



Asamblea General

Distr. general
8 de diciembre de 2023
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
57º período de sesiones
Nueva York, 24 de junio a 12 de julio de 2024

Informe del Grupo de Trabajo VI (Documentos de Carga Negociables) sobre la labor realizada en su 43º período de sesiones (Viena, 27 de noviembre a 1 de diciembre de 2023)

Índice

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| I. Introducción | 2 |
| II. Organización del período de sesiones | 2 |
| III. Deliberaciones | 3 |
| IV. Futuro instrumento sobre documentos de carga negociables | 3 |
| Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables | 3 |
| 1. Artículo 1. Ámbito de aplicación | 4 |
| 2. Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable | 6 |
| 3. Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable | 8 |
| 4. Artículo 5. Deficiencias en el documento de carga negociable | 11 |
| 5. Artículo 6. Valor probatorio del documento de carga negociable | 13 |
| 6. Artículo 7. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor | 15 |



I. Introducción

1. En su 55º período de sesiones, celebrado en 2022, la Comisión asignó el tema de los documentos de transporte multimodal negociables al Grupo de Trabajo VI¹. En sus períodos de sesiones 41º y 42º, el Grupo de Trabajo inició sus deliberaciones sobre la base de un anteproyecto de disposiciones preparado por la secretaría con miras a la elaboración de un instrumento sobre los documentos de carga negociables. Dado que el instrumento sobre los documentos de carga negociables podía ser aplicable tanto en el contexto del transporte multimodal como en el del transporte unimodal, el nombre del Grupo de Trabajo se modificó y pasó a ser “documentos de carga negociables”².
2. En su 56º período de sesiones, celebrado en 2023, la Comisión tomó nota de la decisión del Grupo de Trabajo de 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 negociabilidad³. La Comisión se declaró satisfecha con los avances logrados por el Grupo de Trabajo VI y con el apoyo prestado por la secretaría⁴.

II. Organización del período de sesiones

3. El Grupo de Trabajo, integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 43º período de sesiones en Viena del 27 de noviembre al 1 de diciembre de 2023.
4. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Afganistán, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Austria, Brasil, Canadá, Chequia, Chile, China, Côte d’Ivoire, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Ghana, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Italia, Japón, Kuwait, Marruecos, México, Panamá, Perú, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Corea, República Dominicana, Singapur, Suiza, Tailandia, Türkiye, Ucrania, Venezuela (República Bolivariana de), Viet Nam y Zimbabwe.
5. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Egipto, El Salvador, Eslovaquia, Filipinas, Guatemala, Libia, Malta, Mauritania, Myanmar, Omán, Paraguay, República Unida de Tanzania, Seychelles y Sri Lanka.
6. Asistieron al período de sesiones observadores de las siguientes organizaciones internacionales:
 - a) *sistema de las Naciones Unidas*: Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD);
 - b) *organizaciones intergubernamentales*: Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (HCCH), Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) y Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD);
 - c) *organizaciones no gubernamentales internacionales*: Cámara de Comercio Internacional (ICC), Center for International Legal Studies (CILS), Comité Maritime Internacional (CMI), Global Shippers Forum (GSF), International and Comparative Law Research Center (ICLRC), International Chamber of Shipping (ICS), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) y Shanghai Arbitration Commission (SHAC).

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

² *Ibid.*, septuagésimo octavo período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/78/17), párr. 174 f).

³ *Ibid.*, párr. 168.

⁴ *Ibid.*, párr. 171.

7. 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)
8. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí los siguientes documentos:
 - a) el programa provisional anotado (A/CN.9/WG.VI/WP.99), y
 - b) una versión revisada y anotada del anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un instrumento sobre documentos de carga negociables (A/CN.9/WG.VI/WP.100).
9. 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 documentos de carga negociables.
 5. Aprobación del informe.

III. Deliberaciones

10. El Grupo de Trabajo continuó el examen del tema sobre la base de una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.VI/WP.100) que contenía una versión revisada y anotada del anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables. Las deliberaciones del Grupo de Trabajo se resumen a continuación, en el capítulo IV.

IV. Futuro instrumento sobre documentos de carga negociables

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

Observaciones generales

11. El Grupo de Trabajo escuchó una presentación conjunta de representantes de la International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), el Global Shippers Forum y la Cámara de Comercio Internacional (ICC). Durante la presentación se analizaron la necesidad de contar con un marco jurídico internacional que respaldara el uso de documentos de transporte unimodal y multimodal negociables, la función del comprador y del vendedor de las mercancías, la función del transitario, la evolución del conocimiento de embarque multimodal negociable, las distintas etapas de las operaciones con cartas de crédito, la compraventa de mercancías en tránsito y los conocimientos de embarque electrónicos.

12. Se hizo referencia, en particular, al Incoterm® de la ICC que determinaba el momento en que la responsabilidad de las mercancías se traspasaba del vendedor al comprador e indicaba la parte que sería responsable de las tareas siguientes: a) organizar y pagar el transporte internacional de las mercancías, b) asegurar las mercancías, y c) hacer los trámites aduaneros y pagar los derechos de aduana. Se sugirió que se tuviera presente la asignación de responsabilidades cuando se examinaran las características de los documentos de carga negociables.

13. Con respecto al conocimiento de embarque multimodal negociable, se señaló que la FIATA había comenzado a elaborar, en 1968, un conocimiento de embarque estándar para que los transitarios pudieran responder a la exigencia de los cargadores de contar con un documento aceptable para las cartas de crédito, que pudiera utilizarse para los modos de transporte unimodal o multimodal. Se recordaron las diversas funciones de los

conocimientos de embarque, entre ellas la de hacer prueba del contrato de transporte, la recepción de las mercancías, la propiedad de las mercancías y el flete (si era un flete pagado por adelantado o pagadero en destino). Se mencionó que un documento de carga negociable que se emitiera con arreglo al proyecto de instrumento solo tendría que desempeñar la función de constituir prueba de la propiedad de las mercancías, y no todas las funciones de los conocimientos de embarque.

