. Tecnos).
- *El seguro de transporte* (Ed. Fundación F. Corell), 3 ed.
- *El contrato de transporte*. En col. (Ed. Consejo G. Poder Judicial).
- *Transporte de mercancías por carretera*. En col. (Ed. Aranzadi), 2 ed.
- *Normativa actualizada sobre transporte por carretera* (Ed. Fundación F. Corell).
- *Manual de Derecho del transporte*. En col. (Ed. Marcial Pons).
- Capítulo «España» en el anuario *Lamy Transport* (París).

Es asimismo autor de cientos de artículos, en revistas españolas y extranjeras.

Citado en el *Boletín Oficial del Senado* español de 22 de septiembre de 2009 (pág. 50) como doctrina (su libro sobre CMR) a propósito del art. 62 de la Ley del Contrato de Transporte, en aquel momento en elaboración.

abogados@sanchez-gamborino.com

www.sanchez-gamborino.com



Alfonso Cabrera Cánovas es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Murcia, y profesor de Organización y Gestión Comercial en el ámbito de la formación profesional desde 1996.

Imparte formación de Transporte Internacional de Mercancías dentro del ciclo de grado superior de Comercio Internacional en el IES Príncipe de Asturias.

Es profesor de numerosos cursos, seminarios y másteres en cámaras de comercio (Murcia, Lorca), escuelas de negocio (ADL-Asociación para el Desarrollo de la Logística, Estema-Universidad Europea de Madrid, Iniciativas Empresariales, etc.) y universidades (Universidad Carlos III, UNED, etc.).

Es autor de los siguientes libros:

- *El contrato de transporte por carretera (Ley 15/2009)* (Marge Books).
- *Transporte internacional de mercancías* (Icex).
- *El transporte internacional por carretera* (Marge Books).

alfonsoprofesor@yahoo.es

www.formacionentransporte.es

Capítulo 4

Modelos de carta de porte CMR

Francisco Sánchez-Gamborino

1 Modelo de la Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU) de 1976

1.1 Importancia y circuito documental

El Convenio CMR regula la carta de porte de manera específica en su capítulo III, «Conclusión y ejecución del contrato de transporte», concreta y fundamentalmente en los arts. 4.º a 9.º. Ya se ha tratado la importancia de la carta de porte CMR en el «Comentario al Convenio CMR»,¹ por lo que en este apartado se estudiará únicamente su aspecto formal, no sin antes hacer una breve referencia a su función en el contrato de transporte.

La carta de porte CMR cumple dos funciones principales (véase el art. 9 del Convenio): es prueba fehaciente, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista. Así pues, aunque es válido el contrato verbal (pero administrativamente sancionable),² ambas partes –remitente y transportista– tienen interés en formalizar, de la forma más correcta posible, una carta de porte CMR, ya que, ante cualquier reclamación posterior entre las partes, la carta de porte prueba las condiciones del contrato de transporte.

Además, el ejemplar 1 (rojo) que se queda el remitente prueba la recepción de las mercancías por el transportista y, ante ausencia de reservas sobre su estado, se presupone que este se corresponde con su descripción en la carta de porte, y así le serán reclamadas

¹ Véase el capítulo 2 de este libro.

² La Orden FOM 238/2003 de 31 de enero (BOE de 13 de febrero) especifica, en su art. 1.º, que los contratos de transporte nacional de mercancías por carretera deben registrarse en un documento de control que ha de incluir determinados datos, y declara exentos, entre otros, a los «transportes internacionales documentados en una carta de porte ajustada al Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), la cual deberá, no obstante, conservarse en los términos señalados en este artículo» (un año).

por el destinatario al finalizar el transporte. Por tanto, la correcta formalización de la carta de porte es un aspecto clave del contrato de transporte.

La tercera función consiste en el registro de las vicisitudes del transporte y su cumplimiento, adecuado o no, por cualquiera de los contratantes. Se ha hecho referencia a las posibles reservas anotadas por el transportista en el momento de la toma en carga en el lugar de origen; pues bien, si la mercancía llega con daños o pérdidas, paralelas reservas pueden ser puestas a la descarga en el lugar de destino; el destinatario firmará el documento para acreditar que la entrega ha sido correcta, etc.

El Convenio CMR no establece ningún modelo, documento, formulario o formato específico para emitir la carta de porte, sino que se limita a determinar, en su art. 6.º, los datos que debe o puede contener e indica que las partes pueden incluir otros –correspondientes a acuerdos– no mencionados en el precepto. Sin embargo, con el objetivo de normalizar el formato de un documento tan importante, la IRU³ estableció en 1976 un modelo de carta de porte CMR que ha sido, con variantes,⁴ ampliamente admitido e implantado por los usuarios y que se presenta al final de este apartado.

En cuanto al circuito documental (contemplado principalmente en los arts. 5.º y 13), la carta de porte CMR se suele formalizar en el momento de la toma en carga de la mercancía en origen. El formato más extendido consta de cuatro ejemplares (el Convenio CMR habla de tres) cumplimentados simultáneamente y que incluyen, una vez revisadas las mercancías y comprobadas las condiciones y los datos de la carta de porte, las firmas de remitente y transportista.

Los ejemplares tienen diferentes destinatarios:

- Ejemplar 1 (rojo), para el remitente/expedidor.
- Ejemplar 2 (azul), para el destinatario.
- Ejemplar 3 (verde), para el transportista.
- Ejemplar 4 (negro) y siguientes (si los hay), para usos administrativos.

Así pues, una vez cargada la mercancía en el vehículo y revisados los datos de la carta de porte, remitente y transportista firman los ejemplares de esta (en su caso, el transportista debe incluir las reservas que estime oportunas antes de la firma) y el remitente se queda con el ejemplar 1 (rojo). Los restantes viajan con la mercancía hasta destino, donde son firmados por el destinatario (que incluye, en su caso, las reservas que procedan).

El segundo ejemplar (azul) queda, junto con la mercancía, en poder del destinatario; el tercero (verde) y restantes (negro) son para el transportista (es habitual que el cuarto

³ Más información en: www.iru.org.

⁴ En el mercado se utilizan diversos modelos de carta de porte CMR con mayor o menor similitud al de la IRU de 1976. Incluso existen formatos polivalentes que se pueden utilizar tanto para transporte internacional como nacional (cumplen los requisitos de la Orden FOM 238/2003).

se envíe, como prueba del cumplimiento del servicio, junto a la factura del transporte al obligado a su pago). Existen juegos de hasta cinco copias con el objetivo de poder entregar un original al intermediario que eventualmente haya intervenido en la operación (agencia, transitario, etc.), aunque en la actualidad se suelen sustituir por el envío electrónico del tercer ejemplar escaneado.

Remitente y transportista pueden exigirse una carta de porte para cada vehículo, si son dos o más los utilizados, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes. Se considera necesario extender una carta de porte por cada envío, entendido este como la mercancía que se entrega al transportista para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino. Téngase en cuenta que cada envío requiere una firma del remitente en origen y otra de su destinatario a su entrega. Por tanto, si un vehículo transporta, por ejemplo, tres envíos de un mismo remitente para tres destinatarios, se necesitará formalizar tres cartas de porte. También es lógica la necesidad de una carta de porte CMR para cada vehículo en los casos en que un envío se transporte en varios, pues uno de ellos puede sufrir una circunstancia (pérdida, avería o retraso) que no afecte a las mercancías transportadas en otros vehículos, además de por la exigencia administrativa de la Orden FOM 238/2003 antes comentada.

