



## INFORME TRANSPORTE INTERMODAL Y TRANSPORTE MULTIMODAL

Con la trasposición de la Directiva (UE) 2015/719, que modifica Directiva 96/53/CE, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, por la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se introduce en España la definición comunitaria de «Transporte Intermodal». Ante los problemas de interpretación de lo recogido en la orden, el Director General de Tráfico ha firmado el 22 de mayo de 2020, la Instrucción 20/TV-116.

### **A. Operación de transporte Intermodal**

Según la Orden PRA/499/2017, en el punto 1.26 del Anexo IX, del Reglamento General de Vehículos.

«Tendrán esta consideración:

a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión.

Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes.

Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.»

Ya que la Directiva traspuesta, en el Artículo 1, 2) a) Transporte Intermodal, apartado b) ii) «dispone que los vehículos que cumplan los criterios establecidos en el anexo I, punto 2.2.2, letras c) o d), en caso de que dichas distancias estén permitidas en el Estado miembro de que se trate.»

Puede existir la duda de si la inclusión de la definición de transporte intermodal en la Orden PRA/499/2017, tenga efectos para otorgar esa autorización específica de la Directiva. Pero de lo que no existe duda, es que los criterios para determinar la terminal de transporte más adecuada más cercana corresponden a la Administración.

La limitación de la longitud máxima total del conjunto de contenedores o cajas móviles a 45 pies, se aplica a las dos posibilidades a) y b) incluidas. La limitación no estaba contemplada en la Directiva 92/106/CEE del Consejo relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, ni en la Orden de 30 de septiembre de 1993 que traspuso esta última directiva.



De la misma forma, no se han modificado las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1, de la Orden de 30 de septiembre de 1993, aunque se incluya la limitación que la longitud de los contenedores puede alcanzar los 45 pies.

### **Operación de transporte combinado:**

**Ámbito de aplicación.**-A efectos de lo dispuesto en esta Orden, se entiende por transportes combinados los transportes de mercancías entre Estados miembros de la CEE en los que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o más, utilicen la carretera para la parte inicial, final o ambas del trayecto, y el ferrocarril, la vía navegable o un recorrido marítimo que exceda de 100 kilómetros en línea recta, para la otra parte, siempre que la parte del trayecto que se efectúe por carretera lo sea:

- Bien entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el embarque o entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el desembarque;
- Bien en un radio que no exceda de 150 kilómetros en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o desembarque.

Al no haberse modificado en la Orden/PRA/499/2017, las masas máximas autorizadas de la Tabla 2, en lo que respecta a la supresión de las permitidas para los vehículos articulados de 5 o más ejes en operaciones de transporte combinado, se entiende que estos transportes se mantienen y se añade las autorizaciones para los vehículos articulados de más de cinco ejes que realizan un transporte multimodal, pero solo en las condiciones fijadas en el apartado b) del punto 1.26.

Existe una diferencia muy importante, las operaciones de transporte combinado lo son entre Estados Miembros. No así el segundo caso de transporte intermodal, que no presenta esa limitación. Tampoco estas últimas operaciones están obligadas a que el trayecto marítimo sea de al menos 100 kilómetros.

### **B. Tabla 2 «Masas máximas autorizadas» del punto 2.1 del apartado 2 «Masas máximas permitidas».**

La Instrucción 20/TV-116, del Director General de Tráfico, de 22 de mayo de 2020, ante la no incorporación del transporte intermodal en dicha tabla, dispone para ser aplicada de inmediato, que, con respecto a las masas máximas autorizadas para los mencionados vehículos articulados de 5 o más ejes, se permitirá que los conjuntos formados por:

a. un vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 o 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies, pueda llegar hasta las 44 toneladas de masa máxima de conjunto.

y

b. un vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies, pueda llegar hasta las 42 toneladas de masa máxima de conjunto.»



El texto de la Instrucción ha de aplicarse de acuerdo al punto 1.26 de la Orden PRA/499/2017. Es decir, las operaciones de transporte combinado solo se modifican para permitir que la longitud máxima de los contenedores a transportar no exceda de 45 pies.

No obstante, para facilitar la comprensión de las operaciones, teniendo en cuenta la corrección proporcionada en la Instrucción 20/TV-116, las masas máximas permitidas de los vehículos articulados de 5 o más ejes, serían:

Vehículos articulados de 5 o más ejes

VEHÍCULO	Toneladas MMA
Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes.	40
Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes.	40
Vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies.	42
Vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 o 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies.	44

NOTA: el “transporte intermodal” incluye los apartados a) y b) del punto 1.26

## B. DIFERENCIAS Y DISTINCIÓN DE LOS CASOS EN LA PRÁCTICA

### B.1 Principios incluidos en la Directiva

En un contexto en el que, los pesos máximos de los vehículos de transporte de mercancías permitidos en el transporte por carretera, recogidos en la Directiva 96/53/CE, según ha sido modificada por la Directiva (UE) 2015/719, únicamente se permite el transporte de vehículos articulados con peso máximo (MMA) de 40 toneladas, y en el mejor de los casos, se permite aumentar la capacidad de carga de los vehículos hasta las 42 o 44 toneladas, utilizando el transporte intermodal que mediante el transporte de contenedores o cajas móviles de hasta 45 pies. Esta posibilidad, se ha convertido en referente para el transporte a largas distancias, que tienen el transporte marítimo o el ferrocarril como transportes principales. Así, el trayecto por carretera se contempla como el modo de aporte de esos contenedores o esas cajas móviles a los anteriores.

El hecho que, tanto la Directiva como el Reglamento General de vehículos que la traspone, contengan la posibilidad de poder extender el radio de acción de un transporte con contenedores de hasta 45 pies para aquellos transportes que lleguen/salgan vía marítima o fluvial, es concebido con a fin que el trayecto del transporte por carretera sea el mínimo posible, flexibilizando el transporte combinado, y facilitando la reducción de la emisión de gases efecto invernadero.

En consecuencia, no se debe extender el tramo carretero a conveniencia de las empresas, bajo la excusa de alcanzar un supuesto mejor puerto más adecuado.

Tanto en las definiciones de operación de transporte combinado, como en la de transporte intermodal, es dudosa la interpretación de estación de ferrocarril más próxima apropiada en el primer caso y la de terminal de transporte adecuada más cercana en el segundo.

A fin de conseguir un uso racional de las posibilidades que otorga el transporte intermodal y de obtener un sistema que contribuya a su aplicación coordinada en todo el territorio nacional, y en



cumplimiento del criterio contenido en la directiva cuando establece que las superaciones de las distancias de 150 km deben estar permitidas en el Estado miembro de que se trate [punto 2) Artículo 1, de la Directiva (UE) 2015/719], es la Administración quién debe fijar los criterios para determinar cuáles son las terminales de intercambio de transporte más adecuadas, teniendo también en cuenta las inversiones realizadas, obviamente las terminales marítimas en el caso de España y las ferroviarias. Entre ellas, el criterio de elección debe ser la proximidad del origen de la carga a o desde esos puertos o estaciones de ferrocarril.

