



# Asamblea General

Distr. limitada  
12 de septiembre de 2022  
Español  
Original: inglés

## Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional Grupo de Trabajo VI (Documentos de Transporte Multimodal Negociables)

41<sup>er</sup> período de sesiones

Viena, 28 de noviembre a 2 de diciembre de 2022

### Documentos de transporte multimodal negociables

#### Nota de la Secretaría

#### Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	2
II. Cuestiones que se someten a consideración del Grupo de Trabajo . . . . .	2
A. Forma del nuevo instrumento . . . . .	2
B. Ámbito material de aplicación (enfoque de “doble vía” y criterio “neutro en cuanto a la modalidad”) . . . . .	3
C. Relación con el contrato de transporte . . . . .	5
D. Relación con los documentos de transporte . . . . .	6
E. Documentos a la orden y al portador . . . . .	7
F. Documentos de carga electrónicos . . . . .	7
G. Otras cuestiones que cabría examinar . . . . .	8
III. Conclusiones y organización de la labor futura . . . . .	10
Anexo	
Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento . . . . .	11



## I. Introducción

1. En su 55º período de sesiones (Nueva York, 27 de junio a 15 de julio de 2022), la Comisión examinó una nota de la Secretaría en la que se resumía la labor preparatoria realizada en el ámbito de los documentos de transporte multimodal negociables en respuesta a una solicitud formulada anteriormente por la Comisión (A/CN.9/1101). Tras deliberar, la Comisión convino en asignar el tema al Grupo de Trabajo VI y pidió a la secretaría que preparara un anteproyecto de texto que reflejara los resultados de las consultas que había mantenido con expertos desde el 54º período de sesiones de la Comisión, y que le informara en su 56º período de sesiones, en 2023, de los nuevos avances realizados en el Grupo de Trabajo<sup>1</sup>.

2. En el anexo del presente documento figura un anteproyecto de disposiciones anotado concebido con miras a la elaboración de un instrumento sobre documentos de transporte multimodal negociables, que se somete a consideración del Grupo de Trabajo. En los párrafos siguientes se exponen algunas cuestiones fundamentales que se invita al Grupo de Trabajo a examinar en ese contexto.

## II. Cuestiones que se someten a consideración del Grupo de Trabajo

3. Durante las deliberaciones que sostuvo la Comisión en su 55º período de sesiones, se señaló que el grupo de trabajo al que se asignara la labor tendría que examinar diversas cuestiones de política y, por tal motivo, la Comisión estuvo de acuerdo en que no era conveniente, en esta etapa, limitar el mandato del grupo de trabajo en cuestión ni dar instrucciones detalladas sobre el enfoque que debía adoptar<sup>2</sup>. Dentro de esos parámetros, el Grupo de Trabajo tiene un mandato amplio y una libertad considerable para determinar el alcance y la forma de su labor y la manera de abordar las cuestiones que determine que corresponde contemplar en un nuevo instrumento sobre documentos de transporte multimodal negociables.

4. El anteproyecto de disposiciones que figura en el anexo de la presente nota ha sido preparado por la secretaría, como lo solicitó la Comisión, para ayudar a definir el enfoque de las deliberaciones del Grupo de Trabajo. Las disposiciones del anteproyecto se basan en gran medida en las disposiciones pertinentes de los instrumentos internacionales vigentes en el ámbito del transporte internacional de mercancías y reflejan las conclusiones de las consultas que mantuvo la secretaría con expertos desde el 53º período de sesiones de la Comisión, cuando se incluyó este tema en el programa de trabajo de la CNUDMI. En los párrafos siguientes figura información sobre los antecedentes de la redacción de esas disposiciones, cuyo texto es resultado de las consultas mantenidas con los expertos, y sobre algunas cuestiones que el Grupo de Trabajo tal vez desee tener en cuenta en sus deliberaciones.

### A. Forma del nuevo instrumento

5. El objetivo central del nuevo instrumento es establecer claramente que un documento emitido de común acuerdo por las partes que han celebrado un contrato de transporte internacional de mercancías, también conocido como contrato de transporte, puede cumplir la función de título de propiedad de las mercancías que representa, independientemente de los modos de transporte efectivamente utilizados en el caso concreto. En la actualidad, esto sucede únicamente con el conocimiento de embarque marítimo, ya que las cartas de porte aéreo, ferroviario y por carretera no cumplen esa función. La situación particular del conocimiento de embarque marítimo es el resultado de una larga evolución y su función como título representativo de mercancías, que tiene

<sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo séptimo período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/77/17)*, párr. 202.

<sup>2</sup> *Ibid.*, párr. 201.

su origen en la *lex mercatoria*, está reconocida como norma de derecho en la jurisprudencia o en la legislación. Aunque los efectos de la transmisión de un conocimiento de embarque como modo de transmitir la propiedad de las mercancías no están reconocidos de manera uniforme por la ley en todas las jurisdicciones, es indiscutible que el mero acuerdo de las partes no sería suficiente para atribuir esa función a un documento de transporte. Por lo tanto, todos los expertos consultados por la secretaría consideraron que sería necesario aprobar una ley para hacer extensiva la función de negociabilidad del conocimiento de embarque marítimo a los documentos emitidos en relación con el transporte de mercancías por otros modos de transporte.

6. Por lo tanto, el anteproyecto de disposiciones se ha formulado como un texto legislativo que los Estados puedan incorporar a su derecho interno, y no como cláusulas contractuales o un texto de orientación. Por otra parte, y sin perjuicio de la decisión que en última instancia adopte la Comisión sobre la forma del nuevo instrumento, el anteproyecto de disposiciones se ha estructurado como una convención internacional, teniendo en cuenta que los instrumentos relativos al transporte internacional de mercancías se han negociado y aprobado tradicionalmente como tratados internacionales para lograr la máxima uniformidad posible. La secretaría podría formular, como otra opción, un proyecto de ley modelo, para que el Grupo de Trabajo, si así lo desea, pueda visualizar más fácilmente esa alternativa en un futuro período de sesiones.

7. En consonancia con ese enfoque, en el anteproyecto de disposiciones se utiliza, en la medida de lo posible, la terminología de los tratados internacionales vigentes en materia de transporte. Esos tratados son, entre otros, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980 (“Convenio sobre el Transporte Multimodal”)<sup>3</sup>; el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, de 2008 (las “Reglas de Rotterdam”)<sup>4</sup>; el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 1980<sup>5</sup>, y las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (las “CIM-COTIF de 1999”)<sup>6</sup>; el Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (SMGS), de 2020<sup>7</sup>; el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)<sup>8</sup> y su Protocolo Adicional relativo a la Carta de Porte Electrónica, de 2008 (“e-CMR”)<sup>9</sup>, y el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (el “Convenio de Montreal”)<sup>10</sup>.

## B. **Ámbito material de aplicación (enfoque de “doble vía” y criterio “neutro en cuanto a la modalidad”)**

8. En la propuesta original que examinó la Comisión en su 52º período de sesiones (Viena, 8 a 19 de julio de 2019) se abogaba por la creación de “un conocimiento de embarque para uno o más modos de transporte, a saber, ferroviario, por carretera o aéreo, con los fines de utilizar un único conocimiento de embarque con el que se controlara la carga y se aceptara la entrega de las mercancías, confiriendo a ese nuevo documento de transporte la naturaleza de un título representativo de mercancías, de tal manera que

<sup>3</sup> Resolución aprobada por la Asamblea General el 20 de diciembre de 1978 (A/RES/33/160). Véase también [https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_es.pdf).

<sup>4</sup> Resolución aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008 (A/RES/63/122).

<sup>5</sup> Véase una versión en español en [BOE.es - BOE-A-2006-11199 Instrumento de ratificación del Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril \(COTIF\) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999](https://boe.es/boe/A-2006-11199).

<sup>6</sup> Véase una versión en español en [BOE.es - BOE-A-2006-11199 Instrumento de ratificación del Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril \(COTIF\) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999](https://boe.es/boe/A-2006-11199), apéndice B.

<sup>7</sup> En la siguiente dirección figura una traducción de este convenio al inglés: <https://en.osjd.org/en/8906/page/106077?id=2099>.

<sup>8</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, núm. 5742.

<sup>9</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2762, A-5742.