Previamente a la carta de porte CMR, la solicitud del transporte suele formalizarse mediante la remisión de una orden de carga, de transporte o similar que incluye los datos operativos del servicio (origen, destino, mercancías, precio, etc.) y, en su caso, otra serie de condiciones que las partes acuerdan aplicar al contrato de transporte, como forma, condiciones y plazo de pago, sometimiento a tribunales o junta arbitral de transporte, intercambio de palés, etc. Estas condiciones deben ser revisadas por las partes antes de su aceptación y, a veces, se concretan o repiten de nuevo en la carta de porte CMR. Además, también suele ser habitual que las partes –remitente y transportista– tengan acordado un contrato de transporte de duración continuada que regule las condiciones que las partes acuerdan aplicar a los servicios de transporte internacional que posteriormente se documentan en las cartas de porte CMR. En ambos casos es conveniente incluir en la carta de porte CMR una referencia a la orden de carga o al contrato de duración continuada que sirve de acuerdo marco.

1.2 Formalización de la carta de porte CMR

La formalización documental de la carta de porte CMR se puede llevar a cabo básicamente de dos maneras: usando un cuaderno autocopiativo o mediante su generación en libre edición.

El uso de cuaderno autocopiativo es la opción más común y consiste en cumplimentar los datos relativos a cada operación en un formulario ya preparado al efecto que consta de los ejemplares comentados en el apartado anterior y que presenta para

su formalización el transportista o el remitente. Estos formularios suelen comprarse a servicios de impresión o asociaciones profesionales e incorporar datos según las instrucciones del solicitante. La práctica más habitual consiste en su presentación por el transportista al remitente y que, en este caso, lleve ya incorporados nombre, logotipo y demás datos de la empresa de transporte, así como, en ocasiones, determinadas condiciones que el remitente acuerda aplicar al contrato mediante su aceptación. También es posible que el remitente haya comprado sus propios formularios e incluido igualmente sus datos y, en su caso, determinadas cláusulas que el transportista asume mediante su aceptación. Estas cláusulas, a modo de leyenda tipo, suelen referirse a aspectos relativos al seguro, sometimiento a junta arbitral de transporte, etc., y adquieren una importancia capital cuando surgen reclamaciones posteriores, por lo que las partes deben tener la precaución de examinar atentamente los formularios antes de su aceptación, cumplimentación y firma.

La segunda opción consiste en generar en libre edición la carta de porte desde cualquier programa informático de gestión o tratamiento de texto, hoja de cálculo, etc., que suele estar combinado con el programa de gestión integral de la empresa. Esta opción permite, además de ahorrar el coste de los formularios, eliminar el riesgo de admitir formularios de cada transportista con distintas cláusulas ya insertas y particularizar el formato y su contenido para cada operación, aunque siempre es recomendable que la carta de porte CMR se asemeje al aspecto del modelo más implantado y reconocible entre los usuarios.

1.3 Cumplimentación de la carta de porte CMR

Se ofrecen a continuación unas orientaciones generales sobre los datos que se suelen incorporar en cada casilla de la carta de porte CMR en su versión de 1976. Se indica, además, el artículo, apartado o letra en el que el Convenio CMR cita dicho contenido (ya sea como obligatorio u opcional).

- **Cláusula de sometimiento al Convenio CMR (art. 6.1,*k*)**

Aunque el Convenio CMR es de aplicación imperativa (véase el art. 40.1), la carta de porte suele incluir en su encabezado una cláusula de sometimiento expreso, por mandato de dicho art. 6.1,*k*).

- **Casilla 1. Remitente (art. 6.1,*b*)**

El remitente, como parte del contrato de transporte junto al transportista, es quien le entrega las mercancías en origen.

- **Casilla 2. Destinatario (art. 6.1,*e*)**

Datos de la empresa a la que el transportista debe entregar en destino las mercancías (suele tratarse del comprador de las mercancías en el contrato de compraventa).

- **Casilla 3. Lugar de entrega de la mercancía (art. 6.1,d)**
Lugar en que el transportista debe entregar las mercancías en destino (suele coincidir con el domicilio del destinatario).
- **Casilla 4. Lugar y fecha de la toma en carga de la mercancía (art. 6.1,d)**
Lugar en que el transportista recoge y se hace cargo de la mercancía en origen (suele coincidir con el domicilio del remitente, aunque no tiene por qué: a veces el domicilio social u oficial está en una calle céntrica donde hay solo una oficina).
- **Casilla 5. Documentos adjuntos (art. 6.2,g)**
Documentos entregados al transportista del que solo es responsable de su custodia y presentación. Es habitual que se adjunten factura, lista de contenido (*packing list*), certificados de origen y documentos aduaneros, fitosanitarios, etc.
- **Casillas 6 a 9. Marcas y números, número de bultos, modo de embalaje y naturaleza de la mercancía (arts. 6.1,f y 6.1,g)**
El remitente debe identificar todos estos datos del envío. Es habitual indicar las marcas comerciales que lo identifican y que se observan en el embalaje; el número de bultos y el modo de embalaje (por ejemplo, 24 europalés, 768 cajas de cartón), y una descripción suficiente e identificativa de la mercancía. Es importante que el transportista compruebe, antes de firmar, que la descripción coincide con el envío que se carga en el vehículo. Si es mercancía peligrosa, debe detallarse según las indicaciones del Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), que regula este tipo de transporte. Además, en esta casilla suelen aparecer indicaciones sobre la gestión de los palés (intercambiados o no, débitos resultantes, etc.).
- **Casilla 10. Número estadístico**
En caso de rellenarse, se suele indicar el código de nomenclatura combinada o el código TARIC (arancel comunitario) de la mercancía. En la práctica suele quedar en blanco.
- **Casillas 11 y 12. Peso bruto y volumen (art. 6.1,b)**
Se suele indicar el peso bruto (del que depende el límite de indemnización del transportista en caso de pérdida o avería). Es menos común, aunque perfectamente posible, indicar el volumen.
- **Casilla 13. Instrucciones del remitente (arts. 6.1,j; 6.2,a, e y f)**
Se suelen incluir todo tipo de instrucciones relativas a aspectos como formalidades aduaneras, prohibición de trasbordo, seguro de las mercancías, temperatura, horas

de llegada y salida de los almacenes, registro del intercambio de los palés y, cada vez con más frecuencia, el plazo de transporte (a veces, se indican la fecha y el intervalo horario para entregar en destino).

- **Casilla 14. Forma de pago (art. 6.1,i)**

Casilla de enorme trascendencia donde debe indicarse claramente el obligado al pago del transporte (el remitente –«porte pagado»– o el destinatario –«porte debido»–). Es usual indicar la norma Incoterms® (EXW, FCA, CPT, DAP, etc.) aplicada a la operación de compraventa, aunque no sea vinculante para el transportista por corresponder a ese otro contrato –de compraventa– del que dicho transportista no forma parte.

- **Casilla 15. Reembolso (art. 6.2,c)**

Debe indicarse aquí si al transportista se le encarga, como tarea complementaria al transporte, el cobro al destinatario del precio de la mercancía como condición para la entrega («entrega contra reembolso»).

- **Casillas 16 y 17. Porteador y porteadores sucesivos (art. 6.1,c)**

Se incluyen los datos del transportista. Las palabras *transportista* y *porteador* son sinónimas, aunque la primera es mucho más habitual.

En caso de intermediación o transportistas sucesivos, estos también se deben identificar. Es habitual –aunque no obligatorio– anotar la matrícula de cuantos vehículos intervengan en el transporte.

- **Casilla 18. Reservas y observaciones del porteador**

El transportista puede indicar aquí cualquier reserva sobre las mercancías o las condiciones del contrato. En ella suelen incluirse, en los casos de formularios propuestos por el transportista, condiciones preestablecidas.

- **Casilla 19. Estipulaciones particulares (art. 6.2,a y d)**

Se suelen incluir cláusulas de sometimiento a jurisdicción (juzgados y tribunales o junta arbitral de transporte), condiciones del seguro, plazo de transporte, etc. Esta es, además, la casilla adecuada para insertar declaraciones de valor o de interés especial en la entrega.

- **Casilla 20. Gastos (art. 6.2,b)**

Suele dejarse sin cumplimentar.

