



Asamblea General

Distr. general
9 de diciembre de 2022
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

56º período de sesiones

Viena, 3 a 21 de julio de 2023

Informe del Grupo de Trabajo VI (Documentos de Transporte Multimodal Negociables) sobre la labor realizada en su 41º período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 2 de diciembre de 2022)

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	2
II. Organización del período de sesiones	2
III. Deliberaciones	3
IV. Futuro instrumento sobre los documentos de transporte multimodal negociables	3
A. Observaciones generales	3
B. Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables	3
1. Proyecto de artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable	3
2. Proyecto de artículo 4. Contenido del documento de carga negociable	6
3. Proyecto de artículo 7. Deficiencias en el documento de carga negociable	10
4. Proyecto de artículo 8. Valor probatorio del documento de carga negociable	13
5. Proyecto de artículo 9. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor	14
6. Proyecto de artículo 10. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable emitido en papel o en un documento de carga negociable electrónico	16
7. Proyecto de artículo 11. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al operador de transporte	17
8. Proyecto de artículo 12. Entrega de las mercancías	17



I. Introducción

1. En su 41^{er} período de sesiones, el Grupo de Trabajo emprendió la nueva tarea que le había asignado la Comisión, destinada a elaborar un nuevo instrumento sobre documentos de transporte multimodal negociables¹.

II. Organización del período de sesiones

2. El Grupo de Trabajo, integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 41^{er} período de sesiones del 28 de noviembre al 2 de diciembre de 2022 en el Centro Internacional de Viena, en esa ciudad.

3. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Brasil, Canadá, Chequia, Chile, China, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Italia, Japón, Kuwait, Malasia, Malí, Marruecos, México, Panamá, Perú, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Corea, República Democrática del Congo, República Dominicana, Singapur, Suiza, Tailandia, Türkiye, Uganda, Viet Nam y Zimbabwe.

4. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Bolivia (Estado Plurinacional de), Egipto, El Salvador, Filipinas, Gabón, Jordania, Libia, Malta, Myanmar, Omán, Pakistán, Qatar, Rumania, Senegal y Sri Lanka.

5. Asistieron al período de sesiones observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

a) *sistema de las Naciones Unidas*: Comisión Económica para Europa (CEPE) y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD);

b) *organizaciones intergubernamentales*: Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD) y Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF);

c) *organizaciones no gubernamentales internacionales*: Association of American Railroads (AAR), Cámara de Comercio Internacional (ICC), China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT), International and Comparative Law Research Center (ICLRC), International Center for Transport Diplomacy (ICTD), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Kozolchyk National Law Center (NATLAW), New York City Bar Association (NYCBA) y Shanghai Arbitration Commission (SHAC).

6. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes integrantes de la Mesa:

Presidenta: Sra. Beate CZERWENKA (Alemania)

Relatora: Sra. Nak Hee HYUN (República de Corea)

7. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí los siguientes documentos:

a) el programa provisional anotado ([A/CN.9/WG.VI/WP.95](#)), y

b) un anteproyecto de disposiciones anotado para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables ([A/CN.9/WG.VI/WP.96](#)).

8. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

1. Apertura del período de sesiones y programación de las sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.

¹ Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo séptimo período de sesiones, suplemento núm. 17 ([A/77/17](#)), párrs. 22 h) y 202.

4. Futuro instrumento sobre los documentos de transporte multimodal negociables.
5. Aprobación del informe.

III. Deliberaciones

9. El Grupo de Trabajo comenzó su examen inicial del nuevo tema sobre la base de una nota de la Secretaría ([A/CN.9/WG.VI/WP.96](#)) que contenía un anteproyecto de disposiciones anotado, preparado con miras a elaborar un instrumento sobre documentos de carga negociables. Las deliberaciones del Grupo de Trabajo se resumen a continuación, en el capítulo IV. El Grupo de trabajo acordó examinar los artículos 3, 4 y 7 a 12 del proyecto y dejó para un futuro período de sesiones las deliberaciones sobre los demás artículos.

IV. Futuro instrumento sobre los documentos de transporte multimodal negociables

A. Observaciones generales

10. El Grupo de Trabajo inició sus deliberaciones con un intercambio general de opiniones sobre los objetivos, el ámbito de aplicación y la forma del nuevo instrumento propuesto, al que se expresó un apoyo general. Se observó que era probable que el nuevo instrumento permitiera satisfacer las crecientes necesidades de financiación en el comercio internacional, al ofrecer a los bancos, en contextos no marítimos, un documento negociable con una función similar a la del conocimiento de embarque marítimo. Para lograr dicho objetivo, ese documento debería: a) permitir que los terceros de buena fe confiaran en toda la información contenida en él; b) otorgar al tenedor de dicho documento el derecho de control sobre las mercancías en tránsito, y c) funcionar como el documento esencial para la entrega de las mercancías en el lugar de destino.

11. Se sugirió que el nuevo instrumento tuviera un enfoque neutral en cuanto a la modalidad, a fin de crear un documento negociable para el transporte terrestre que abarcara el transporte tanto multimodal como unimodal de mercancías. Se explicó que, si bien el título del tema hacía referencia a los documentos de transporte multimodal negociables, en el título provisional del anteproyecto de disposiciones que figuraba en el anexo del documento [A/CN.9/WG.VI/WP.96](#) no se mencionaban.

12. En cuanto a la forma del instrumento, el Grupo de Trabajo observó que predominaba la preferencia por una convención internacional a fin de lograr un alto grado de uniformidad. No obstante, se subrayó la necesidad de redactar el nuevo instrumento con cuidado, para evitar conflictos con los tratados internacionales vigentes que regían el transporte de mercancías. También se expresó la opinión de que el proceso de ratificación de una convención internacional podía llevar algún tiempo. Según otro punto de vista, era preferible una ley modelo, a fin de facilitar la adaptación de las disposiciones del instrumento para que complementaran las normas de la legislación nacional sobre documentos de transporte multimodal. El Grupo de Trabajo no tomó una decisión definitiva respecto de esta cuestión.

B. Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables

1. Proyecto de artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable

13. Se explicó que el anteproyecto de disposiciones reflejaba un enfoque de “doble vía” conforme al cual el documento de carga negociable (DCN) que se prevería en el nuevo instrumento no sustituiría a ningún documento de transporte que un transportista efectivo pudiera estar obligado a emitir en virtud de la legislación nacional o de un

tratado internacional aplicable. Se añadió que el nuevo instrumento coexistiría con los tratados vigentes y no afectaría sustancialmente a la aplicación de ninguno de ellos.

Párrafo 1

14. Con respecto a la emisión de los DCN, se expresaron diferentes opiniones sobre si debería exigirse el consentimiento de las partes en un contrato de transporte internacional para emitirlos. Se formularon preguntas con respecto al término “partes en un contrato de transporte internacional”, que no estaba definido (es decir, si se refería al cargador y al operador de transporte o a cualquier otra parte que recibiera las mercancías).

15. Se expresó apoyo a que se suprimiera el texto que figuraba entre corchetes, sobre la base de que, para que el documento negociable tuviera el valor probatorio que se le pretendía dar, era necesario que se emitiera en el momento del envío de las mercancías. También se observó que el documento negociable debería emitirse lo antes posible para poder presentarlo a los bancos a fin de que se expidiera la carta de crédito correspondiente. En respuesta a lo anterior, se señaló que la emisión de un DCN debería reflejar las necesidades comerciales de las partes y que estas deberían tener la libertad de acordar el momento adecuado.