Se hace necesario evitar largos desplazamientos por carretera para alcanzar la terminal de transbordo entre modos más adecuada, ya que afectaría al cumplimiento de las necesidades de reducción de los gases de efecto invernadero. La aplicación restrictiva de la posibilidad de extensión del trayecto por carretera más allá de 150 kilómetros ha de ser la norma a seguir. En caso de no ser así, el no cumplimiento de la regla general de la Directiva y del Reglamento general de vehículos, de un peso máximo autorizado de 40 toneladas puede pasar a ser la norma.

La administración, y no la empresa interesada, deberá valorar la interpretación, según cada caso, de estas indefiniciones. Las indefiniciones a resolver son:

- Concepto de estación de ferrocarril más próxima adecuada:
- Concepto de terminal de transporte marítimo adecuada más cercana para el servicio previsto.

## B.2 Criterios

Desde el punto de carga del contenedor, se elegirá la instalación de intercambio modal más cercana, ya sea ferroviaria o marítima. Se minimizará el trayecto por carretera hasta la estación de intercambio modal.

En principio, los contenedores deberían llegar a su estación de intercambio adecuada, nunca el contenedor debe llegar a la terminal final marítima sobrepasando los 150 kilómetros, si existe una estación de clasificación intermedia, que permita alcanzar el puerto con un trayecto carretero menor.

La posibilidad de sobrepasar los 150 Km., no está prevista para que la empresa decida transportar un contenedor hasta el puerto que considere más adecuado solo por su interés empresarial, recorriendo el trayecto por carretera desde su almacén sin tener en cuenta la distancia. El espíritu de la Directiva no es liberalizar estas conexiones, ya que se produciría, realmente, un aumento de la masa máxima permitida hasta las 44 toneladas con la excusa del transporte intermodal.

En particular, se deberían tener en cuenta las siguientes relaciones:

- Existencia de una estación ferroviaria intermedia con conexión con un puerto marítimo.
  - Distancia por carretera a la estación
  - Conexiones con los puertos.
- Existencia de Puerto de contenedores
  - Distancia por carretera al puerto
  - Conexión con la red ferroviaria

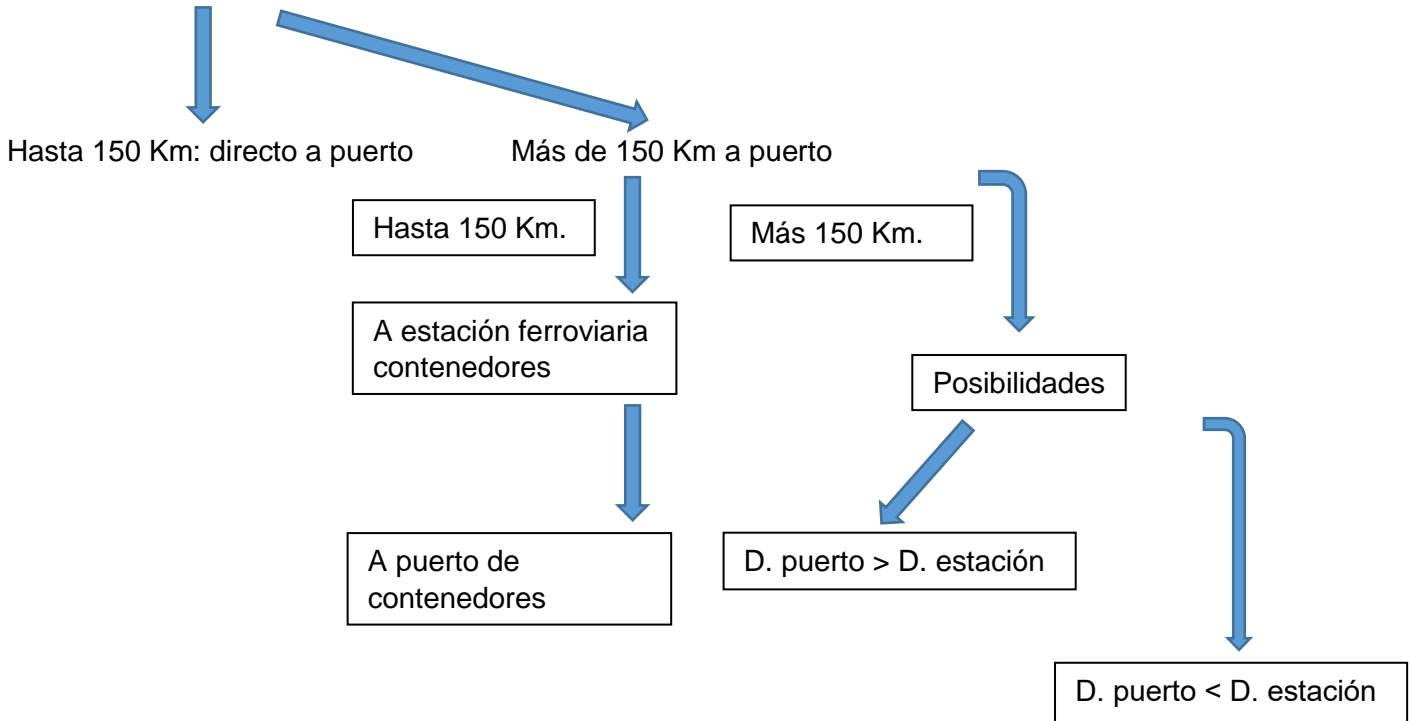
Priorización de los tramos carreteros, siempre el tramo carretero más corto:

- Tramo carretero más corto al puerto
- Tramo carretero más corto a la estación ferroviaria.

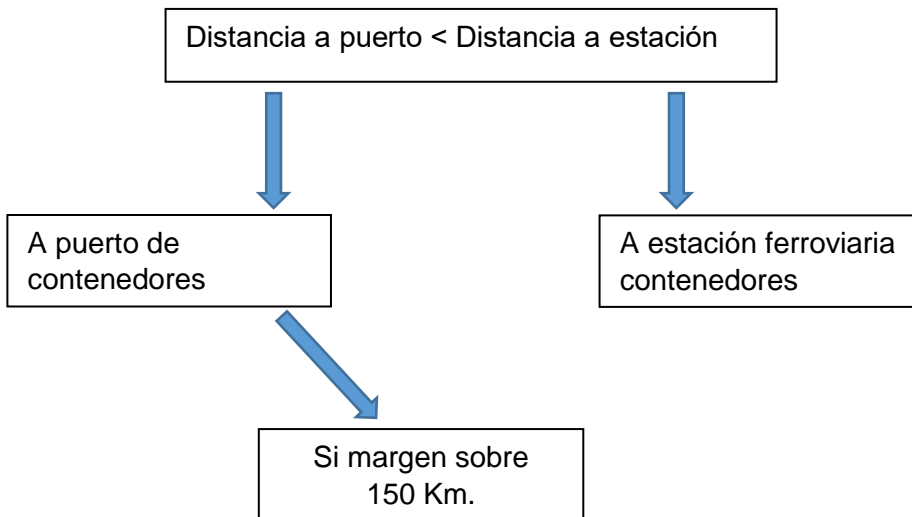


### B. 3. ESQUEMA:

Origen carga de la mercancía.