<sup>10</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2242, núm. 39917.

podiera desempeñar la función de medio de pago financiero”<sup>11</sup>. Se proponía que, en el futuro instrumento, además de prever la función de título representativo de mercancías, se incluyeran nuevas normas sobre cuestiones tales como los requisitos que tendría que reunir el emisor y las condiciones, objeto, formato y validez de la emisión<sup>12</sup>. En su 55º período de sesiones, al asignar este tema al Grupo de Trabajo, la Comisión señaló que las deliberaciones del grupo de trabajo “no deberían interferir en los regímenes de responsabilidad vigentes en materia de transporte internacional de mercancías”<sup>13</sup>.

9. La secretaría se ha basado en esos dos elementos (es decir, centrar la atención en la función de título representativo de mercancías y no interferir en los regímenes internacionales vigentes en materia de responsabilidad del transportista) para determinar el ámbito material de aplicación del anteproyecto de disposiciones, que refleja el enfoque denominado de “doble vía”. El documento previsto en el nuevo instrumento no vendría a sustituir a ninguno de los documentos de transporte que un transportista puede estar obligado a emitir conforme al derecho (nacional o internacional) que rija un tramo determinado del transporte internacional en cuestión. Del mismo modo, el nuevo instrumento coexistiría con cualquier tratado internacional que rigiera el contrato o los contratos negociados por las partes con respecto al transporte en cuestión o cualquier aspecto de este, en particular la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño de las mercancías o por el retraso en su entrega, y no afectaría a la aplicación de ese otro tratado.

10. Cabe señalar que ese sistema de “doble vía” para la documentación relacionada con la carga no es una novedad que no se haya probado antes, ya que en la práctica se ha utilizado en relación con el transporte multimodal internacional de mercancías. Un ejemplo muy conocido de un enfoque similar es el conocimiento de embarque para el transporte multimodal creado por la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA) (en adelante, el “conocimiento de embarque multimodal de la FIATA”). Los transitarios suelen actuar como agentes que contratan el envío de las mercancías en nombre del cargador, pero también pueden actuar como contratista principal, contratando el transporte en su propio nombre. Con frecuencia, los transitarios consolidan la carga de varios cargadores en un solo envío. En esos casos, asumen la función de subtransportistas, recibiendo el pago del flete del cargador y subcontratando a los transportistas que efectivamente van a realizar el transporte. Por lo tanto, un conocimiento de embarque multimodal de la FIATA emitido por el transitario puede coexistir con documentos de transporte, como conocimientos de embarque marítimos o cartas de porte ferroviario o por carretera, emitidos por los verdaderos transportistas para cubrir determinados tramos del transporte multimodal. En las regiones en que los comerciantes necesitan cartas de crédito u otros medios de financiación del comercio, existe una gran demanda de documentos de transporte negociables para respaldar las solicitudes de crédito, y a menudo los conocimientos de embarque multimodales de la FIATA se emiten de modo que abarquen también el transporte ferroviario o por carretera, para complementar las cartas de porte ferroviario o por carretera no negociables.

11. En este contexto, y a los efectos del nuevo instrumento, el enfoque de “doble vía” significaría que el ámbito material de aplicación y el alcance sustantivo de sus disposiciones podrían limitarse a los que sean estrictamente necesarios para que el documento contemplado en el nuevo instrumento funcione como un título representativo de mercancías autónomo, que no interfiera en los regímenes de responsabilidad vigentes en materia de transporte internacional de mercancías. Por lo tanto, el anteproyecto de disposiciones que figura en el anexo se centra en las siguientes cuestiones: a) la definición de la naturaleza del documento que regula; b) el contenido mínimo del documento y la forma en que se emite, tanto en formato impreso como electrónico; c) el valor probatorio del documento y su sustitución (p. ej., por un documento electrónico o viceversa); d) el procedimiento que se utilizará para transmitir el

<sup>11</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/74/17)*, párr. 216.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> *Ibid.*, septuagésimo séptimo período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/77/17), párr. 201.

documento y los efectos de su transmisión; e) el derecho del tenedor a controlar las mercancías, incluido el derecho a dar o modificar las instrucciones respecto de las mercancías, a exigir la entrega de las mercancías contra la presentación del documento en papel o electrónico y a transmitir la propiedad de las mercancías mediante la transmisión del documento en papel o la transferencia del control del documento electrónico.

12. En el marco de las consultas realizadas por la secretaría, se sugirió que el nuevo instrumento abarcara todos los modos de transporte de mercancías, tanto el transporte unimodal como el multimodal, con o sin tramo marítimo. En consecuencia, aunque se defina como un instrumento sobre documentos de transporte “multimodal” negociables, el nuevo instrumento pretende aplicar un criterio “neutral en cuanto a la modalidad”, a fin de incluir en su ámbito de aplicación tanto el transporte unimodal como el multimodal.

### C. Relación con el contrato de transporte

13. En consonancia con el enfoque limitado descrito anteriormente, el anteproyecto de disposiciones no regula los derechos y obligaciones de las partes en el contrato de transporte, en particular la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño de las mercancías o por el retraso en su entrega. Se reconoce que el alcance de la responsabilidad del transportista es una consideración práctica importante para el tenedor de un documento de transporte negociable, pero, de acuerdo con las consultas realizadas por la secretaría, se puede sostener que, desde el punto de vista jurídico, es posible regular el aspecto de la negociabilidad de los documentos de transporte por separado del régimen de responsabilidad aplicable<sup>14</sup>.

14. Las Reglas de la UNCTAD y la ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal<sup>15</sup> ya ofrecen un ejemplo de separación parcial de ambas cuestiones. En efecto, mientras que en el artículo 6, párrafo 1, se establece una limitación uniforme de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por la pérdida o el daño de las mercancías, el párrafo 4 del mismo artículo 6 remite al límite de responsabilidad previsto en otro convenio internacional o ley nacional imperativa que sea aplicable si se comprueba que la pérdida o el daño de las mercancías se produjo en una fase determinada del transporte multimodal, respecto de la cual dicho convenio internacional aplicable o ley nacional imperativa haya establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte. El anteproyecto de disposiciones lleva este enfoque un paso más allá y remite en todos los casos al régimen de responsabilidad que sea aplicable a la totalidad del transporte o a cualquier tramo de este de conformidad con la ley aplicable. Además, entre los expertos consultados por la secretaría se expresó un firme apoyo a que se estableciera claramente en el nuevo instrumento que, a menos que se indicara expresamente lo contrario en él, sus disposiciones no interferían con las operaciones de transporte ni con los derechos y obligaciones del transportista, el expedidor y el consignatario establecidos en el contrato de transporte y en la ley aplicable.

15. Otro ejemplo podría ser la práctica de emitir conocimientos de embarque para los contratos de fletamento, como forma de ofrecer al fletador la posibilidad de generar un documento transmisible y negociable sobre la base de los contratos de transporte conexos. El conocimiento de embarque del contrato de fletamento ofrece al fletador y a las partes con las que celebra contratos de compraventa un título representativo de las mercancías que permite negociar las mercancías en tránsito y, además, les permite remitirse a las condiciones de transporte estipuladas en el contrato de fletamento.

16. Podría decirse que el único punto de conexión directa entre el régimen previsto en el nuevo instrumento y los derechos y obligaciones de las partes que emanan del contrato de transporte tiene que ver con el ejercicio del derecho de control por parte del tenedor y las correspondientes obligaciones del transportista de cumplir las

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> Publicación núm. 481 de la ICC.

instrucciones y entregar las mercancías. Sin embargo, se puede evitar que el nuevo instrumento interfiera indebidamente en los contratos conexos en la medida en que este pueda limitarse a reiterar normas de amplia aplicación en el transporte internacional de mercancías, en particular las prácticas establecidas en materia de entrega y derecho de control en relación con los documentos de transporte negociables.

#### D. Relación con los documentos de transporte

17. Un aspecto estrechamente ligado a la cuestión anterior es la relación entre el documento contemplado en el nuevo instrumento y el documento de transporte emitido en virtud del contrato de transporte. La primera cuestión que habría que examinar es si el documento previsto en el nuevo instrumento debería ser en sí mismo el documento de transporte correspondiente al contrato de transporte internacional, o si debería emitirse además del documento de transporte propiamente dicho, con el único fin de que cumpla la función de título representativo de las mercancías.