14. Se observó que, en las operaciones con cartas de crédito, normalmente los bancos exigían una garantía al solicitante (es decir, al importador) para emitirle cartas de crédito, y esa garantía podía consistir en una garantía en efectivo o una línea de crédito. Se añadió que la línea de crédito podía concederse sobre la base del crédito que tuviera el importador o a cambio de la constitución de una hipoteca o de prendas sobre bienes muebles (como títulos negociables). Se explicó que, al examinar los conocimientos de embarque, los bancos estudiaban principalmente la información relativa al cargador, el consignatario, el número de viaje del buque de navegación oceánica, el puerto de carga, el puerto de descarga, la descripción de las mercancías, el número de originales, la fecha, la persona que cargó las mercancías a bordo, el prepago, el lugar y la fecha de emisión, el nombre y la identidad del transportista o de la persona que firmó los conocimientos de embarque. Se aclaró que, por lo general, los bancos no se ocupaban directamente de las mercancías, sino que designaban un almacén de depósito cualificado para que se encargara de las mercancías comprendidas en los conocimientos de embarque preñados.

Artículo 1. Ámbito de aplicación

Párrafo 1

15. Al inicio de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo analizó si el significado de la expresión “transporte internacional de mercancías”, que figuraba en el encabezamiento del párrafo 1, estaba suficientemente claro, habida cuenta de la decisión que había adoptado en su 42º período de sesiones de eliminar del proyecto la definición de ese término (A/CN.9/1134, párr. 38). Al respecto, se señaló que el término se entendía bien en general y además se definía en diversos tratados relativos al transporte unimodal. Se añadió que el elemento de “internacionalidad” exigía que las mercancías pasaran por distintos Estados.

16. En cuanto a los apartados a) y b), se expresó una opinión a favor de establecer un ámbito de aplicación más restringido, que exigiera que tanto el lugar en que se tomaban a cargo las mercancías como el lugar de entrega estuvieran situados en Estados contratantes diferentes, a fin de evitar posibles conflictos de leyes y reducir el riesgo de litigios. Se observó que en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam) se había establecido un ámbito de aplicación más amplio porque se había previsto regular de manera exhaustiva todas las cuestiones contempladas, pero ese no era el objetivo del proyecto de instrumento. Según otro punto de vista, era preferible establecer un ámbito de aplicación más amplio, conforme al cual el proyecto de instrumento sería aplicable cuando el lugar en que se tomaban a cargo las mercancías o el lugar de entrega de las mercancías estuviera situado en un Estado contratante. Se explicó que, en la práctica, era posible que las mercancías se vendieran mientras estaban en tránsito, por lo que el lugar de entrega podía cambiar varias veces durante el trayecto. Exigir que el lugar de entrega estuviera situado en un Estado contratante generaría una gran incertidumbre con respecto a la aplicabilidad del proyecto de instrumento cuando las mercancías se vendieran en tránsito.

17. Como posición intermedia, se propuso que se combinara un ámbito de aplicación más amplio con un mecanismo que permitiera a las partes optar voluntariamente por aplicar el proyecto de instrumento. Se expresaron opiniones diferentes sobre si el párrafo 1 del artículo 3 ya preveía un mecanismo de ese tipo. Se observó que el artículo 3 reflejaba el principio de autonomía de las partes en el contexto de la emisión de un documento de carga negociable.

18. Se sugirió que el factor determinante de la aplicación del proyecto de instrumento fuera el lugar de emisión del documento de carga negociable, dado que normalmente se aplicaría la ley del lugar de emisión para determinar si un documento podía ser reconocido como título representativo de mercancías. Se destacó la dificultad que podía existir en la práctica para determinar el lugar de emisión, sobre todo en un contexto electrónico.

19. El Grupo de Trabajo recordó que el término “recibir” se había sustituido por “tomar a su cargo” en respuesta a la preocupación de que, en la práctica, no era habitual que las mercancías fueran recibidas físicamente por los propios transitarios (A/CN.9/1134, párr. 41). También se recordó al Grupo de Trabajo que la hipótesis de trabajo actual era que el proyecto de instrumento adoptaría la forma de una convención.

20. No recibió apoyo la sugerencia de insertar un nuevo apartado c) que dijera: “cuando el transporte de entrega de las mercancías proceda de otro país contratado por un Estado contratante”.

21. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó mantener por el momento la conjunción “o” en el párrafo 1 y pidió a la secretaría que detallara en una nota a pie de página el mecanismo que permitiría a las partes optar voluntariamente por la aplicación del proyecto de instrumento.

Párrafo 2

22. El Grupo de Trabajo volvió a examinar la cuestión de si todo transporte internacional que tuviera un tramo marítimo debía excluirse del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento (A/CN.9/1134, párr. 55). Se expresó cierto apoyo a esa exclusión, aduciendo que las normas relativas a los conocimientos de embarque estaban establecidas desde hacía mucho tiempo y no deberían verse afectadas por el proyecto de instrumento. Además, una vez emitido el conocimiento de embarque, que era en sí mismo un título representativo de mercancías, no habría necesidad de un documento de carga negociable. La posible laguna que dejaban los tratados de derecho marítimo existentes, que no reconocían los conocimientos de embarque electrónicos, se estaba colmando gradualmente con la aplicación de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos y las Reglas de Rotterdam, que ya ofrecían soluciones adecuadas. Quienes opinaban lo contrario sostuvieron que debía tenerse cuidado de no excluir el transporte internacional con un tramo marítimo, basándose en que el transporte multimodal podía tener a menudo un tramo marítimo, aunque no fuera el tramo principal. Se señaló que en el transporte marítimo también se utilizaban documentos de transporte no negociables (como las cartas de porte marítimo).

23. Se expresó la inquietud de que en el párrafo 2 no se especificaba que el proyecto de instrumento no sería aplicable a determinadas mercancías cuya enajenación pudiera estar sujeta a restricciones en algunas jurisdicciones, como las materias peligrosas. También se expresó preocupación por la falta de normas específicas sobre la entrega de determinadas mercancías, para cuya entrega podría ser necesario adoptar medidas especiales (p. ej., equipos o instalaciones técnicas). Al respecto, se explicó que un instrumento sobre documentos de carga negociables no sería el instrumento apropiado para regular la negociabilidad de determinados bienes, que era una cuestión de orden público y del derecho interno.

24. Se sugirió que se insertaran las palabras “ni a las autoridades competentes de cada Estado” después de “ley nacional”. También se sugirió que se insertara la palabra “custodia” en referencia al ámbito de aplicación del proyecto de instrumento.

25. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó mantener la redacción actual, señalando que la conveniencia o no de excluir el transporte internacional con un tramo marítimo podría examinarse en una etapa posterior, cuando se analizaran los posibles conflictos con otros tratados.