Decisión cuando es mayor la distancia a la estación ferroviaria que al puerto





### C. INSTRUCCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE INTERMODAL

En un control en carretera, así como en la comprobación de la operación en los servicios de inspección de la Comunidades Autónomas, es necesario disponer de los documentos de transporte y para averiguar el ajuste con la normativa de una posible operación de transporte intermodal. En el caso de posibles incumplimientos son imprescindibles como medios de prueba suficientes.

Documentos de transporte:

- Carta de Porte por Carretera o CMR.
- Carta de Porte Ferroviario (CIM)
- Conocimiento de Embarque Marítimo o Bill of Lading.
- Carta de Porte Aéreo (Air Way Bill) o Conocimiento de Embarque Aéreo.
- Conocimiento de Embarque **Multimodal** FBL (Forwarder Bill of Lading)
- Packing List.

Como documento de transporte multimodal, el único que existe como tal, que agrupa todos los modos utilizados en conjunto, es el Conocimiento de Embarque Multimodal FBL (Forwarded Bill of Lading). Se pueden encontrar operaciones que utilicen, a su vez, una combinación de los documentos más sencillos.

En estas instrucciones no se va a tener en cuenta el transporte aéreo, pues no se considera en el Reglamento General de Vehículos ni en la Directiva. Solo se contempla el transporte intermodal definido en el Reglamento General de Vehículos, definido anteriormente. Las operaciones para las que se desarrollan estas instrucciones son:

Operación transporte combinado ferrocarril-carretera:

- Carta de Porte por Carretera o CMR.
- Carta de Porte Ferroviario (CIM)

Operación transporte intermodal transporte marítimo-carretera:

- Carta de Porte por Carretera o CMR.
- Conocimiento de Embarque Marítimo o Bill of Lading.

Operación transporte marítimo-ferrocarril:

- Carta de Porte Ferroviario (CIM)
- Conocimiento de Embarque Marítimo o Bill of Lading.

En el caso que el transporte se realice íntegramente en territorio español, se utilizará el documento e control establecido en la Orden FOM/2861/2012. Igualmente, en caso que el trayecto por carretera se realice íntegramente en España, se podrán encontrar indistintamente cualquiera de ellos: la carta de porte CMR o el documento de control Orden FOM (diferencia inclusión de la matrícula)

### CONTROL EN CARRETERA DEL TRANSPORTE INTERMODAL

Cuando se controle un vehículo que se encuentre teóricamente realizando un transporte intermodal, se comprobará mediante los documentos de transportes que tienen que llevarse en el vehículo **las estaciones ferroviarias de embarque y desembarque correspondientes a un recorrido por ferrocarril** y/o los **puertos marítimos de embarque o desembarque que correspondan a un recorrido marítimo**.



En el caso que de esta comprobación se deduzca que no se cumplan las condiciones obligatorias de la Operación de transporte intermodal definidas en el Reglamento General de Vehículos, y en la Orden de 30 de septiembre de 1993, en caso de realizarse un transporte combinado, nos encontraremos con un transporte por carretera que no ha de sobrepasar una MMA determinada.

Después de pesar el vehículo, se comprobará si el transporte se ajusta a la MMA permitida por el Anexo IX del Reglamento General de vehículos. Si se detecta sobrepeso ha de ser denunciado si existe sobrepeso según los artículos 140.23, 141.2 y 142.2 de la LOTT.

Cuando nos encontremos con un transporte, distinto del transporte por carretera, **ferroviario**, el documento que se emite es la **Carta de Porte CIM**, que es el documento que acredita el contrato de transporte cuando el medio utilizado es el tren y sirve como título de propiedad de la mercancía. Las condiciones de utilización de la Carta de Porte CIM se describen en los artículos 11, 12 y 13 del apéndice B del COTIF (Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril).

El expedidor cumplimenta el CIM en el idioma del país de origen y con traducción al idioma del país de destino. El contrato de transporte quedará concluido en el momento que el ferrocarril expedidor acepte la mercancía para transportarla y venga acompañada de la Carta CIM.

Cuando nos encontremos con un transporte, distinto del transporte por carretera, **marítimo**, el documento que se emite es conocido como "**conocimiento de embarque**", en inglés "bill of lading", que usualmente puede ser de dos tipos:

- Conocimiento de embarque marítimo - Bill of Lading (B/L)
- FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)

También puede utilizarse en el transporte marítimo un documento llamado **Sea Waybill (SWB)**, también conocido como "Express Release Bill of Lading" o "Straight Bill of Lading". El Sea Waybill es utilizado cuando el expedidor toma la decisión de liberar su control sobre la carga inmediatamente, es decir que la mercancía puede ser entregada a la persona identificada en el documento, sin que ésta tenga que presentar documento alguno para reclamar la carga, sino únicamente acreditar su identidad. Su característica principal, que lo diferencia del Bill of Lading, es no es negociable, únicamente cumple una función probatoria, por lo que carece de toda cualidad de título de valor.

En cualquiera de ellos, aparecerán los puertos de embarque y desembarque, que nos informarán si ese transporte marítimo va a cumplir con la regulación del transporte intermodal. En estos casos, los trayectos por carretera hasta el puerto de embarque y desde el puerto de desembarque no pueden ser superiores a 150 km en línea recta, a no ser se trate del caso recogido en la definición de transporte multimodal del Reglamento General de vehículos, en el que puede aceptarse en las condiciones ya descritas, una extensión de este trayecto más allá de los 150 Km, con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana.

En cuanto al documento de transporte del trayecto por carretera, es la carta de porte incluida en el Convenio CMR. Este Convenio se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.

En Anexo se adjuntan facsímiles de estos documentos con una descripción de los conceptos y como tiene que ser rellenados.



MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y  
MOVILIDAD  
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

## D. ANEXO



## **CARTA DE PORTE TRANSPORTE FERROVIARIO (CIM)**

**Inglés:** Railroad Bill of Lading

**Francés:** Lettre de voiture CIM

Cuando el medio de transporte utilizado es el tren, el documento que se emite es la Carta de Porte CIM, que acredita el contrato de transporte, del que es una prueba del mismo.

Sirve como título de propiedad de la mercancía y está compuesta por un juego de seis ejemplares idénticos, con las siguientes funciones cada uno de ellos:

1. Original. Se entrega al destinatario, junto con la mercancía.
2. Hoja de ruta. Se registran en ella todos los gastos y cargos. Acompaña a la mercancía durante todo el trayecto y queda en poder de la estación de destino.
3. Duplicado de la Hoja de Ruta. Queda en poder del primer ferrocarril.
4. Duplicado de la Carta de Porte CIM. Se entrega al expedidor, una vez que el primer ferrocarril haya aceptado el envío.
5. Matriz de la expedición. Queda en poder del primer ferrocarril.
6. Para régimen interior del primer ferrocarril.