18. La emisión de ambos documentos por separado permitiría distinguir más claramente sus respectivas funciones en un enfoque de “doble vía”: el nuevo documento se utilizaría con fines de crédito documentario y negociación, mientras que el documento de transporte cumpliría sus funciones habituales, acompañando la carga y con fines de despacho aduanero. Sin embargo, como ambos documentos se refieren a las mismas mercancías, la información contenida en ellos tendría que coincidir y, en tal sentido, se ha expresado cierta preocupación por el riesgo de que haya incongruencias o discrepancias involuntarias entre el documento de transporte y el nuevo documento. Se ha indicado que, de todos modos, el enfoque de “doble vía” podría aplicarse en teoría a un solo documento, ya que este cumpliría dos funciones diferentes, a las que se aplicarían regímenes jurídicos distintos. Se ha cuestionado la necesidad de que existan dos documentos, sobre todo si se espera que el nuevo documento y el documento de transporte tengan el mismo contenido.

19. Como cuestión práctica, dependiendo del trayecto acordado por las partes, un documento puede desempeñar ambas funciones, o se puede emitir otro documento, además del documento de transporte, especialmente para que cumpla la función de título representativo de las mercancías:

a) *Transporte multimodal internacional.* No existe en la actualidad ningún tratado internacional en materia de transporte multimodal internacional en vigor que permita utilizar un solo documento que sustituya todos los documentos de transporte exigidos para determinados tramos de un transporte multimodal internacional. Según cuáles sean los modos de transporte utilizados, el documento de transporte emitido para abarcar la totalidad del viaje puede coexistir con otros documentos de transporte emitidos para determinados tramos del trayecto total. En ese caso, no se necesitaría un documento aparte para que cumpliera solamente la función de negociabilidad respecto de los tramos en los que el régimen jurídico específico no atribuyera esa función al respectivo documento de transporte (p. ej., una carta de porte ferroviario). El propio documento de transporte multimodal podría cumplir esa finalidad y subsanar así la limitación funcional de los documentos de transporte a los que la ley no atribuya la función de título representativo de las mercancías (carta de porte aéreo, cartas de porte ferroviario y por carretera);

b) *Transporte internacional unimodal no marítimo.* Durante las consultas mantenidas por la secretaría se hizo hincapié en que el nuevo instrumento, aunque se centrara en el transporte multimodal, también podría ser de utilidad para el transporte unimodal internacional por vías distintas de la marítima. Los tratados internacionales vigentes en materia de transporte aéreo, ferroviario y por carretera no atribuyen la función de título representativo de mercancías a los documentos de transporte a los que se aplican. Por consiguiente, las partes tampoco podrían incorporar válidamente dicha función a ninguno de esos documentos de transporte (p. ej., mediante una anotación en una carta de porte ferroviario emitida conforme a las CIM-COTIF de 1999). No obstante, las partes deberían poder acordar que se emitiera un documento aparte con la

función de título representativo de las mismas mercancías si un texto legislativo en vigor en los países en cuestión admitiera esa posibilidad con independencia del modo de transporte utilizado.

20. En el anteproyecto de disposiciones que figura en el anexo de la presente nota se contemplan ambas alternativas. En cualquier caso, las partes deben ponerse de acuerdo en emitir el título representativo de las mercancías. A fin de evitar que el documento creado por el nuevo instrumento para que cumpla la función de título representativo de las mercancías se confunda con el documento de transporte, en el anteproyecto de disposiciones se le denomina “documento de carga negociable”. Los expertos consultados por la secretaría expresaron opiniones divergentes con respecto a si el contenido del documento de carga negociable debía ser lo más breve posible, centrándose únicamente en los aspectos de negociabilidad, en particular cuando el documento de carga negociable se emitía como documento independiente “además del” documento de transporte (como se prevé en el art. 3, párr. 2 a), del anteproyecto), pero la preferencia general fue que el documento de carga negociable contuviera toda la información pertinente relacionada con las mercancías y el contrato de transporte, ya que, sin esa información y al no tener acceso al contrato de transporte correspondiente (o al documento de transporte que contiene el contrato de transporte o constituye prueba de este), los terceros no podrían tomar una decisión comercial fundamentada sobre si comprar la carga o no. Además, se señaló que se necesitaría la información pertinente para que el tenedor del documento de carga negociable pudiera ejercer sus derechos de control sobre las mercancías e iniciar una acción judicial contra el transportista si fuera necesario. También se consideró que la inclusión en el propio documento de carga negociable de toda la información pertinente exigida por las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (UCP 600) de la ICC y las prácticas bancarias internacionales habituales conexas con respecto a las mercancías y su transporte sería fundamental para los bancos que, de lo contrario, se negarían a aceptar el documento de carga negociable como respaldo del crédito documentario, ya que su valor como garantía se vería disminuido. En el artículo 4 del anteproyecto de disposiciones se refleja esa preferencia por un contenido detallado.

## **E. Documentos a la orden y al portador**

21. Se consideró que, para que fuera de aplicación universal, el nuevo instrumento debería tener en cuenta el uso que se hacía en la práctica de diferentes tipos de documentos de carga negociables, como el documento de carga negociable al portador, que se utilizaba ampliamente para satisfacer necesidades comerciales y de otra índole (p. ej., proteger la privacidad). El documento de carga negociable al portador se consideraba especialmente útil en el comercio de productos básicos, en el que a menudo no se sabía quién era el comprador en el momento de la expedición. También se consideraba útil en las operaciones de crédito documentario, cuando no se sabía de antemano cuál era el banco que podría llegar a ser en última instancia el tenedor del documento de carga negociable, o cuando ese banco prefería que no se le mencionara en los documentos. Se estimó que un documento de carga negociable emitido al portador podría resultar más atractivo para los bancos y los vendedores o expedidores, que podrían retenerlo como garantía frente al comprador o consignatario. No obstante, se reconoció que, en el transporte terrestre, normalmente era necesario indicar el nombre del consignatario para los controles fronterizos y aduaneros. Habida cuenta de esas dificultades, el Grupo de Trabajo podría quizás analizar si determinadas disposiciones del nuevo instrumento serían aplicables solamente en el contexto de un modo de transporte en particular.

## **F. Documentos de carga electrónicos**

22. Durante el seminario web de abril de 2021 (véase [A/CN.9/1061](#), párrs. 46 a 55), se explicó que en el mundo electrónico se podía crear un documento electrónico relativo a un determinado contrato de transporte, en el que se vincularía toda la información

necesaria relacionada con ese contrato, incluida la que figurara en el documento de transporte y en el documento de carga negociable. El acceso de las personas interesadas, como el tenedor del documento de carga negociable, incluidos los bancos y el transportista, a la información contenida en dicho documento electrónico se habilitaría en determinadas condiciones, eliminando la necesidad de entregar el original u originales para obtener la entrega de las mercancías o ejercer los derechos de control sobre las mercancías en tránsito. Además de ofrecer esas ventajas, las soluciones electrónicas permiten eliminar o disminuir los riesgos de fraude, confusión y otros problemas que surgen, por ejemplo, cuando el documento de carga negociable no llega a tiempo a destino, o el legítimo tenedor no tiene todos los originales en el momento en que necesita ejercer su derecho de control sobre las mercancías en tránsito. En vista de la digitalización total del comercio mundial que se prevé que se producirá en la próxima década, se sugirió que se incluyera en el nuevo instrumento una sección con recomendaciones sobre la forma de generar técnicamente ese documento electrónico en términos de pares clave-valor, indicando claramente un nombre estandarizado para cada clave (es decir, el nombre técnico estandarizado del campo) y el formato estandarizado de un valor correspondiente de acuerdo con las recomendaciones de la Comisión Económica para Europa. Esto sería necesario para permitir la mayor transmisibilidad técnica posible de los derechos en el entorno electrónico. También se consideró que debía evitarse (en inglés) el uso del término “*document*”, que se asociaba al entorno del papel y a un soporte en papel, y que en su lugar podría utilizarse (en inglés) el término “*instrument*” u otro término apropiado.

23. Se han formulado sugerencias en el sentido de que, para propiciar un entorno que facilite verdaderamente la digitalización de las operaciones de carga, sería necesario alejarse de la pura neutralidad del soporte (es decir, establecer la equivalencia entre los documentos en papel y los documentos electrónicos) y adoptar un régimen más orientado al futuro, desvinculado de conceptos basados tradicionalmente en el papel, como “*document*” o “*possession*” (en inglés). La adopción de ese enfoque implicaría elaborar normas específicas sobre la digitalización de las operaciones de carga que asuman la forma electrónica por defecto, en lugar de tratar la forma electrónica como una mera alternativa a los documentos en papel.

