

**Asamblea General**

Distr. general
23 de mayo de 2023
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
42º período de sesiones (Nueva York, 8 a 12 de mayo de 2023)****Índice**

	<i>Página</i>
I. Introducción	2
II. Organización del período de sesiones	2
III. Deliberaciones	3
IV. Futuro instrumento sobre los documentos de carga negociables	3
A. Observaciones generales	3
B. Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables	4
1. Artículo 13. Entrega de las mercancías	4
2. Artículo 5. Condiciones de uso y efectos de los documentos de carga negociables electrónicos	5
3. Artículo 2. Definiciones	7
4. Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable	11
5. Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable	16



I. Introducción

1. En su 41^{er} período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 2 de diciembre de 2022), el Grupo de Trabajo emprendió la nueva tarea que le había asignado la Comisión, destinada a elaborar un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables¹. En ese período de sesiones, 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. El Grupo de Trabajo examinó los artículos 3, 4 y 7 a 12 del proyecto y dejó para un futuro período de sesiones las deliberaciones sobre los demás artículos².

II. Organización del período de sesiones

2. El Grupo de Trabajo, integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 42^o período de sesiones en Nueva York, del 8 al 12 de mayo de 2023.

3. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Austria, Belarús, Brasil, Canadá, Chequia, Chile, China, Côte d'Ivoire, Croacia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, India, Irán (República Islámica del), Iraq, Italia, Japón, Malawi, Marruecos, Mauricio, México, Nigeria, Perú, Polonia, República de Corea, República Democrática del Congo, República Dominicana, Singapur, Suiza, Tailandia, Türkiye, Ucrania, Uganda, Venezuela (República Bolivariana de) y Viet Nam.

4. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Azerbaiyán, Bahrein, Burkina Faso, Eslovaquia, Filipinas, Myanmar, Nepal, Omán, Paraguay, Sri Lanka y Uruguay.

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

a) *sistema de las Naciones Unidas*: Comisión Económica para Europa (CEPE), Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP), Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y Unión Postal Universal (UPU);

b) *organizaciones intergubernamentales*: Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (HCCH), 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*: Alumni Association of the Willem C. Vis International Commercial Arbitration Moot (MAA), China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT), Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT), Comité Maritime International (CMI), European Shippers' Council (ESC), International and Comparative Law Research Center (ICLRC), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), New York State Bar Association (NYSBA) 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)

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

² A/CN.9/1127, párr. 9.

7. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí los siguientes documentos:
 - a) el programa provisional anotado (A/CN.9/WG.VI/WP.97), y
 - b) una versión revisada del anteproyecto de disposiciones anotado para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables (A/CN.9/WG.VI/WP.98).
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.
 4. Futuro instrumento sobre los documentos de carga negociables.
 5. Aprobación del informe.

III. Deliberaciones

9. El Grupo de Trabajo prosiguió su examen del tema sobre la base de una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.VI/WP.98) que contenía una versión revisada del 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.

IV. Futuro instrumento sobre los documentos de carga negociables

A. Observaciones generales

10. Al comienzo de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo se planteó si el ámbito de aplicación del proyecto de nuevo instrumento debería limitarse a las situaciones en que el documento de carga negociable era emitido por el operador de transporte en calidad de transportista contratante, con exclusión de los casos en que el operador de transporte también realizara al menos una parte del transporte como transportista efectivo de conformidad con el contrato de transporte.

11. Hubo algunas opiniones a favor de establecer un ámbito de aplicación limitado, ya que la emisión en paralelo de un documento de carga negociable (por el transportista contratante) y de un documento de transporte (por el transportista efectivo) reflejaría mejor el enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de nuevo instrumento. Se observó que permitir que los transportistas efectivos emitieran un documento de carga negociable podría crear un conflicto con los tratados internacionales vigentes que regían el transporte de mercancías, en atención a que tanto el consignatario cuyo nombre se indicaba en el documento de transporte como el tenedor de un documento de carga negociable podrían reclamar la entrega de las mercancías. Sin embargo, predominó la opinión a favor de que el proyecto de nuevo instrumento tuviera un ámbito de aplicación más amplio, ya que limitar su aplicación a los documentos de carga negociables emitidos por transportistas contratantes que no realizaran ningún segmento del transporte implicaría que, en la práctica, el proyecto de nuevo instrumento sería aplicable únicamente a los transitarios. Se señaló que algunos tratados internacionales conexos, como el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Convenio CMR), abarcaban tanto a la persona que celebraba y ejecutaba el contrato de transporte como a la persona que solamente celebraba el contrato. Se explicó que, en el contexto ferroviario, el concepto de “transportista” abarcaba al transportista contratante, al transportista sucesivo y al transportista sustituto (similar al transportista efectivo). Los transportistas contratantes y sucesivos pasaban a ser partes en el contrato de transporte, pero podían o no realizar el transporte ellos mismos. Los transportistas

ferroviarios también podían ser transitarios y no deberían verse obligados a crear una empresa subsidiaria para actuar como transitarios a los efectos de emitir un documento de carga negociable. Se subrayó la necesidad de que el proyecto de nuevo instrumento funcionara como instrumento habilitador y de que fuera flexible para que pudiera utilizarse en otros modos de transporte. Aunque las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (Reglas Uniformes CIM) contenían una disposición que prohibía que un documento de transporte funcionara como documento negociable, esa disposición no prohibía la emisión de un documento negociable independiente. Algunos delegados también señalaron que un ámbito de aplicación más amplio cumpliría de todos modos con la legislación nacional aplicable.

12. Se planteó la cuestión de si un documento de carga negociable podría ser emitido por una persona que organizara el transporte de las mercancías pero no celebrara un contrato de transporte en el sentido de determinada legislación nacional, como el “commissionaire de transport”. Se explicó que el objetivo que perseguía el proyecto de nuevo instrumento era que un documento de carga negociable fuera emitido por transitarios en calidad de transportistas contratantes, no de agentes.

13. Se sugirió que se suprimieran las palabras “con el expedidor” en la definición de “operador de transporte”, habida cuenta de que la definición de “expedidor” era muy amplia y podría no ser la persona que celebraba el contrato. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en considerar esa sugerencia cuando volviera a examinar las definiciones del artículo 2 del proyecto.

14. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que el ámbito de aplicación del nuevo instrumento no se limitara a los transportistas contratantes que no realizaran ellos mismos el transporte.