Párrafo 3

26. Se planteó una pregunta sobre la relación entre el proyecto de instrumento y los tratados internacionales existentes, en particular las disposiciones relativas al derecho de disponer de las mercancías. Se recordó al Grupo de Trabajo que el párrafo 3 tenía por objeto reflejar el enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de instrumento.

Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable*Párrafo 1*

27. Se aclaró que el párrafo 1 permitía a las partes emitir un documento de carga negociable y que dicho documento se registraría por el proyecto de instrumento desde el momento de su emisión.

Párrafo 2

28. En vista de que el párrafo 2 contenía una remisión al artículo 4, párrafo 1, se sugirió que se estableciera en el artículo 4, párrafo 1, el requisito de que los documentos de carga negociables contuvieran las palabras “a la orden” o “negociable”, en lugar de preverlo únicamente como un elemento de la definición de documento de carga negociable en el artículo 2, párrafo 4. Se recordó al Grupo de Trabajo la decisión que había adoptado anteriormente de aplicar a este respecto el criterio del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo), en cuyo artículo 15, párrafo 3, 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 (A/CN.9/1127, párr. 55). Se aclaró además que, según el artículo 5, párrafo 1, la validez de un documento de carga negociable no estaba vinculada a lo dispuesto en el artículo 4, párrafo 1.

29. También se sugirió que se suprimiera la expresión “en el anverso”, por su ambigüedad y porque era un concepto difícil de aplicar en un contexto electrónico. En respuesta a esa sugerencia, se subrayó que la anotación según la cual el documento de transporte debía cumplir la función de documento de carga negociable y la referencia correspondiente al proyecto de instrumento debían figurar claramente y no quedar ocultas entre las condiciones generales aplicables al documento de transporte.

30. En el caso de que no se hubiera emitido ningún documento de transporte en virtud de un determinado contrato de transporte, se preguntó si ese contrato de transporte podía cumplir la función de documento de carga negociable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2. En respuesta a esa pregunta, se explicó que la presunción siempre implícita en el párrafo 2 era que se había emitido un documento de transporte, y que no era el propósito de esa disposición convertir un contrato de transporte en un documento de carga negociable.

31. Al examinar el párrafo 3 del artículo 5, se expresó preocupación porque en el párrafo 2 del artículo 3 no se establecía la obligación de indicar en la anotación correspondiente la fecha a partir de la cual el documento de transporte cumpliría la función de documento de carga negociable.

32. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo acordó suprimir la expresión “en el anverso” y aclarar que las anotaciones y referencias al proyecto de instrumento debían ser claramente visibles.

Párrafo 3

33. Hubo expresiones de preocupación por la complejidad de la primera oración, y en particular de las tres frases que figuraban al principio de esa oración. Se sugirió que se suprimiera la segunda frase, o la tercera. Al respecto, se explicó que en el párrafo 2 del artículo 3 se preveía la conversión de un documento de transporte negociable o no negociable en un documento de carga negociable y que, por lo tanto, la disposición no impediría utilizar un documento de transporte no negociable como documento de carga negociable, siempre y cuando la ley aplicable no excluyera esa posibilidad. Si bien la

finalidad del párrafo 3 era permitir la emisión del documento de carga negociable como documento independiente, se aclaró que la intención de la segunda frase, que se refería al caso de que el documento de transporte no fuera negociable, era evitar el riesgo de que un mismo operador de transporte emitiera dos documentos negociables respecto de las mismas mercancías. También se sugirió que se sustituyeran las palabras “no es negociable”, en la segunda frase, por “no puede hacerse negociable”. A modo de respuesta, se observó que la redacción sugerida no fomentaría la seguridad jurídica e impondría a los tenedores y a los bancos la carga de determinar si ciertos documentos podrían hacerse negociables legalmente, conforme a la ley que rigiera esos documentos.

34. Con respecto a las anotaciones, se subrayó que en el documento de carga negociable emitido como documento independiente y en el documento de transporte conexo se debía reconocer la emisión del documento de carga negociable. Se sugirió que en el proyecto de instrumento se especificaran las consecuencias que se producirían en el caso de que los operadores de transporte no insertaran en el documento de transporte una anotación en la que se reconociera que se había emitido un documento de carga negociable. Se señaló que el hecho de que los operadores de transporte no insertaran las anotaciones necesarias no debería afectar a la validez del documento de carga negociable. También se destacó la dificultad que tendrían los bancos en la práctica para comprobar que se hubieran insertado esas anotaciones. Se añadió que las cuestiones relativas a los daños y perjuicios causados por el hecho de que los operadores de transporte no insertaran las anotaciones necesarias debían preverse en la legislación nacional pertinente, no en el proyecto de instrumento.

35. Se preguntó si se podría emitir un documento de carga negociable como documento independiente cuando no se hubiese emitido ningún documento de transporte. Se expresaron dudas en cuanto a la conveniencia de permitir la emisión de un documento de carga negociable en ausencia de un documento de transporte, considerando que en la práctica las partes podrían no vender mercancías en tránsito cuando no se hubiera emitido ningún documento de transporte.

36. Aunque el párrafo 3 se había redactado teniendo presente el artículo 6, párrafo 5, de las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (CIM), se aclaró que el párrafo 3 también podría aplicarse a otras situaciones, por ejemplo, cuando un documento de transporte no contuviera la información establecida en el artículo 4, párrafo 1, del proyecto y las normas aplicables en virtud del Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (SMGS) no permitieran insertar ninguna información adicional en el documento de transporte.

37. Tras un debate, el Grupo de Trabajo acordó establecer en el párrafo 3 que las anotaciones en las que se reconociera la emisión del documento de carga negociable debían figurar en el documento de carga negociable emitido como documento independiente y en el documento de transporte conexo. Se pidió a la secretaría que reformulara la primera oración para facilitar su lectura.

Párrafo 4

38. Hubo sugerencias de que se suprimiera todo el párrafo a la luz de lo dispuesto en el artículo 1, párrafos 2 y 3, en los que ya se aclaraba que el proyecto de instrumento no afectaría a los derechos y obligaciones que tuvieran las partes en virtud de los tratados internacionales o leyes nacionales aplicables. Se expresó la preocupación de que el párrafo 4 pudiera interpretarse en el sentido de que permitía que el mismo operador de transporte emitiera dos documentos negociables cuando el transporte multimodal incluyera un tramo marítimo, lo que no sería deseable. En respuesta a esa inquietud, se señaló que el riesgo era mínimo y que, de acuerdo con el artículo 3, párrafo 3, solo podía emitirse un documento de carga negociable independiente cuando el documento de transporte no fuera negociable.