24. Si bien la secretaría aprecia el razonamiento en que se basa esa sugerencia, ha adoptado un criterio más cauteloso, considerando que el objetivo es que el nuevo instrumento propuesto se aplique de manera paralela a los tratados internacionales vigentes, cuya estructura se basa en la premisa de la emisión de un “documento” (en papel) y no en un sistema de gestión de la información. Las disposiciones sobre los documentos de carga negociables electrónicos que figuran en el anteproyecto de disposiciones aplican en gran medida el criterio adoptado en las Reglas de Rotterdam y en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (LMDTE)<sup>16</sup>.

## G. Otras cuestiones que cabría examinar

25. Además de las cuestiones señaladas en las anotaciones del anteproyecto de disposiciones, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar las cuestiones siguientes (sin un orden de prioridad definido):

a) *Incongruencias entre el documento de carga negociable y el documento de transporte.* Cuando se estipule en el contrato que el transporte internacional se hará por un solo modo de transporte, el documento de carga negociable podrá emitirse como documento independiente, además del documento de transporte. Se observó que, en caso de incongruencia entre los datos declarados en el documento de carga negociable y los declarados en el documento de transporte, otorgar primacía al documento de transporte podría desalentar el uso de los documentos de carga negociables. La solución también puede ser distinta según si las incongruencias aparecen en la información sobre los hechos al momento de la recepción de las mercancías por el operador de transporte, o si

<sup>16</sup> Publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.17.V.5.

guardan relación con los cambios que haya podido introducir posteriormente el tenedor, por ejemplo con respecto al lugar y el momento de la entrega;

b) *Situación de un tenedor intermedio.* Se sugirió que en el nuevo instrumento se previera la situación de un tenedor intermedio frente al transportista, en particular la situación del expedidor, que cabía esperar que conservara derechos y obligaciones residuales aunque dejara de ser el tenedor del documento de carga negociable. También se podría establecer expresamente en el nuevo instrumento que un tenedor que no sea el expedidor y que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte no asumirá responsabilidad alguna en relación con ese contrato por la sola razón de ser el tenedor. Además, un tenedor que no sea el expedidor, pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte, asumirá todas las responsabilidades que le imponga dicho contrato en la medida en que esas responsabilidades estén consignadas en el documento de carga negociable o puedan determinarse a partir de dicho documento;

c) *Protección adicional para los tenedores que actúen de buena fe.* Se ha sugerido que, si se formulan reservas con respecto, por ejemplo, al estado de las mercancías, y esas reservas se consignan solamente en el documento de transporte pero no en el documento de carga negociable, el nuevo instrumento podría ofrecer una protección adicional (además de la que estuviera prevista en el régimen legal vigente) a los tenedores del documento de carga negociable que actúen de buena fe. La secretaría no ha redactado una disposición en tal sentido, en vista de la estrecha relación que tendría esa disposición con el contrato de transporte y con la normativa general en materia de bienes y contratos de los ordenamientos jurídicos nacionales;

d) *Responsabilidad.* Aunque el objetivo del nuevo instrumento no es regular los derechos y obligaciones que corresponden a las partes en virtud del contrato de transporte, se observó que podría ser inevitable abordar algunas cuestiones, por ejemplo, el derecho del operador de transporte a retener las mercancías hasta que se le pague el flete y otras remuneraciones a las que tenga derecho con arreglo a la ley aplicable, en vista de su estrecho vínculo con la obligación de entrega del operador de transporte. Por lo tanto, el nuevo instrumento podría prever la responsabilidad del tenedor del documento de carga negociable por el incumplimiento de la obligación de pagar el flete al operador de transporte cuando deba hacerlo y de aceptar las mercancías. Otra cuestión tiene que ver con la responsabilidad del operador de transporte cuando la carga se entrega a la persona equivocada, especialmente si se tiene en cuenta que la transmisión de un documento de carga negociable daría derecho a su tenedor —en lugar de al consignatario mencionado en el documento de transporte (si se hubiera indicado su nombre)— a exigir la entrega de las mercancías. Se señaló que, en el contexto de los documentos de carga negociables electrónicos, deberían tenerse en cuenta cuestiones relativas a la responsabilidad que eran exclusivas del mundo digital, como la atribución de responsabilidad y el grado de responsabilidad. La secretaría no ha redactado disposiciones al respecto, en vista de la estrecha relación que tendrían esas disposiciones con el contrato de transporte y la normativa general en materia de bienes y contratos de los ordenamientos jurídicos nacionales. Sin embargo, cabe señalar que en el artículo 7, párrafo 4, del anteproyecto de disposiciones se prevé la responsabilidad del operador de transporte por el suministro de información falsa en el documento de carga negociable con intención de defraudar, y

e) *Relación con otros tratados.* El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la relación entre el nuevo instrumento y los tratados vigentes que rigen el transporte internacional. Quizás podría analizar, en particular, si bastaría con aplicar el artículo 1, párrafo 2, del anteproyecto de disposiciones en combinación con lo dispuesto en el artículo 30, párrafos 3 y 4, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados para resolver cualquier conflicto que pudiera existir entre el nuevo instrumento y esos tratados<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Por ejemplo, el art. 9, párr. 1 c), del anteproyecto de disposiciones (en el que se establece que el tenedor tiene derecho a sustituir al consignatario) puede entrar en conflicto con el art. 18, párr. 1 c), de las CIM-COTIF de 1999 (que autoriza al expedidor a pedir al transportista que entregue las mercancías a un consignatario diferente del indicado en la carta de porte).

### **III. Conclusiones y organización de la labor futura**

26. El Grupo de Trabajo tal vez desee utilizar el anteproyecto de disposiciones que figura en el anexo de la presente nota como punto de partida de las deliberaciones que sostendrá en su 41<sup>er</sup> período de sesiones. Tras concluir sus deliberaciones, quizás desee también solicitar a la secretaría que prepare una versión revisada del anteproyecto de disposiciones para que el Grupo de Trabajo la examine en su 42<sup>o</sup> período de sesiones, que está previsto que se celebre en Nueva York del 8 al 12 de mayo de 2023.

## Anexo

### Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento

#### *Artículo 1. Ámbito de aplicación*

1. La presente Convención será aplicable a la emisión, la transmisión y los efectos jurídicos de los documentos de carga negociables que se emitan en relación con el transporte internacional de mercancías, siempre que:

a) el lugar estipulado en el contrato de transporte en que el operador de transporte haya de recibir las mercancías esté situado en un Estado contratante, o

b) el lugar estipulado en el contrato de transporte en que el operador de transporte haya de entregar las mercancías esté situado en un Estado contratante<sup>18</sup>.

2. La presente Convención no afectará a la aplicación de ningún tratado internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte<sup>19</sup>.

3. Salvo que se disponga expresamente otra cosa en la presente Convención, no se modificarán en virtud de ella los derechos ni las obligaciones del operador de transporte, del expedidor y del consignatario, ni la responsabilidad que les incumbe de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables.

#### *Artículo 2. Definiciones*

A los efectos de la presente Convención:

Por “transportista efectivo” se entenderá toda persona a quien el operador de transporte haya encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa ejecución<sup>20</sup>.

Por “expedidor” se entenderá toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, haya celebrado el contrato de transporte con el operador de transporte, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entregue efectivamente las mercancías al operador de transporte en relación con el contrato de transporte<sup>21</sup>.

Por “consignatario” se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías<sup>22</sup>.

Por “tenedor” se entenderá la persona que esté en posesión de un documento de carga negociable y esté identificada en dicho documento como el expedidor o el consignatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente

<sup>18</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 2. Durante las consultas que mantuvo la secretaría se consideró que el nuevo instrumento debería aplicarse a la emisión, la transmisión y los efectos jurídicos de los documentos de carga negociables solo en relación con el transporte internacional de mercancías cuando el lugar de recepción y el lugar de entrega de las mercancías por el operador de transporte, estipulados en el contrato de transporte, estuvieran situados en dos Estados contratantes diferentes. Además, en opinión de algunos expertos, para que el nuevo instrumento fuese aplicable era necesario que las partes en el contrato de transporte optaran por su aplicación; de lo contrario, se aplicaría la ley que en su defecto fuese aplicable. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esas sugerencias.