- **Casilla 21. Lugar y fecha de emisión (art. 6.1,a)**

Se suele repetir el lugar de la casilla 4 indicando la fecha.

- **Casillas 22 y 23. Firma y sello del remitente y del porteador (respectivamente)**
Con la firma de ambos en el lugar y fecha de emisión, la carta de porte queda formalizada.
- **Casilla 24. Recibo de la mercancía. Firma y sello del destinatario**
Con su firma se prueba la entrega de la mercancía en destino.

A continuación se presenta un modelo de carta de porte CMR basado en la versión de la IRU de 1976, en el que se incluye el texto de las casillas en castellano (véase la figura 1). En las instrucciones de cumplimentación que incorpora la propia carta de porte en sus laterales, se indica que:

- Las casillas 1 a 15 son para cumplimentar bajo la responsabilidad del expedidor, incluidas las 19, 21 y 22.
- Las casillas enmarcadas con línea gruesa deben ser cumplimentadas por el porteador.
- En el caso de mercancías peligrosas, además de la posible certificación, se deben mencionar, en la última línea del cuadro, la clase, el número y, en su caso, la letra.

2 Comentarios al nuevo modelo de carta de porte CMR de la IRU de 2007. Principales cambios respecto al modelo tradicional

2.1 *Motivos para elaborar el nuevo modelo*

Como es sabido, el Convenio CMR de 19 de mayo de 1956 no contiene (como anexo, ni de otra manera) un modelo de carta de porte, ni previsiones sobre la forma, tamaño o aspecto físico del documento. Únicamente define un conjunto de datos o indicaciones que se deben incluir en el documento que se emita, en cualquier clase de papel y formato (véase el art. 6.º), y referencias aisladas en otros preceptos acerca de su utilización en diversos supuestos o momentos de la ejecución del contrato de transporte: reservas en origen, documentos que deben ser entregados por el remitente al transportista, derecho de disposición, declaración de valor de la mercancía, transportes sucesivos, etc. (véanse los arts. 1.5, 4.º, 5.º, 7.º, 8.º, 9.º; 11.1 y 3; 12, 13, 14, 15.1, 16.2, 17.4,*a*), 20.3, 22.1, 24.1, 26.1, 34 y 35.1).

Sin embargo, por simples razones de comodidad y uniformidad, la IRU estableció, en 1976, un modelo impreso que cumple las exigencias jurídicas del Convenio CMR. Este documento, en tamaño DIN A-4 (hoy, de uso común), contiene frases de inserción necesaria (por ejemplo, sumisión del contrato al Convenio pese a eventuales cláusulas contrarias –véase el art. 6,1.*k*)– o estipulaciones de inserción posible (por ejemplo, los arts. 6.2 –prohibición de trasbordo, gastos que asume el remitente, entrega contra

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur.
The space framed with heavy lines must be filled in by the carrier.
Las casillas enmarcadas con línea gruesa deben ser cumplimentadas por el porteador.

Y compris et
incluyendo las
1 - 15
19+21+22

A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur
To be completed on the sender's responsibility
A rellenar bajo la responsabilidad del expedidor

1. Remetente (nombre, domicilio, país) Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)				CARTA DE PORTE INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE CMR Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Este transporte queda sometido, no obstante toda cláusula contraria al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR). This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR).				
2. Destinatario (nombre, domicilio, país) Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)				16. Porteador (nombre de la empresa, domicilio, país) Transporteur (nom, adresse, pays) Carrier (name, address, country)				
3. Lugar de entrega de la mercancía (localidad, país) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays, date) Place of delivery of the goods (place, country)				17. Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) Successive carriers (name, address, country)				
4. Lugar y fecha de la toma en carga de la mercancía (localidad, país, fecha) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) Place and date of taking over the goods (place, country, date)				18. Reservas y observaciones del porteador Réserves et observations du transporteur Carrier's reservations and observations				
5. Documentos adjuntos Documents annexés Documents attached								
6. Marcas y números Marques et numéros Marks and Nos	7. N.º de bultos Nombre de colis Number of packages	8. Modo de embalaje Mode d'emballage Method of packing	9. Naturaleza de la mercancía Nature de la marchandise Nature of the goods	10. N.º estadístico No statistique Statistical number	11. Peso bruto, kg Poids brut, kg Gross weight in kg	12. Volumen m ³ Cubage m ³ Volume in m ³		
Clase Classe Class	Número Chiffre Number	Letra Lettre Letter	(ADR *)					
13. Instrucciones del remitente Instructions de l'expéditeur Sender's Instructions				19. Estipulaciones particulares Conventions particulières Special agreements				
14. Forma de pago Prescriptions d'affranchissement Instructions as to payment for carriage <input type="checkbox"/> Porte pagado / Franco / Carriage paid <input type="checkbox"/> Porte debido / Non franco / Carriage forward				20. A pagar por A payer par To be paid by		Remetente Expéditeur Sender	Moneda Monnaie Currency	Consignatario Destinataire Consignee
				Precio del transporte Prix du transport Carriage charges				
Descuentos Réductions		-						
Deducciones Deductions		-						
				Neto/Solde/Balance Suppléments Suppléments Supplém. charges Otros cargos Frais accessoires Other charges				
				+				
				TOTAL				
21. Formalizado en Etablie à Established in				a le on		15. Reembolso a cobrar en destino/ Remboursement / Cash on delivery		
22. Firma y sello del remitente Signature et timbre de l'expéditeur Signature and stamp of the sender				23. Firma y sello del porteador Signature et timbre du transporteur Signature and stamp of the carrier		24. Mercancías recibidas Marchandises reçues / Goods received Lugar a Lieu le Place on Firma y sello del destinatario Signature et timbre du destinataire Signature and stamp of the consignee		

- En caso de mercancías peligrosas indicar, ante la certificación eventual, a la derecha, luego del código, el código de la clase, el número y, en su caso, la letra.
- In case of dangerous goods mention, besides the possible certification, on the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any.
- En el caso de mercancías peligrosas mencionar, además de la posible certificación, en la última línea del cuadro la clase, el número y, en su caso, la letra.

Figura 1. Carta de porte CMR basada en el modelo de la IRU de 1976.

reembolso, etc.–; 8.2 –reservas en origen–; 35 –nombre de los transportistas sucesivos–, y 22 –para mercancías peligrosas, además de la posible certificación, su clase y, en su caso, número y letra conforme al Acuerdo ADR–).

En ese modelo IRU, la carta de porte es un cuadernillo con cuatro ejemplares iguales, impresos cada uno en un color: rojo (para el remitente), azul (para el destinatario), verde (para el transportista) y negro (*ídem*, con fines administrativos).

Además, dicho modelo está dividido en casillas numeradas del 1 al 24, lo cual facilita la ubicación más adecuada o la localización rápida de un dato concreto en la hoja, la posible cumplimentación por medios mecánicos, etc.

Quizá el orden no fue perfecto y hubiera debido acercarse más al establecido en el art. 6.º del Convenio CMR, pero ello no parece haber planteado muchos problemas.

Este modelo IRU se suele imprimir (o hacer imprimir) por las asociaciones nacionales de transportistas (como hace en España, por ejemplo, Astic –Setir–), que lo expenden a sus miembros (generalmente, a un precio atractivo, en función del elevado número de ejemplares que se encarguen). Pero no habría inconveniente jurídico alguno en que cada transportista (o usuario del transporte) hiciera confeccionar estas cartas de porte para su empresa, por ejemplo, encargándolas a una imprenta privada, mecanografiándolas o componiéndolas mediante un ordenador dotado de cualquier procesador de textos e imprimiéndolas a continuación, etc., o hasta hipotéticamente –por qué no decirlo– escribiéndolas a mano en cuartillas de papel.