Las condiciones de utilización de la Carta de Porte CIM se describe en los artículos 11, 12 y13 del apéndice B del COTIF. Estas son:

Ha de ser rellenado por el expedidor.

Ha de estar redactado en el idioma del país de origen, con una traducción al del país de destino.

El contrato de transporte queda concluido desde el momento en que el ferrocarril expedidor acepta para su transporte la mercancía acompañada de su Carta de Porte CIM.

Una Carta de Porte para cada remesa.

Las mercancías amparadas por una misma Carta de Porte deberán ir en un solo vagón.

### **A. Emisores competentes**

Estación Emisora de la Mercancía bajo la aceptación de la Receptora

En la Carta de Porte han de registrarse:

- a) Fecha.
- b) Nombre de la primera estación.
- c) Nombre de la estación de destino.
- d) Ruta a seguir, en el caso de que el expedidor desee alguna en especial.
- e) Nombre y dirección del expedidor.



- f) Nombre y dirección del destinatario.
- g) Descripción de la mercancía. Peligrosidad en su caso.
- h) Peso bruto de la misma.
- i) Número de bultos y tipo de embalaje.
- j) Número de vagón.
- k) Relación de documentos suplementarios (Certificados de peso, calidad, fitosanitarios, aduaneros, etc.)
- l) Detalle de gastos incurridos con motivos del transporte.

### **B. Cumplimentación carta de Porte CIM:**

- a) **Expedidor** (Casilla 1): debe figurar una persona física o jurídica. Puede ser un transitario por cuenta de su principal cargador.
- b) **Destinatario** (Casilla 4): debe figurar una sola persona física o jurídica, no aceptándose expresiones del tipo "a la orden de " o similares.
- c) **Denominación de la mercancía** (Casilla 21): descrita de acuerdo con el nombre que figure en la tarifa. Se complementará con indicaciones de peso, número de bultos y descripción del embalaje.
- d) **Prescripción de franqueo** (Casilla 20): donde se indica qué gastos corren por cuenta del expedidor y cuáles por la del destinatario. Admite las siguientes fórmulas (referidas al expedidor):

*Franco de porte:* cuando sólo paga el transporte.

*Franco de porte, comprendido...:* cuando paga el transporte y otros gastos, en general accesorios, que debe designar exactamente.

*Franco de porte hasta X (designando X nominalmente el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes):* paga el transporte hasta X.

*Franco de porte, comprendido... hasta X:* si toma a su cargo otros gastos además del precio del transporte hasta X.

*Franco de todos gastos:* si toma a su cargo todos los gastos. *Franco por:* si toma a su cargo una cantidad determinada.



A rellenar por el expedidor / À remplir par l'expéditeur [X] Designar con una cruz lo que convenga - Désigner par une croix ce qui convient (Cambios - Changes 29, 32, 25, 60)

30 Designación del documento / Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/> Carta vagón CUV / Lettre wagon CUV <input type="checkbox"/>		40 41 42 43 44 45 46 47	
1 Expedidor (nombre, dirección) - Expéditeur (nom, adresse) <b>Datos identificativos del expedidor</b> Firma / Signature N° TVA / N° TVA 4 Destinatario (nombre, dirección, país) / Destinataire (nom, adresse, pays) <b>Datos identificativos del destinatario</b> N° TVA / N° TVA		2 E-Mail 3 Tel. 4 Fax 5 E-Mail 6 Tel. 7 Fax	
7 Declaraciones del expedidor / Déclarations de l'expéditeur 8 Referencia expedidor nº - Référence expéditeur		9 Anexos - Annexes	
10 Lugar de entrega / Lieu de livraison <b>Lugar de entrega al destinatario, estación y país</b> Estación - Gare País - Pays		11 Recargos / Prises en charge mes - día - hora / mois - jour - heure <b>Lugar de entrega al transportista, estación y país</b> Lugar - Lieu	
12 Condiciones comerciales - Conditions commerciales		13 Wagón N° - Wagon N° 14 Recargos - Prises en charge par - par	
15 Información para el destinatario - Informations pour le destinataire		16 Pago de los gastos / Paiement des frais <input type="checkbox"/> Franco de porte / Franco de port <input type="checkbox"/> Incoterms <b>Tipo de pago, gastos que incluye</b>	
17 Designación de la mercancía / Désignation de la marchandise <b>Datos sobre la mercancía transportada</b>		18 Transporte excepcional / Transport exceptionnel si oui <input type="checkbox"/> RID si oui <input type="checkbox"/> 19 Código NHM / N°-M Code <b>Código NHM - Nomenclatura Armonizada de Mercancías</b> 20 Masa / Masse <b>Masa</b>	
21 Declaración de valor / Déclaration de valeur 22 Inicio a la entrega / Début à la livraison 23 Reembolso / Remboursement 24 Comprobación / Vérification		25 Código de franqueto / Code de franchise <b>Código de franqueto</b>	
A 76 Código del recorrido de tasación / Code du parcours de taxation <b>Código del recorrido de tasación</b>		B 76 Gastos / Frais <b>Gastos</b>	
C 76 77 78 79 80		81 Operaciones aduaneras - Opérations douanières 82 Bolatín de franqueto / Bulletin d'affranchissement si oui <input type="checkbox"/> reanviado / renvoyé mes - día / mois - jour 83 Aviso de cobro N° / Avis d'encaissement N° reanviado / renvoyé mes - día / mois - jour 84 Acta N° / Procès-verbal N° establecido por / établi par mes - día / mois - jour 85 Prolongación del plazo de entrega - Prolongation du délai de livraison Código - Code de - du a - au lugar - lieu	
86 Declaraciones del transportista o del transportista sustituto / Déclarations du transporteur 87 Otros transportistas - Autres transporteurs Nombre, dirección - Nom, adresse Recorrido - Parcours Calidad / Qualité		<b>Datos identificativos de otros transportistas si fuera el caso</b>	
88 a) Transportista contractual - Transporteur contractuel Firma - Signature		89 Fecha de llegada - Date d'arrivée Llegada N° - Arrivée N°	
b) Procedimiento simplificado del tránsito ferroviario / Procédure simplifiée de transit ferroviaire si oui <input type="checkbox"/> Código principal obligado / Code principal obligé		90 Puesta a disposición / Mise à disposition mes - día - hora / mois - jour - heure 91 Recibo del destinatario / Quitance du destinataire 92 Identificación del envío / Identification de l'envoi País - Pays Estación - Gare Empresa / Entreprise Exp. N° / Numéro N° 93 Lugar y fecha de emisión - Lieu et date d'établissement	
Original de la carta de porte <b>1</b>		Fecha, firma - Date, signature	

SPECIMEN



## CARTA DE PORTE TRANSPORTE MARITIMO

**Inglés:** Marine/Ocean Bill of Lading

**Francés:** Connaissance Maritime/Lettre d'embarquement maritime.

### Finalidad

El objetivo es acreditar que las mercancías se han recibido a bordo del buque, es prueba de la existencia del Contrato de Transporte y de la titularidad de la propiedad de la carga, a favor de su legítimo tenedor y mediante el cual, y exclusivamente se tiene derecho a recibir en el puerto de destino la mercancía, en el estado y cantidad que fue embarcada.