<sup>19</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 4, párr. 1.

<sup>20</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (las “Reglas de Hamburgo”), art. 1, párr. 2.

<sup>21</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 5.

<sup>22</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 6.

endosado; [o, si el documento es un documento a la orden endosado en blanco, o un documento emitido al portador, la persona que sea su portador]<sup>23</sup>.

Por “transporte internacional de mercancías” se entenderá el porte de mercancías por uno o más modos de transporte en virtud de un contrato de transporte desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte recibe las mercancías hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente<sup>24</sup>.

Por “documento de carga negociable” se entenderá un documento que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del tenedor, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”<sup>25</sup>. A menos que se indique otra cosa, toda vez que se haga referencia a un “documento de carga negociable” en la presente Convención, se considerará que dicha expresión abarca a todo “documento de carga negociable electrónico”.

Por “documento electrónico” se entenderá la información generada, comunicada, recibida o archivada por medios electrónicos, incluida, cuando proceda, toda la información lógicamente asociada o vinculada de alguna otra forma a ella de modo que forme parte del documento, se haya generado simultáneamente o no<sup>26</sup>.

Por “documento de carga negociable electrónico” se entenderá un documento de carga negociable emitido en forma de documento electrónico.

Por “transmisión” de un documento de carga negociable electrónico se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre dicho documento<sup>27</sup>.

Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un operador de transporte se comprometa, a cambio del pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte internacional de mercancías<sup>28</sup>.

Por “documento de transporte” se entenderá el documento emitido por el operador de transporte, en virtud de un contrato de transporte, que:

- a) pruebe que el operador de transporte ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, y
- b) pruebe o contenga un contrato de transporte<sup>29</sup>.

Por “operador de transporte” se entenderá toda persona que celebre un contrato de transporte con el expedidor y que asuma la responsabilidad del cumplimiento del contrato<sup>30</sup>.

### *Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable*

1. Las partes en un contrato de transporte internacional podrán acordar que el operador de transporte, cuando reciba las mercancías<sup>31</sup> [o en una fecha posterior que

<sup>23</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 10 a).

<sup>24</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 1.

<sup>25</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 15.

<sup>26</sup> LMDTE, art. 2.

<sup>27</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 22.

<sup>28</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 1; Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 3.

<sup>29</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 14; véase también el Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 4.

<sup>30</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 2. El Grupo de Trabajo tal vez desee observar que, según el nuevo instrumento, el operador de transporte se hace responsable: a) del cumplimiento del contrato de transporte (es decir, de que la carga recibida en un lugar se entregue en su lugar de destino), y b) de la emisión de un documento de carga negociable y de la entrega de la carga al legítimo tenedor del documento de carga negociable contra la entrega de dicho documento. Además, no se prevé que el nuevo instrumento regule los subcontratos que podría celebrar el operador de transporte para ejecutar el contrato de transporte, ya sea en un contexto unimodal o multimodal.

<sup>31</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 5, párr. 1.

determinen las partes], emita un documento de carga negociable de conformidad con lo dispuesto en la presente Convención.

2. El documento de carga negociable podrá emitirse:

a) como un documento independiente, además del documento de transporte, cuando en el contrato se estipule que el transporte internacional se hará por un solo modo de transporte, o

b) insertando la referencia correspondiente a la presente Convención en el anverso del documento de transporte cuando en el contrato se estipule que el transporte internacional se hará por más de un modo de transporte, y siempre que las partes convengan en que el documento de transporte emitido con arreglo al contrato para cubrir la totalidad del transporte cumpla la función de documento de carga negociable a los efectos de la presente Convención<sup>32</sup>.

3. El documento de carga negociable no sustituye a ningún documento de transporte que el operador de transporte o cualquier transportista efectivo deba emitir de conformidad con la ley aplicable al contrato de transporte o en cumplimiento de las condiciones pactadas en el contrato. La emisión del documento de carga negociable no impedirá que se emitan, de ser necesario, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en relación con el transporte internacional de mercancías, de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables<sup>33</sup>.

4. Los documentos de carga negociables que se emitan como documentos independientes, además de las cartas de porte aéreo, las cartas de porte por carretera o las cartas de porte ferroviario, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 a), solo tendrán validez si su emisión ha sido reconocida mediante la correspondiente anotación en todas las copias del documento de transporte<sup>34</sup>.

5. Los documentos de carga negociables se emitirán a la orden[ o al portador]<sup>35</sup>. Todo documento de carga negociable que se emita a la orden deberá contener el nombre de la persona a cuya orden habrán de entregarse las mercancías. Si no se indica el nombre, se considerará que el documento de carga negociable ha sido emitido a la orden del expedidor de la carga.

6. En todo documento de carga negociable que se emita en un juego de varios originales se indicará el número de originales de que consta el juego. Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención “copia no negociable”.

#### *Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable*

1. En todo documento de carga negociable que se emita como documento independiente de conformidad con el artículo 3, párrafo 2 a), deberán consignarse los datos del contrato de transporte y se indicará, en particular, lo siguiente:

a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas distintivas requeridas para su identificación, una declaración expresa, si correspondiera, sobre su carácter

<sup>32</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar si estas dos posibilidades contemplan suficientemente las cuestiones concernientes a la relación entre el documento de carga negociable y el documento de transporte que se examinan en los párrs. 18 a 20 de la nota introductoria.

<sup>33</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 13.

<sup>34</sup> Durante las consultas realizadas por la secretaría se consideró que una anotación correspondiente en el documento de transporte sería útil para indicar al operador de transporte y a otras personas que, para ejercer los derechos de control sobre la carga, incluida la obtención de su entrega, debía utilizarse el documento de carga negociable (y no el documento de transporte). El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si debería atribuirse alguna consecuencia a la falta de la anotación relativa a la existencia del documento de carga negociable en el documento de transporte, o si ello no debería alterar los efectos jurídicos del documento de carga negociable.

<sup>35</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6, párr. 1 a). En vista de que el riesgo de que las mercancías se entreguen al tenedor equivocado es mayor en el caso de los documentos de carga negociables emitidos al portador, el Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la conveniencia de introducir el concepto de “tenedor legítimo” del documento de carga negociable si se decide mantener los documentos de carga negociables al portador en el proyecto de instrumento.

peligroso, el número de bultos o de unidades y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se consignarán tal como los haya proporcionado el expedidor<sup>36</sup>;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) el nombre y el establecimiento principal del operador de transporte;

d) el nombre y la dirección del expedidor<sup>37</sup>;

e) el nombre y la dirección del consignatario[, si lo exige la ley aplicable o lo nombra el expedidor]<sup>38</sup>;

[f) la forma en que se deberá notificar al operador de transporte la transmisión del documento de carga negociable]<sup>39</sup>;

g) el lugar y la fecha de [carga o ]recepción de las mercancías por el operador de transporte<sup>40</sup>;

[h) el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte y del documento de carga negociable, si se han emitido por separado;]

i) [cuando el operador de transporte lo sepa,]<sup>41</sup> el lugar de entrega de las mercancías<sup>42</sup>;

j) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si han sido acordados expresamente por las partes;

k) el número de originales del documento de carga negociable, de haberse emitido más de uno<sup>43</sup>;

l) la firma del operador de transporte o de una persona autorizada por él<sup>44</sup>;

m) el flete correspondiente al transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario<sup>45</sup>;

[n) el itinerario previsto, el modo de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de carga negociable;]

[o) cualquier indicación que figure en el documento de transporte de la ley que rige el contrato, en particular cualquier tratado internacional a que esté sujeto el contrato;]

<sup>36</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 1; Convenio de Montreal, art. 5 c); CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1; SMGS, art. 15, párr. 1. En lo que respecta a las mercancías peligrosas, véase, p. ej., las CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1 h), y SMGS, art. 9 y anexo 2.

<sup>37</sup> CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1 b), y SMGS, art. 15, párr. 1, inc. 1.

<sup>38</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 3. El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar las diferencias entre los distintos modos de transporte en lo que respecta a este punto.

<sup>39</sup> El Grupo de Trabajo podría evaluar si es procedente, en este contexto, establecer la obligación de notificar al operador de transporte la transmisión del documento de carga negociable, que se inspira en las disposiciones que exigen notificar las instrucciones de entrega al transportista de conformidad con los tratados sobre el transporte ferroviario, o si ello socavaría la naturaleza del documento de carga negociable como título representativo de las mercancías.