Este modelo uniforme de carta de porte IRU se emplea habitualmente por su utilidad práctica, derivada de su correcta elaboración y su amplio conocimiento por las partes contratantes del transporte y, en general, por todos cuantos pueden verlo o manejarlo, quienes están ya familiarizados incluso con el aspecto físico del documento. Y ha venido funcionando razonablemente bien desde entonces.

En cualquier caso, la IRU decidió actualizar aquel modelo dado que, desde su aprobación –en 1976–, habían transcurrido treinta años, período durante el cual se han producido en el transporte diversos cambios, algunos de ellos trascendentales. Al haberse adquirido una importante experiencia en su uso, han surgido aspectos cuyo relieve no se tuvo en cuenta (o no suficientemente) en aquel momento, e incluso se ha considerado conveniente aclarar la función de algunas de las casillas del documento por tal de fomentar su uso efectivo.

A tal efecto se creó un grupo *ad hoc* –que tuvo el honor y el placer de presidir– en el seno de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la IRU, compuesto por una decena de juristas de varios países, estudiosos del Convenio CMR –cuya profesión los hace también conocedores de la práctica del transporte–, que tuvieron por misión analizar estas pretendidas mejoras y proponer un nuevo modelo.

Se tomaron en cuenta, además, las variantes que algunos países habían introducido en los modelos de carta de porte CMR de uso habitual en los mismos (se examinaron veinte modelos en total, incluido el español), para aprovechar los aspectos más útiles de estos. Variantes que, lógicamente, no podían hacer entrar en conflicto la nueva carta

de porte con el Convenio CMR, que seguía vigente en los mismos términos –igual que aquel también fue respetado por el anterior modelo, de 1976–.

Tras su primera sesión, en Praga (República Checa), en mayo de 2003, este grupo *ad hoc* se reunió varias veces a lo largo de cuatro años y, como resultado de sus deliberaciones, formuló una propuesta: un modelo «casi definitivo» de carta de porte, propuesta para ser estudiada por la comisión jurídica.

Por su parte, la Comisión de Asuntos Jurídicos de la IRU, en su sesión celebrada en Bratislava (Eslovaquia) el 16 de mayo de 2007, adoptó por unanimidad el proyectado nuevo modelo de carta de porte CMR, que debía ser ratificado por la IRU. Finalmente, la Asamblea General de la IRU aprobó este nuevo modelo en 9 de noviembre de 2007, fecha por la que se suele conocer dicho documento: modelo IRU 2007.

En los párrafos que siguen se destacan y comentan las principales características de este nuevo modelo IRU 2007, especialmente en lo que concierne a los cambios respecto al modelo tradicional y las razones para cada uno de ellos.

2.2 Características generales del nuevo modelo

1. Mantiene la denominación –«carta de porte para transporte internacional CMR»–, que ocupa el centro de la parte superior del nuevo documento; un lugar, por tanto, más destacado que anteriormente.
2. Cambia la presentación, con lo que se obtiene una casilla más en el ángulo superior derecho del documento, allí donde antes figuraban las letras CMR y la referencia a las reglas del Convenio CMR como derecho aplicable.
3. Esta referencia al Convenio CMR como derecho aplicable (nueva casilla 20) se desplaza a una ubicación más avanzada del documento, antes del lugar y la fecha de establecimiento del mismo y de las firmas, lo que mejor acredita el conocimiento de esta previsión por los contratantes.
4. Se añade la letra del país donde el documento ha sido emitido, en el ángulo superior derecho de este, para mayor control y garantía de autenticidad (no siempre se indica el país en otras casillas); en la práctica, ya se viene poniendo esta letra. En el caso de España, por ejemplo, correspondería la *E*.
5. Mantiene la redacción en las dos lenguas oficiales del Convenio CMR –inglés y francés– y admite además, como tercer idioma, otro correspondiente al de cualquiera de los países firmantes del Convenio (normalmente, el nacional del transportista o del cargador); por ejemplo, el español.
6. Mantiene el formato ISO DIN A-4 (página de 210 × 297 mm), por su comodidad y habitualidad en el uso.
7. El nuevo modelo respeta las reglas uniformes de las Naciones Unidas para documentos comerciales (documento EC/TRADE/137, adoptado en 1981 por las Naciones Unidas y, en 1985, por ISO –el cual, por razón de fecha, difícilmente

pudo ser tenido en cuenta cuando se aprobó el anterior modelo, en 1976–), una suerte de estructura-marco que obliga a esta clase de documentos a cumplir ciertos requisitos formales: guardar un espacio en blanco de 10 mm para la cabecera (por motivos prácticos, como garantizar su legibilidad si se sujeta en un bloc con pinza) y de 20 mm para el margen izquierdo (ídem en el frecuente caso de encuadernación o archivo del documento –incluso cuando hay una pequeña zona lateral que queda en blanco al fotocopiar, en muchas máquinas–); respetar cierto tamaño en la configuración de las casillas, etc. Estas reglas uniformes de las Naciones Unidas se han aplicado igualmente a numerosos documentos de uso internacional, como la carta de porte ferroviaria CIM, las declaraciones aduaneras, el cuaderno o carné TIR, facturas de compraventa, etc.

8. Se añade al pie del documento, tras las firmas, un espacio libre y sin numerar que corresponde –y así irá indicado expresamente– a su carácter no contractual, donde el transportista puede anotar –si lo desea– cualesquiera indicaciones o referencias de su interés (puestos aduaneros por utilizar, distancias que recorrer, etc.), siempre y solo en la medida en que a este interesen, y sin carácter vinculante ante nadie.
9. Mantiene la presentación de casillas numeradas –sistema muy práctico para localizar rápidamente los datos en el documento– e incluso las conserva en número –veinticuatro–. No obstante, la mayor parte de las nuevas casillas cambian de número, que corresponderá al lugar que ocuparán en el documento modificado tras las adiciones, supresiones y cambios de orden propuestos. Estos últimos, en general, tienen como objetivo la correspondencia de la numeración de las casillas con el proceso cronológico normal de la operación de transporte. Precisamente de ello trata con algún detalle el siguiente epígrafe.
10. Finalmente, el nuevo modelo presenta modificaciones en la redacción o el contenido de muchas de las casillas, antes con frecuencia desaprovechadas, dejadas en blanco o mal rellenas –por falta de suficiente claridad respecto a su exacto propósito–, para así hacer más útil el documento. También a ello se dedica el siguiente epígrafe.

2.3 Cambios en las casillas concretas del nuevo modelo

Según los cambios de número, lugar y contenido (descripción de su finalidad, o sea, datos que deben incluirse), se detallan a continuación las características de las casillas modificadas, así como los motivos de cualesquiera variaciones.

Por razones sistemáticas, y para no suscitar dudas en el lector acerca de una accidental omisión en la referencia a alguna casilla, aparecen mencionadas todas, incluso aquellas que no cambian o que lo hacen solo de número y lugar.

Para una mejor comprensión, dos o más casillas pueden aparecer explicadas juntas cuando están estrechamente relacionadas.

- **Nuevas casillas 1 y 2**

Mantienen número y descripción del modelo de 1976. La casilla 1 identifica al remitente; la 2, al destinatario.

- **Nuevas casillas 3 y 4**

Permutan su número, respecto a las casillas 3 y 4 del modelo de 1976, para seguir el orden cronológico habitual de la operación de transporte: primero, como nueva casilla 3, la del lugar y la fecha de la toma en carga –origen del viaje–; y, después, como nueva casilla 4, la del lugar de entrega –destino del viaje–.

- **Nueva casilla 3**

En ella se añade, en beneficio del transportista, la referencia a la hora de llegada y de nueva salida; es decir, la hora a la que el vehículo llega al lugar de carga y la hora a la que, una vez cargado, el vehículo emprende viaje. Esta modificación pretende dar cuenta de los tiempos de desplazamiento, tan ajustados en la actualidad, puesto que una diferencia excesiva entre ambas horas –o, lo que es igual, un tiempo de espera demasiado prolongado– puede dar lugar al devengo de paralizaciones, esto es, a una indemnización por el remitente al transportista.