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

1. Artículo 13. Entrega de las mercancías

Párrafo 2

15. Se recordó al Grupo de Trabajo que el párrafo 2 se basaba en la práctica largamente arraigada en el sector marítimo de emitir el conocimiento de embarque marítimo en tres originales. Con respecto a los dos textos alternativos que se proponían entre corchetes, se observó que, aunque similares, reflejaban dos opciones de política legislativa diferentes. En la segunda oración se afirmaba claramente el derecho del transportista a realizar la entrega contra la presentación de un solo original del documento de transporte, cuando se hubiera emitido más de un original. A su vez, en la primera oración se establecía que el transportista podía liberarse de su obligación entregando las mercancías contra la presentación de un original solo si lo hacía “de buena fe”. Se expresó preocupación por el uso de la noción de “buena fe” en ese contexto, dada su ambigüedad jurídica, y porque se presumiera implícitamente que la entrega de todos los originales debía ser la norma. Por lo tanto, obtuvo amplio apoyo la idea de hacer extensiva la práctica del sector marítimo a la emisión de documentos de carga negociables, para no interferir con la práctica corriente. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó suprimir la primera oración que figuraba entre corchetes y mantener la segunda oración, eliminando los corchetes.

Párrafo 3

16. Se cuestionó el uso de las palabras “en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega”, en atención a que el documento de carga negociable sería un instrumento nuevo y, por lo tanto, no existiría ninguna práctica habitual aún. También se cuestionó la necesidad de que el tenedor confirmara la recepción de las mercancías. En respuesta a ello, se señaló la importancia que tenía en la práctica el hecho de que el operador de transporte recibiera un acuse de recibo del tenedor. También se explicó que solo sería necesaria la confirmación si el operador de transporte lo solicitaba. Tras deliberar, el

Grupo de Trabajo acordó suprimir las palabras “en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega”.

Párrafo 4

17. Se consideró que no procedía hacer referencia a “la ley aplicable al contrato de transporte”, ya que había otras leyes y reglamentos, además de las que se referían exclusivamente al contrato de transporte, que serían pertinentes para la entrega de las mercancías. Se citaron como ejemplo las Reglas Uniformes CIM, que introducían una noción más amplia para abarcar las normas vigentes en el lugar de destino. También se cuestionó la necesidad de incluir el párrafo 4, especialmente a la luz del artículo 1, que establecía, en el párrafo 2, que el proyecto de nuevo instrumento no afectaba a la aplicación de ningún tratado internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, y, en el párrafo 3, que el proyecto de nuevo instrumento no modificaba los derechos y obligaciones del operador de transporte, del expedidor y del consignatario, ni la responsabilidad que les incumbía de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, se expresó una opinión contraria a que se suprimiera el párrafo 4 en esta etapa. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó colocar el párrafo 4 entre corchetes.

2. Artículo 5. Condiciones de uso y efectos de los documentos de carga negociables electrónicos

Observaciones generales

18. Se expresó la preocupación de que las cuestiones contempladas en este artículo del proyecto, que en cierta medida reflejaba disposiciones de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (LMDTE), no se prestaban a un tratamiento uniforme en un tratado internacional, lo que daba a los Estados contratantes poca flexibilidad para adaptar sus disposiciones al ordenamiento jurídico interno. Una alternativa mejor sería tratar esas cuestiones solo en la medida mínima necesaria y, en cualquier caso, aplicar el enfoque de la LMDTE y elaborar disposiciones destinadas únicamente a garantizar la equivalencia funcional. En respuesta a ello, se recordó al Grupo de Trabajo que aún no había tomado una decisión definitiva sobre la forma del nuevo instrumento. Además, se señaló que la cuestión relativa a los documentos de transporte electrónicos ya se había tratado anteriormente en tratados internacionales, como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam) y el Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera relativo a la Carta de Porte Electrónica (e-CMR). Dado que un tratado internacional tenía que prever un régimen jurídico autónomo y, a diferencia de una ley modelo, no podía dar por supuesta la existencia de leyes nacionales complementarias sobre algunas cuestiones clave, un criterio de redacción que se basara estricta y exclusivamente en establecer parámetros de equivalencia funcional no sería suficiente para garantizar el debido funcionamiento del tratado.

19. Otra preocupación era que el artículo 5 del proyecto no seguía estrictamente el enfoque de la LMDTE. Por consiguiente, se sugirió que en el nuevo instrumento solo se examinara el enfoque de manera general, se hiciera remisión al derecho interno aplicable y se exhortara a adoptar la LMDTE. En respuesta a esa sugerencia, se explicó que el artículo 5 del proyecto se inspiraba en gran medida en la LMDTE, y que las variaciones con respecto a la LMDTE tenían por objeto adaptarla al contexto del documento de carga negociable electrónico consagrado en el proyecto de nuevo instrumento y se basaban en las disposiciones pertinentes de las Reglas de Rotterdam y del e-CMR. Obtuvo apoyo general la idea de que el proyecto tuviera disposiciones detalladas sobre los documentos de carga negociables electrónicos, en atención a que dicho enfoque tendría visión de futuro y respondería a la necesidad práctica de contar con la versión electrónica del documento de carga negociable sobre el terreno (especialmente cuando las mercancías viajaban más rápido que los documentos emitidos en papel). En este contexto se citaron como ejemplos, entre otros, el conocimiento de embarque

electrónico para el transporte multimodal de la FIATA y las cartas de porte electrónicas CIM/SMGS. Se señaló que aclarar el uso de los documentos de carga negociables electrónicos en el nuevo instrumento sería esencial para los sectores del comercio y las finanzas.

Párrafo 1

20. No recibió apoyo suficiente la sugerencia de que se incluyera la frase “cuando la ley requiera o permita” en el encabezamiento. El Grupo de Trabajo reconoció que la redacción propuesta, extraída de la LMDTE y de textos anteriores de la CNUDMI sobre comercio electrónico, reflejaba la prueba largamente comprobada de la equivalencia funcional. Sin embargo, esa prueba resultaba improcedente en el contexto del proyecto de nuevo instrumento, que tenía por objeto crear un nuevo tipo de documento comercial para el que ninguna ley ya existente podía servir de base para la equivalencia funcional.

21. También se observó que en la segunda oración del párrafo 1 se combinaba una norma afirmativa sobre los efectos jurídicos del documento de carga negociable electrónico con una disposición relativa a la no discriminación, y se sometían ambos aspectos al cumplimiento de varias condiciones mediante una prueba de fiabilidad. Se expresó apoyo a la opinión de que el artículo debería tener una estructura más analítica y distinguir más claramente lo que era estrictamente necesario para que funcionara el nuevo documento de carga electrónico —lo que podría lograrse simplemente con normas de no discriminación y equivalencia funcional—, y cuáles de esos elementos concretos tendrían que someterse a una prueba de fiabilidad. Para ello podría ser necesario dividir el artículo en varios párrafos y trasladar parte de su contenido a otras disposiciones.