Párrafo 2

16. Con respecto a la forma del DCN, se preguntó por qué un DCN emitido en un contexto multimodal debería tener una forma diferente a la de uno emitido en un contexto unimodal. Se señaló que, en el transporte ferroviario, el documento de transporte correspondiente al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril podía extenderse al transporte multimodal, y que las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (Reglas Uniformes CIM) podían aplicarse también al transporte ferroviario combinado con el marítimo. En opinión de algunas delegaciones, la emisión de un DCN con arreglo al apartado a) en lugar de un conocimiento de embarque marítimo podría plantear un conflicto con la ley vigente aplicable al contrato de transporte. Sin embargo, se señaló que la emisión de un documento independiente, como se preveía en el apartado a), no sería una novedad en el comercio internacional, como lo demostraba la práctica de larga data de los llamados “contratos de fletamento emitidos como conocimientos de embarque”, que se emitían para conferir negociabilidad a los documentos de transporte que abarcaban envíos individuales realizados en virtud de un contrato de fletamento.

17. En opinión de otras delegaciones, la inserción de una referencia en el documento de transporte ya existente conforme a lo dispuesto en el apartado b) interferiría, en principio, con los tratados internacionales vigentes que rigen el transporte de mercancías. Se dijo también que la inserción de una referencia en el documento de transporte existente daría lugar a que hubiera demasiada información innecesaria en el DCN. En respuesta a ello, se explicó que el paradigma contemplado en el apartado b) era el de un transporte multimodal en que el documento emitido por el transportista contratado (p. ej., el operador de transporte) sería el paraguas que cubriría la emisión de documentos de transporte específicos por parte de los transportistas efectivos que transportaran las mercancías en tramos parciales del trayecto total. Además, incluso en ausencia de tal documento, todos los tratados que regían el transporte unimodal permitirían que se incluyera en el documento correspondiente cualquier otra información que las partes consideraran útil, que podría ser, por ejemplo, una referencia al nuevo instrumento. Sin embargo, se observó que esa referencia podría ser problemática en algunos casos. Si bien la mayoría de los tratados internacionales en la materia guardaban silencio con respecto a la naturaleza de la carta de porte, las Reglas Uniformes CIM (art. 6.5) no permitían que las cartas de porte que se regían por ellas tuvieran los efectos de un conocimiento de embarque. Además, se observó que el Convenio de Budapest relativo al Contrato de Transporte de Mercancías por Vías de Navegación Interior (el “Convenio de Budapest”) preveía la posibilidad de emitir un documento negociable.

18. Se sugirió que el apartado b) funcionara como norma supletoria y que el apartado a) fuera la opción alternativa cuando los tratados internacionales pertinentes no permitieran la negociabilidad de los DCN. Otra sugerencia fue que en el nuevo instrumento se diera flexibilidad a las partes para elegir las circunstancias en las que debería emitirse un DCN, para no interferir demasiado en la práctica comercial. El Grupo de Trabajo reconoció que la decisión final sobre si las opciones previstas en los apartados a) y b) eran adecuadas dependería de un debate más amplio sobre la finalidad y la función del DCN, pero convino en que ambas opciones deberían ser más flexibles y la elección entre ellas menos prescriptiva en una futura versión del proyecto de disposiciones.

Párrafo 3

19. Se cuestionó la necesidad de incluir este párrafo, dado que solo tenía por objeto disipar dudas. El Grupo de Trabajo acordó volver a examinar este párrafo en una etapa posterior, junto con otros artículos pertinentes.

Párrafo 4

20. Se expresaron inquietudes con respecto a la necesidad y la viabilidad de insertar una anotación en todas las copias de los documentos de transporte como condición para la validez de los DCN. Se destacó la dificultad práctica que supondría para el tenedor de un DCN verificar las anotaciones realizadas en los documentos de transporte respectivos, especialmente en el contexto del transporte multimodal. También se señaló que este requisito inhibiría la negociabilidad y la función de financiación de los DCN. Además, se señaló que permitir la emisión de DCN en una fecha posterior acordada, cuando surgiera la necesidad de emitirlos, constituiría un obstáculo para insertar esas anotaciones, ya que los documentos de transporte podrían haber circulado ya. Se sugirió que se estableciera que los derechos de las partes en el documento de transporte no se verían afectados en el caso de que faltara la anotación, pero que el DCN seguiría siendo válido.

21. En cambio, según otro punto de vista, era muy importante insertar esa anotación en el documento de transporte para alertar al transportista efectivo de que la entrega tendría que hacerse al tenedor del DCN, y no al consignatario. Se aclaró que, por lo general, en los tratados sobre transporte unimodal se establecía el contenido mínimo de los documentos de transporte, sin prohibir que se hicieran anotaciones en ellos. Se mencionaron los conocimientos de embarque internos y los conocimientos de embarque principales y se explicó que este párrafo se refería al caso de los conocimientos de embarque internos.

22. Se sugirió que se suprimiera la palabra “solo” en la tercera línea y que se reformulara este párrafo en función del debate que se llevara a cabo posteriormente sobre los documentos de carga electrónicos y la forma final del instrumento.

Párrafo 5

23. Aunque en general obtuvo apoyo la idea de que el proyecto de instrumento abarcara tanto los DCN a la orden como los DCN al portador, se expresó preocupación por la complejidad jurídica que supondría introducir los DCN al portador, así como por las consecuencias que ello tendría, especialmente en un entorno electrónico. Se explicó que para introducir los DCN al portador podría ser necesario introducir el concepto de “legítimo tenedor”, algo que podría estar fuera del alcance del proyecto. Se indicó que la introducción de los documentos al portador podría estudiarse más a fondo una vez que se hubiera determinado la necesidad de esos documentos para el comercio.

24. Se sugirió que se insertaran las palabras “en soporte físico o electrónico” al final de la primera oración, para dar cabida a la versión electrónica de los DCN. Se cuestionó la necesidad de incluir la primera oración en su conjunto, puesto que ya estaba contemplada en la definición de DCN que figuraba en el artículo 2.

Párrafo 6

25. Se plantearon interrogantes con respecto a la finalidad y la necesidad del párrafo. Se aclaró que el párrafo 6 no tenía por objeto establecer el número de originales que debían emitirse, sino simplemente permitir la emisión de varios originales cuando fuera necesario, como era la práctica habitual en el transporte marítimo, también contemplada en el artículo 5 del Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR). Sobre esa base, se dijo también que el párrafo podría aplicarse a diferentes formas de DCN, tal como se preveía en el párrafo 2, apartados a) y b). Aunque se reconoció el posible valor probatorio de las copias, se observó que sería necesario aclarar los motivos de la expedición de las copias, en consonancia con la práctica pertinente del sector. Además, se señaló que la distinción entre originales y copias tendría sentido tanto en el entorno del papel como en el ámbito electrónico, dado que se podría generar un original único y exclusivo por medios electrónicos, como en el contexto de las criptofichas no fungibles.

26. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió no modificar en esta etapa los párrafos 1 a 6 del artículo 3.