39. Se expresó preocupación por la sugerencia de suprimir la primera oración, ya que en ella se establecía expresamente un elemento clave del enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de instrumento. Se mencionó que una disposición expresa en tal sentido

podría ser especialmente importante para el sector ferroviario. El Grupo de Trabajo convino en mantener esa oración.

40. A su vez, el Grupo de Trabajo acordó suprimir la segunda oración por considerarla innecesaria.

Párrafo 5

41. Se expresó apoyo a que se mencionaran tres tipos diferentes de documentos negociables en la primera oración (a saber, los emitidos a la orden de una persona indeterminada, los emitidos a la orden de una persona determinada y los emitidos al portador). Sin embargo, se señaló que los conocimientos de embarque “nominativos” (es decir, los documentos de carga negociables que solo permitieran entregar las mercancías a una persona determinada) no estarían comprendidos en el proyecto de instrumento.

42. Hubo una sugerencia de suprimir las oraciones segunda y tercera y dejar que la cuestión se rigiera por las normas del derecho interno y las prácticas establecidas del sector. Se explicó que el término “a la orden” era ampliamente conocido en el comercio marítimo. La presunción de que, cuando no se indicara el nombre de la persona, el documento de carga negociable debía considerarse extendido a la orden del expedidor se consideró problemática, habida cuenta de que era el transportista de la carga, y no el expedidor, quien solía ser el primer tenedor de un documento de carga negociable. Otras delegaciones se mostraron a favor de mantener esas oraciones, ya que los operadores de transporte ferroviario no estaban acostumbrados a utilizar documentos de transporte negociables y por lo general conocían bien las instrucciones de los expedidores. Se observó que en esa disposición se establecían reglas claras con la intención de que la práctica del sector ferroviario fuera más fluida tras la introducción de los documentos de carga negociables.

43. Se expresó apoyo a la emisión de documentos al portador, pese a la dificultad que existía para comprobar la legitimidad de los tenedores de los documentos al portador.

44. El Grupo de Trabajo acordó mantener las palabras “o a la orden de una persona determinada” dentro del primer par de corchetes y suprimir las oraciones segunda y tercera.

Párrafo 6

45. Se planteó una pregunta con respecto a la necesidad de que existieran varios originales de un documento de carga negociable. Se explicó que, en el transporte marítimo, se acostumbraba a emitir los conocimientos de embarque en juegos de tres originales, cada uno de los cuales cumplía una función diferente. Normalmente, un original se enviaba al cargador, otro lo conservaba el agente marítimo y el tercero se enviaba al comprador, que lo presentaba a los bancos para respaldar las cartas de crédito.

46. Se sugirió que se reformulara la segunda oración para aclarar que las copias no eran negociables y así se debía indicar en ellas. También se sugirió que se insertara una nota en los originales en la que se indicara que las copias no serían negociables.

47. El Grupo de Trabajo convino en mantener la redacción actual de la primera oración y pidió a la secretaría que reformulara la segunda oración para aclarar que las copias “se extendían”, no “se emitían”.

Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable

Párrafo 1

Apartado d)

48. En cuanto al apartado d), se expresó preocupación por la referencia a la naturaleza general de las mercancías, ya que ese requisito podría ser demasiado general, por lo que sería deseable indicar algo más concreto. En tal sentido, se sugirió que se exigiera que el documento de carga negociable contuviera una descripción de las mercancías, tal como se indicaba en el artículo 36, párrafo 1, de las Reglas de Rotterdam. Se recordó al Grupo de Trabajo que los distintos tratados sobre el transporte exigían requisitos

diferentes con respecto a esta cuestión. Mientras que en las Reglas de Rotterdam se exigía una descripción de las mercancías “adecuada para su transporte”, otros tratados aplicables al transporte ferroviario y por carretera solo exigían una descripción de la “naturaleza de las mercancías”. Se dijo también que en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y en las Reglas de Hamburgo se utilizaba el término “naturaleza general” de las mercancías, que se consideraba el denominador común y, por tanto, podía ser aceptable en general para las partes implicadas en los distintos modos de transporte.

49. Se expresó apoyo a que se mantuviera la frase “como las haya tomado a su cargo el operador de transporte”, dado que el estado de la naturaleza general de las mercancías podría cambiar en una etapa posterior.

50. También se expresó apoyo a que se conservara la frase “datos que se consignarán tal como los haya proporcionado el expedidor”, a la vez que se subrayara la necesidad de garantizar la coherencia con la información contenida en los contratos de compraventa y los requisitos exigidos en el contexto de las cartas de crédito.

51. El Grupo de Trabajo pidió a la secretaría que dejara los textos entre corchetes y que reformulara el apartado para dejar claro que todos los datos mencionados en él eran proporcionados por el expedidor.

Apartado e)

52. Se expresó la opinión de que el término “estado aparente de las mercancías” podía ser ambiguo si no se añadía una explicación como la que figuraba en el artículo 36, párrafo 4, de las Reglas de Rotterdam. Se observó que los operadores de transporte ferroviario y por carretera no solían estar obligados a verificar el estado aparente de las mercancías. Se sugirió que se insertaran las palabras “según una inspección externa razonable” al final del apartado e).

53. No obtuvieron apoyo suficiente las sugerencias de suprimir el apartado e) o de trasladarlo a la lista de datos no obligatorios prevista en el párrafo 2. Se subrayó la importancia del estado aparente de las mercancías en el comercio marítimo, sobre todo en relación con la necesidad de contar con un conocimiento de embarque “limpio” para respaldar las cartas de crédito. Al respecto, se observó que en el artículo 5, párrafo 5, se establecía la presunción de que, a falta de indicación del estado aparente de las mercancías, se entendería que en el documento de carga negociable se declaraba que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que el operador de transporte las había tomado a su cargo. También se señaló que el artículo 6 solo permitía que el operador de transporte formulara reservas con respecto a los datos proporcionados por el expedidor que se mencionaban en el apartado d). Desde un punto de vista práctico, se explicó que los operadores de transporte, para protegerse a sí mismos, preferirían indicar el estado aparente de las mercancías en los documentos que se emitían.