22. Algunas delegaciones cuestionaron la aplicación de normas de fiabilidad al apartado b), señalando que ni el artículo 8 ni el artículo 10, párrafo 1 a), de la LMDTE, estaban sometidos a la aplicación de un método fiable. Otras delegaciones señalaron que sería esencial contar con normas de fiabilidad si posteriormente fuera necesario consignar instrucciones para los transportistas en el propio documento de carga negociable electrónico. También debería analizarse la cuestión de quién necesitaba acceder al documento de carga negociable electrónico. Se aclaró que en el artículo 8 y el artículo 10, párrafo 1 a), de la LMDTE, se establecía una norma absoluta y, en el caso del artículo 8, una de mayor jerarquía que la norma de fiabilidad.

23. Se expresó la opinión de que el apartado b) podría dividirse en dos partes. La primera parte, relativa a la obligación de consignar toda la información exigida por el artículo 4, era innecesaria, puesto que ya estaba implícita en el artículo 4. La segunda parte, que se refería a que pudiera “accederse a ella para su ulterior consulta”, podría incorporarse a la definición de “documento electrónico” que figuraba en el artículo 2. En respuesta a ello, se hizo hincapié en que el artículo 4 sería aplicable tanto a la versión en papel como a la versión electrónica del documento, en virtud de lo dispuesto en la última oración de la definición de “documento de carga negociable”. También se observó que en ninguno de los instrumentos de la CNUDMI sobre comercio electrónico se había incorporado la norma de equivalencia funcional a la definición de “documento electrónico”. Sin embargo, se señaló que esa noción estaba integrada en la definición de “comunicación electrónica” enunciada en el artículo 1, párrafo 17, de las Reglas de Rotterdam.

24. En el contexto del apartado c), se preguntó si sería necesario incluir una definición de “control exclusivo”. A modo de respuesta, se explicó que la noción de “control” se utilizaba como equivalente de la posesión física y que en la LMDTE no se definía el término “control exclusivo”.

25. En cuanto al apartado d), el Grupo de Trabajo escuchó una sugerencia de que se siguiera el enfoque del artículo 11 de la LMDTE y se previera la cuestión del control en otro apartado. Otra sugerencia fue que se tratara la cuestión del control como equivalente funcional de la posesión en la definición de “tenedor” que figuraba en el artículo 2 del proyecto, en el que ya se aludía a la “posesión”. En respuesta a esa

sugerencia, se mencionaron distintas formas de vincular la “posesión” y la definición de “tenedor” utilizadas en las Reglas de Rotterdam.

26. Se formularon algunas preguntas con respecto a si deberían incluirse normas sobre el endoso en el proyecto de nuevo instrumento, que previeran, por ejemplo, cómo se llevaría a cabo el endoso en un contexto electrónico. Se recordó al Grupo de Trabajo que aún no había tomado una decisión definitiva sobre si se permitiría emitir un documento de carga negociable al portador. En consecuencia, se mantuvieron entre corchetes las palabras “incluso mediante endoso o al portador”.

27. El Grupo de Trabajo acordó aplazar el examen de las disposiciones del proyecto que trataban de aspectos electrónicos y volver a considerarlas una vez que hubiese finalizado las disposiciones sustantivas relativas a la negociabilidad. El Grupo de Trabajo recordó que había realizado una primera lectura de todas las disposiciones sustantivas del proyecto, salvo los artículos 1 y 2.

3. Artículo 2. Definiciones

Párrafo 1 (“Transportista efectivo”)

28. El Grupo de Trabajo observó que la expresión “transportista efectivo” aparecía una sola vez en el proyecto de nuevo instrumento, concretamente en el artículo 3, párrafo 3. En general se entendió que la finalidad de ese párrafo era aclarar que la emisión de un documento de carga negociable no interferiría con la emisión de ningún documento de transporte que exigiera la ley aplicable al contrato de transporte o las cláusulas de ese contrato. Dado que el Grupo de Trabajo había decidido que el ámbito de aplicación del proyecto de nuevo instrumento no debía limitarse a los transportistas contratantes que no realizaran ellos mismos el transporte (véase el párr. 14 *supra*), la definición de “operador de transporte” abarcaría a toda persona que celebrara un contrato de transporte, independientemente de que esa persona ejecutara el transporte ella misma o no. Se señaló que la referencia a un documento de transporte emitido por un transportista efectivo sería incongruente con la definición de “documento de transporte”, que aludía únicamente a la emisión realizada por el operador de transporte. Por lo tanto, se cuestionó la necesidad de distinguir entre el operador de transporte y cualquier transportista efectivo en la primera oración del párrafo 3 del artículo 3. El Grupo de Trabajo convino en suprimir la referencia a “transportista efectivo” en esa oración, así como la definición de “transportista efectivo”, puesto que ese término ya no figuraría en el proyecto de nuevo instrumento.

29. Se expresó cierto apoyo a la opinión de que la primera oración del párrafo 3 del artículo 3 no era necesaria y de que podrían combinarse ambas oraciones. En respuesta a esa opinión, se observó que las dos oraciones se referían a conceptos diferentes: la relación entre el documento de carga negociable y cualquier documento de transporte que debiera emitirse, por un lado, y cualesquiera otros documentos que pudieran estar relacionados con el transporte internacional, posiblemente en una etapa posterior de su ejecución. Si bien la relación entre el proyecto de nuevo instrumento y cualquier tratado internacional o ley nacional relativos al transporte de mercancías ya estaba contemplada en el artículo 1, párrafo 2, del proyecto, el Grupo de Trabajo consideró que el párrafo 3 del artículo 3 cumplía una finalidad importante al regular la coexistencia de un documento de carga negociable y un documento de transporte. Se observó que el proyecto de nuevo instrumento no solo debía aclarar que el documento de carga negociable no sustituía a los documentos de transporte que debían emitirse en cumplimiento de normas jurídicas imperativas, sino que además dejaba a salvo la posibilidad de utilizar también otros tipos de documentos que se usaban en la práctica aunque la ley no lo exigiera, como las cláusulas y condiciones comerciales estándar de los transitarios. Tampoco recibió apoyo suficiente la sugerencia de que se incorporara al párrafo 3 del artículo 3 parte del texto de la segunda oración del artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías (el “Convenio sobre el Transporte Multimodal”).