2. Proyecto de artículo 4. Contenido del documento de carga negociable

27. Se sugirió que no se limitara la aplicación del artículo 4 a las situaciones en que el DCN se emitiera como documento independiente, de conformidad con el artículo 3, párrafo 2 a). Se explicó que debería incluirse la misma información en el DCN en beneficio de los terceros, cualquiera fuese el formato del DCN (es decir, un documento independiente o una referencia en el documento de transporte ya existente). Se expresó apoyo a que se reprodujeran los datos del contrato de transporte en el DCN, en atención a que en la mayoría de las jurisdicciones el consignatario también se beneficiaría del documento de transporte, al menos cuando ejerciera los derechos derivados de dicho contrato. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo pidió a la secretaría que reformulara el encabezamiento del párrafo 1 del artículo 4 para que el párrafo 2 b) del artículo 3 no quedara excluido de su aplicación.

28. En cuanto a los elementos enumerados en el párrafo 1, se observó que la lista incluía no solo la información necesaria para la negociabilidad, sino también otra información que pudiera exigir la legislación de algunos países (p. ej., con respecto a mercancías peligrosas) y otra información extraída del contrato de transporte. En particular, se indicó que había varios elementos que iban más allá de los datos del contrato de transporte y que con frecuencia no se incluían en el documento de transporte, como los enunciados en los apartados f), k), o), p) y m).

29. Sin embargo, considerando que la mayoría de los elementos enumerados en el párrafo 1 aportaban información útil, el Grupo de Trabajo convino en estudiar la posibilidad de reunir esos elementos en dos listas: una obligatoria, que contendría la información mínima exigida, y otra indicativa, con información adicional pertinente. Sobre esa base, el Grupo de Trabajo acordó examinar cada uno de los elementos enumerados en el párrafo 1.

30. El Grupo de Trabajo reconsideró la agrupación de los elementos enumerados en el artículo 4, párrafo 1, y acordó provisionalmente dividirlos en las tres listas siguientes:

- una primera lista obligatoria de elementos esenciales de un DCN;
- una segunda lista obligatoria de datos del documento de transporte que habría que reproducir en el DCN, y
- una tercera lista indicativa y no taxativa en la que se podría incluir cualquier otro dato que las partes acordaran insertar en el DCN, siempre que el dato en cuestión no fuera incompatible con la legislación del país donde se hubiera emitido el documento.

Apartados a), b), c) y d)

31. El Grupo de Trabajo acordó conservar los apartados a), b), c) y d), ubicándolos en el lugar apropiado como elementos que debían incluirse obligatoriamente. Se destacó la importancia de la identidad del transportista en el contexto marítimo, señalándose que en la práctica se habían planteado controversias respecto de esa cuestión, ya que los transportistas podían utilizar agentes para celebrar el contrato de transporte.

32. El Grupo de Trabajo también convino en sustituir la expresión “el establecimiento principal”, en el apartado c), por las palabras “la dirección”, para mantener la coherencia.

Apartado e)

33. El Grupo de Trabajo acordó conservar el texto que figuraba entre corchetes e incluir el apartado e) en las listas obligatorias. Se observó que era posible que se desconociera la identidad del consignatario en el caso de los documentos emitidos al portador, así como en el de algunos documentos a la orden en los que solo se indicara que se emitían “A la orden”. Se explicó que el texto que figuraba entre corchetes tenía por objeto aclarar que el nombre del consignatario debía incluirse solamente cuando el expedidor lo nombrara, y que la remisión a la ley aplicable era a la ley que regía el contrato de transporte.

Apartado f)

34. El Grupo de Trabajo acordó excluir el apartado f) de las listas obligatorias. Se hizo hincapié en que la validez de la transmisión de un DCN no debía supeditarse a que se notificara al operador de transporte, y que si se introducía la obligación de notificar la transmisión del DCN se socavaría su negociabilidad. Se explicó que el propósito del apartado f) no era supeditar la validez de una transmisión a la notificación previa, sino aportar mayor claridad en cuanto a la forma en que podía efectuarse la notificación y dar tranquilidad a los transportistas acostumbrados a trabajar únicamente con documentos de transporte no negociables.

35. Se subrayó la necesidad de que se aclarara en el nuevo instrumento cuál sería la vía de comunicación entre el transportista y la persona con derecho a disponer de las mercancías. Se hizo referencia al artículo 55, párrafo 2, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam), en el que se establecía una norma supletoria para el caso de que el transportista necesitara instrucciones y no pudiera localizar a la parte controladora. También se recordaron al Grupo de Trabajo los impedimentos para el transporte de mercancías previstos en el artículo 20 de las Reglas Uniformes CIM, conforme al cual el transportista tenía que pedir instrucciones a la persona con derecho a disponer de las mercancías. A ese respecto, se preguntó con preocupación si el transportista estaría obligado a verificar la cadena de transmisiones, lo que plantearía dificultades cuando se tratara de documentos en papel. El Grupo de Trabajo acordó volver a examinar la cuestión de a quién debería dirigirse el transportista en caso de que necesitara instrucciones en una etapa posterior (véanse los párrs. 87 a 89 *infra*).

Apartado g)

36. El Grupo de Trabajo acordó incluir el apartado g) en las listas obligatorias y suprimir las palabras que figuraban entre corchetes, que hacían referencia a la carga de las mercancías. Se observó que el término “recepción de las mercancías” introducía un concepto jurídico similar al de la expresión “hacerse cargo de las mercancías” que se utilizaba en las Reglas Uniformes CIM. Además, se señaló que la distinción entre carga y recepción procedía de los Incoterms de la ICC, y que tal vez no fuera necesario hacer esa distinción en este contexto. Se destacó la relación que existía entre los apartados g) y h), que también debían leerse junto con el artículo 7, párrafo 2, en el que se establecía una norma supletoria para el caso de que en el DCN se indicara una fecha sin aclarar su significado.

37. El Grupo de Trabajo no aceptó la sugerencia de que se definiera el término “recepción de las mercancías” en el nuevo instrumento, ya que el acto efectivo de la “recepción” diferiría en función del modo de transporte efectivamente utilizado y se regiría por las normas aplicables pertinentes.

Apartado h)

38. El Grupo de Trabajo acordó incluir el apartado h) en las listas obligatorias. Se explicó que el lugar de emisión del documento de transporte era el que debería tenerse en cuenta para determinar la ley que regiría la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño de las mercancías, y que la fecha de emisión sería la que correspondería aplicar para calcular el plazo de prescripción dentro del cual se podrían presentar reclamaciones contra el transportista. También se señaló que, conforme al artículo 24 de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (UCP 600), cuando no figuraba la fecha en que las mercancías habían sido recibidas para el embarque, se consideraba que la fecha de emisión de los documentos de transporte era la fecha de envío de las mercancías. Se añadió que la fecha de envío sería fundamental en las operaciones con cartas de crédito para que el banco emisor pudiera comprobar si el envío se había realizado dentro del plazo de envío estipulado. Se planteó una inquietud con respecto a la fecha de emisión de los documentos electrónicos, que normalmente era generada automáticamente por el sistema; debido a ello, se dijo que incluir una fecha en el documento electrónico podría causar confusión.

Apartado i)

39. Se preguntó si, a los efectos prácticos, era necesario incluir la frase “cuando el operador de transporte lo sepa”. A modo de respuesta, se explicó que en el transporte marítimo no regular (o “comercio de vagabundos”), en el que las mercancías se enviaban en buques en régimen de contrato de fletamento, como era habitual en el comercio de productos básicos, a menudo el transportista no sabía, en el momento de celebrar el contrato de transporte, cuál sería el lugar de entrega de las mercancías, ya que ese lugar podía cambiar si se vendían mercancías en tránsito, por lo que era posible que el lugar de entrega siguiera sin saberse por algún tiempo durante el viaje.