54. Al examinar el artículo 6, párrafo 1, el Grupo de Trabajo volvió a analizar el artículo 4, párrafo 1 e). Se sugirió que se insertara una remisión al artículo 4, párrafo 1 e), para que el operador de transporte pudiera formular reservas con respecto al estado aparente de las mercancías. Se reiteró que, en la práctica, los operadores de transporte podrían carecer de medios razonables para inspeccionar las mercancías. En respuesta a esa sugerencia, se explicó que la finalidad del artículo 6, párrafo 1, era permitir que el operador de transporte formulara reservas con respecto a la información proporcionada por el expedidor, pero que el estado aparente de las mercancías era un hecho que normalmente debería verificar el operador de transporte. Se expresó apoyo a que se aclarara, en el artículo 4, párrafo 1 e), que, si el operador de transporte no tenía medios razonables de verificarlo, podía insertar una declaración a tal efecto.

55. El Grupo de Trabajo convino en reformular el apartado e) para que indicara que, si el operador de transporte no tenía medios razonables de inspeccionar las mercancías, podía insertar una declaración a tal efecto.

Apartado h)

56. Se planteó una preocupación con respecto a la fecha de emisión del propio documento de carga negociable, en atención a que el artículo 4, párrafo 1 h), exigía que se indicara la fecha de emisión del documento de carga negociable en dicho documento solo cuando se emitía por separado. Se sugirió que se reformulara el apartado h) del párrafo 1 del artículo 4 a fin de aclarar que la fecha de emisión del documento de carga negociable debía indicarse siempre. Otra sugerencia fue que se abreviara aún más ese apartado, de modo que exigiera únicamente la indicación del lugar y la fecha de emisión del documento de carga negociable, no del documento de transporte. Se recordó al Grupo de Trabajo que el lugar de emisión del documento de transporte era el que se tendría 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 era la que correspondería aplicar para calcular el plazo de prescripción dentro del cual se podrían presentar reclamaciones contra el transportista (A/CN.9/1127, párr. 38).

57. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en reformular el apartado h) de la manera siguiente o similar: “el lugar y la fecha de emisión del documento de carga negociable y del documento de transporte, si se emitieron por separado”.

Apartado i)

58. El Grupo de Trabajo aceptó la sugerencia de suprimir la frase “cuando el operador de transporte sepa cuál es”, señalando la importancia del lugar de entrega de las mercancías para determinar la aplicabilidad del proyecto de instrumento conforme a lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 1. Se destacó la diferencia entre el lugar de entrega y el destino final de las mercancías. Se explicó que, en el contexto marítimo, se entendía a menudo que el lugar de entrega de las mercancías era el puerto de descarga, que no era necesariamente el destino final de las mercancías.

Apartado j)

59. Se expresaron opiniones divergentes en cuanto a la necesidad de exigir, en el apartado j), que se indicara en el documento de carga negociable 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 j) 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 j) para que la lista de verificación prevista en el artículo 4 estuviera completa. También obtuvo cierto apoyo la idea de conservar ambas disposiciones debido a que perseguían fines diferentes, ya que el artículo 3 se refería a la emisión de un documento de carga negociable, mientras que el artículo 4 se centraba en el contenido del documento de carga negociable. Además, se sugirió que se aclarara en el apartado j) que toda copia que se extendiera del documento de carga negociable debía ajustarse al procedimiento establecido en el artículo 3, párrafo 6.

60. Tras un debate, el Grupo de Trabajo convino en mantener el apartado j) tal como estaba redactado.

*Párrafo 2**Apartado c)*

61. El Grupo de Trabajo no aceptó la sugerencia de sustituir las palabras “la ley aplicable al contrato de transporte” por “la ley aplicable al documento de carga negociable”. Se explicó que en el documento de carga negociable se reproducían determinados contenidos del contrato de transporte y, por ello, la información relativa a la ley aplicable al contrato de transporte sería importante para los bancos.

Apartado d)

62. Se indicó que cualquier dato que pudiera exigir la ley del país donde se había emitido el documento de carga negociable debía incluirse en el documento de carga

negociable y no dejarse a criterio de las partes. Al respecto, se explicó que el proyecto de instrumento se refería al contenido del documento de carga negociable y no a lo que debía contener obligatoriamente el documento de transporte conforme a la ley que lo regía, que no quedaba desplazada por el proyecto de instrumento. Dado que el documento de carga negociable era un documento nuevo que se creaba en virtud del proyecto de instrumento, no existiría ninguna ley imperativa sobre su contenido.

63. Se expresó apoyo a que se suprimieran las referencias a la ley del país en que se emitía el documento de carga negociable, ya que dichas referencias serían innecesarias y confusas.

64. En respuesta a una propuesta de que se añadieran las palabras “parte notificada” al párrafo 2, se señaló que esa información debía quedar comprendida dentro del apartado d).

65. El Grupo de Trabajo acordó reformular el apartado de la siguiente manera o en términos similares: “cualesquiera otros datos que las partes acuerden consignar en el documento de carga negociable”.

Párrafo 3

66. Se planteó una pregunta con respecto a las consecuencias jurídicas de que el operador de transporte no se asegurara de que un documento de carga negociable emitido por separado contuviera los mismos datos que figuraban en el documento de transporte. Se observó que, en la práctica, los conocimientos de embarque multimodales de la FIATA se emitían después de que el transitario realizara su labor de diligencia debida y antes de que se contratara el transporte. Además, en el transporte marítimo no regular (o “comercio de vagabundos”), el transporte de mercancías solía estar cubierto por una póliza de fletamento y un conocimiento de embarque, situación similar a la que se daba cuando el mismo operador de transporte emitía un documento de transporte no negociable y un documento de carga negociable. El operador de transporte corría con el riesgo de que hubiera discrepancias entre los documentos.

67. Se expresó cierto apoyo a la opinión de que el riesgo de incongruencias entre el documento de carga negociable y el documento de transporte era insignificante en la práctica, ya que lo más probable era que los bancos detectaran la mayoría de las discrepancias al examinar la documentación de la carta de crédito. Al respecto, se recordó al Grupo de Trabajo que en el comercio de productos básicos era habitual que se vendieran mercancías en tránsito, y que sería difícil detectar discrepancias en esa etapa.

68. Se expresó apoyo a la opinión de que, en caso de discrepancias, el documento de carga negociable debía prevalecer sobre el documento de transporte. Se puso énfasis en que el tenedor de un documento de carga negociable debía poder confiar en la información contenida en dicho documento.