Párrafo 2 (“Expedidor”)

30. El Grupo de Trabajo acordó circunscribir la definición de “expedidor” a la persona que celebraba el contrato de transporte con el operador de transporte, señalando, no obstante, que en el proyecto de nuevo instrumento se debería tener en cuenta a las tres entidades que solían participar en el contrato de compraventa, a saber: la persona que celebraba el contrato de transporte, la persona designada en el documento de transporte y la persona que entregaba las mercancías al operador de transporte. Se explicó que el derecho del expedidor a dar su consentimiento para que se emitiera un documento de carga negociable, previsto en el artículo 3, párrafo 1, justificaría que se formulara una definición restringida de “expedidor”.

31. El Grupo de Trabajo también convino en eliminar las palabras “o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta”, ya que, por lo general, las cuestiones relativas al mandato y la representación legal estaban previstas en las normas del derecho interno.

Párrafo 3 (“Consignatario”)

32. Se expresó preocupación por el hecho de que se definiera al consignatario como la persona “autorizada para recibir las mercancías”, ya que solo el tenedor de un documento de carga negociable tendría derecho a que se le entregaran las mercancías. Se sugirió que se modificara la definición para que se refiriera a la persona con derecho a recibir las mercancías “en virtud de un contrato de transporte o un documento de transporte”. Otra sugerencia fue que se introdujera el concepto de “consignatario original”.

33. El Grupo de Trabajo volvió a estudiar esta definición tras examinar la definición de “tenedor” y acordó reformularla de la siguiente manera u otra similar: “Por ‘consignatario’ se entenderá la persona designada en el contrato de transporte como la persona facultada para recibir las mercancías”. Se subrayó que la designación del consignatario solía dejarse en manos del expedidor. El Grupo de Trabajo también acordó reconsiderar el párrafo 1 c) del artículo 9, relativo al derecho del tenedor a sustituir al consignatario en una etapa posterior.

Párrafo 4 (“Tenedor”)

34. Si bien algunas delegaciones sugirieron que en la definición de “tenedor” se reflejara el concepto de “control exclusivo” como equivalente a la posesión en el contexto de los documentos de carga negociables electrónicos, la opinión predominante fue, en cambio, que se incluyera en el proyecto de nuevo instrumento una sección independiente sobre los aspectos electrónicos, en la que también se trataran las condiciones conforme a las cuales se cumpliría el requisito de la posesión en un contexto electrónico. Se observó que introducir el concepto de “control exclusivo” en la definición de “tenedor” añadiría una complejidad innecesaria a esa definición.

35. También se destacó la dificultad que existía para definir el término “endoso” en un contexto electrónico, en atención a que el concepto de “debidamente endosado” podría ser equivalente al de “debidamente transmitido”. Se hizo referencia al artículo 15 de la LMDTE, que trataba del endoso. El Grupo de Trabajo convino en que, si se incluía una sección independiente sobre los aspectos electrónicos en el proyecto de nuevo instrumento, en esa sección tendría que preverse también la norma de equivalencia funcional aplicable al endoso. A efectos de la redacción, se invitó al Grupo de Trabajo a que considerara la definición de “tenedor” que figuraba en el proyecto de ley modelo sobre resguardos de almacenaje preparado por un grupo de trabajo conjunto del UNIDROIT y la CNUDMI.

36. Dado que el Grupo de Trabajo no había tomado aún una decisión sobre los documentos al portador, se convino en mantener la última oración entre corchetes por el momento.

37. No obtuvo apoyo la sugerencia de que se introdujeran normas sobre el endoso en el proyecto de nuevo instrumento (p. ej., el requisito de una cadena ininterrumpida de endosos).

Párrafo 5 (“Transporte internacional de mercancías”)

38. El Grupo de Trabajo acordó suprimir la definición, ya que el término “transporte internacional de mercancías” se entendía bien en general y podía deducirse claramente del párrafo 1 del artículo 1 del proyecto. En respuesta a una pregunta sobre los efectos de las palabras “estipulado en el contrato de transporte”, se observó que el proyecto de nuevo instrumento debería aplicarse a cualquier transporte de mercancías que fuera de carácter internacional en el momento de la celebración del contrato de transporte, independientemente de que después se produjeran cambios en el lugar de entrega que modificaran el carácter internacional.

Párrafo 6 (“Documento de carga negociable”)

39. Se sugirió que se sustituyeran las palabras “la ley aplicable al documento” por “la ley aplicable al contrato de transporte”. En respuesta a esa sugerencia, se explicó que la expresión mencionada se refería a la ley aplicable para determinar si a cualquier otra fórmula adecuada se le reconocerían los mismos efectos que a las palabras “a la orden” o “negociable”. También se sugirió que se suprimiera dicha expresión, aduciendo que en el proyecto de nuevo instrumento debería figurar una lista taxativa de ejemplos de fórmulas adecuadas y no dejar esa decisión en manos de la legislación nacional. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó suprimir la frase “o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto” e insertar en su lugar las palabras “o una expresión equivalente”.

40. El Grupo de Trabajo no aceptó en esta etapa la sugerencia de suprimir las palabras “firmado por el operador de transporte”, señalando que esa referencia se había insertado para reflejar sus deliberaciones anteriores (véase A/CN.9/1127, párr. 57) y que la firma se consideraba un elemento esencial para que un documento pudiera ser reconocido como documento negociable. Se destacó la necesidad de que esa referencia fuera congruente con el párrafo 1 del artículo 4 del proyecto, en el que se disponía que el documento de carga negociable debía ser firmado por el operador de transporte o por una persona que actuara en su nombre.

41. Se planteó una inquietud con respecto a la necesidad de indicar en el documento de carga negociable que “las mercancías han sido recibidas por el operador de transporte”, dado que, en la práctica, no era habitual que las mercancías fueran recibidas físicamente por los propios transitarios. Si bien en las Reglas de Rotterdam se aludía al concepto de “recepción” de las mercancías, dicho concepto se utilizaba para hacer referencia a la recepción de las mercancías no solo por el transportista, sino también por una parte ejecutante. Se formularon varias sugerencias para responder a esa inquietud, entre ellas las siguientes: a) introducir el concepto de “custodia” como elemento importante a los efectos de probar la entrega de las mercancías; b) especificar que las mercancías habían sido recibidas por el operador de transporte o por cualquier otra persona que actuara en su nombre, y c) sustituir el término “recibir” por la expresión “tomar bajo custodia”, tal como se utilizaba en las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal, o “tomar a su cargo”, tal como se usaba en el conocimiento de embarque negociable para el transporte multimodal de la FIATA. Aunque se expresó cierto apoyo a las dos primeras sugerencias, el Grupo de Trabajo convino en que se hiciera referencia en la definición a que el operador de transporte “tomaba a su cargo” las mercancías, ya que dicha expresión y sus variantes figuraban en documentos ampliamente utilizados en los sectores pertinentes. No obstante, se subrayó la importancia de que el operador de transporte garantizara la custodia de las mercancías. En aras de la coherencia, el Grupo de Trabajo también pidió a la secretaría que sustituyera el término “recibir” por “tomar a su cargo” en otras disposiciones pertinentes del proyecto de nuevo instrumento.