Un BL marítimo (u oceánico) es un documento de transporte puerto a puerto.

En el conocimiento de embarque se plasma las condiciones de todo contrato de transporte marítimo de mercancías. Cumple una triple función:

1ª Recibo de las mercancías embarcadas y certificado del estado en que éstas se encuentran.

2ª Prueba del contrato de transporte, cuyas condiciones suelen figurar al dorso.

3ª Documento acreditativo de la propiedad de la mercancía transportada, negociable y admitido por los bancos en los créditos documentarios como representación de las mercancías.

### Emisores competentes

- a) El transportista,
- b) un agente designado por el transportista designado,
- c) el capitán, o bien
- d) un agente designado por el capitán.

### Cumplimentación

Se definen las casillas importantes para el transporte de dos ejemplos de Bill of Lading que se adjuntan.

#### 1. Shipper

Nombre/dirección del cargador (normalmente es el propio exportador)

#### 2. Consignee

Nombre/dirección del consignatario de la mercancía (normalmente el importador, a no ser que el crédito documentario indique otra cosa).

A todos los efectos el titular de la mercancía.

#### 3. Notify address

Nombre/dirección de la parte a notificar (referido a quién se debe notificar la llegada del buque al puerto de destino).

#### 4. Vessel

Nombre del barco



**5. Port of loading**

Puerto de carga

**6. Port of discharge**

Puerto de descarga

**7. Place of delivery**

Localidad de entrega de la mercancía cuando la condición de flete es puerta a puerta (house to house)

**8. Pre-carriage by**

Se refiere al medio de transporte utilizado en el transporte interior (normalmente el camión) si la condición de flete es puerta a puerta (house to house)

**8. Place of receipt**

Localidad donde se produce la carga al medio de transporte interior

**9. Place and date of issue**

Localidad y fecha de embarque

**10. Signature**

Firma del transportista (Consignatario del buque o transitario)



**BILL OF LADING**

Shipper (Complete name and address)

1

B/L No.

Consignee (Complete name and address)

2

Notify (Complete name and address)

3

Pre-carriage by

Place of receipt by pre-carrier

8

Vessel

Port of loading

4

5

Port of discharge

Place of ultimate delivery by on-carrier

6

7

Shipped on board in apparent good order and condition, unless otherwise stated on the face hereof, the number of packages shown in Carrier's Receipt box, said to contain the goods described in the Particulars furnished by Merchant (contents, weight and measures unknown to Carrier) and to be discharged at the port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat, and to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated below plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.  
In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.  
One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.  
**IN WITNESS WHEREOF THE NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING STATED BELOW HAVE BEEN SIGNED, ALL OF THIS TENOR AND DATE ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.**

Marks and Numbers	No. of Units	Kind of packages: description of goods			Gross weight	Measurement
<b>CARRIER'S RECEIPT</b>		<b>PARTICULARS FURNISHED BY THE MERCHANT</b>				
<b>FREIGHT &amp; CHARGES</b>	Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect	
Extra charges for declared value		Total				
<b>DECLARED VALUE OF</b>		Freight payable at		Place and date of issue		
		Number of original Bs/L		Signed for the master		


SPECIMEN

9

10



Page 1

Shipper (full style and address)		<b>BIMCO LINER BILL OF LADING</b> <b>CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"</b>		
1		Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.		
Consignee (full style and address) or Order		B/L No.	Reference No.	
2		Vessel		4
Notify Party (full style and address)		Port of loading		5
3		Port of discharge		6
<b>PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER</b>				
Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m <sup>3</sup>	
<h1>Draft Copy</h1>				
<p><b>SHIPPED</b> on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.</p>		Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier		
		Shipper's declared value	Declared value charge	
		Freight details and charges		
Carrier's name/principal place of business		Date shipped on board	Place and date of issue	
			9	
		Number of original Bills of Lading		
		Pre-carriage by**		
Signature		Place of receipt by pre-carrier**		
or, for the Carrier		8		
(Master's name/signature)				
		Place of delivery by on-carrier**		
(Agent's name/signature)		7		
10				

\*As defined hereinafter (Cl. 11)  
 BILCO, 2000 (BIMCO), Copenhagen, 2000



**Sea Waybill (SWB). Documento alternativo al conocimiento de embarque.**

<b>Non Negotiable Sea Waybill</b>						
Consignor (name, address, tax reference) <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">1</div>		Shipper's reference		Bill of Lading number		
		Forwarder's reference				
		Unique consignment reference				
Consignee (name, address, tax reference) <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">2</div>		Carrier (name, address, tax reference)				
Notify party (name, address, tax reference) <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">3</div>		Additional notify party (name, address, tax reference)				
Pre-carriage by		Place of receipt				
Vessel/voyage no <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">4</div>		Port of loading <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">5</div>				
Port of discharge <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">6</div>		Final place of delivery by on-carrier				
Marks and numbers, transport unit ID		Number and kind of packages, <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">7</div>		description of goods		Gross weight
						Measurement
Container no(s)	Seal no(s)	Freight details, charge etc.	Rate	Per	Prepaid	Collect
		Freight payable at		Carrier's name		
		Number of original Bill of Lading		Place (= ISO code) and date of issue (yyyy-mm-dd)		
				<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">9</div>		
Received for carriage as above in apparent good order and condition, unless otherwise stated hereon.				Authenticating Signature		
The goods described in the above particulars				<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">10</div>		