Párrafo 4

69. Se expresó apoyo a que se suprimiera este párrafo, en atención a que el requisito de la firma manuscrita era demasiado restrictivo y no reflejaba la práctica comercial actual.

Artículo 5. Deficiencias en el documento de carga negociable

Párrafo 1

70. Se explicó que la estructura del párrafo seguía el criterio adoptado en las Reglas de Hamburgo, conforme a lo acordado anteriormente por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/1127, párr. 55). Se expresó la opinión de que deberían establecerse expresamente en este párrafo los requisitos mínimos necesarios para la negociabilidad, en lugar de remitir a la definición de documento de carga negociable que figuraba en el artículo 2, párrafo 4, del proyecto.

71. Se preguntó si este párrafo tenía por objeto contemplar la cuestión de la validez del documento de carga negociable o referirse solamente a su naturaleza jurídica. Mientras que el artículo 15, párrafo 3, de las Reglas de Hamburgo se refería únicamente a la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, se señaló que el artículo 39, párrafo 1, de las Reglas de Rotterdam se refería a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte.

72. En cuanto a los requisitos mínimos necesarios para la negociabilidad, mientras que algunas delegaciones consideraban que la redacción actual del párrafo 4 del artículo 2 ya era suficiente, otras delegaciones sugirieron que se reformulara la definición a fin de aclarar que el documento debía ser firmado y emitido por el operador de transporte e indicar que este último había tomado a su cargo las mercancías tal como se detallaban en el documento. Se expresaron opiniones diferentes sobre si la omisión del número de originales en el documento de carga negociable menoscabaría su negociabilidad. Se subrayó la importancia de que se consignara el número de originales en el documento de carga negociable, dada la dificultad que en la práctica tendría un tenedor para averiguar esa información. Se expresó apoyo a que no se incluyera el número de originales entre los requisitos mínimos necesarios para la negociabilidad, en el entendimiento de que el artículo 3, párrafo 6, exigía que el operador de transporte indicara el número de originales si se emitía más de uno; el tenedor de un documento de carga negociable no debería correr con el riesgo de que se omitiera esa información por culpa del operador de transporte. Por razones similares, se señaló que la omisión en un documento de transporte no negociable de la anotación en la que se reconocía la emisión de un documento de carga negociable, como se contemplaba en el artículo 3, párrafo 3, tampoco debería ir en detrimento de la negociabilidad.

73. No obtuvo apoyo la sugerencia de que se especificara en el proyecto de instrumento el número exigido de originales de los documentos de carga negociables. Otra sugerencia fue que se incluyera una disposición expresa en la que se estableciera una presunción según la cual se consideraría que en el documento de transporte negociable se declaraba la emisión de un solo original cuando el operador de transporte no hubiese indicado el número de originales en el documento de carga negociable.

74. El Grupo de Trabajo acordó mantener el párrafo 1 tal como estaba redactado y reformular la definición de documento de carga negociable que figuraba en el artículo 2, párrafo 4, a fin de aclarar que el documento debía ser firmado y emitido por el operador de transporte e indicar que este último había tomado a su cargo las mercancías tal como se detallaban en el documento.

Párrafo 3

75. Se expresaron opiniones divergentes en cuanto a si un documento de transporte podía convertirse en un documento de carga negociable después de su emisión. Uno de los puntos de vista expresados fue que el proyecto de instrumento debía permitir la conversión de un documento de transporte negociable o no negociable mediante una anotación en una etapa posterior, ya que el proyecto de instrumento se había concebido con el fin de que abarcara diversos modos de transporte y, en algunas circunstancias, el cargador podría exigir que se le entregara un documento de carga negociable pocos días después de la emisión del documento de transporte. Se señaló que la necesidad de que se emitieran cartas de crédito podría surgir después de la emisión del documento de transporte, si al expedidor se le presentaba la oportunidad de vender las mercancías en tránsito. También se observó que la necesidad de contar con un documento negociable podría surgir después de la emisión del documento de transporte, si las mercancías se trasladaban imprevistamente de países que reconocían el documento de transporte como documento negociable de conformidad con los tratados internacionales aplicables a otros países que no eran partes en los mismos tratados internacionales. Según otra opinión, la conversión de un documento de transporte solo podía efectuarse en el momento de su emisión, mediante la anotación prevista en el artículo 3, párrafo 2. Se señaló que, en la práctica, la inserción de una anotación en un conocimiento de embarque multimodal de la FIATA a fin de indicar que este cumpliría la función de documento de carga negociable

emitido con arreglo al proyecto de instrumento solo podría hacerse el mismo día en que se emitiera dicho conocimiento.

76. En el caso de que un documento de transporte pudiera convertirse en un documento de carga negociable después de su emisión, se plantearon inquietudes con respecto a la inclusión de una norma de presunción que permitiera que un documento de transporte cumpliera la función de documento de carga negociable a partir de la fecha de su emisión. Se consideró que el efecto retroactivo sobre la negociabilidad del documento de transporte era problemático, sobre todo cuando un documento de transporte negociable reconocido por determinados tratados internacionales aplicables se convertía en un documento de carga negociable con arreglo al proyecto de instrumento después de la fecha de su emisión. Permitir que ese documento de transporte cumpliera la función de documento de carga negociable desde la fecha de su emisión implicaría que la negociabilidad de ese documento de transporte podría regirse por dos instrumentos normativos diferentes en un momento dado.

77. Se planteó una pregunta con respecto al caso de que los operadores del sector exigieran que un documento de transporte no negociable se convirtiera en un documento de carga negociable, no en el momento de su emisión. Se hizo notar la dificultad que existiría en la práctica para convertir determinados documentos de transporte no negociables en documentos de carga negociables, habida cuenta de que normalmente los originales de esos documentos de transporte no negociables acompañaban a las mercancías y no los conservaban ni el operador de transporte ni el expedidor. También se preguntó si el lugar donde se haría la anotación podría afectar a la aplicabilidad del proyecto de instrumento, dado que podría ser distinto del lugar de emisión.