42. Además, el Grupo de Trabajo acordó eliminar la frase “y que no indique expresamente que se trata de un documento ‘no negociable’”, ya que el proyecto de nuevo instrumento se referiría únicamente a los documentos negociables.

43. En consonancia con su decisión de aplazar el examen de las disposiciones del proyecto que trataban de aspectos electrónicos (véase el párr. 27 *supra*), el Grupo de Trabajo acordó diferir el examen de la segunda oración del párrafo 6, así como de los párrafos 7 a 9, del artículo 2 del proyecto.

Párrafo 10 (“Contrato de transporte”)

44. Se expresó preocupación por el uso de las palabras “a cambio del pago de un flete” por los siguientes motivos: a) dicha expresión podría excluir determinados contratos logísticos, limitando así el ámbito de aplicación del proyecto de nuevo instrumento, y b) en la práctica, en un contrato de transporte celebrado con transitarios se podría estipular un precio único por todos los tipos de servicios que habrían de prestarse, sin especificar el importe correspondiente al flete. Se expresó apoyo al uso de las palabras “a título oneroso”, expresión más genérica que figuraba en algunos tratados internacionales vigentes relativos al transporte de mercancías por ferrocarril, por carretera o por vía aérea. Aunque el tipo de remuneración no se consideraba pertinente a los efectos de la definición, se subrayó la necesidad de reflejar el concepto de “flete” en el artículo 4, párrafo 2 h), del proyecto. Se mencionó el término “gastos de transporte” de las mercancías, que se utilizaba en el Convenio CMR. También se hizo referencia al requisito establecido en determinados contratos (p. ej., contratos sobre los términos CIF) según el cual los conocimientos de embarque debían revestir la marca “flete prepagado”.

45. Otra inquietud que se planteó guardaba relación con las palabras “hacer ejecutar”, que podrían interpretarse como una referencia a los transitarios que actuaban en calidad de agentes, no como transportistas contratantes. Se explicó que, en la práctica, los transitarios podían actuar como transportistas contratantes, como agentes o en ambas calidades. En general se entendió que el operador de transporte podría emitir un documento de carga negociable solamente si se encontraba en la situación de un transportista que actuaba con arreglo a un contrato de transporte y estaba en posesión de las mercancías.

46. Se preguntó por qué motivo se había incluido una definición de “operador de transporte” en lugar de “transportista”, ya que en general este último término se entendía claramente. A modo de respuesta, se señaló que esa definición se inspiraba en la definición de “operador de transporte multimodal” que figuraba en el Convenio sobre el Transporte Multimodal, que se había incluido con el ánimo de reflejar el carácter diverso de la práctica comercial, que abarcaba, por ejemplo, los transportistas que no operaban con buques, y que, por consiguiente, tenía un alcance más amplio.

47. El Grupo de Trabajo acordó reformular la definición de la siguiente manera o en términos similares: “Por ‘contrato de transporte’ se entenderá todo contrato en virtud del cual un operador de transporte se comprometa a ejecutar el transporte internacional de mercancías a título oneroso”.

Párrafo 11 (“Documento de transporte”)

48. Se sugirió que se suprimiera la definición, aduciendo que el término ya estaba definido en los tratados internacionales y las leyes nacionales vigentes, pero esta sugerencia no obtuvo apoyo suficiente. Se señaló que el objetivo de la definición era aclarar la interacción entre el régimen vigente en materia de documentos de transporte y el nuevo régimen concebido para los documentos de carga negociables. Otro motivo que también justificaba la necesidad de incluir dicha definición era que el término aparecía muchas veces en el proyecto de nuevo instrumento. Se aclaró que, en la versión actual del proyecto de nuevo instrumento, el término “documento de transporte” se utilizaba con el propósito de hacer referencia a los documentos emitidos por el operador de transporte, que contenían información esencial sobre el contrato de transporte que se reproduciría en un documento de carga negociable.

49. Tampoco recibió apoyo suficiente la sugerencia de que se abreviara la definición de modo que quedara redactada así: “Por ‘documento de transporte’ se entenderá un documento emitido en virtud de un contrato de transporte”. Se destacó la importancia que revestían para el documento de carga negociable los elementos descritos en los apartados a) y b), habida cuenta de que un documento de transporte podría cumplir la función de documento de carga negociable si se insertaba la nota correspondiente en el anverso del documento de transporte. Se recordó al Grupo de Trabajo que las Reglas de Rotterdam contenían dos definiciones estrechamente vinculadas entre sí, de “documento de transporte negociable” y de “documento de transporte”.

50. Se expresó cierto apoyo a la sugerencia de que se invirtiera el orden de los apartados a) y b) para reflejar la secuencia lógica de los acontecimientos.

51. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en mantener la redacción actual, salvo por la sustitución del término “recibido”, según lo que se había acordado anteriormente (véase el párr. 41 *supra*). El Grupo de Trabajo también solicitó a la secretaría que incluyera una nueva definición basada en el artículo 1, párrafo 4, del Convenio sobre el Transporte Multimodal, como una opción adicional para que el Grupo de Trabajo la examinara en su siguiente período de sesiones, redactada de la siguiente manera o en términos similares: “Por ‘documento de transporte’ se entenderá un documento que hace prueba de un contrato de transporte y que acredita que el operador de transporte ha tomado a su cargo las mercancías y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato”.

Párrafo 12 (“Operador de transporte”)

52. El Grupo de Trabajo recordó las deliberaciones que había sostenido anteriormente sobre esta definición al estudiar el ámbito de aplicación del proyecto de nuevo instrumento (véanse los párrs. 10 a 14 *supra*). Se cuestionó la necesidad de incluir la frase “y que asuma la responsabilidad del cumplimiento del contrato”, por ser una afirmación evidente. No obstante, se señaló que la referencia a la “responsabilidad” revestía especial importancia, ya que reflejaba correctamente la situación de un transportista contratante.

53. No obtuvo apoyo la sugerencia de combinar la definición de “contrato de transporte” con la definición de “operador de transporte”, por considerarse que el proyecto de nuevo instrumento introducía conceptos nuevos.

4. Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable

Observaciones generales

54. Como observación general, se señaló que el enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de nuevo instrumento implicaba que el documento de carga negociable no sustituiría ningún documento de transporte emitido en virtud del contrato de transporte, pero no exigía necesariamente que se emitieran dos documentos diferentes. Se hizo una distinción entre el enfoque de doble vía y el sistema de doble documento utilizado en el conocimiento de embarque negociable para el transporte multimodal de la FIATA. Este último se asemejaba más a la práctica de emitir conocimientos de embarque internos y principales en el sector marítimo (véase también [A/CN.9/1127](#), párr. 92).

55. La sugerencia de excluir expresamente del ámbito de aplicación del proyecto de nuevo instrumento el transporte internacional que tuviera un tramo marítimo no recibió suficiente apoyo, habida cuenta de la importancia del sector marítimo y de la gran dependencia que tenían los países costeros del transporte marítimo. Se señaló que en el transporte marítimo también se utilizaban documentos de transporte no negociables (como las cartas de porte marítimo). En respuesta a ello, se observó que, en el caso de un transporte marítimo documentado en una carta de porte marítimo, el cargador conservaba el derecho a exigir la emisión de un documento negociable en cualquier momento y no se basaría en el proyecto de nuevo instrumento a tal efecto. El Grupo de Trabajo convino en que era necesario examinar este asunto en mayor detalle.

Párrafo 1

56. El Grupo de Trabajo aceptó la sugerencia de que el párrafo 1 pasara a tener el tenor siguiente o similar: “El expedidor y el operador de transporte podrán acordar que este último, cuando tome a su cargo las mercancías, emita un documento negociable de conformidad con lo dispuesto en la presente Convención”.

Párrafo 2

57. Se consideró que la opción 1 era la menos adecuada, ya que ofrecía poca protección contra el riesgo de que un mismo operador de transporte emitiera dos documentos negociables con respecto a las mismas mercancías. La duplicidad de documentos negociables en el mercado probablemente causaría preocupación en el sector bancario y desalentaría a su vez el uso de documentos de carga negociables. Recibió amplio apoyo la propuesta de eliminar la opción 1.

58. Entre la opción 2 y la opción 3, se expresó preferencia por la opción 2, sobre la base de que, con arreglo a la opción 3, el documento de transporte cumpliría la función de documento de carga negociable solo si se hubiera emitido como documento negociable. En opinión de algunas delegaciones, el proyecto de nuevo instrumento no debería impedir que se utilizara un documento de transporte no negociable como documento de carga negociable si la legislación nacional lo permitía. A este respecto, se citó el artículo 6, párrafo 5, de las Reglas Uniformes CIM como único ejemplo conocido de norma que prohibía expresamente que una carta de porte tuviera el efecto de un conocimiento de embarque. Si así fuera, el proyecto de nuevo instrumento podría tener, entre los Estados partes, el efecto de derogar esa prohibición. En respuesta a ello, se instó al Grupo de Trabajo a no tener la impresión de que el proyecto de nuevo instrumento invitaba a los Estados a adoptar disposiciones que entrarían en conflicto con sus obligaciones convencionales actuales. Además, si bien el artículo 41 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados admitía la posibilidad de que se celebraran acuerdos para modificar tratados multilaterales entre algunas de las partes únicamente, ello no podía hacerse de manera tácita y, si posteriormente se celebraba un acuerdo de modificación de esa índole, era necesario notificar a las demás partes en el tratado modificado la intención de celebrar el acuerdo y la modificación del tratado que en ese acuerdo se dispusiera.

59. Con respecto a la opción 2, se sugirió que se revisara a fin de incluir lo siguiente: a) una norma supletoria conforme a la cual el documento de transporte debería cumplir la función de documento de carga negociable si se insertaba la correspondiente referencia al proyecto de nuevo instrumento en el anverso del documento de transporte, y b) una norma subsidiaria según la cual, en el caso de que no se hubiera emitido ningún documento de transporte o de que la legislación nacional prohibiera que el documento de transporte cumpliera la función de documento negociable, el documento de carga negociable podría emitirse como un documento independiente, además del documento de transporte. Se explicó que la existencia de un único documento podría evitar el problema de las posibles incongruencias entre dos documentos diferentes y también reducir el número de documentos que circulaban en el mercado. Se expresaron dudas sobre las ventajas que podría ofrecer una norma supletoria de ese tipo, ya que restringiría la libertad de elección del mercado. Se planteó la preocupación de que la norma subsidiaria propuesta resultaría gravosa en la práctica, ya que daba por supuesto que las partes conocían la legislación nacional pertinente. Otra inquietud que se planteó fue que esa norma supletoria modificaría inevitablemente la finalidad del proyecto de nuevo instrumento, que ya no se centraría en crear un documento de carga negociable, sino en atribuir la función de negociabilidad a un documento de transporte preexistente. También se sugirió que se aclarara en la norma supletoria propuesta que el documento de transporte podría cumplir la función de documento de carga negociable solo si reunía los requisitos indicados en la definición de “documento de carga negociable”.

60. Tras revisar los párrafos 3 a 6 del artículo 3 del proyecto, el Grupo de Trabajo sostuvo un extenso debate sobre el párrafo 2, por considerar que era el núcleo del proyecto de nuevo instrumento. De acuerdo con una opinión ampliamente compartida,

la norma supletoria debería ser la emisión de un solo documento que cumpliera la función tanto de documento de transporte como de documento de carga negociable. En ninguna de las opciones del párrafo 2 propuestas actualmente quedaba clara esa jerarquía, y el orden en que estaban estructuradas podía interpretarse erróneamente como una preferencia por la emisión de un documento independiente. Tras considerar diversas alternativas, se invitó al Grupo de Trabajo a que examinara el párrafo 2 del artículo 3 a la luz de la siguiente propuesta:

“2. A menos que el expedidor y el operador de transporte acuerden otra cosa, el documento de transporte cumplirá la función de documento de carga negociable [a los efectos de la presente Convención] si se inserta la correspondiente referencia en el anverso del documento de transporte.

No se emitirá un documento de carga negociable independiente cuando el documento de transporte [ya] sea negociable [de por sí]”.

61. Se expresó cierto apoyo a esa propuesta, ya que reflejaba fielmente el entendimiento de que: a) la conversión del documento de transporte en un documento de carga negociable sería la norma supletoria y b) estaría prohibido emitir dos documentos negociables con respecto a las mismas mercancías. No obstante, se expresó preocupación por el hecho de que la propuesta no indicaba expresamente cuándo se podía emitir un documento de carga negociable como documento independiente, además del documento de transporte. La propuesta tampoco contemplaba la situación en la que no se hubiera emitido ningún documento de transporte en virtud del contrato de transporte. Además, la frase “a menos que el expedidor y el operador de transporte acuerden otra cosa” podría interpretarse en el sentido de que otorgaba a las partes la facultad discrecional de acordar que se emitiera un documento de carga negociable en cualquier forma. También se señaló que un documento de transporte solo podría cumplir la función de documento de carga negociable si cumpliera todos los requisitos que había de reunir un documento de carga negociable según lo indicado en otras disposiciones del proyecto de nuevo instrumento. Otra cuestión que se planteó fue hasta qué punto los operadores de transporte podrían ejecutar el transporte internacional de mercancías sin emitir ningún documento de transporte.