**EVERGREEN LINE**  
A Joint Service Agreement

**SEA WAYBILL  
PROOFREAD  
NON-NEGOTIABLE**

(2) Shipper / Exporter <b>1</b>		(5) Document No.	
(3) Consignee (complete name and address) INTERNATIONAL CARGO EXPRESS PTY LIMITED (BRISBANE) UNIT 1, 789 KINGSFORD SMITH DRIVE EAGLE FARM QLD 4009, ABN NUMBER : 54003500347 TEL: +61 (07) 36381300, FAX: +61 (07) 3868 1776 <b>2</b>		(7) Forwarding Agent-References	
(4) Notify Party (complete name and address) INTERNATIONAL CARGO EXPRESS PTY LIMITED (BRISBANE) UNIT 1, 789 KINGSFORD SMITH DRIVE EAGLE FARM QLD 4009, ABN NUMBER : 54003500347 TEL: +61 (07) 36381300, FAX: +61 (07) 3868 1776 <b>3</b>		(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)	
(12) Pre-carriage by		(13) Place of Receipt/Date SHANGHAI	
(14) Ocean Vessel/Vov. No. <b>4</b>		(15) Port of Loading SHANGHAI <b>5</b>	
(16) Port of Discharge BRISBANE <b>6</b>		(17) Place of Delivery BRISBANE <b>7</b>	
(10) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)			
Particulars furnished by the Merchant			
(18) Container No. And Seal No. Marks & Nos. <b>CONTAINER NO./SEAL NO.</b>	(19) Quantity And Kind of Packages	(20) Description of Goods	(21) Measurement (M <sup>3</sup> ) Gross Weight (KGS)
89871/40H/EMCWF1758/ 70795/40H/EMCWF2358/ N/M	334 ROLS 442 ROLS 2 X 40H	5250.000 KGS 11000.000 KGS REPROCESSED SPONGE UNDERLAY	68.0000 CBM (HI-CUBE) 68.0000 CBM (HI-CUBE) 136.0000 CBM 16,250.000 KGS
* THE BALANCE OF BILL OF LADING SEE ATTACHED LIST * TOTAL NUMBER OF ATTACHED 1 PAGE "OCEAN FREIGHT PREPAID" SHIPPER'S LOAD & COUNT 776 ROLLS			
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)	TWO (2) CONTAINERS ONLY		
(24) FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate	Per Prepaid Collect
(25) B/L NO.	(27) Number of Original B(s)/L NIL (0)	(29) Prepaid at SHENZHEN, CHINA	(30) Collect at
	(28) Place of B(s)/L Issue/Date SHENZHEN, CHINA AUG.14,20	(31) Exchange Rate	(32) Exchange Rate
(26) Service Type/Mode FCL/FCL O/O	(33) Laden on Board AUG.14,2019		



## CONVENIO CMR

### Finalidad

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera viene regulado en el Convenio CMR, suscrito en Ginebra el 19 de mayo de 1.956 y ratificado por España en 1.974.

Este Convenio se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.

Están excluidos de su aplicación los siguientes:

1. Transportes postales internacionales.
2. Transportes funerarios.
3. Transportes de mudanzas.

### **Carta de porte CMR:**

El Convenio CMR de 19 de mayo de 1956 no contiene un modelo de carta de porte, ni previsiones sobre la forma, tamaño o aspecto físico del documento. Es de libre edición, definiendo únicamente el conjunto de datos e indicaciones que tiene que incluir en el documento que se emita, en cualquier clase de papel y formato.

En base al contenido del Convenio, la IRU, por simples razones de comodidad y uniformidad, estableció, en 1976, un modelo impreso que cumple las exigencias jurídicas del Convenio CMR.

Este documento, en tamaño DIN A-4 es hoy de uso común, contiene frases de inserción necesaria o estipulaciones de inserción posible. La carta de porte del modelo IRU 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.

La IRU ha elaborado otro modelo en el año 2007, que es más completo, aunque es el modelo de 1976 el de más amplia utilización.

Estos cuatro ejemplares, son firmados por el remitente y el transportista. El destino de cada ejemplar, es el siguiente:

1. El primer ejemplar, rojo, se queda en poder del remitente.
2. El segundo, verde, acompañará a las mercancías.
3. El tercero, azul, quedará en poder del destinatario.
4. El cuarto, negro, debe ser devuelto al remitente una vez firmado y sellado por el destinatario.

Si la mercancía se transporta en más de un vehículo, o se trata de varias mercancías diferentes, el transportista tiene derecho a exigir tantas cartas de porte como vehículos utilice o lotes de mercancía transporte.



En la carta de porte se harán constar una serie de indicaciones tales como: Lugar y fecha de su redacción. Nombre y domicilio del remitente. Nombre y domicilio del transportista. Lugar y fecha de carga y lugar previsto de entrega. Nombre y domicilio del destinatario. Número de paquetes e identificación de los mismos. Cantidad transportada. Precio y gastos del transporte, etc.

Es necesario que se expida una carta de porte CMR por cada expedición que integre el vehículo, permitiéndose una sola carta de porte CMR si la carga se ha realizado en régimen completo.

En cuanto a créditos documentarios, está regulado en el art. 28 de la Publicación 600 de la CCI, Relativa a las Reglas y Usos Uniformes.

### **Emisores competentes**

El Convenio CMR establece que cualquiera de las partes podrá aportarlo, es decir Porteador (transportista o su agente) o expedidor (normalmente vendedor).

### **Contenido**

#### **Casilla 1. Remitente**

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

#### **Casilla 2. Destinatario**

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**

Lugar en que el transportista debe entregar las mercancías en destino (suele coincidir con el domicilio del destinatario).

#### **Casilla 4. Lugar y fecha de carga de la mercancía.**

Ambas hacen referencia al lugar donde se produce la carga, así como la fecha de la misma (suele coincidir con el domicilio del remitente)

#### **Casilla 5. Documentos anexos.**

Casilla reservada para listar los documentos que se anexan con la mercancía o que viajan en la valija del vehículo. Es habitual que se adjunten factura, lista de contenido (packing list), certificados de origen y documentos aduaneros, fitosanitarios, etc.

#### **Casilla 6. Marcas y número.**

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 y una descripción suficiente e identificativa de la mercancía. 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.

#### **Casilla 7. Nº de bultos.**

Hace referencia al número de cajas, bidones, etc. Se debe considerar al pallet como una unidad, por lo que, si en un pallet se cargan 100 cajas, se considera como un único bulto.



#### Casilla 8. **Clase de embalaje**

Caja, bidones, pallets, etc.

#### Casilla 9. **Naturaleza de la mercancía.**

Descripción detallada de la mercancía transportada

#### Casilla 10. **Nº Estadístico**

Partida estadística de la mercancía (código arancelario de al menos 6 dígitos).

#### Casilla 11. **Peso bruto Kg.**

El peso de la mercancía, incluido los embalajes.

#### Casilla 12. **Volumen m3**

Volumen en metros cúbicos.

#### Casilla 13. **Instrucciones del remitente**

Casilla reservada para hacer indicar ciertas instrucciones que el remitente transmite al porteador, siendo la más común “entrega de documentos contra pago de la mercancía (pagaré de importe...)”.

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.**

En función del Incoterm establecido el precio del transporte lo deberá abonar el vendedor (porte pagado), o el comprador (porte debido).

#### Casilla 15. **Reembolso.**

Si la entrega de la mercancía está condicionada al pago en metálico de una cantidad.

#### Casilla 16. **Porteador**

Datos identificativos del primer porteador de la mercancía

#### Casilla 17. **Porteadores sucesivos.**

Si hubiesen más de un porteador, estos deberán constar con sus datos identificativos.

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

Si en el momento de la carga y estiba en el vehículo, el porteador observara algún daño aparente en la mercancía, éste deberá hacerlo constar en esta casilla, a efectos de limitar su responsabilidad por daños.

#### Casilla 19. **Estipulaciones particulares.**

Hace referencia a estipulaciones particulares sobre la mercancía, lo que puede limitar, por ejemplo, la velocidad para no dañarla.