Más adelante veremos, al hablar de la casilla 24, la misma previsión respecto al lugar de destino si, al llegar la mercancía, el destinatario no está dispuesto para la descarga a esa hora concreta.

Así pues, el doble dato responsabilizaría al culpable de las consecuencias negativas para el transportista, y lo obligaría a la correspondiente indemnización por paralización o inmovilización del vehículo.

- **Nueva casilla 4**

En ella se añade, dada su utilidad efectiva, la mención «Hora de apertura de las instalaciones del destinatario», dato que puede evitar al transportista encontrar cerrado el local y tener que esperar al día siguiente para descargar, con las consecuencias que ello conlleva.

Estas indicaciones horarias se han añadido, además, por cuanto Francia las exige en su *document de suivi* (documento de control). En el grupo *ad hoc* anteriormente citado, el representante francés solicitó encarecidamente su inclusión desde el primer momento, y, lejos de ver inconveniente en ello, dicha propuesta fue considerada de interés general para todos los transportistas y sus clientes.

- **Nueva casilla 5**

En la nueva casilla 5 –número 13 en el modelo de 1976– es donde el remitente debe inscribir sus instrucciones. Se refiere a los datos expresados en el art. 6.º del

Convenio CMR: apdos. 1,*j*) (para aduanas y otros), 2,*a*) (prohibición de trasbordo) y 2,*e*) (seguro de la mercancía).

Varía el número de la casilla, pero no su contenido.

- **Nueva casilla 6**

La nueva casilla 6 –número 16 en el modelo de 1976– contiene la identificación del transportista. En ella se añade la expresión *otras referencias*, por si se desea inscribir datos; por ejemplo, el número de autorización administrativa como transportista (lo cual transmite, además, mayor seriedad profesional), etc.

- **Nueva casilla 7**

En la nueva casilla 7 –número 17 en el modelo de 1976– se recogen los nombres de los posibles transportistas sucesivos.

Se añade la referencia a mercancía recibida y aceptada, seguida de la fecha y firma, pues ello comporta la entrada formal en el contrato de tales transportistas, a todo efecto (véase el art. 35 del Convenio CMR). Así, estos descargan de responsabilidad, en su caso, al primer transportista.

Entre las nuevas casillas 6 y 7 se añade, además, una línea de separación para establecer más claramente la diferencia con que actúan el transportista primero o principal y los transportistas sucesivos (las anteriores casillas 16 y 17 estaban unidas).

- **Nueva casilla 8**

En la nueva casilla 8 –número 18 del modelo de 1976– se inscriben las reservas del transportista.

En su nueva redacción se especifica que se trata de las reservas puestas «en el momento de la toma en carga de la mercancía» (como prevé el art. 8.º del Convenio CMR), mención que aclara el propósito de dicha casilla.

- **Nueva casilla 9**

En la nueva casilla 9 –número 5 del modelo de 1976– se especifican los documentos anexos a la carta de porte.

Se añade que se trata únicamente de documentos «entregados por el remitente al transportista» (en lugar de la anterior mención «anexos»), con lo que se aclara la función de esta casilla a la vez que se subraya que únicamente el remitente o cargador puede entregar documentos que vinculen al transportista.

- **Nuevas casillas 10, 11, 12 y 13**

Corresponden a las casillas 6, 7, 8 y 9, respectivamente, del modelo de 1976, sobre descripción de la mercancía.

Varía el número de las casillas, pero no su contenido.

Se suprime la referencia, en la casilla 10 del modelo de 1976, a un desusado número estadístico cuya utilidad y propósito ni el transportista ni otros intervinientes en el transporte suelen conocer. Desde luego, ninguno de los miembros del grupo *ad hoc* sabía exactamente para qué se incluyó esta referencia en el modelo de 1976, ni para qué sirve. Es más, de hecho, esta casilla queda en blanco en las muchas cartas de porte vistas por los autores a lo largo de muchos años.

Otra novedad: los datos para mercancías peligrosas, que deben anotarse ahora en el propio recuadro que agrupa los números del 10 al 13, se hacen corresponder más exactamente al Acuerdo ADR: nombre, número de etiqueta, número de las Naciones Unidas y grupo de embalaje.

- **Nuevas casillas 14 y 15**

Corresponden a las casillas 11 y 12, respectivamente, del modelo de 1976, sobre cantidad de la mercancía, expresada en peso bruto o de otra manera –en metros cúbicos– (véase el art. 6.1,*h*) del Convenio CMR.

Varía el número de las casillas, pero no su contenido.

- **Nueva casilla 16**

La nueva casilla 16 –número 19 en el modelo de 1976– tiene por objeto incluir los acuerdos o estipulaciones particulares.

Añade que se trata de pactos únicamente «entre el remitente y el transportista», con lo que se aclara la función de esta casilla a la vez que se subraya que es el remitente o cargador el único que puede vincular al transportista, si este acepta el pacto que aquel le propone, o viceversa. Es decir, se trata de indicaciones que necesitan el consentimiento del transportista y del remitente.

Esta nueva casilla puede contener posibles pactos como:

- valor declarado de la mercancía;
- interés especial en la entrega de esta;
- plazo de entrega de la mercancía en destino;
- uso de palés;
- quién debe efectuar las operaciones de carga y descarga;
- aceptación del transporte en *ferry*, etc.;
- indemnización (cuantía) por volumen;
- indemnización (cuantía) por paralizaciones;
- jurisdicción competente;
- sumisión a las Juntas Arbitrales de Transporte (o a una concreta); etc.

- **Nueva casilla 17**

La nueva casilla 17, referida a la atribución de portes o precio del transporte, corresponde a las anteriores casillas 14 y 20 en el modelo de 1976.

Estas antiguas casillas se han unificado, pues no se veía la necesidad de su duplicidad para un contenido casi idéntico. La expresión *porte pagado* –en la anterior casilla 14– puede inducir al error de pensar que, en efecto, está pagado, cuando en realidad no lo está: lo único que quiere decir es que corresponde pagarlo al remitente.

Por su parte, la expresión *porte debido* –también en la anterior casilla 14– es ambigua, pues no especifica por quién es debido (¿por el remitente?, ¿por el destinatario?). Por todo ello, se prefirió la actual expresión *a pagar por*.

Se procedió, además, a una simplificación de la casilla mediante la supresión de la referencia a la moneda (puede perfectamente expresarse en abreviatura –por ejemplo, *EUR*– a continuación de la cantidad) y de la referencia a descuentos por el transportista al cliente (los cuales, al tratarse de un acuerdo comercial privado, a nadie incumben).

En cambio, se añade el concepto «derechos de aduana», que obedece a su importante caracterización y a su previsión de inclusión obligatoria por el art. 6.1,*i*) del Convenio CMR.

En el nuevo epígrafe «Otros conceptos» –último renglón de la casilla– puede añadirse cualquier otro que en cada caso interese, incluso el de paralizaciones (a quién corresponde pagarlo, etc.).

- **Nueva casilla 18**

La nueva casilla 18 –no existente en el modelo de 1976– tiene por objeto registrar otras indicaciones útiles (exigencia prevista por el art. 6.3 del Convenio CMR).

Debe entenderse que no se trata de instrucciones del remitente (que deberán inscribirse en la nueva casilla 5) ni de acuerdos entre remitente y transportista (que deberán inscribirse en la nueva casilla 16), sino de otros datos cuya inscripción, no obstante, también puede ser útil; por ejemplo:

- matrícula del vehículo;
- su peso útil;
- otros requisitos (según clase de mercancía, etc.), etc.

Varía el número de la casilla, pero no su contenido.

- **Nueva casilla 19**

Reproduce la casilla 15 del modelo de 1976 evitando el innecesario rayado, que dificultaba la lectura de los datos.