62. Se dijo que en el contexto del transporte multimodal que abarcaba varios tramos distintos de transporte comprendidos en diferentes documentos de transporte podría haber dudas en cuanto a si alguno de esos documentos de transporte que se referían a un tramo determinado del transporte podría convertirse en un documento de carga negociable. En respuesta a esa observación, se señaló que la definición de “documento de transporte” que figuraba en el proyecto de nuevo instrumento excluía los documentos de transporte que no fuesen emitidos por el operador de transporte. Desde la perspectiva del sector bancario, también se subrayó la conveniencia de contar con un documento negociable que abarcara todo el trayecto de “puerta a puerta”.

63. Se sugirió que se insertara la correspondiente referencia al proyecto de nuevo instrumento en los documentos de carga negociable que se emitieran como documentos independientes. Se señaló que en las Reglas Uniformes CIM se exigía que en las cartas de porte se insertara la indicación de que el transporte se regía por dichas Reglas.

64. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó utilizar la siguiente versión revisada del párrafo 2 como base de su análisis ulterior:

“a) A los efectos del párrafo 1, todo documento de transporte que contenga la información establecida en el artículo 4 cumplirá la función de documento de carga negociable a los efectos de la presente Convención si se inserta la correspondiente referencia a esta Convención en el anverso de dicho documento de transporte, a menos que las partes acuerden otra cosa.

b) En cambio, cuando las partes convengan en no utilizar el documento de transporte como documento de carga negociable de conformidad con el párrafo 2 a), el documento de carga negociable podrá emitirse como documento independiente, siempre que el documento de transporte a que se refiere el párrafo 2 a) no sea un documento negociable”.

Párrafo 3

65. Una pregunta que se planteó inicialmente fue si el proyecto de nuevo instrumento preveía la emisión de más de un documento de carga negociable en el contexto de un transporte multimodal que abarcara varios contratos unimodales. Se informó al Grupo de Trabajo de que las mercancías transportadas desde un lugar que se rigiera por las Reglas Uniformes CIM a otro lugar que se rigiera por el Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (SMGS) podrían estar comprendidas en una sola carta de porte, pero cada tramo del transporte total estaría sometido a su propio régimen jurídico. Se preguntó si, en esa situación, sería necesario emitir más de un documento de carga negociable en virtud de distintos contratos de transporte celebrados por el mismo operador de transporte. En respuesta a esa pregunta, se explicó que, en teoría, el proyecto de nuevo instrumento permitía emitir un documento de carga negociable para cada contrato de transporte; sin embargo, en la práctica, era probable que el operador de transporte celebrara un solo contrato de transporte con el mismo expedidor para transportar las mismas mercancías, independientemente de que tuviera o no la intención de realizar él mismo el transporte. Se cuestionó la conveniencia de emitir más de un documento de carga negociable, señalando que sería improbable que los bancos aceptaran documentos de carga negociables que abarcaran un solo tramo de un viaje respecto del cual podrían haberse emitido también otros documentos de carga negociables como garantía suficiente a los efectos de la financiación.

66. En cuanto a la redacción del párrafo 3, el Grupo de Trabajo recordó que, al examinar la definición de “transportista efectivo”, había decidido suprimir la referencia al “transportista efectivo” que figuraba en la primera oración (véase el párr. 28 *supra*). No obtuvo apoyo suficiente la sugerencia de sustituir la referencia a “ningún documento de transporte”, que se hacía en la primera oración, por un término más amplio, como la expresión “otros documentos relativos al transporte u otros servicios prestados en el transporte internacional de mercancías”, que figuraba en la segunda oración. Algunas delegaciones expresaron preocupación por el uso del término “sustituye”, ya que podría dar a entender que se había emitido un documento de carga negociable como un documento independiente, además del documento de transporte, cuestión sobre la cual el Grupo de Trabajo no había tomado una decisión aún.

67. Hubo otra sugerencia, la de que se suprimiera la segunda oración por ser redundante a la luz de los párrafos 2 y 3 del artículo 1 del proyecto, que tampoco recibió apoyo suficiente. Se reiteró que esa oración preservaba la posibilidad de utilizar otros tipos de documentos que se usaban en la práctica aunque la ley no lo exigiera, como las cláusulas y condiciones comerciales estándar de los transitorios. Se subrayó la necesidad de que el Grupo de Trabajo volviera a examinar esta oración después de que estudiara los párrafos 2 y 3 del artículo 1.

68. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó lo siguiente: a) reformular la primera oración para que dijera que el documento de carga negociable que se emitiera como documento independiente no sustituiría a ningún documento de transporte que el operador de transporte pudiera estar obligado a emitir, y b) mantener la segunda oración en su redacción actual y volver a examinarla en una etapa posterior.

Párrafo 4

69. Se expresó preocupación con respecto a las palabras “además de las cartas de porte aéreo, las cartas de porte por carretera o las cartas de porte ferroviario”, en atención a que excluían otros documentos de transporte no negociables (p. ej., las cartas de porte marítimo). Se cuestionó la necesidad de incluir en este párrafo una lista taxativa de documentos de transporte no negociables, habida cuenta de que podrían surgir nuevos tipos de documentos de transporte a medida que se fueran desarrollando nuevas prácticas. Se expresó apoyo a que se sustituyeran esas palabras por “además del documento de transporte no negociable”.