40. Se sugirió que se adaptara el apartado i) a las necesidades reales del comercio internacional, especialmente a la probabilidad de que cambiara el lugar de entrega durante el tránsito. Se hizo notar que en las UCP 600 se exigía que los bancos examinaran el lugar de destino al emitir cartas de crédito.

41. El Grupo de Trabajo acordó incluir el apartado i) en las listas obligatorias y conservar el texto que figuraba entre corchetes.

Apartado j)

42. El Grupo de Trabajo acordó excluir el apartado j) de las listas obligatorias por considerar que la fecha o el plazo de entrega de las mercancías era más importante para las cuestiones relacionadas con la responsabilidad del transportista, que estarían fuera del ámbito de aplicación de este instrumento. Se observó que el plazo de entrega de las mercancías variaría considerablemente en función del modo de transporte que se utilizara efectivamente.

Apartado k)

43. Se expresaron opiniones divergentes en cuanto a la necesidad de exigir, en el apartado k), que se indicara en el DCN el número de originales emitidos, en vista de que ya existía una disposición similar en el artículo 3, párrafo 6. Mientras que algunas delegaciones sugirieron que se eliminara el apartado k) para evitar la superposición con el artículo 3, párrafo 6, otras delegaciones se mostraron a favor de suprimir el párrafo 6 del artículo 3 y conservar el apartado k) para que la lista de verificación prevista en el artículo 4 estuviera completa. También se expresó cierto apoyo a que se mantuvieran ambas disposiciones, dado que perseguían objetivos diferentes. Como alternativa, se sugirió que se exigiera en el apartado k) que se numerara cada uno de los originales del DCN.

En respuesta a esa sugerencia, se hizo hincapié en que la negociabilidad del DCN dependería de que el nuevo instrumento no atribuyera funciones diferentes a los distintos originales del documento y de que tratara a todos los originales de la misma manera; por lo tanto, no sería necesario que cada original estuviera numerado. También se señaló que, de acuerdo con el Convenio de Budapest, el transportista estaba obligado a entregar las mercancías a la primera persona que presentara el original de la carta de porte, independientemente del número concreto de ese original. Otra sugerencia fue que se reformulara el párrafo 6 del artículo 3 a fin de permitir la emisión de varios originales del DCN, sin exigir que se indicara el número de originales emitidos.

44. Se recordó que el objetivo de indicar el número de originales de los conocimientos de embarque marítimos era importante para que los bancos pudieran mitigar el riesgo de perder el control sobre la carga si tomaban un solo original cuando se habían emitido varios. También se observó que en las disposiciones pertinentes de las UCP 600 se exigía la presentación de un juego completo de originales del conocimiento de embarque para la emisión de cartas de crédito. Se preguntó si se podrían generar varios originales de los DCN en un contexto electrónico y si debería contemplarse esa posibilidad en el nuevo instrumento. En respuesta a esa pregunta, se señaló que, en efecto, convendría analizar cuidadosamente esa cuestión a la luz del principio de neutralidad tecnológica, dado que no todos los sistemas electrónicos permitirían la emisión de varios originales.

45. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó incluir el apartado k), en su redacción actual, en las listas obligatorias.

Apartado l)

46. El Grupo de Trabajo convino en incluir el apartado l) en las listas obligatorias y sustituir las palabras “autorizada por él” por “que actúe en su nombre”, en aras de una mayor claridad.

Apartado m)

47. El Grupo de Trabajo acordó modificar la redacción del apartado m) de la siguiente manera u otra similar: “la declaración de que el flete ha sido prepago o la indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario”. Se explicó que la nueva redacción permitiría contemplar distintas situaciones en el comercio internacional en las que el flete podía ser prepago por el expedidor o por el consignatario, dependiendo, por ejemplo, del término de los Incoterm que eligieran (es decir, un término “C” o “F”), o ser pagadero en el momento de la entrega (“flete en destino”).

Apartado n)

48. El Grupo de Trabajo convino en excluir el apartado n) de las listas obligatorias por considerar que el operador de transporte debía tener la facultad discrecional de decidir el itinerario y el modo de transporte adecuado. Se señaló que el apartado n) contribuía a una mayor transparencia para los posibles tenedores, ya que los límites aplicables a la responsabilidad del transportista podían ser diferentes según el itinerario y el modo de transporte elegidos. También se observó que, en el comercio marítimo, los cargadores podrían dar instrucciones específicas al transportista para que siguiera una ruta determinada por motivos aduaneros o de otro tipo, pero esas instrucciones podrían preverse en el apartado q).

Apartado o)

49. El Grupo de Trabajo acordó excluir el apartado o) de las listas obligatorias y reflejarlo en el apartado q), considerando que la información sobre la ley aplicable al contrato de transporte era de escaso valor. También se destacó la dificultad que existía en la práctica para averiguar cuáles eran las leyes aplicables pertinentes en el contexto del transporte multimodal.

Apartado p)

50. El Grupo de Trabajo tomó nota de que la finalidad del apartado p) era hacer referencia al método que podía utilizarse para confirmar la entrega de las mercancías. El Grupo de Trabajo aceptó la sugerencia de que se excluyera el apartado p) de la lista obligatoria en vista de que la misma cuestión ya estaba prevista en el artículo 12, párrafo 3, en el que se exigía que el tenedor del DCN confirmara la recepción de las mercancías cuando el operador de transporte lo solicitara.

Párrafo 2

51. Se expresó apoyo a que se suprimiera la remisión a las leyes nacionales aplicables (es decir, la ley del país en el que se hubiera emitido el DCN), en atención a que esa remisión supondría una carga para los bancos, al obligarlos a consultar las leyes nacionales pertinentes. Se explicó que dicha remisión se había extraído de las disposiciones correspondientes aplicables a los documentos de transporte no negociables previstas en algunos tratados internacionales vigentes. Se añadió que convendría analizar cuidadosamente la necesidad de hacer esa remisión en el contexto de los DCN, habida cuenta de la importancia y el diferente valor probatorio de los documentos negociables. A ese respecto, también se observó que los documentos de transporte y los DCN podrían regirse por leyes nacionales diferentes.

52. También se expresó apoyo a la idea de limitar el método de firma de la versión en papel de los DCN, permitiendo únicamente la firma manuscrita para reducir el riesgo de que se emitieran documentos fraudulentos. En vista de la función de documento representativo de mercancías que cumplían los DCN, se subrayó la necesidad de tratar de manera diferente a los documentos de transporte no negociables y a los DCN en lo que se refería a permitir otros métodos de firma (p. ej., firma perforada, estampada, etc.). También se señaló que, si se permitía cualquier otro método de firma, sería necesario definir y explicar en el nuevo instrumento los requisitos de fiabilidad de esos otros medios, lo que estaría fuera del alcance del instrumento. Con respecto al entorno electrónico, se explicó que en el artículo 5 se establecían los criterios de fiabilidad para todos los tipos de firma electrónica (incluida la firma digital).