<sup>40</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párrs. 2 c) y 3 c).

<sup>41</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 3 c).

<sup>42</sup> CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1 f), y SMGS, art. 15, párr. 1, inc. 5. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar las diferencias entre los distintos modos de transporte en lo que respecta a este punto.

<sup>43</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 2 d).

<sup>44</sup> Ley de Transporte Multimodal de Singapur, art. 9, párr. 3.

<sup>45</sup> CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1 o).

p) la confirmación de que las mercancías han sido entregadas al tenedor, o de que, conforme a lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 4, o en el artículo 12, el documento de carga negociable electrónico, si lo hubiera, ha perdido toda validez o eficacia, y

q) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de carga negociable, si no son incompatibles con la ley del país en que se emita, o que pueda ser obligatorio consignar en dicho documento conforme a la ley del país en que se emite el documento de carga negociable<sup>46</sup>.

2. La firma en el documento de carga negociable podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de carga negociable<sup>47</sup>.

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

1. Se podrá emitir un documento de carga negociable electrónico siempre y cuando la emisión y el posterior empleo de dicho documento electrónico se hagan con el consentimiento del operador de transporte y del expedidor<sup>48</sup>. Un documento de carga negociable electrónico tendrá los mismos efectos jurídicos que un documento de carga negociable emitido en papel y no se le negarán efectos jurídicos por la sola razón de que esté en forma electrónica<sup>49</sup> si se utiliza un método fiable:

a) para determinar que ese documento electrónico es el documento de carga negociable electrónico<sup>50</sup>;

b) para consignar toda la información exigida por el artículo 4 de manera que pueda accederse a ella para su ulterior consulta<sup>51</sup>;

c) para lograr que ese documento de carga negociable electrónico pueda ser objeto de control exclusivo desde su creación hasta que pierda toda validez o eficacia<sup>52</sup>;

d) que permita identificar al tenedor y transferir a otro tenedor el control exclusivo del documento de carga negociable electrónico<sup>53</sup> [incluso mediante endoso o al portador];

e) para dar confirmación de que las mercancías han sido entregadas al tenedor o de que, conforme a lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 4, o al artículo 12, el documento de carga negociable electrónico ha perdido su eficacia o validez<sup>54</sup>, y

f) mantener la integridad de ese documento de carga negociable electrónico<sup>55</sup>.

2. Todo documento de carga negociable electrónico deberá ser firmado por el operador de transporte o por otra persona que actúe en su nombre, mediante una firma electrónica fiable que garantice su vínculo con el documento de carga negociable electrónico.

<sup>46</sup> Por ejemplo, las Reglas de Rotterdam exigen que se indique el nombre del buque en el documento de transporte, incluido un documento de transporte negociable, y que se indiquen también el puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte (véase el art. 36, párr. 3 d)).

<sup>47</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 5, párr. 3.

<sup>48</sup> Reglas de Rotterdam, art. 8 a).

<sup>49</sup> LMDTE, art. 7, párr. 1.

<sup>50</sup> LMDTE, art. 10, párr. 1 b) i).

<sup>51</sup> LMDTE, art. 8 y art. 10, párr. 1 a); e-CMR, art. 4, párr. 1; Reglas de Rotterdam, art. 8 a).

<sup>52</sup> LMDTE, art. 10, párr. 1 b) ii) y art. 11, párr. 1 a); Reglas de Rotterdam, art. 1, párrs. 21 y 22.

<sup>53</sup> LMDTE, art. 11, párr. 1 a); véase e-CMR, art. 5, párr. 1 c) (“La forma en que el titular de los derechos derivados de la carta de porte electrónica puede demostrar que es su titular”).

<sup>54</sup> Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 1 d); e-CMR, art. 5, párr. 1 d). Durante las consultas mantenidas por la secretaría se observó que el documento de carga negociable electrónico podía seguir teniendo algún valor probatorio después de su transmisión, aunque dejaría de cumplir su objetivo principal.

<sup>55</sup> LMDTE, art. 10, párr. 1 b) iii); e-CMR, art. 5, párr. 1 b); Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 1 b).

3. La fiabilidad del método de firma electrónica se presumirá, salvo prueba en contrario, cuando la firma electrónica:

- a) esté vinculada de manera inequívoca al firmante;
- b) permita identificar al firmante;
- c) haya sido creada utilizando medios que el firmante pueda mantener bajo su exclusivo control, y
- d) esté vinculada a los datos a los que se remite de manera que cualquier modificación posterior de los datos pueda ser detectada<sup>56</sup>.

4. Un documento de carga negociable electrónico también podrá ser firmado por cualquier otro método de autenticación electrónica permitido por la ley del país en que se haya emitido dicho documento<sup>57</sup>.

5. El criterio para evaluar la integridad consistirá en determinar si la información consignada en el documento de carga negociable electrónico, incluido todo cambio autorizado que se realice desde su creación hasta que pierda toda validez o eficacia, se ha mantenido completa y sin alteraciones que no sean algún cambio sobrevenido en el curso normal de su comunicación, archivo o presentación<sup>58</sup>.

6. Los requisitos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán ser de fácil comprobación<sup>59</sup>.

*Artículo 6. Sustitución de un documento de carga negociable emitido en papel por un documento de carga negociable electrónico y viceversa<sup>60, 61</sup>*

1. Cuando se haya emitido un documento de carga negociable en papel y el operador de transporte y el tenedor acuerden sustituirlo por un documento de carga negociable electrónico:

- a) el tenedor deberá entregar al operador de transporte el documento de carga negociable emitido en papel, o todos los originales, si se emitió más de uno<sup>62</sup>;
- b) el operador de transporte deberá emitir al tenedor un documento de carga negociable electrónico en el que figure [toda] la información consignada en el documento de carga negociable emitido en papel, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 4, párrafo 1<sup>63</sup>, y que contenga la declaración de que dicho documento electrónico sustituye al documento de carga negociable emitido en papel, y

<sup>56</sup> e-CMR, art. 3, párr. 1.

<sup>57</sup> e-CMR, art. 3, párr. 2.

<sup>58</sup> LMDTE, art. 10, párr. 2; e-CMR, art. 4, párr. 2.

<sup>59</sup> Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 2.

<sup>60</sup> Reglas de Rotterdam, art. 10; LMDTE, arts. 17 y 18. El Grupo de Trabajo quizás desee tomar nota de la práctica que existe actualmente de utilizar documentos de transporte emitidos en varios ejemplares, cada uno de los cuales cumple una función particular, y tal vez desee plantearse si se podría lograr lo mismo con respecto a los documentos de carga negociables electrónicos. El Grupo de Trabajo quizás desee observar también que, en la práctica comercial actual, se exige el uso de documentos en papel en algunas circunstancias, y plantearse si sería preferible garantizar que el tenedor de un documento de carga negociable electrónico tuviera derecho a exigir el cambio de soporte, en lugar de tratar de llegar a un acuerdo con el operador de transporte.

<sup>61</sup> Durante las consultas celebradas por la secretaría se sugirió que se incluyeran disposiciones sobre la transferencia de un documento de carga negociable electrónico de un sistema a otro que tuviera una tecnología diferente, habida cuenta de que los distintos sistemas podían emplear tecnologías diferentes.

<sup>62</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee tener presente que la referencia a “un documento de carga negociable” incluye normalmente todos los originales, si se ha emitido más de un original, tanto en papel como en forma electrónica. En consecuencia, el Grupo de Trabajo quizás desee evaluar si será necesario: a) mantener en este apartado las palabras “o todos los originales, si se emitió más de uno”, y b) reformular el párrafo 2 de este artículo en términos similares, de manera que se exija la entrega del documento de carga negociable electrónico.

<sup>63</sup> En el marco de las consultas realizadas por la secretaría, algunos expertos señalaron la necesidad de añadir una disposición en la que se estableciera expresamente que, cuando se hiciera un cambio

c) para que el cambio de soporte surta efecto, deberá utilizarse un método fiable para llevarlo a cabo<sup>64</sup>.