70. Se advirtió al Grupo de Trabajo que no era conveniente vincular la validez de un documento de carga negociable a la existencia de una anotación correspondiente en el documento de transporte. En la práctica, sería difícil para el tenedor de un documento

de carga negociable (p. ej., un banco) verificar las anotaciones en todas las copias del documento de transporte, lo que inhibiría la función de negociabilidad y financiación de los documentos de carga negociables. En general se consideró que se podría reformular el párrafo 4 para imponer al operador de transporte la obligación de hacer anotaciones en el documento de transporte, aunque algunas delegaciones señalaron que los operadores de transporte podrían no querer asumir mayores responsabilidades, ya que, conforme a algunos tratados internacionales vigentes en la materia (p. ej., las Reglas Uniformes CIM), el expedidor era responsable de las anotaciones que se hicieran en las cartas de porte. En opinión de otras delegaciones, imponer esa obligación al operador de transporte se consideraría razonable desde el punto de vista comercial, ya que la emisión de un documento de carga negociable como documento independiente sería un servicio adicional prestado por el operador de transporte a cambio de una remuneración. Se añadió que esa obligación no sería demasiado gravosa, ya que era probable que se emitiera un documento de carga negociable simultáneamente con el documento de transporte o inmediatamente después. Sin embargo, la invalidez del documento de carga negociable parecía ser una consecuencia demasiado drástica, y podría bastar con establecer en el proyecto de nuevo instrumento la obligación del operador de transporte de hacer esas anotaciones en el documento de transporte, sin especificar las consecuencias que acarrearía el hecho de que no las hiciera. Aunque no se pretendía regular las cuestiones relativas a la responsabilidad en el proyecto de nuevo instrumento, se recordó al Grupo de Trabajo que el incumplimiento de la obligación del operador de transporte de hacer las anotaciones le haría de todos modos responsable del incumplimiento.

71. Otra de las inquietudes expresadas guardaba relación con la referencia a todas las “copias” del “documento de transporte”, que podría interpretarse que excluía los originales del documento de transporte y también los documentos de transporte emitidos por subcontratistas respecto de determinados tramos de un transporte multimodal. En respuesta a esa inquietud, se señaló que la definición de “documento de transporte” pretendía abarcar únicamente los emitidos por el operador de transporte, no por los subcontratistas, de modo que en el proyecto de nuevo instrumento no debería exigirse que se hicieran anotaciones en los documentos de transporte emitidos por subcontratistas. Se expresó apoyo a que se suprimieran las palabras “todas las copias de”, ya que los términos “original” y “copia” no se utilizaban de la misma manera en todos los tratados vigentes sobre el transporte de mercancías.

72. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó reformular el párrafo de la siguiente manera o en términos similares: “El operador de transporte que emita un documento de carga negociable como documento independiente, además de un documento de transporte no negociable, deberá hacer constar la emisión de dicho documento de carga negociable insertando la anotación correspondiente en el documento de transporte”.

Párrafo 5

73. Se expresó apoyo a la emisión de documentos al portador, con el argumento de que generalmente los bancos no querían figurar como consignatarios en el anverso de un documento negociable. La sugerencia de que se suprimiera la expresión “o a la orden de una persona determinada” en atención a que la cuestión ya estaba contemplada en la segunda oración no recibió apoyo, ya que se consideró conveniente que se mencionaran distintos tipos de documentos negociables en la primera oración. Mientras que algunas delegaciones sugirieron eliminar las oraciones segunda y tercera y dejar que esas cuestiones se rigieran por el derecho interno, otras opinaron que el proyecto de nuevo instrumento debía aportar una solución. Se recordó al Grupo de Trabajo que el tratamiento que se daba a los conocimientos de embarque extendidos “a la orden” sin indicar el nombre de una persona difería de una jurisdicción a otra. Se cuestionó la disposición según la cual el documento de carga negociable debía considerarse extendido a la orden del expedidor cuando no se indicaba el nombre de la persona. El Grupo de Trabajo convino en mantener por el momento las palabras que figuraban entre corchetes.

Párrafo 6

74. Se expresó preferencia por la opción 1, en el entendimiento de que indicar el número de originales en un documento de carga negociable estaría en consonancia con la práctica comercial. Se observó que los bancos solían exigir la presentación de un juego completo de originales de los conocimientos de embarque en las operaciones con cartas de crédito. Aunque en el artículo 4, párrafo 2 g), también se exigía que se especificara el número de originales en el documento de carga negociable, se observó que ese párrafo obedecía a un fin diferente, como lista de verificación del contenido del documento de carga negociable. El Grupo de Trabajo acordó conservar la opción 1 y suprimir la opción 2.

5. Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable*Párrafos 1 y 2*

75. El Grupo de Trabajo convino en combinar los párrafos 1 y 2 en una única lista imperativa en que no se indicara qué información se reproducía del contrato de transporte. Teniendo presente que el Grupo de Trabajo había acordado una norma supletoria para que el documento de transporte cumpliera la función de documento de carga negociable en determinadas condiciones, se expresó apoyo a que se insertara un nuevo párrafo que tuviera el tenor siguiente o similar: “El documento de carga negociable que se emita como documento independiente de conformidad con el artículo 3, párrafo 2 b), reproducirá los datos indicados en el párrafo 1 tal como figuren en el documento de transporte”.

76. Con respecto al encabezamiento del párrafo 1, se cuestionó la necesidad de que el documento de carga negociable tuviera que estar firmado por el operador de transporte, en atención a que la definición de “documento de carga negociable” enunciada en el artículo 2, párrafo 6, ya contenía un requisito de esa índole. El Grupo de Trabajo convino en sustituir la palabra “firmado” por la palabra “emitido” en la definición de “documento de carga negociable” y en combinar el encabezamiento de los párrafos 1 y 2 de la siguiente manera u otra similar: “El documento de carga negociable deberá ser firmado por el operador de transporte y deberá indicarse en él.”.

77. Se señaló que los apartados a) y b) del párrafo 2 trataban la naturaleza general y el estado de las mercancías como declaraciones de hecho y no como información que figuraba en el contrato de transporte. A ese respecto, el Grupo de Trabajo examinó la propuesta de suprimir la expresión “datos que se consignarán tal como los haya proporcionado el expedidor”. Se dijo que el proyecto de nuevo instrumento debía evitar cuestiones de derecho sustantivo, tales como en qué medida el operador de transporte podía matizar la información proporcionada por el expedidor, y que debía dejarse que se rigieran por la ley aplicable al contrato de transporte. Tras un debate, el Grupo de Trabajo solicitó a la secretaría que revisara el apartado a) para que incluyera la expresión “[según las haya tomado a su cargo el operador de transporte]” después de la expresión “la naturaleza general de las mercancías” y que colocara la expresión “datos que se consignarán tal como los haya proporcionado el expedidor” entre corchetes para que el Grupo de Trabajo la siguiera examinando.

78. Se entendió en general que la validez de un documento de carga negociable a que se hace referencia en el artículo 7, párrafo 1, estaría vinculada a esos requisitos imperativos enunciados en el artículo 4, respecto de los cuales el Grupo de Trabajo aún no había tomado una decisión durante el período de sesiones. Se expresó la opinión de que la validez de un documento de carga negociable no debía verse afectada en caso de incongruencia entre el documento de carga negociable y el documento de transporte.