Varía el número de la casilla, pero no su contenido.

- **Nueva casilla 20**

La referencia al Convenio CMR como normativa aplicable pese a cualquier posible cláusula contraria –prevista como mención necesaria en el art. 6.1,*k*) del pro-

pio Convenio–, que en el modelo de 1976 ocupaba el ángulo superior derecho, se ubica ahora en un emplazamiento más adecuado: antes del lugar y la fecha de establecimiento del documento –nueva casilla 21– y de las firmas de remitente y transportista –nuevas casillas 22 y 23–. Con ello, dada la importancia de esta previsión, se acredita mejor el conocimiento y la conformidad con la misma por los contratantes.

- **Nueva casilla 21**

Referida al lugar y la fecha de establecimiento del contrato de transporte, mantiene el contenido de la casilla de igual número en el modelo de 1976.

- **Nueva casilla 22**

La nueva casilla 22 –firma y sello del remitente– asume el contenido de la de igual número en el modelo de 1976.

No obstante, al igual que en la 23, en su redacción se ha cambiado la conjunción copulativa *y* por la alternativa *o* («firma o sello»). Con ello se desea evitar lo que ocurre en Francia, donde se han impuesto elevadas multas a los propios transportistas franceses y también a los de otros países –por ejemplo, españoles– cuyas cartas de porte CMR no están selladas, sino únicamente firmadas.

Dichas sanciones carecen, desde luego, de base legal, pues el Convenio CMR –en su art. 5.1– exige únicamente la firma y no, además, el sello (es más: permite sustituir la firma del remitente por un sello). Aun así, esta incoherente exigencia no evita tener que proceder a presentar descargos, pagar la multa por anticipado y padecer todas las molestias que cualquier procedimiento sancionador conlleva: buscar y pagar abogados, etc.

Con esta nueva redacción propuesta, la mera firma sería suficiente.

- **Nueva casilla 23**

La nueva casilla 23 –firma y sello del transportista– asume el contenido de la de igual número en el modelo de 1976.

No obstante, al igual que en la 22, en su redacción se ha cambiado la conjunción copulativa *y* por la alternativa *o* («firma o sello»), por coherencia y de acuerdo con lo inmediatamente explicado a propósito de la casilla 22 –cuyos motivos damos aquí por reiterados–.

Esta modificación ha tenido lugar, asimismo, para mantener el equilibrio de previsiones respecto a las dos partes del contrato de transporte –el remitente y el transportista–. Recuérdesse que dicho contrato es bilateral, por lo que consta únicamente de estas dos partes, y que no incumbe al destinatario, que es un tercero, por más que del contrato deriven para él derechos.

- **Nueva casilla 24**

La nueva casilla 24, última del documento –firma y sello del destinatario, más fecha de recepción de la mercancía–, asume el contenido de la de igual número en el modelo de 1976.

Por otra parte, en su redacción se añaden la hora de llegada –es decir, la efectiva– y la hora de salida, de cuya excesiva diferencia podrían deducirse indemnizaciones o –según la denominación más habitual– pago de paralizaciones.

En este caso permanece la conjunción *y* («firma y sello»), pues el destinatario no es parte del contrato ni para él nacen derechos hasta que la mercancía llega a destino y el transportista la pone a su disposición. Como ya se dijo, el contrato de transporte es bilateral y se perfecciona por la concurrencia de voluntad de dos únicas personas (remitente y transportista).

Además, lo frecuente es que el transportista conozca al remitente, que es su cliente «natural», pero no al destinatario, que suele ser uno distinto cada vez; es por esto por lo que la necesidad de mayor garantía se impone en el caso del destinatario.

Como se indicó anteriormente, el número de casillas no varía respecto al del modelo de 1976: siguen siendo veinticuatro.

2.4 *Recomendaciones de uso del nuevo modelo*

Tras la aprobación, en 2007, del nuevo documento (véase la figura 2), la recomendación de la IRU –y la de quienes firman el presente comentario– es que las empresas transportistas y sus clientes ajusten a este nuevo modelo todas las futuras cartas de porte CMR que emitan. Evidentemente, sin perjuicio de seguir usando las cartas de porte ya impresas, como suele decirse en el comercio, «hasta agotar existencias».

Las precisiones anteriores se refieren a la carta de porte CMR en soporte papel; asimismo, como ya se ha dicho, estas pueden servir de base para la configuración de una carta de porte CMR electrónica, que podrá o no sustituir enteramente a la de papel (aún es pronto para decirlo), de manera que las empresas que contraten el transporte por vía electrónica ya utilicen en sus programas y comunicaciones esta nueva numeración de casillas y descripción de su contenido respectivo.

3 **Comentarios al Protocolo de Carta de Porte Electrónica CMR**

En las últimas décadas del siglo xx y las primeras del xxi, las tecnologías de la información y la comunicación han transformado los procesos y métodos mediante los que organizaciones, empresas y particulares se comunican y relacionan; esto es así también

Las casillas con recuadro grueso deben ser rellenadas por el transportista
 Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur
 The spaces framed with heavy lines must be filled in by the carrier
 A rellenar bajo la responsabilidad del remitente
 A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur
 To be completed on the sender's responsibility
 1 - 5, 9 - 16, 18 + 22

CARTA DE PORTE INTERNACIONAL		CMR	LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE		Pais/Pays/Country N.º								
1. Remitente (nombre, domicilio, país) Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)			6. Transportista (nombre, domicilio, país, otras referencias) Transporteur (nom, adresse, pays, autres références) Carrier (name, address, country, other references)										
2. Destinatario (nombre, domicilio, país) Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)			7. Transportistas sucesivos / Transporteurs successifs / Successive carriers Nombre / Nom / Name Domicilio / Adresse / Address Pais / Pays / Country Recibo y aceptación Fecha Firma Reçu et acceptation Date Signature Receipt and Acceptance Date Signature										
3. Carga de la mercancía / Prise en charge de la marchandise / Taking over the goods: Lugar / Lieu / Place Pais / Pays / Country Fecha / Date Hora de llegada Hora de salida Heure d'arrivée / Time of arrival Heure de départ / Time of departure			8. Reservas y observaciones del porteador Réserves et observations du transporteur Carrier's reservations and observations										
4. Entrega de la mercancía / Livraison de la marchandise / Delivery of the goods: Lugar / Lieu / Place Pais / Pays / Country Horario de apertura de las instalaciones Heure d'ouverture du dépôt / Warehouse opening hours			9. Documentos entregados al transportista por el remitente Documents remis au transporteur par l'expéditeur Documents handed to the carrier by the sender										
5. Instrucciones del remitente Instructions de l'expéditeur Sender's instructions		10. Marcas y números Marques et numéros Marks and Nos		11. Número de bultos Nombre de colis Number of packages		12. Clase de embalaje Mode d'emballage Method of packing		13. Naturaleza de la mercancía Nature de la marchandise Nature of the goods		14. Peso bruto, kg Poids brut, kg Gross weight in kg		15. Volumen, m ³ Cubage m ³ Volume in m ³	
Número N.U. Numéro NU UN Number		Nombre: ver casilla 13 Nom: voir 13 Name: see 13		Número de etiqueta Numéro d'étiquette Label Number		Grupo de embalaje Groupe d'emballage Packing Group		(ADR)* (ADR)* (ADR)*					
16. Otros acuerdos entre el remitente y el transportista Conventions particulières entre l'expéditeur et le transporteur Special agreements between the sender and the carrier				17. A pagar por A payer par To be paid by		Remitente Expéditeur Sender		Consignatario Destinataire Consignee					
				Precio del transporte Prix du transport Carriage charges									
				Gastos accesorios Frais accessoires Supplementary charges									
				Derechos de aduana Droits de douane Customs duties									
				Otros gastos Autres frais Other charges									
18. Otras indicaciones útiles Autres indications utiles Other useful particulars				19. Entrega contra reembolso Remboursement Cash on delivery									
20. Este transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula contraria, al Convenio regulador del Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for international Carriage of Goods by Road (CMR)													
21. Establecido en el día 20.. Etablie à le 20.. Established in on 20..				24. Recibo de la mercancía Marchandises reçues / Goods received				Hora de llegada Hora de salida Heure d'arrivée Heure de départ Time of arrival Time of departure					
Firma o sello del remitente Signature ou timbre de l'expéditeur Signature or stamp of the sender				Firma o sello del transportista Signature ou timbre du transporteur Signature or stamp of the carrier				Lugar el día 20.. Lieu le 20.. Place on 20..					
								Firma y sello del destinatario Signature et timbre du destinataire Signature and stamp of the consignee					
Parte no contractual reservada al transportista / Partie non contractuelle réservée au transporteur / Non-contractual part reserved for the carrier													