**Casilla 20. A pagar**

Hace constar el precio del transporte y los gastos de manipulación (no es una casilla que habitualmente se cumplimente, a no ser que las condiciones del Crédito Documentario así lo establezcan).

**Casilla 21. Formalizado en**

Lugar donde se formaliza la carta de porte CMR

**Casilla 22. Firma y sello del remitente.**

Estos datos deben ser cumplimentados una vez se ha realizado la carga al vehículo

**Casilla 23. Firma y sello del transportista.**

Identificación del transportista

**Casilla 24. Firma y sello del destinatario o consignatario.**

Hace referencia a la identificación del destinatario de la mercancía, siendo la prueba documental de la salida efectiva del territorio fiscal, a efectos de la exención del IVA en las ventas exteriores.



Modelo CMR de 1976

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 líneas gruesas deben ser cumplimentadas por el porteador.

19+21+22.  
y compris et including and  
incluyendo las

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

1. Remitente (nombre, domicilio, país) Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)		<p>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</p> <p style="text-align: center;"><b>CMR</b></p> <p><small>Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).</small></p> <p><small>Este transporte queda sometido, no obstante toda cláusula contraria al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR).</small></p> <p><small>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).</small></p>																					
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) 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 m³ Cubage m³ Volume in m³																					
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		20. A pagar por A payer par To be paid by																					
<input type="checkbox"/> Porte pagado / Franco / Carriage paid <input type="checkbox"/> Porte debido / Non franco / Carriage forward		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Precio del transporte Prix du transport Carriage charges</th> <th>Remitente Expéditeur Sender</th> <th>Moneda Monnaie Currency</th> <th>Consignatario Destinataire Consignee</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Descuentos Réductions Deductions</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Neto/Solde/Balance Suppléments Suppléments Supplem. charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otros cargos Frais accessoires Other charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Precio del transporte Prix du transport Carriage charges	Remitente Expéditeur Sender	Moneda Monnaie Currency	Consignatario Destinataire Consignee	Descuentos Réductions Deductions				Neto/Solde/Balance Suppléments Suppléments Supplem. charges				Otros cargos Frais accessoires Other charges				<b>TOTAL</b>			
Precio del transporte Prix du transport Carriage charges	Remitente Expéditeur Sender	Moneda Monnaie Currency	Consignatario Destinataire Consignee																				
Descuentos Réductions Deductions																							
Neto/Solde/Balance Suppléments Suppléments Supplem. charges																							
Otros cargos Frais accessoires Other charges																							
<b>TOTAL</b>																							
21. Formalizado en Etablie à Established in		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 cas de marchandises dangereuses indiquer, outre la certification éventuelle, à la dernière ligne du cadre: le chiffre et le cas échéant, la lettre.  
- 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.

Más abajo se presenta el facsímil del modelo utilizado tanto para transporte nacional (Orden FOM/2861/2012) como internacional.



Facsímil de modelo CMR utilizado en la actualidad.

Utilizado tanto en transporte internacional como en nacional según Orden FOM/2861/2012.

**3** Ejemplar para el porteador - Exempleaire du transporteur  C.M.R.  DOCUMENTO DE CONTROL

<p>1 Remitente (nombre, domicilio, país) - Expéditeur (nom, adresse, pays) - Sender (name, address, country)</p>		<p>Este transporte queda sometido, no obstante a toda cláusula contraria, al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR).</p> <p>Este transporte queda sometido, no obstante a toda cláusula contraria, al Convenio sobre el Contrato de transportes, según la norma del B.O.E. 07/07/2013 - O.FOM/2861/2012.</p>																						
<p>2 Consignatario (nombre, domicilio, país) - Destinataire (nom, adresse, pays) - Consignee (name, address, country)</p>		<p>16 Porteador (nombre, domicilio, país) - Transporteur (nom, adresse, pays) - Carrier (name, address, country)</p>																						
<p>3 Lugar de entrega de la mercancía (lugar, país) - Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) - Place of delivery of the goods (place, country)</p>		<p>17 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país) - Transporteur successifs (nom, adresse, pays) - Successive carriers (name, address, country)</p>																						
<p>4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, país, fecha) - Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) - Place and date of taking over of goods (place, country, date)</p>		<p>17 Bis Referencia Transportista</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="2">MATRÍCULA</th> </tr> <tr> <td>Vehículo</td> <td>Remolque o Semirremolque</td> </tr> <tr> <td>Distancia</td> <td>Km.</td> </tr> </table>		MATRÍCULA		Vehículo	Remolque o Semirremolque	Distancia	Km.															
MATRÍCULA																								
Vehículo	Remolque o Semirremolque																							
Distancia	Km.																							
<p>5 Documentos anexos - Documents annexés - Attached documents</p>		<p>18 Reservas y observaciones del porteador / Reserves et observations du transporteur / Carriers reservations and observations</p> <p>El transportista no se responsabiliza de los perjuicios sufridos en la mercancía por exceso de carga, mal acondicionamiento o embalaje incorrecto, siendo responsabilidad del cargador así como las multas por exceso de peso.</p>																						
<p>6 Marcas y números / Marques et numéros / Marks and numbers</p>	<p>7 Número de bultos / Nombre de colis / Number of packages</p>	<p>8 Clase de embalaje / Mode d'emballage / Type of package</p>	<p>9 Naturaleza de la mercancía / Nature de la marchandise / Nature of goods</p>																					
<p>10 N.º estadístico / N.º statistique / Statistical number</p>		<p>11 Peso bruto kg. / Poids brut, kg. / Gross weight in kg.</p>	<p>12 Volumen m³ / Cubage m³ / Volume in m³</p>																					
<p>19 + 21 + 22</p>		<p>19 + 21 + 22</p>																						
<p>ambos inclusive y compris et both inclusive and</p>		<p>ambos inclusive y compris et both inclusive and</p>																						
<p>1-15 A rellenar bajo la responsabilidad del remitente / A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur / To be completed on the sender's responsibility</p>		<p>1-15 A rellenar bajo la responsabilidad del remitente / A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur / To be completed on the sender's responsibility</p>																						
<p>13 Instrucciones del remitente / Instructions de l'expéditeur / Sender's instructions</p>		<p>19 Estipulaciones particulares / Conventions particulières / Special agreements</p> <p>La duración de este transporte estará sujeta a las normas establecidas en cada país en el acuerdo europeo sobre las condiciones de trabajo. Cuando las mercancías sean cargas combinadas, con diferencia de grados, el transportista no se hará cargo de los desperfectos de la mercancía, por la imposibilidad del mantenimiento de los grados de origen. Las partes intervinientes en este contrato con renuncia de su propio fuero, y para la resolución de cuantas cuestiones o controversias pudieran derivarse de este contrato, se someten expresamente a la competencia de la junta arbitral del transporte de esta provincia. Incluso en controversias que excedan de 3.000 euros.</p>																						
<p>14 Forma de pago / Prescriptions d'affranchissement / Form of payment</p> <p><input type="checkbox"/> Porte pagado / Franco / Carriage paid <input type="checkbox"/> Porte debido / Non franco / Carriage owed</p>		<p>20 A pagar por: / To be paid by:</p> <table border="1"> <tr> <th>Remitente / Sender's</th> <th>Moneda / Currency</th> <th>Consignatario / Consignee</th> </tr> <tr> <td>Precio del transporte: / Carriage Charges:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descuentos: / Deductions: -</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Líquido / Balance:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplementos: / Supplem. Charges:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gastos accesorios: / Other expenses: +</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL:</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Remitente / Sender's	Moneda / Currency	Consignatario / Consignee	Precio del transporte: / Carriage Charges:			Descuentos: / Deductions: -			Líquido / Balance:			Suplementos: / Supplem. Charges:			Gastos accesorios: / Other expenses: +			<b>TOTAL:</b>		
Remitente / Sender's	Moneda / Currency	Consignatario / Consignee																						
Precio del transporte: / Carriage Charges:																								
Descuentos: / Deductions: -																								
Líquido / Balance:																								
Suplementos: / Supplem. Charges:																								
Gastos accesorios: / Other expenses: +																								
<b>TOTAL:</b>																								
<p>22 Firma y sello del remitente / Signature et timbre de l'expéditeur / Signature and stamp of the sender</p>		<p>23 Firma y sello del transportista / Signature et timbre du transporteur / Signature and stamp of the carrier</p>																						
<p>24 Rebo de mercancía / Merchandise reçues / Goods received.</p> <p>Lugar / Lieu / Place</p> <p>a / le / on</p> <p>2.0</p>		<p>24 Rebo de mercancía / Merchandise reçues / Goods received.</p> <p>Lugar / Lieu / Place</p> <p>a / le / on</p> <p>2.0</p>																						