2. Cuando se haya emitido un documento de carga negociable electrónico y el operador de transporte y el tenedor acuerden sustituirlo por un documento de carga negociable en papel:

a) el operador de transporte deberá emitir al tenedor, en lugar del documento de carga negociable electrónico, un documento de carga negociable en papel en el que figure la información consignada en el documento de carga negociable electrónico, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 4, párrafo 1, y que contenga la declaración de que dicho documento en papel sustituye al documento de carga negociable electrónico, y

b) para que el cambio de soporte surta efecto, deberá utilizarse un método fiable para llevarlo a cabo<sup>65</sup>.

3. En el momento de emitirse el documento de carga negociable electrónico de conformidad con el párrafo 1, se dejará sin efecto el documento de carga negociable emitido en papel, el cual perderá toda eficacia y validez<sup>66</sup>.

4. En el momento de emitirse el documento de carga negociable en papel de conformidad con el párrafo 2, se dejará sin efecto el documento de carga negociable electrónico, el cual perderá toda eficacia y validez<sup>67</sup>.

5. Los cambios de soporte que se realicen con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 no afectarán a los derechos y obligaciones de las partes<sup>68</sup>.

#### *Artículo 7. Deficiencias en el documento de carga negociable*

1. La ausencia o inexactitud de uno o más de los datos mencionados en el artículo 4 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de carga negociable<sup>69</sup> [si el dato omitido o inexacto puede determinarse o rectificarse, según el caso, a partir de los datos consignados en el documento de transporte].

2. Si en el documento de carga negociable figura la fecha, pero no se aclara su significado, se entenderá que esa fecha es:

a) la fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de carga negociable fueron cargadas, siempre que los datos del contrato de transporte indiquen que las mercancías han sido cargadas, o

b) la fecha en que el operador de transporte recibió las mercancías, siempre que los datos del contrato de transporte no indiquen que las mercancías han sido cargadas<sup>70</sup>.

3. Si el documento de carga negociable no contiene declaración alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el operador de transporte las recibió, se entenderá que en el documento de carga negociable se declaró

---

de soporte, toda la información contenida en un documento de carga negociable emitido en papel (véase el art. 4) debía reflejarse con exactitud en el documento de carga negociable electrónico y viceversa. Se expresó apoyo a esa sugerencia, ya que tal requisito sería de interés para el sector bancario, especialmente en vista de la dificultad que tenían los bancos para verificar la información y asegurarse de su integridad y exactitud. En cambio, en opinión de otros expertos, no era necesario que el nuevo documento fuera un “fíel reflejo” del contenido del documento en papel o electrónico anterior, aunque sí se consideraba fundamental que se conservara el contenido mínimo exigido por el art. 4. El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar cuál sería la solución más adecuada.

<sup>64</sup> Reglas de Rotterdam, art. 10, párr. 1; LMDTE, art. 17, párrs. 1 y 2.

<sup>65</sup> Reglas de Rotterdam, art. 10, párr. 2; LMDTE, art. 18, párrs. 1 y 2.

<sup>66</sup> LMDTE, art. 17, párr. 3.

<sup>67</sup> LMDTE, art. 18, párr. 3.

<sup>68</sup> LMDTE, art. 17, párr. 4, y art. 18, párr. 4.

<sup>69</sup> Reglas de Rotterdam, art. 39, párr. 1, y Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 8, párr. 2.

<sup>70</sup> Reglas de Rotterdam, art. 39, párr. 2.

que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el operador de transporte<sup>71</sup>.

4. El operador de transporte que, con intención de defraudar, haga constar en el documento de carga negociable información falsa sobre las mercancías u omita cualquier información que esté obligado a incluir en ese documento [conforme a la ley aplicable al contrato de transporte] [conforme a la ley del país en que se haya emitido el documento de carga negociable], será responsable de cualquier pérdida, daño o gasto en que incurra el tenedor, incluido un consignatario, o cualquier tercero que haya actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de carga negociable emitido<sup>72</sup>.

*Artículo 8. Valor probatorio del documento de carga negociable*

1. Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato de transporte contenidos en el documento de carga negociable con el fin de indicar que el operador de transporte no responde de la exactitud de la información proporcionada por el expedidor, o no tiene medios razonables de comprobar la información proporcionada por el expedidor, o ha formulado otras reservas con fines similares, el documento de carga negociable establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte recibió las mercancías tal como se indica en los datos del contrato<sup>73</sup>.

2. No se admitirá al operador de transporte prueba en contrario respecto de ninguno de los datos del contrato de transporte si el documento de carga negociable fue transmitido a un tercero[, incluido un consignatario,] que obró de buena fe [basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en dicho contrato]<sup>74</sup>[ a menos que el consignatario o dicho tercero supiera, o no supiera por negligencia grave, en el momento de la transmisión del documento de carga negociable, que la información que figuraba en él era incorrecta]<sup>75</sup>.

*Artículo 9. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor*

1. El tenedor tiene el derecho de control de las mercancías representadas por el documento de carga negociable, que incluye, entre otros:

- a) el derecho a dar o modificar instrucciones respecto de las mercancías [que no constituyan una modificación del contrato de transporte];
- b) el derecho a exigir la entrega de las mercancías;
- c) el derecho a sustituir al consignatario;
- d) el derecho a enajenar las mercancías a un tercero o a preñarlas a favor de un tercero, y
- e) el derecho a hacer valer en su propio nombre, contra el operador de transporte, cualquier derecho que le confiera el contrato de transporte por la pérdida o el daño de las mercancías o por el retraso en su entrega<sup>76</sup>.

<sup>71</sup> Reglas de Rotterdam, art. 39, párr. 3.

<sup>72</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 11.

<sup>73</sup> Reglas de Rotterdam, arts. 40 y 41; Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 10 a); véanse también las CIM-COTIF de 1999, art. 12.

<sup>74</sup> Reglas de Rotterdam, art. 41 c); Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 10 b), y Ley de Transporte Multimodal de Singapur, art. 11, párr. 2.

<sup>75</sup> Ley de Reforma del Transporte Multimodal de Alemania, artículo 444, párr. 2.

<sup>76</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si bastará con hacer referencia al derecho de control, o si convendrá mencionar expresamente la naturaleza de los derechos adquiridos por el tenedor, o si, por el contrario, debería establecerse expresamente en el instrumento que este no regula los efectos de la transmisión del documento de carga negociable en los derechos reales que existan sobre las mercancías. El Grupo de Trabajo quizás desee analizar además hasta qué punto los derechos referidos en este artículo del anteproyecto deberían estar condicionados al acuerdo de las

2. Los derechos enunciados en el párrafo 1 del presente artículo nacen en el momento en que el operador de transporte recibe las mercancías para su transporte y, con excepción del derecho mencionado en el apartado e) de dicho párrafo, se extinguen cuando se entregan las mercancías<sup>77</sup>.

3. A fin de ejercer los derechos enunciados en el párrafo 1 del presente artículo, el tenedor deberá exhibir el documento de carga negociable al operador de transporte e identificarse debidamente<sup>78</sup>. De haberse emitido más de un original del documento de carga negociable, deberán exhibirse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercerse el derecho de control<sup>79</sup>.

4. Toda petición, declaración, instrucción, solicitud, reserva u otra comunicación que se refiera a la transmisión de un documento de carga negociable o a la entrega de las mercancías mencionadas en el documento de carga negociable podrá realizarse por comunicación electrónica<sup>80</sup>.

*Artículo 10. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable emitido en papel o en un documento de carga negociable electrónico*<sup>81</sup>

1. El tenedor podrá transmitir los derechos incorporados en el documento de carga negociable mediante la transmisión de dicho documento a otra persona:

---

partes, y un experto expresó preocupación por la estructura oligopólica del sector del transporte y el desigual poder de negociación de los transportistas y los cargadores, que a menudo se reflejaba en la inclusión de cláusulas leoninas en los contratos de adhesión que se utilizaban en algunos modos de transporte. Se dijo que sería esencial ponderar minuciosamente las consecuencias que podría tener cualquier disposición que admitiera la posibilidad de ser modificada mediante acuerdo. Al mismo tiempo, se puso énfasis en que algunos aspectos del documento de carga negociable serían de naturaleza contractual, entre ellos los derechos enunciados en el art. 9, párr. 1, del anteproyecto.