* (ADR) - En caso de mercancías peligrosas, indicar, en la línea inferior de la casilla, su número según N.U., para mercancías de clases 1 y 7, requisitos concretos de documentación según ADR, capítulo 5, número de etiqueta y grupo de embalaje.
 - En cas de marchandises dangereuses indiquer, à la dernière ligne du cadre, Numéro ONU, Marchandises des classes 1 et 7, voir demande spéciale dans ADR, Chapitre 5, Numéro d'étiquette et Groupe d'emballage.
 - In case of dangerous goods mention the last line of the column, UN number, Goods from class 1 and 7, see special documentation demands in ADR, Part 5, The label number and Packing Group.

Figura 2. Carta de porte CMR: modelo de la IRU de 2007.

en el ámbito jurídico, en el que se incluyen las correspondencias contractuales (por ejemplo, el comercio electrónico, las relaciones con las administraciones públicas y muchos otros trámites).

Es lógico e irreversible que los procedimientos y formatos electrónicos sean la forma habitual en que progresivamente se formalicen los contratos de todo tipo, entre ellos los de transporte. No en vano todos los convenios⁵ y las normas recientes o contemporáneas que regulan los contratos de transporte nacional o internacional de mercancías por cualquier medio o modo incluyen una referencia clara a la posibilidad, nunca imperativa, de que las partes acuerden el uso de un documento, contrato o carta de porte en formato electrónico.

El Convenio CMR de 1956 requería, por tanto, una actualización en este sentido, pues solo aludía a una carta de porte en papel, a la que dedicaba fundamentalmente sus artículos 4.º a 9.º. Dicha actualización ha cristalizado, fruto de la labor desde 1998 del Comité de Transporte Interior de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (Cepe), en el Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), relativo a la Carta de Porte Electrónica, hecho en Ginebra el 20 de febrero de 2008 –en adelante, Protocolo–, cuyo texto está incluido en el capítulo 1 de este libro.

Debe citarse, en primer lugar, que el Protocolo añade nuevos artículos al Convenio CMR, pero no lo modifica (solo se ha modificado una vez, en 1978, para adoptar el DEG del FMI como unidad de cuenta para el cálculo de las indemnizaciones). De los dieciséis artículos de que consta el Protocolo, los seis primeros regulan lo sustancial de la novedad que aporta el mismo –es decir, la carta de porte en formato electrónico–, mientras que los últimos diez tratan, dentro de las disposiciones finales, los aspectos comunes, adjetivos o procedimentales, de cualesquiera convenios y normas internacionales (firma, ratificación y adhesión, entrada en vigor, denuncia, enmiendas, depósito, etc.).

El Protocolo establece básicamente dos aspectos clave:

1. La carta de porte CMR (así como otros documentos relacionados con la misma) podrá realizarse por comunicación electrónica y conservará, en este formato, plena validez jurídica siempre que se ajuste a los requisitos especificados en el Protocolo.

⁵ Véanse, a modo de ejemplo, el art. 15 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (transporte nacional de mercancías por carretera); el art. 6.9 del Convenio CIM (transporte internacional por ferrocarril, actualizado por el Protocolo de Vilna de 1999); la definición 2.6 de las Reglas de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (Unctad) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI) (Reglas Unctad/CCI), de 1991 (relativas a los documentos de transporte multimodal), o el capítulo 3.º del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Róterdam, de 2008).

2. La regulación de la carta de porte en el Convenio CMR se extiende a su formato electrónico, en el que conserva idéntica fuerza como prueba del contrato de transporte y sus exactos términos y condiciones, y dispone de las mismas posibilidades (sus indicaciones podrán completarse o modificarse en los casos permitidos en el Convenio) que en su tradicional formato en papel.

El art. 3.º del Protocolo recoge los requisitos de la firma electrónica, que en España se regula mediante la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de Firma Electrónica (BOE de 20 de diciembre), actualizada por la Ley 56/2007, de 28 de diciembre, de Medidas de Impulso de la Sociedad de la Información (BOE de 29 de diciembre). Es de suponer que los requisitos de firma electrónica son bastante uniformes, al menos en los países de la Unión Europea, pues la ley nacional española citada tiene su origen en la Directiva 1999/93/CE de 13 de diciembre de 1999, por la que se establece un marco comunitario para la firma electrónica.

Son indudables los beneficios que, *a priori*, presenta la formalización electrónica de la carta de porte CMR en los ámbitos de la seguridad, la rapidez, el coste y la sostenibilidad ambiental.

En primer lugar, se consigue una mayor seguridad al reducirse –casi podría decirse que se elimina– la posibilidad de fraude o falsificación de datos en la carta de porte, que requiere de una firma electrónica y es, por tanto, más segura que la manuscrita, con lo que se refuerza la comprobación del estado inicial de la carta de porte, su legibilidad y sus posibles modificaciones posteriores (véase el art. 4.2 del Protocolo). Se considera que será más fácil identificar a las partes de un contrato y clarificar la intervención de transportistas subcontratados que actúen como transportistas efectivos, pues firmarán electrónicamente la carta de porte. De igual manera, se reducen las posibilidades de redactar la carta de porte con imperfecciones o errores, así como de extraviar el propio documento. Además, las modificaciones posteriores –como la intervención de porteadores sucesivos, o las reservas del transportista a la recepción de la mercancía o del destinatario a la entrega de la misma– quedarán perfectamente identificadas, registradas y accesibles (diferenciadas de la redacción original) para todos los intervinientes en la carta de porte, pues se realizarán por medios electrónicos con los requisitos que el Protocolo establece.

En segundo lugar se puede citar la rapidez en su formalización y comunicación entre las partes involucradas en un contrato de transporte internacional por carretera, lo que puede ofrecer aspectos positivos a las mismas. Por ejemplo, una vez formalizado en origen, el documento puede ser transmitido electrónicamente al destinatario para que conozca de antemano los detalles del envío que está en ruta hacia sus instalaciones. Otro efecto importante es que, una vez firmada por el destinatario, como prueba de la recepción de las mercancías, el transportista puede remitir la carta de porte electrónica inmediatamente y sin coste al remitente, en el caso –muy habitual– de que este sea el obligado al pago del servicio de transporte (portes pagados). De esta forma se agiliza dicho cobro y se eliminan el coste (de burocracia, gestión y envío postal) y el tiempo de la tradicional

remisión por correo junto a la factura, ambas en papel, una vez que el conductor ha devuelto el ejemplar tercero a su empresa a la finalización y retorno del servicio. Téngase en cuenta que la recepción física de dicho documento junto a la factura por el obligado al pago del servicio suele marcar el inicio del cómputo del plazo de pago del mismo, por lo que la inmediatez de su envío electrónico lo acortaría, en la práctica, sensiblemente. En última instancia, debe decirse que también se facilitan las comunicaciones y los partes de siniestro con las compañías aseguradoras, a las cuales se puede suministrar instantáneamente una copia en formato electrónico de la carta de porte.