3. Proyecto de artículo 7. Deficiencias en el documento de carga negociable

Párrafo 1

53. El Grupo de Trabajo examinó por separado las cuestiones relativas a la ausencia de los datos previstos en el artículo 4 y las cuestiones relativas a la inexactitud de esos datos. Se expresaron opiniones diferentes sobre si la falta de cualquiera de los datos contemplados en el artículo 4 afectaría a la validez del DCN. A juicio de algunas delegaciones, el DCN debería ser válido siempre que cumpliera los requisitos establecidos en la definición del término prevista en el artículo 2, entre ellos indicar que se refería a las mercancías recibidas por un operador de transporte para el transporte internacional y contener palabras que indicaran su negociabilidad, como “a la orden” o “negociable”. Por lo demás, la ausencia de cualquier otro dato mencionado en el artículo 4 no debería afectar a la validez del DCN. Se señaló que el nuevo instrumento no debería imponer normas más estrictas que las previstas para el conocimiento de embarque marítimo (p. ej., Reglas de Rotterdam, art. 39, párr. 1).

54. Según otra opinión, la validez del DCN no debería verse afectada por la ausencia de ningún dato, ya que las partes involucradas podrían subsanar esas deficiencias antes o después de que el DCN empezara a circular. En tal sentido, se puso de relieve el principio de autonomía de las partes, conforme al cual estas podrían suplir lo que faltara en un documento negociable sin menoscabar su validez.

55. Sin embargo, obtuvo amplio apoyo la idea de que el DCN debía contener determinados elementos esenciales para que pudiera ser reconocido como un documento negociable que daría lugar a la aplicación del nuevo instrumento. Al mismo tiempo, la validez del DCN sería importante para los bancos, y los elementos mínimos previstos no deberían entrañar una verificación engorrosa de su validez, ya que ello iría en

detrimento de la función de negociabilidad y financiación del DCN. Se recordó al Grupo de Trabajo el artículo 15, párrafo 3, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo), en el que se afirmaba la validez del conocimiento de embarque, a pesar de la omisión de cualquier dato, si se ajustaba a la definición prevista en el artículo 1, párrafo 7, de dicho convenio. Se sugirió que se aplicara un criterio análogo en el nuevo instrumento.

56. Con respecto a la inexactitud de los datos, se preguntó cómo podría saber el tenedor del DCN que existía alguna inexactitud y cuál sería el patrón de referencia que habría de utilizarse para determinar una inexactitud (es decir, el contrato de transporte o las propias mercancías). Puesto que el término “inexactitud” abarcaba distintas situaciones, se aclaró que las discrepancias entre el DCN y el documento de transporte deberían contemplarse en cambio en el artículo 8. Dado que el tenedor no debería estar obligado a examinar las mercancías, se señaló que no debería vincularse la inexactitud de los datos a la validez del DCN. Como alternativa, para evitar cualquier discrepancia, se sugirió que el contenido del DCN se redujera al mínimo, exigiendo que dicho documento se adjuntara al documento de transporte y se remitiera a los datos contenidos en este último. No obstante, en respuesta a esa sugerencia, se señaló que un DCN podía referirse a un transporte para el cual no se hubiera emitido ningún documento de transporte, como ocurría con frecuencia en el ámbito del transporte por ferrocarril y por carretera.

57. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó: a) suprimir el texto que figuraba entre corchetes; b) reformular el párrafo 1 a fin de incluir una salvedad que hiciera referencia a la definición de DCN, y c) ampliar la definición de DCN para especificar que las mercancías habían sido recibidas por el operador de transporte y exigir que el DCN estuviera firmado por el operador de transporte.

Párrafo 2

58. Se cuestionó la referencia que se hacía a los “datos del contrato de transporte” en atención a que esos datos normalmente describían los derechos y obligaciones de las partes contratantes, pero no aportaban información sobre la ejecución del contrato de transporte, como la carga de las mercancías. En respuesta a ello, se explicó que el término se refería a los datos del contrato que figuraban en el documento de transporte y que, como tales, se incorporaban al DCN de conformidad con el artículo 4.

59. Se cuestionó la necesidad de incluir esta disposición en vista de la decisión del Grupo de Trabajo de no exigir que la información relativa a la carga de las mercancías se incluyera en el DCN como elemento esencial obligatorio (véase el párr. 36 *supra*). Se observó que el párrafo 2, que se inspiraba en el artículo 39, párrafo 2, de las Reglas de Rotterdam, parecía prever normas supletorias para el caso de que faltara información, y que esas normas eran más pertinentes para complementar el documento de transporte que el propio DCN. Recibió apoyo la opinión de que lo único que se necesitaba era una norma supletoria para las situaciones en que el DCN no indicara su propia fecha.

60. La opinión contraria fue que esta disposición contenía una norma supletoria de gran importancia práctica, ya que la parte que adquiriera un DCN tendría interés en saber cuándo había recibido las mercancías el transportista y en qué fecha podía basarse que no fuera la fecha indicada en el DCN. El Grupo de Trabajo era consciente de la importancia fundamental que revestía el concepto de “recepción” de las mercancías para el comercio internacional y examinó diversas sugerencias en cuanto a la forma de reflejarla en el proyecto de instrumento. Se estuvo de acuerdo en que era importante distinguir entre las situaciones siguientes: a) la omisión de la fecha del propio DCN; b) la omisión en el DCN de la fecha de recepción de las mercancías indicada en el documento de transporte, y c) la omisión de la fecha de recepción de las mercancías en el propio documento de transporte. La norma supletoria adecuada para subsanar esa omisión podría variar en cada situación. Al respecto, se recordó al Grupo de Trabajo la necesidad de evitar un posible conflicto entre la fecha de recepción que se considerara tal de acuerdo con el DCN y una fecha de recepción diferente indicada en el documento de transporte que las partes hubiesen omitido reflejar en el DCN. También se señaló que

la finalidad de esta disposición no era subsanar las deficiencias del documento de transporte, cuestión que debería preverse en las normas aplicables que rigieran el documento de transporte.

61. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en reformular el párrafo 2 de modo que reflejara lo siguiente: a) si en el DCN figuraba una fecha pero no se indicaba su significado, se consideraría que esa fecha era la fecha de emisión del DCN; b) si en el DCN no figuraba su fecha de emisión, se consideraría que había sido emitido simultáneamente con el documento de transporte, y c) si en el DCN no figuraba la fecha de recepción de las mercancías, se consideraría que estas habían sido recibidas por el transportista en la fecha de emisión del DCN.

Párrafo 3

62. Se puso en duda la necesidad de incluir esta disposición en vista de lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 1, con respecto al valor probatorio *prima facie* del DCN. Se observó que la disposición se refería a una declaración implícita de que las mercancías estaban en buen estado aparente, a la que el operador de transporte no podía oponerse. Se recordó al Grupo de Trabajo que no en todos los modos de transporte se había reconocido esa norma supletoria general. En las Reglas Uniformes CIM, por ejemplo, las presunciones sobre el estado de las mercancías se vinculaban a la parte efectivamente responsable de la carga de estas (es decir, el transportista o el expedidor). En respuesta a lo anterior, se explicó que la disposición reflejaba la práctica imperante en el transporte marítimo y era muy importante para las operaciones con cartas de crédito porque la mayoría de los conocimientos de embarque no contenían ninguna declaración explícita sobre el estado y condición aparentes de las mercancías, ya que los bancos solían exigir conocimientos de embarque “limpios”. Al mismo tiempo, la disposición era lo suficientemente flexible como para permitir que las partes estipularan quién realizaría efectivamente la carga y estiba de las mercancías en diversas cláusulas que se utilizaban en la práctica del transporte (p. ej., “carga y recuento realizados por el cargador”).