78. El Grupo de Trabajo acordó mantener la redacción actual del párrafo y volver a examinarlo en una etapa posterior.

Párrafo 4

79. Hubo una sugerencia de suprimir este párrafo, al parecer innecesario, ya que en el artículo 3, párrafo 1, ya se preveía que el operador de transporte emitiera el documento de carga negociable cuando tomara a su cargo las mercancías. En respuesta a ello, se hizo hincapié en que el artículo 3, párrafo 1, y el artículo 5, párrafo 4, tenían fines diferentes. El Grupo de Trabajo convino en mantener la redacción actual.

Párrafo 5

80. El Grupo de Trabajo no aceptó la sugerencia de que se añadiera un nuevo párrafo con el siguiente texto u otro similar: “Si no se incluye en la declaración la constancia de que el flete ha sido pagado por adelantado, se entenderá que será abonado por el consignatario”. En respuesta a ello, se observó que normalmente los servicios los pagaba la persona que los contrataba, es decir, el expedidor en el contexto de los servicios de transporte.

Artículo 6. Valor probatorio del documento de carga negociable

Párrafo 1

81. Se expresó preferencia por la opción 1, que preveía un régimen autónomo con normas expresas sobre la forma en que el operador de transporte podía formular reservas al emitir el documento de carga negociable. Se expresó apoyo a que se sustituyera la conjunción “y” por “o”, ya que, en la práctica, los operadores de transporte podrían no tener medios razonables de inspeccionar las mercancías por diversas razones (p. ej., mercancías entregadas en contenedores sellados, normas sanitarias y de seguridad que impidan acceder a los vehículos). Se señaló que el párrafo 1 no limitaba el modo que el operador de transporte podía formular reservas con respecto a la información.

82. El Grupo de Trabajo examinó detenidamente el riesgo de que hubiera discrepancias entre la información contenida en el documento de transporte y la que figuraba en el documento de carga negociable, si se emitían por separado. Una solución que se propuso fue exigir que todo documento de carga negociable que se emitiera por separado

circulara siempre junto con el documento de transporte (p. ej., como anexo del documento de transporte). En relación con esa propuesta, se observó que tal exigencia podría frustrar el propósito del párrafo 3 del artículo 3, de permitir la emisión de un documento independiente. Se expresó apoyo a que se afinara la redacción del párrafo 3 del artículo 4, que ya exigía que en todo documento de carga negociable emitido por separado se reprodujeran los datos indicados en el documento de transporte, para evitar que hubiera discrepancias entre los documentos. Se puso énfasis en que no se debería exigir a los bancos que verificaran dos veces la misma información.

Párrafo 2

83. El Grupo de Trabajo se planteó cómo se podría evitar el riesgo de discrepancias entre los documentos, por ejemplo cuando el documento de transporte contuviera una reserva formulada por el operador de transporte que no se reflejaba en el documento de carga negociable. Se observó que el artículo 6, párrafo 2, permitía que un tercero que obrara de buena fe se basara en la información contenida en el documento de carga negociable y que la reserva formulada en el documento de transporte se consideraría inadmisibles. Se expresó preocupación por la interpretación del término “buena fe”, y se señaló que debería aclararse en el proyecto de instrumento que no se consideraría que los bancos actuaban de mala fe si no examinaban el documento de transporte.

84. Se sugirió que se insertaran las palabras “y en el curso ordinario de los negocios o de la financiación” después de “buena fe”. Se expresó la inquietud de que la inserción de esas palabras pudiera menoscabar la aceptabilidad del proyecto de instrumento como convención, ya que, a diferencia de una ley modelo, una convención sería vinculante para sus signatarios. Por otra parte, se señaló que el término “buena fe” se utilizaba en muchos tratados internacionales en materia de transporte y que las partes que intervenían en el transporte de mercancías generalmente podían entenderlo.

85. Se expresaron dudas con respecto a las palabras “incluido un consignatario”, ya que un consignatario, a diferencia de otros terceros, tendría información sobre las mercancías y, por lo tanto, no necesitaría basarse en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de carga negociable. Se señaló que el consignatario, que se definía en el artículo 2, párrafo 2, como la persona designada en el contrato de transporte como la persona facultada para recibir las mercancías, podría ser en algunos casos el expedidor, por ejemplo, si conforme a las condiciones comerciales acordadas por las partes, era la persona que debía celebrar el contrato de transporte con el operador de transporte.

86. Se sugirió que se aclarara en este párrafo que la prueba en contrario presentada por el operador de transporte respecto de cualquier información contenida en el documento de carga negociable no se admitiría únicamente frente a un tercero a quien se hubiera transmitido un documento de carga negociable. Se hizo referencia al artículo 41 c) de las Reglas de Rotterdam, según el cual no se admitiría prueba alguna en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que hubiera obrado de buena fe en consideración a determinados datos contenidos en el documento de transporte.

87. El Grupo de Trabajo acordó suprimir las palabras “incluido un consignatario” y reformular el párrafo a fin de aclarar que la prueba en contrario por parte del operador de transporte no se admitiría únicamente frente a un tercero a quien se hubiera transmitido un documento de carga negociable. Se señaló que la disposición también debía proteger a un asegurador subrogado.

Artículo 7. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor

Párrafo 1

88. Se planteó una pregunta con respecto al significado de “derecho de control”, y se observó que en los tratados relativos al transporte se utilizaba con frecuencia el término “derecho de disposición”, mientras que “derecho de control” podría confundirse con el concepto de “control exclusivo” en el contexto electrónico. A modo de respuesta, se explicó que el término “derecho de control” provenía de las Reglas de Rotterdam e

incluía el derecho a dar instrucciones al operador de transporte. Se expresó apoyo a que se sustituyera el concepto de “derecho de control” por el de “derecho de disposición”. Hubo una sugerencia de que se incluyera una definición de “derecho de control” en el artículo 2.

89. Se planteó una inquietud con respecto a las referencias que se hacían al contrato de transporte en este párrafo. Se destacó la dificultad que existía en la práctica para dar a conocer al tenedor el contenido del contrato de transporte, y se señaló que el proyecto de instrumento no exigía que el contrato de transporte se hiciera circular junto con el documento de carga negociable. Se observó que, en la práctica, podría ser difícil adjuntar al documento de carga negociable distintos documentos de transporte emitidos por los transportistas efectivos. Sin embargo, se señaló que, en el contexto del conocimiento de embarque multimodal de la FIATA, las condiciones estándar del contrato de transporte podían encontrarse en el reverso de dicho documento. También se señaló que, en la práctica, los bancos rara vez exigían que se presentara una copia del contrato de transporte para las operaciones con cartas de crédito.