Este ahorro de coste se puede adicionar al que supone la propia compra de los talonarios de cartas de porte CMR a los tradicionales proveedores (imprentas, etc.), lo cual, aunque puede resultar irrisorio, implica una forma de abaratar costes que, en un sector tan competitivo como el del transporte por carretera, no debe despreciarse. Además, debe valorarse el hecho de prescindir de estos formularios, que a veces incluían erratas o inexactitudes (cláusulas cuya redacción era mala o defectuosa, datos de la empresa transportista no actualizados, etc.) y que se completaban en muchas ocasiones manualmente, lo que conllevaba problemas de ilegibilidad. Si estos posibles errores materiales se eliminan en la formalización de la carta de porte electrónica, se incrementa la seguridad jurídica de las partes en la contratación del transporte.

Por otra parte, para un sector tachado tradicionalmente de poco respetuoso con el medio ambiente –contaminación atmosférica y acústica causada por los camiones–, el hecho de sustituir el papel por comunicaciones electrónicas supondrá una aportación positiva, al no requerirse papel para formalizar las miles de cartas de porte CMR que se expiden a diario.

Finalmente, otra ventaja que sin duda presenta la carta de porte electrónica es su mayor facilidad para coordinarse con las tecnologías de la información (GPS, SMS, etc.) que permiten la localización y el seguimiento de los envíos. Este es un aspecto muy demandado por los clientes, y un factor de diferenciación de los transportistas en el actual entorno de logística de flujo tenso, caracterizado por pequeños envíos de forma continua en función de la demanda del mercado con el objetivo de minimizar los costes de almacenamiento.

Por contra, surgen dudas respecto a la implementación y coordinación de este Protocolo con otras normas vigentes en la actualidad en España, como la Orden FOM 238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera (BOE de 13 de febrero). Siquiera ello sea una exigencia de carácter administrativo –o sea, de derecho público– (para mero control, y evitar la infracción y sanción por carencia de documentación obligatoria a que se refiere la Ley 16/1987, de 30 julio, LOTT, en su art. 141.19), ámbito distinto al del contrato de transporte y demás relaciones jurídico-mercantiles –es decir, de derecho privado–.

Esta orden del Ministerio de Fomento establece y regula el «documento de control» en que deben materializarse todos los contratos de transporte nacional de mercancías

por carretera, entre los que recoge, como uno de sus transportes teóricamente exentos, los «transportes internacionales documentados en una carta de porte ajustada al Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), la cual deberá, no obstante, conservarse en los términos señalados en este artículo». Se precisa *teóricamente* porque, en realidad, la orden no exime a los transportes internacionales de emitir el documento, simplemente dice que basta con el que ya tienen –la carta de porte CMR–; pero, por tanto, sí impone esta como obligatoria.

Debido a que la inspección en carretera suele requerir un documento físico (carta de porte CMR) en papel para aplicar tal exención y que la aplicación del Protocolo es voluntaria por las partes y no imperativa, es deducible que, mientras no se regule de forma más concreta su aplicación, se seguirá emitiendo –sobre papel– al menos un ejemplar para la posible inspección en ruta del envío.

Tampoco es seguro que un juez o tribunal de justicia, al estudiar un caso de incumplimiento de un contrato de transporte, no eche de menos, como prueba, que se le aporte un documento –la tradicional carta de porte impresa sobre papel–, según es costumbre. De hecho, no se conoce ninguna sentencia –no ya del Tribunal Supremo, sino tampoco de cualquier otro órgano jurisdiccional español– que considere prueba una carta de porte solo electrónica.

Por otra parte, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, que regula el contrato de transporte nacional por carretera en España, ya recoge la carta de porte electrónica en su artículo 15. Las nuevas Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera –que vía orden ministerial deben sustituir a las de 25 de abril de 1997, con el objetivo de adecuarse y detallar aspectos de dicha ley– incluirán un tratamiento más detallado de la carta de porte electrónica que serán aplicables, se entiende, a la carta de porte CMR en formato electrónico.

Además, para que el formato electrónico se implemente de forma masiva se necesita que la mayoría de las empresas –cargadores-remitentes y transportistas– estén registradas e identificadas –posibilidad que ya se ofrece en el mercado–⁶ en sistemas que cumplan los requisitos del Protocolo, y que se articulen los procedimientos e instrumentos (tarjetas identificativas de conductores, empresas, bases de datos seguras y accesibles a las partes, tecnología criptográfica, etc.) para su real puesta en práctica. Las empresas más grandes es posible que apuesten pronto por la implantación de estos sistemas; sin embargo, en pequeñas empresas, sobre todo en el caso de transportistas autónomos, probablemente la incorporación al sistema tardará más al encontrarse con las barreras de coste y formación en estas tecnologías.

⁶ A modo de ejemplo se puede consultar el sitio web www.e-cmr.eu, que ya ofrece la posibilidad de que transportistas y clientes se registren en su sistema para la utilización de la carta de porte CMR electrónica.

Así pues, es casi seguro que durante un tiempo se utilicen simultáneamente ambos sistemas –el tradicional en papel y el novedoso formato electrónico–, aprovechando las ventajas y utilidades de cada uno. Esta duplicidad puede consistir, por una parte, en que, una vez emitida la carta de porte electrónica, se impriman además en papel uno o más ejemplares; y, por otra, en que, si no se ha acordado como condición del contrato (por ejemplo, en una orden de carga previa) que la carta de porte se emita en formato electrónico, el transportista no presente en el momento de su emisión los requisitos para que esta sea electrónica. En este caso se debería recurrir exclusivamente al tradicional sistema de emisión en papel. Es de esperar que, conforme los operadores vayan integrando y utilizando la opción electrónica, se produzca un efecto de arrastre hacia el resto de los operadores. Lo impondrá el propio mercado.

De hecho, y teniendo en cuenta que el Convenio CMR tiene carácter consensual y no formal (no se requiere carta de porte para que exista un contrato de transporte, aunque su correcta formalización es muy recomendable), es práctica habitual desde hace años que las órdenes de carga o de transporte (que, en cuanto son aceptadas, constituyen un contrato, pues implican la voluntad de las partes de contratar) se transmitan mediante correo electrónico, el cual, si incluye firma digital, constituye ya una práctica adaptada a los términos y requisitos del propio Protocolo. Esto es así dado que el mismo no se limita a la carta de porte, sino que indica en su artículo 2.º que «cualquier solicitud, declaración, instrucción, orden, reserva u otra comunicación relativa a la ejecución de un contrato de transporte al que sea de aplicación el Convenio podrá realizarse por comunicación electrónica».

En cuanto a su entrada en vigor,⁷ se requería que cinco países firmantes lo ratificaran. Así lo hicieron Holanda, Suiza, Letonia, Bulgaria y Lituania (en fecha de 7 de marzo), con lo que entró en vigor noventa días después, el 5 de junio de 2011. España lo ratificó en séptimo lugar (en fecha de 11 de mayo), por lo que entró en vigor en este país el 9 de agosto de 2011. Esta rápida ratificación y entrada en vigor, unida a la intención manifiesta de ratificación por parte de otros estados, augura que este Protocolo será ratificado con cierta prontitud por todos los países miembros del Convenio CMR (cincuenta y cinco en 2011).

Por todo ello, es de esperar, con plena confianza, que con el paso del tiempo este Protocolo y las posibilidades que su aplicación ofrece acaben imponiéndose como manera habitual de formalizar la carta de porte CMR. En la medida en que las empresas cargadoras y transportistas analicen y valoren sus ventajas y acaben extendiéndolas en el mercado, se logrará una transformación natural que, en el fondo, consiste «simplemente» en aplicar las ventajas de las tecnologías de la información y la comunicación a la contratación del transporte internacional de mercancías.

⁷ En el sitio web de la Cepe (www.unece.org) se puede consultar el proceso de firma y ratificación del Protocolo en el siguiente enlace: http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst_27_OLIRT_e-CMR.html.