63. Se estuvo de acuerdo en el Grupo de Trabajo en que era importante asegurarle al tercero tenedor del DCN que, si tenía que reclamar una indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, tendría derecho a basarse en la información sobre la cantidad y el estado de las mercancías que figuraba en el DCN que había adquirido. El problema que se plantearía en la práctica era en qué medida el transportista ejecutante podría invocar otras defensas basadas en el contrato y en las normas imperativas aplicables a determinado tramo del transporte, con el resultado de que el tenedor quizás recibiera una indemnización menor de la que esperaba obtener por haberse basado en la información que figuraba en el DCN. Se sugirió que las diferencias que surgieran en la práctica en cuanto a esas reclamaciones se resolvieran entre el operador de transporte y el transportista ejecutante. Otra posibilidad sería tratar en el nuevo instrumento la cuestión del derecho legítimo del tenedor a basarse en esa información, por separado de la cuestión relativa a las reclamaciones que podrían hacerse en virtud del contrato de transporte como garantía para cualquier tenedor posterior de que las mercancías se habían recibido en buen estado.

Párrafo 4

64. Si bien se expresó cierto apoyo a que se conservara el párrafo 4, se cuestionó la necesidad de regular la cuestión del fraude en el nuevo instrumento, habida cuenta de la dificultad de probar la “intención de defraudar”. Se señaló que incluir una disposición de ese tipo, en la que se estableciera la responsabilidad del operador de transporte frente a cualquier tercero que actuara basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el DCN, sin especificar el plazo de prescripción para presentar reclamaciones, también sería problemático. Además, se señaló que, en la práctica, era normalmente el cargador (y no el operador de transporte) el que podía tener la intención de defraudar. Se recordó al Grupo de Trabajo que las Reglas Uniformes CIM guardaban silencio respecto de esta cuestión.

65. El Grupo de Trabajo convino en suprimir esta disposición por considerar que la responsabilidad del operador de transporte debía contemplarse en la ley aplicable pertinente y en atención a que el nuevo instrumento no se refería a la responsabilidad en ninguna otra disposición.

4. Proyecto de artículo 8. Valor probatorio del documento de carga negociable

66. Se preguntó cómo se regularían en el nuevo instrumento las discrepancias entre el DCN y el documento de transporte, por ejemplo, errores graves con respecto a la cantidad de mercancías. Se explicó que todo tenedor de un DCN que actuara de buena fe basándose en información errónea sobre la cantidad de mercancías debería quedar protegido por el artículo 8 y tener derecho a exigir la entrega de esa cantidad de mercancías.

Párrafo 1

67. Se expresaron opiniones diferentes sobre la forma en que podrían hacerse reservas en el DCN. Algunas delegaciones consideraban que el nuevo instrumento debía establecer un régimen autónomo con normas explícitas sobre la formulación de reservas. Se observó que la frase “no responde de la exactitud de la información proporcionada por el expedidor” podría malinterpretarse si no se hacía referencia a las circunstancias pertinentes indicadas en el artículo 40, párrafo 1, de las Reglas de Rotterdam. Se sugirió que se dividiera la disposición en dos disposiciones separadas para distinguir la cuestión de las reservas de la cuestión del valor probatorio *prima facie*. En respuesta a esa sugerencia, se explicó que la disposición no era un reflejo exacto de los artículos 40 y 41 de las Reglas de Rotterdam porque estas se habían redactado en un contexto diferente e imponían al transportista la obligación de formular reservas. Se sugirió que las reservas admisibles se enunciaran de manera más detallada en el instrumento. Una solución alternativa, que recibió cierto apoyo, fue que la disposición se remitiera a las reservas y salvedades que el operador de transporte tendría derecho a formular con arreglo a la ley aplicable pertinente. Habida cuenta de la importancia de esta disposición para las cuestiones relativas a la negociabilidad y la responsabilidad, se señaló que si se incluía una remisión a la ley aplicable pertinente se dejaría en claro que el nuevo instrumento no interferiría con los regímenes de responsabilidad vigentes en el ámbito del transporte de mercancías. En respuesta a ello, se observó que tratar de determinar la ley aplicable pertinente sería difícil y podría inducir a error, ya que la validez de cualquier cláusula o reserva que pudiera limitar la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño de las mercancías sería determinada por el tribunal competente con arreglo a la ley que este considerara aplicable a esa cuestión concreta de conformidad con las normas sobre conflicto de leyes del foro.

68. Tras un debate, se solicitó a la secretaría que reformulara esta disposición de modo que incluyera ambas opciones, a fin de que el Grupo de Trabajo la volviera a analizar.

Párrafo 2

69. Se sugirió que se suprimiera la referencia al consignatario en esta disposición debido a que el consignatario, a diferencia de otros terceros, tendría información sobre las mercancías y, por lo tanto, no tendría que actuar basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el DCN. En respuesta a esa sugerencia, se señaló que, por lo general, el consignatario (como comprador) era parte en el contrato de compraventa celebrado con el expedidor (como vendedor), pero no era parte en el contrato de transporte celebrado entre el expedidor y el transportista; por lo tanto, era posible que el consignatario no supiera si la descripción de las mercancías que figuraba en el contrato de transporte coincidía con la indicada en el contrato de compraventa. El Grupo de Trabajo convino en volver a examinar esta cuestión más adelante.

70. Se preguntó si los textos que figuraban entre corchetes en segundo y tercer lugar podrían funcionar como alternativas. Se expresó apoyo a que se mantuviera el criterio de la actuación de buena fe basada en la descripción de las mercancías, como se indicaba en el primer texto entre corchetes, en lugar de optar por el criterio de la “negligencia

grave” que se proponía como alternativa. Se aclaró que los beneficiarios de esta disposición tendrían que demostrar su buena fe cuando actuaran basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el DCN, por ejemplo cuando realizaran pagos o abrieran un crédito documentario.

5. Proyecto de artículo 9. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor

Párrafo 1

71. El Grupo de Trabajo intercambió opiniones sobre el alcance de los derechos del tenedor de un DCN, en comparación con los derechos que el contrato de transporte confería al expedidor original. De acuerdo con un punto de vista, el tenedor del DCN debería tener los mismos derechos que el expedidor original, y bastaría que el artículo remitiera a ellos. En aras de la claridad, se podría establecer expresamente en el párrafo que los derechos del expedidor original deberían extinguirse en el momento en que se emitiera el DCN. Se expresó apoyo a la opinión contraria de que otorgar al tenedor del DCN únicamente los derechos del expedidor original no garantizaría la negociabilidad del DCN. Para que el nuevo instrumento lograra el objetivo de crear un documento negociable con fines de financiación, sería fundamental incluir una lista de derechos que el tenedor del DCN podría ejercer, similar a la que figuraba en el capítulo 10 de las Reglas de Rotterdam. Sin embargo, al incluir esa lista, no se deberían tratar en el nuevo instrumento las cuestiones relativas a los efectos del DCN sobre la propiedad de las mercancías, en vista de la gran diversidad de soluciones que ofrecían los ordenamientos jurídicos nacionales para esa cuestión, que hasta la fecha habían evitado sistemáticamente los tratados internacionales en materia de contratos de compraventa y de contratos de transporte.