<sup>77</sup> Reglas de Rotterdam, art. 50, párr. 2. Según un punto de vista expresado durante las consultas mantenidas por la secretaría, la disposición relativa al período durante el cual se podría ejercer el derecho de control debería suprimirse, ya que la cuestión se regiría por la ley aplicable y por el contrato de transporte, mientras que, según otra opinión, era conveniente que ese aspecto se contemplara expresamente en el nuevo instrumento, para dar mayor seguridad y reducir el riesgo de litigios. Se sugirió que la disposición permitiera el ejercicio de determinados derechos una vez que el operador de transporte hubiese entregado las mercancías. El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar si hay algún otro derecho que no debería extinguirse en el momento de la entrega de las mercancías.

<sup>78</sup> El Grupo de Trabajo quizás desee considerar si el requisito de identificación sería aplicable en todos los casos en que el tenedor del documento de carga negociable ejerza el derecho de control. Durante las consultas que mantuvo la secretaría con expertos, se señaló que la identificación podría ser necesaria en todos los casos en el entorno electrónico. En la práctica, la identificación se consideraba también una medida esencial para establecer una relación jurídica en regla entre el transportista y el tenedor de un documento de carga negociable en blanco. El Grupo de Trabajo también podría plantearse si deberían aplicarse requisitos diferentes al tenedor cuando este ejerciera el derecho enunciado en el art. 9, párr. 1 e).

<sup>79</sup> Reglas de Rotterdam, art. 51. Esta disposición refleja la práctica establecida en el transporte marítimo según la cual, cuando se emite más de un original de un conocimiento de embarque: a) en cada original se debe anotar el número de originales emitidos; b) todos los originales deben ser entregados al transportista para ejercer los derechos de control con respecto a las mercancías en tránsito; esto es para asegurar que cualquier cambio introducido en el contrato de transporte se refleje en todos los originales del conocimiento de embarque, y c) para obtener la entrega de las mercancías, basta con entregar un solo original del conocimiento de embarque porque todos los demás originales pierden validez automáticamente cuando se entregan las mercancías. En las consultas realizadas por la secretaría se consideró que no debía exigirse al tenedor del documento de carga negociable que exhibiera o entregara nada más, aparte del documento de carga negociable, al operador de transporte para ejercer el derecho de control (véanse el art. 9, párr. 3, y el art. 12, párr. 1, del anteproyecto), salvo el pago del flete cuando estuviera obligado a ello.

<sup>80</sup> e-CMR, art. 2, párr. 1.

<sup>81</sup> Durante las consultas mantenidas por la secretaría se sugirió que no se estableciera la obligación de notificar al operador de transporte la transmisión del documento de carga negociable para no menoscabar la naturaleza de título representativo de mercancías del documento de carga negociable.

a) debidamente endosado[, ya sea] a dicha persona[ o en blanco][, si se trata de un documento a la orden]<sup>82</sup>, o

b) sin endoso, si se trata[: i)] de un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transmisión tiene lugar entre el primer tenedor y dicha persona<sup>83</sup>[, o ii) de un documento al portador o endosado en blanco]<sup>84</sup>.

2. De haberse emitido más de un original del documento de carga negociable, deberán entregarse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transmisión de los derechos incorporados en el documento de carga negociable.

3. Cuando se haya emitido un documento de carga negociable electrónico, su tenedor podrá transmitir los derechos incorporados en él, [tanto si se ha emitido simplemente a la orden, como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, ]mediante la transferencia del control exclusivo del documento de carga electrónico con arreglo a los requisitos indicados en el artículo 5, párrafo 6<sup>85</sup>.

*Artículo 11. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al operador de transporte*<sup>86</sup>

1. El tenedor que ejerza los derechos previstos en el artículo 9, párrafo 1, deberá, de solicitarlo el operador de transporte, facilitar en el momento oportuno la información, las instrucciones o los documentos relativos a las mercancías que el operador de transporte pueda razonablemente necesitar para cumplir sus obligaciones a tenor del contrato de transporte, siempre que no hayan sido facilitados con anterioridad por el expedidor y el operador de transporte no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto.

*Artículo 12. Entrega de las mercancías*<sup>87</sup>

1. La entrega de las mercancías solo podrá exigirse al operador de transporte contra la entrega del documento de transporte, si correspondiera, y del documento de carga negociable debidamente endosado de ser necesario<sup>88</sup>[ y una vez que el tenedor se haya identificado debidamente].

2. [El operador de transporte quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de carga negociable en un juego de varios originales, el operador de transporte ha entregado de buena fe las mercancías contra la entrega de uno de esos originales<sup>89</sup>.] [Si se ha emitido más de un original del documento de carga negociable, y se ha indicado en dicho documento el número de

<sup>82</sup> Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 1; Condiciones estándar (1992) que rigen el conocimiento de embarque multimodal de la FIATA, 3.1.

<sup>83</sup> Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 1.

<sup>84</sup> *Ibid.*

<sup>85</sup> Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 2.

<sup>86</sup> Reglas de Rotterdam, art. 55.

<sup>87</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar si debería preverse en esta disposición: a) la responsabilidad del operador de transporte frente al legítimo tenedor del documento de carga negociable en caso de entrega de las mercancías a la persona equivocada, y b) la responsabilidad del legítimo tenedor del documento de carga negociable por no cumplir la obligación de pagar el flete al operador de transporte en el momento en que deba hacerlo, y de aceptar las mercancías.

<sup>88</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6, párr. 2. El Grupo de Trabajo podría estudiar la forma de tener en cuenta la práctica imperante en el sector ferroviario, según la cual el transportista retiene la carta de porte hasta la entrega, de conformidad con las CIM-COTIF de 1999, art. 17, párr. 1 (“el destinatario podrá exigir al transportista la entrega de la carta de porte”). Véase una disposición similar en el SMGS, art. 26, párr. 1. El Grupo de Trabajo podría evaluar también si esta disposición tendría que ajustarse si se fuera a utilizar el mismo documento tanto para el crédito documentario como a los efectos del transporte y el despacho aduanero.

<sup>89</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6, párr. 3.

originales emitidos, la entrega de uno solo será suficiente y los demás originales perderán toda su validez o eficacia<sup>90</sup>.]<sup>91</sup>

3. Cuando el operador de transporte lo solicite, el tenedor deberá confirmar la recepción de las mercancías entregadas por el operador de transporte en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega. Si el tenedor se niega a hacerlo, el operador de transporte podrá denegar la entrega<sup>92</sup>.

4. La ley aplicable al contrato de transporte regirá los demás aspectos de la entrega de las mercancías al tenedor.

*Artículo 13. Requisitos de fiabilidad de los documentos de carga negociables electrónicos*

Para determinar la fiabilidad del método utilizado a los efectos de la presente Convención deberán tenerse en cuenta todas las circunstancias pertinentes, que podrán ser, entre otras, las siguientes<sup>93</sup>:

- a) la conformidad de las normas operacionales, políticas y prácticas utilizadas en el método con cualesquiera normas y procedimientos internacionales reconocidos que sean aplicables;
- b) cualquier nivel de fiabilidad del método utilizado que resulte pertinente;
- c) cualquier norma aplicable del sector;
- d) la seguridad de los equipos y programas informáticos;
- e) los recursos humanos y financieros, incluida la existencia de bienes;
- f) la periodicidad y el alcance de las auditorías realizadas por un órgano independiente, y
- g) la existencia de una declaración de un órgano de supervisión, un órgano de acreditación o un mecanismo voluntario respecto de la fiabilidad del método<sup>94</sup>.

<sup>90</sup> Reglas de Rotterdam, art. 47, párr. 1 c).

<sup>91</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee observar que la obligación de entregar un original es incompatible con la obligación de entregar todos los originales prevista en el art. 9, párr. 3, relativo al ejercicio del derecho de control (incluido el derecho a exigir la entrega de las mercancías), y el art. 10, párr. 2, relativo a la transmisión de derechos. El Grupo de Trabajo podría estudiar si sería necesario entregar todos los originales del documento de carga negociable para que se efectuara la entrega de las mercancías. Véase también la nota 79 *supra*.

<sup>92</sup> Reglas de Rotterdam, art. 44.

<sup>93</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si habría que reformular el encabezamiento de este artículo para mencionar expresamente situaciones concretas en las que es necesario emplear métodos fiables, en particular en lo que respecta a la identificación del tenedor y al control exclusivo.

<sup>94</sup> LMDTE, art. 12; Ley Modelo de la CNUDMI sobre la Utilización y el Reconocimiento Transfronterizo de la Gestión de la Identidad y los Servicios de Confianza, art. 10.