### Carta de Porte para el Transporte nacional.

Regulada en la Orden FOM/2861/2012, no presenta un modelo de carta de porte. El documento, por tanto, es de libre edición, pudiéndose utilizar el anterior de CMR. Lo único obligatorio son los datos que ha de contener.

### Ejemplos modelos

<b>DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA</b> (Orden FOM/2861/2012, BOE nº 5, de 5 de enero de 2013)	
<b>DATOS DEL CARGADOR CONTRACTUAL</b> (Cargador efectivo u otro operador que contrate el transporte o intermediés en su contratación) Art.6ª)	
Nombre o denominación social: NIF: Domicilio:	
Observaciones del cargador:	
<b>DATOS DEL TRANSPORTISTA EFECTIVO</b> (Titular de la autorización de transporte) Art.6b)	
Nombre o denominación social: NIF: Observaciones del transportista:	
<b>LUGAR DE ORIGEN</b> Art.6c)	<b>LUGAR DE DESTINO</b> Art.6c)
<b>DATOS DE LA MERCANCÍA:</b> Art. 6 d)	
<b>NATURALEZA:</b>	<b>PESO:</b>
<b>FECHA DEL ENVÍO:</b> Art.6e)	
<b>MATRÍCULAS DE LOS VEHÍCULOS QUE INTERVIENE EN EL TRANSPORTE</b> Art.6f)	
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque:
En caso de cambio de vehículo indicar matrículas de otros vehículos:	
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque:
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque:
<b>OTRA INFORMACION NO OBLIGATORIA:</b>	
<b>DESTINATARIO O CONSIGNATARIO:</b> Nombre o denominación social: NIF: Domicilio:	
Firma del cargador	Firma del transportista,



**DOCUMENTO DE CONTROL DE LOS ENVÍOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS**

DOCUMENTO DE CONTROL: Orden FOM/2861/2012 de 13 de diciembre (BOE: 5 de enero de 2013), que deroga la orden FOM 238/2003

**CARTA DE PORTE NACIONAL**

Los recuadros en líneas gruesas deben ser rellenados por el porteador  
ambos inclusive y 19+21+22  
A rellenar bajo la responsabilidad del remitente 1 - 15

Nº  
CP  
En caso de mercancías peligrosas, indicar, además de la certificación reglamentaria en la última línea del cuadro, la clase, la cifra y en su caso la letra.

<b>1</b> <input type="checkbox"/> Remitente (nombre, CIF, domicilio, país) <input type="checkbox"/> Cargador Contractual (nombre, domicilio y CIF o DNI)		Operador de transporte (nombre, CIF, domicilio, país)																																
<b>2</b> Consignatario (nombre, CIF, domicilio, país)		<b>16</b> Porteador (nombre, CIF, domicilio, país)																																
<b>3</b> Lugar de entrega de la mercancía (lugar, país)		Vehículo																																
<b>4</b> Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, país, fecha)		<b>17</b> Porteadores sucesivos (nombre, CIF, domicilio, país)																																
<b>5</b> Documentos anexos		<b>18</b> Reservas y observaciones del porteador <b>LAS PARTES INTERVINIENTES EN ESTE CONTRATO CON RENUNCIA A SU PROPIO FUERO, SE SOMETEN EXPRESAMENTE A LA JUNTA ARBITRAL DEL TRANSPORTE DE ESTA PROVINCIA CUALQUIERA QUE SEA LA CUANTÍA DE LA CONTROVERSIA.</b>																																
<b>6</b> Marcas y números	<b>7</b> Número de bultos	<b>8</b> Clase de embalaje	<b>9</b> Naturaleza de la mercancía	<b>10</b> N°. Estadístico	<b>11</b> Peso bruto Kgs.	<b>12</b> Volumen m <sup>3</sup>																												
<b>13</b> Instrucciones del remitente				<b>13</b> Estipulaciones particulares <b>LAS PARTES INTERVINIENTES EN ESTE CONTRATO SE SOMETEN EXPRESAMENTE A LA JUNTA ARBITRAL DEL TRANSPORTE DE ESTA PROVINCIA, INCLUSO EN CONTROVERSIAS QUE EXCEDAN DE 3.000 EUROS.</b>																														
<b>14</b> Forma de pago <input type="checkbox"/> Porte pagado <input type="checkbox"/> Porte debido				<table border="1"> <tr> <td><b>20</b> A pagar por:</td> <td>Remitente</td> <td>Moneda</td> <td>Consignatario</td> </tr> <tr> <td>Precio del transporte</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descuentos</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Líquido/Balance</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplementos:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gastos accesorios</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			<b>20</b> A pagar por:	Remitente	Moneda	Consignatario	Precio del transporte				Descuentos				Líquido/Balance				Suplementos:				Gastos accesorios				TOTAL:			
<b>20</b> A pagar por:	Remitente	Moneda	Consignatario																															
Precio del transporte																																		
Descuentos																																		
Líquido/Balance																																		
Suplementos:																																		
Gastos accesorios																																		
TOTAL:																																		
<b>21</b> Formalizado en 200				<b>15</b> Reembolso																														
<b>22</b>  Firma y sello del remitente		<b>23</b>  Firma y sello del transportista		<b>24</b> Recibo de la mercancía  Lugar a 20  Firma y sello del consignatario																														

Madrid, 15 de julio de 2020