72. Se recordaron al Grupo de Trabajo las normas elaboradas en el marco de determinados modos de transporte para regular el derecho de control (o “disposición”) de las mercancías con arreglo al contrato de transporte. Se hizo hincapié en la necesidad de evitar posibles conflictos con el derecho de disposición previsto en los tratados internacionales vigentes en materia de transporte de mercancías (p. ej., el art. 18 de las Reglas Uniformes CIM). También se subrayó que el otorgamiento de derechos al tenedor del DCN para dar al transportista instrucciones de entrega diferentes a las condiciones de transporte convenidas inicialmente podría llegar a aumentar el riesgo del transportista de incurrir en responsabilidad. El Grupo de Trabajo tomó nota de esas inquietudes y convino en que debía determinar, en primer lugar, qué conjunto de derechos de control sería necesario para garantizar la negociabilidad de los DCN y, posteriormente, estudiar cómo se podrían compatibilizar esos derechos con los regímenes de transporte en los modos en que no se practicaba la negociabilidad.

73. Preocupaba que en el apartado a) no se limitara el derecho del tenedor a dar instrucciones al transportista respecto de las mercancías, por ejemplo, exigiendo el reembolso de los gastos adicionales derivados de la ejecución de esas instrucciones y permitiendo que el transportista se negara a ejecutar las instrucciones por motivos legítimos. Se señaló que los tratados internacionales pertinentes en vigor exigían que las instrucciones fueran lícitas, razonables y ejecutables por el transportista y que no generaran gastos ni alteraciones no razonables en sus operaciones. Al respecto, se destacó que el nuevo instrumento no debía socavar el derecho que actualmente tenía el transportista a negarse a seguir las instrucciones en determinadas circunstancias (p. ej., determinadas estaciones aduaneras tal vez no estuvieran en condiciones de manipular mercancías peligrosas). Se convino en que el nuevo instrumento debía reconocer esos aspectos preocupantes y en que el texto que figuraba entre corchetes debía exigir que las instrucciones del tenedor fueran “compatibles con el contrato de transporte”, lo que incorporaría implícitamente a ese contrato cualquier norma del derecho aplicable, incluido cualquier tratado internacional pertinente. El Grupo de Trabajo aceptó la sugerencia de que el nuevo instrumento abordara por separado la cuestión de quién asumiría los gastos en que incurriera el transportista para seguir las instrucciones dadas por el tenedor del DCN.

74. En cuanto al apartado b), se preguntó en qué medida guardaba relación con el derecho a exigir la entrega de las mercancías enunciado en el artículo 12. En respuesta a esa pregunta, se aclaró que el apartado hacía referencia al derecho a exigir la entrega de las mercancías en tránsito, que difería del derecho a exigir la entrega de las mercancías en el lugar de destino, cosa que, no obstante, podría aclararse agregando una expresión como “mientras se encuentren en tránsito”.

75. Obtuvo amplio apoyo la idea de que entre los derechos del tenedor quedara comprendido el derecho a enajenar las mercancías a un tercero o a preñarlas a favor de un tercero, como figuraba en el apartado d), aunque regulándolo en otra disposición por cuanto difería de los demás derechos contractuales enumerados en la disposición. El derecho a enajenar o a preñar las mercancías debería enunciarse explícitamente para que el DCN cumpliera la función de título representativo de mercancías en todas las jurisdicciones. Sin embargo, se señaló que ese derecho no aparecía en los tratados vigentes en materia de transporte de mercancías, ni siquiera en el sector marítimo, en el cual ese derecho era reconocido desde hacía mucho tiempo por la *lex mercatoria* y la legislación. Se presentaron al Grupo de Trabajo diversas propuestas de redacción, entre ellas la de utilizar conceptos jurídicos alternativos como la “posesión implícita” de las mercancías, o introducir la equivalencia con los efectos de la “entrega física de las mercancías”. Debería aclararse el vínculo establecido en el artículo 10 entre el derecho a enajenar las mercancías y el derecho a transmitir los derechos incorporados en el DCN.

Párrafo 2

76. Se expresó apoyo a que se conservara el párrafo 2, dada la importancia de establecer expresamente el plazo de que disponía el tenedor del DCN para ejercer sus derechos, incluido el derecho a hacer valer cualquier derecho contra el operador de transporte por la pérdida o el daño de las mercancías. Se sugirió que los derechos del tenedor del DCN no se vincularan a la recepción y entrega de las mercancías, sino a la emisión y entrega del DCN, es decir, cuando se exigiera la entrega de las mercancías en el lugar de destino de conformidad con el artículo 12, párrafo 1. El Grupo de Trabajo aceptó esa sugerencia.

77. Se planteó la preocupación de que el hecho de vincular los derechos del tenedor del DCN a la entrega de dicho documento pudiera constituir un problema cuando el DCN, por ejemplo, el conocimiento de embarque marítimo, no se hubiera transmitido aún al lugar de destino cuando llegaran las mercancías. Se recordó al Grupo de Trabajo que, en la práctica marítima, para no retrasar la continuación del viaje del buque, los transportistas aceptaban entregar las mercancías aunque no se exhibieran todos los originales del conocimiento de embarque, si estaban protegidos contractualmente del riesgo de incurrir en responsabilidad por entrega errónea en virtud de una carta de indemnización proporcionada por la parte que exigía la entrega.

Párrafo 3

78. Se observó que el requisito de que el tenedor del DCN entregara un juego completo de originales para poder ejercer el derecho a exigir la entrega de las mercancías que le confería el artículo 9, párrafo 1 b), era incompatible con la obligación de entregar un solo original prevista en el artículo 12, que trataba de la entrega de las mercancías. En respuesta a esa observación, se explicó que el párrafo 3 se refería únicamente al ejercicio del derecho de control durante el viaje, y no a la dificultad que planteaba la llegada tardía del conocimiento de embarque al lugar de destino, para la cual el artículo 12 ofrecía una solución basada en la práctica comercial. El Grupo de Trabajo tomó nota de la sugerencia de que se adaptara el párrafo al contexto electrónico.

Párrafo 4

79. Se expresó cierto apoyo a que se suprimiera este párrafo, por considerarse que el modo de comunicación se regiría por el principio de autonomía de las partes y el derecho interno aplicable. Se observó que la finalidad del párrafo no estaba clara y que podría interpretarse, erróneamente, que no permitía la comunicación electrónica en los casos

que no estuvieran mencionados expresamente en el párrafo. Se expresó cierta preocupación por la posibilidad de que una interpretación errónea del párrafo hiciera pensar que las comunicaciones electrónicas podrían ser suficientes en todos los casos en que el tenedor ejerciera el derecho de control, independientemente de los mecanismos específicos para ejercer el derecho de disposición previstos en los tratados internacionales vigentes en el ámbito del transporte de mercancías (p. ej., incluir instrucciones en el propio documento de transporte). El Grupo de Trabajo, teniendo en cuenta la opinión de algunas delegaciones que estaban a favor de mantener el párrafo, acordó colocar el párrafo entre corchetes, con una nota a pie de página en la que se mencionaran las deliberaciones antes reseñadas, y volver a examinarlo en el siguiente período de sesiones.