90. Otra preocupación que se expresó fue que el artículo 7, párrafo 1, daba a entender que el tenedor de un documento de carga negociable podía hacer valer derechos derivados de un contrato de transporte en el que no era parte. Se subrayó la necesidad de establecer expresamente en el proyecto de instrumento la forma en que podían transmitirse al tenedor de un documento de carga negociable los derechos que el contrato de transporte confería al expedidor. Sin embargo, se señaló que en el proyecto de instrumento deberían enunciarse únicamente los derechos del tenedor de un documento de carga negociable que fueran inherentes a la función de negociabilidad, y no todos los derechos que emanaban del contrato de transporte. No obstante, se dijo que el derecho de acción procesal podría merecer una atención especial. Se sugirió que se incluyera una disposición en que se afirmara que la transmisión del documento de carga negociable resultaría eficaz para transmitir al nuevo tenedor el derecho de acción procesal que emanaba del contrato de transporte. Se mencionaron la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías del Reino Unido (1992) y la Ley de Conocimientos de Embarque de Singapur (1992).

91. Se señaló que el tenedor de un documento de carga negociable debería tener derecho a controlar las mercancías mientras estuviesen en tránsito y que, como resultado de ello, se extinguirían todos los derechos preexistentes sobre las mercancías, lo que inevitablemente modificaría los derechos que tuviera el expedidor conforme a los tratados internacionales aplicables. Se observó que en el artículo 1, párrafo 3, figuraba la frase “salvo que se disponga expresamente otra cosa en la presente Convención”. Se preguntó cuáles de los derechos enunciados en el artículo 7 tendrían que ejercerse en consonancia con el contrato de transporte.

92. También se señaló que las palabras “que comprenderá, entre otros” que figuraban en el encabezamiento sugerían que el derecho de control no se limitaba a los derechos enumerados en el artículo, que se apartaba del artículo 50, párrafo 1, de las Reglas de Rotterdam, en que la lista correspondiente era exhaustiva. Se explicó que el proyecto de instrumento contemplaba que, al convertirse en el tenedor de un documento de carga negociable, el tenedor pudiera adquirir los derechos conferidos por el contrato de transporte además de los que se enumeraba en el artículo 7, párrafo 1.

Párrafo 2

93. El Grupo de Trabajo recordó su decisión anterior de incluir el derecho a preñar las mercancías, ya que una declaración expresa podría contribuir a garantizar que el documento de carga negociable pudiera funcionar como título representativo de las mercancías en todas las jurisdicciones (A/CN.9/1127, párr. 75). Se expresó apoyo a que se reformulara el párrafo 4 del artículo 7 a fin de incluir una remisión al párrafo 2, de modo tal que se exigiera la presentación de todos los originales para poder preñar las mercancías. También se expresó apoyo a que se suprimieran las palabras “la constitución de garantías reales” y a que se procurara mantener la coherencia con la terminología de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Garantías Mobiliarias.

Párrafo 3

94. El Grupo de Trabajo convino en sustituir las palabras “los derechos” por las palabras “los derechos y los efectos” y, en la versión en inglés, la palabra “*listed*” por las palabras “*set out*”.

Párrafo 4

95. El Grupo de Trabajo recordó el debate que había mantenido con anterioridad sobre el número de originales y convino en reformular el párrafo a fin de reflejar que únicamente sería necesario exhibir todos los originales del documento de carga negociable para ejercer el derecho de control si en los documentos de carga negociables se indicara que se había emitido más de un original. Se cuestionó que fuera necesaria la palabra “debidamente”. Se expresó cierto apoyo a la idea de que las distintas normas sobre la exhibición de los originales de los documentos de carga negociables previeran una excepción para los documentos de carga negociables endosadas a una persona determinada. Se pidió a la secretaría que enmarcara la palabra “debidamente” entre corchetes, que en el siguiente documento de trabajo incluyera en una nota de pie de página una referencia al debate sobre la excepción a la norma de exhibir todos los originales que se había presentado al Grupo de Trabajo y que estudiara la posibilidad de formular normas específicas para los documentos de carga negociables endosados a una persona determinada.

Párrafo 5

96. Se expresó cierto apoyo a que se suprimiera este párrafo, puesto que el modo de comunicación se regiría por el principio de autonomía de las partes y el derecho interno aplicable. Se expresó preocupación por que el párrafo pudiera malinterpretarse en el sentido de que permitiera las reservas al contenido de la versión en papel de un documento de carga negociable que había de emitirse electrónicamente. Tras tomar nota de la opinión de algunos delegados partidarios de mantener el párrafo, el Grupo de Trabajo acordó mantenerlo entre corchetes para seguir estudiándolo en relación con el capítulo 3.

97. Se sugirió insertar las palabras “a través del canal de comunicación designado”. El Grupo de Trabajo convino en colocar las palabras propuestas al final del párrafo entre corchetes a la espera de que el Grupo de Trabajo estudiara si la disposición era necesaria.

Otros asuntos

98. Se expresó preocupación porque el proyecto de instrumento no contenía ninguna disposición sobre quién asumía los costos sufragados por el operador de transporte al ejecutar las instrucciones dadas por el tenedor del documento de carga negociable. Se hizo referencia al artículo 52 de las Reglas de Rotterdam. En respuesta a esa inquietud, se reiteró que debería considerarse que el expedidor había renunciado a los derechos que le confería el contrato de transporte cuando transmitía un documento de carga negociable a un tenedor posterior. Se expresó apoyo a la opción de reformular el artículo 11 para reflejar que, mediante la transmisión de un documento de carga negociable, el tenedor transmitía los derechos que le confería el contrato de transporte.

99. El Grupo de Trabajo escuchó una propuesta que consistía en sustituir el capítulo 3 por una disposición en que se exigiera a los Estados que implantaran un marco jurídico apropiado, como el que contenía la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos, a fin de apoyar el uso de documentos de carga negociables electrónicos. Se señaló que una disposición general de esa índole tendría diversas ventajas, como que se preservaría la capacidad de los Estados de modernizar sus marcos en materia de comercio electrónico según fuera necesario, se fortalecería la armonización jurídica transfronteriza al promover la incorporación de los textos de la CNUDMI, se reducirían los obstáculos a la incorporación de la Convención, se evitaría la duplicación de esfuerzos o las fricciones entre distintos instrumentos y se agilizaría la conclusión del proyecto.