6. Proyecto de artículo 10. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable emitido en papel o en un documento de carga negociable electrónico

Párrafo 1

80. El Grupo de Trabajo observó que en el artículo 10 no se exigía que se notificara al operador de transporte la transmisión del DCN para no desvirtuar la naturaleza de dicho documento como título representativo de mercancías (véase también el párr. 34 *supra*).

81. Se recordó al Grupo de Trabajo que aún no había tomado una decisión definitiva sobre si se permitiría que los DCN se emitieran al portador (véase el párr. 23 *supra*) y convino en mantener entre corchetes, por el momento, las referencias al endoso en blanco.

82. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si deberían mantenerse los dos supuestos previstos en los incisos i) y ii) del apartado b), y qué persona sería el “primer tenedor” según el inciso i) de ese apartado. Al respecto, se observó que, en la práctica, era importante proteger al vendedor/expedidor, especialmente en los casos en que el transporte fuera organizado por un comprador designado en los documentos de transporte como consignatario. El expedidor tenía un derecho legítimo a retener el control de las mercancías hasta que se pagara el precio de la compraventa, pero no era parte en el contrato de transporte organizado por el comprador (p. ej., de acuerdo con los términos “F” de los Incoterms). Para protegerse de la falta de pago por parte del comprador, el vendedor/expedidor solía retener los documentos de transporte hasta que se efectuara el pago. Posteriormente, los documentos de transporte se entregaban al comprador/consignatario sin endoso, de modo que esta situación era distinta de la que se contemplaba en el párrafo 1 a).

83. El Grupo de Trabajo, aunque consciente de la necesidad de reconocer esa forma particular de transmisión de los derechos que confería el DCN, convino en que el artículo no distinguía claramente entre la transmisión mediante entrega física y endoso del DCN, y la transmisión de derechos por la simple entrega.

84. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó provisionalmente reformular el párrafo 1 de la siguiente manera o en términos similares:

“1. El tenedor podrá transmitir a otra persona los derechos incorporados en el documento de carga negociable:

a) mediante la entrega del documento de carga negociable, debidamente endosado, [ya sea]a dicha persona[o en blanco][, si se trata de un documento a la orden], o

b) mediante la entrega del documento de carga negociable sin endoso si[: i)] el documento ha sido librado a la orden de una persona determinada y es entregado por el expedidor identificado en el documento de carga negociable al consignatario designado[, o ii) si el documento ha sido librado al portador o endosado en blanco].”

85. Se recordó al Grupo de Trabajo la necesidad de estudiar la interacción entre el uso comercial del DCN y los requisitos legales y de regulación exigidos para el despacho aduanero y las formalidades de importación y exportación relacionadas con el transporte

internacional de mercancías. En particular, el Grupo de Trabajo debería considerar qué documentos cabría esperar que examinaran las autoridades aduaneras y de otro tipo de los países en cuestión (es decir, si el documento de transporte o el DCN, o ambos) y en qué medida cabría esperar que esas autoridades reconocieran las transmisiones de los derechos que confería un DCN sobre las mercancías. El Grupo de Trabajo reconoció la importancia que revestía esa cuestión, pero decidió aplazar su examen hasta que hubiera terminado de examinar las disposiciones sustantivas del proyecto de instrumento.

Párrafo 2

86. El Grupo de Trabajo convino en ajustar el párrafo para que estuviera en consonancia con su decisión de vincular la transmisión de los derechos del tenedor del DCN a la entrega física de dicho documento de conformidad con el artículo 10, párrafo 1.

7. Proyecto de artículo 11. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al operador de transporte

87. El Grupo de Trabajo reconoció la importancia de este artículo, ya que el transportista podría necesitar instrucciones para ejecutar el contrato o entregar las mercancías y, a tal efecto, debería solicitar instrucciones a la parte que tenía el control de las mercancías, es decir, el tenedor del DCN.

88. Se preguntó si las disposiciones no deberían complementarse con una norma que previera consecuencias en caso de que el tenedor no proporcionara al transportista la información o las instrucciones solicitadas. Se recordaron al Grupo de Trabajo las disposiciones de los tratados internacionales que, cuando la parte controladora no hubiera dado instrucciones, autorizaban al transportista a adoptar las medidas que a su juicio fueran las más adecuadas para proteger los intereses de esa persona. A fin de evitar posibles conflictos con los regímenes vigentes, se sugirió que el artículo se remitiera al contrato de transporte y a la ley aplicable a dicho contrato en ese aspecto. Sin embargo, el texto actual parecía crear una obligación estricta para el tenedor de proporcionar dicha información o instrucciones, que algunos tenedores que no fueran el cargador, como el banco emisor de una carta de crédito, podrían no estar en condiciones de proporcionar.

89. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó reformular la disposición de la siguiente manera o en términos similares:

Si el operador de transporte necesita información, instrucciones o documentos relacionados con las mercancías para cumplir las obligaciones que le impone el contrato de transporte, deberá solicitar dicha información, instrucciones o documentos al tenedor del documento de carga negociable. Si el operador de transporte no logra obtener esas instrucciones en un plazo razonable, procederá de conformidad con el contrato de transporte.

90. El Grupo de Trabajo convino además en complementar esa disposición con otro párrafo basado en el artículo 58, párrafo 1, de las Reglas de Rotterdam, en el sentido de que un tenedor que no fuera el cargador y que no ejerciera ningún derecho derivado del contrato de transporte no asumiría responsabilidad alguna en virtud del artículo 11.

8. Proyecto de artículo 12. Entrega de las mercancías

Párrafo 1

91. El Grupo de Trabajo acordó suprimir la referencia que se hacía en ese párrafo a la entrega del “documento de transporte, si correspondiera”. Se señaló que la exigencia de que se entregara el documento de transporte como condición para aceptar la entrega de las mercancías se regiría por la ley aplicable al contrato de transporte, que ya estaba contemplada en el artículo 12, párrafo 4. Se puso énfasis en que el DCN era el único documento que debía exigirse para aceptar la entrega de las mercancías, a fin de garantizar su negociabilidad.

92. Se recordó al Grupo de Trabajo que las Reglas Uniformes CIM no exigían que se entregara la carta de porte ferroviario en el momento de la entrega de las mercancías. Por el contrario, la carta de porte acompañaría a las mercancías y sería entregada por el transportista al destinatario en el momento de la entrega. El Grupo de Trabajo también tomó nota de la práctica de emitir conocimientos de embarque internos y principales en el sector marítimo. Se explicó que, mientras que un conocimiento de embarque interno sería emitido por el transitario, los conocimientos de embarque principales serían emitidos por el transportista efectivo al transitario como expedidor. Para que el transportista efectivo pudiera entregar las mercancías al transitario, sería necesario entregar el respectivo conocimiento de embarque principal. A su vez, cuando el tenedor exigiera la entrega de las mercancías al transitario, solo sería necesario entregar el conocimiento de embarque interno.

93. El Grupo de Trabajo también se planteó si era necesario conservar las palabras “debidamente endosado de ser necesario” y la frase que figuraba entre corchetes que obligaba al tenedor a identificarse. Se observó que las palabras “debidamente endosado” podrían ser redundantes en vista de la definición de tenedor que figuraba en el artículo 2. También se cuestionó la necesidad de conservar el texto que figuraba entre corchetes, ya que el artículo 9, párrafo 3, contenía una disposición similar, que obligaba al tenedor a identificarse cuando ejercía el derecho de control. El Grupo de Trabajo acordó mantener ambos textos en su forma actual.
