



# Asamblea General

Distr. limitada  
1 de marzo de 2023  
Español  
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
**Grupo de Trabajo VI (Documentos de Transporte  
Multimodal Negociables)**  
**42° período de sesiones**  
Nueva York, 8 a 12 de mayo de 2023

## Documentos de carga 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. Emisión de un documento de carga negociable . . . . .	2
B. Documentos de carga electrónicos . . . . .	5
III. Conclusiones y organización de la labor futura . . . . .	5
Anexo	
Anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento . . . . .	6



## I. Introducción

1. En el programa provisional del 42º período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.VI/WP.97, párrs. 5 a 7) figura información sobre los antecedentes del proyecto relativo a los documentos de transporte multimodal negociables que la Comisión, en su 55º período de sesiones, encomendó al Grupo de Trabajo<sup>1</sup>. Conforme a lo solicitado por el Grupo de Trabajo, en la presente nota se exponen algunas cuestiones clave que se invita al Grupo de Trabajo a examinar con respecto a la elaboración de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables, así como un anteproyecto revisado y anotado de disposiciones que podrían integrar ese nuevo instrumento y que la secretaría ha preparado teniendo en cuenta las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo en su 41º período de sesiones.

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

2. Durante su 41º período de sesiones, el Grupo de Trabajo deliberó extensamente sobre el artículo 3 del anteproyecto (*Emisión de un documento de carga negociable*). Quedó de manifiesto que existían dudas sobre si el documento de carga negociable previsto en el nuevo instrumento podría ser emitido por el operador de transporte actuando en calidad de contratante del transporte, o por el transportista efectivo, o por ambos. Los párrafos siguientes tienen por objeto contribuir a las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre este tema.

### A. Emisión de un documento de carga negociable

3. La cuestión de quién emite un documento de carga negociable determina la conexión existente entre el documento de carga negociable contemplado en el nuevo instrumento y el documento de transporte emitido con arreglo al contrato de transporte. Dicha conexión es especialmente importante para analizar la interacción entre el nuevo instrumento y la aplicación de cualquier tratado internacional o norma de derecho interno que rija el contrato de transporte celebrado entre el tenedor original del documento de carga negociable y el operador de transporte. Se invita al Grupo de Trabajo a considerar el ejemplo que figura más abajo, que muestra distintos tipos de relaciones jurídicas que se dan en una operación a la cual podría ser aplicable el nuevo instrumento.

4. La empresa A celebra con la empresa B un contrato de compraventa en el que se estipula que la parte vendedora, la empresa B, organizará el transporte de las mercancías hasta un lugar de destino designado por la parte compradora, la empresa A. Para financiar la compra, la empresa A solicita al banco A que emita una carta de crédito a favor de la empresa B. A los efectos de la emisión de esa carta de crédito que se tramita a través del banco B, es necesario que la empresa A presente un documento que pruebe que el operador de transporte ha recibido las mercancías y que, además, podría cumplir la función de documento representativo de las mercancías. A solicitud de la empresa A, la empresa B se comunica con el operador de transporte para que emita un documento de carga negociable.

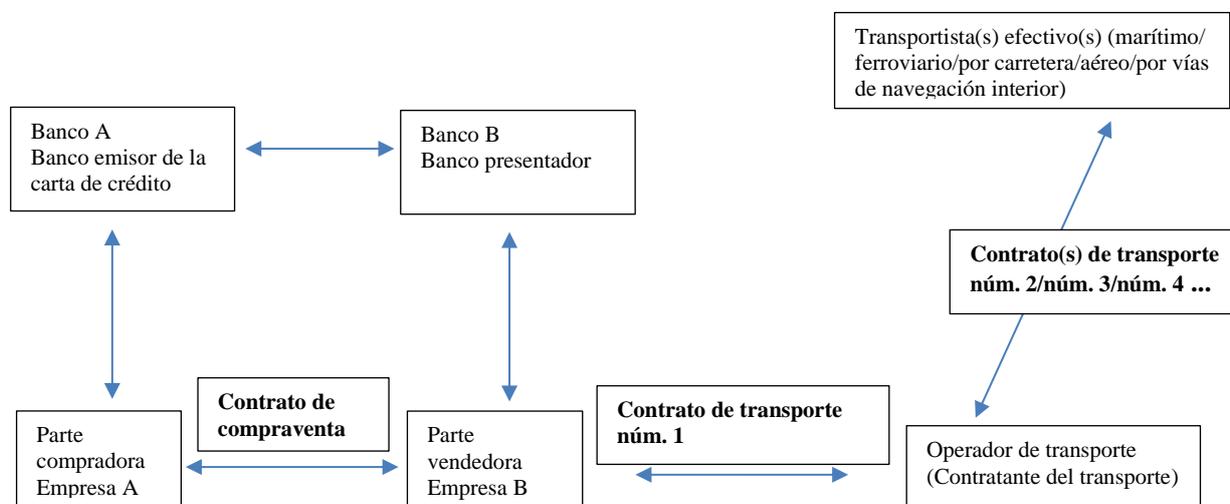
5. El operador de transporte puede ejecutar él mismo el transporte de las mercancías o puede optar por subcontratar el transporte a transportistas efectivos. En la práctica, los transitarios pueden asumir la función de contratantes del transporte, organizando el servicio de transporte en su propio nombre, además de desempeñar su papel tradicional de agentes que organizan el envío de las mercancías en nombre del expedidor.

6. Como puede verse en el ejemplo que figura a continuación, cuando el operador de transporte actúa en calidad de contratante del transporte, celebra el contrato de

---

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

transporte núm. 1 con la empresa B y puede emitir el documento de transporte núm. 1 de conformidad con el tratado internacional o las normas de derecho interno aplicables al contrato de transporte núm. 1. Posteriormente, el operador de transporte puede celebrar el contrato de transporte núm. 2 con un transportista efectivo para el transporte unimodal de las mercancías. Ese transportista efectivo (no el operador de transporte) puede emitir el documento de transporte núm. 2 de conformidad con el tratado internacional o las normas de derecho interno que sean aplicables al contrato de transporte núm. 2.



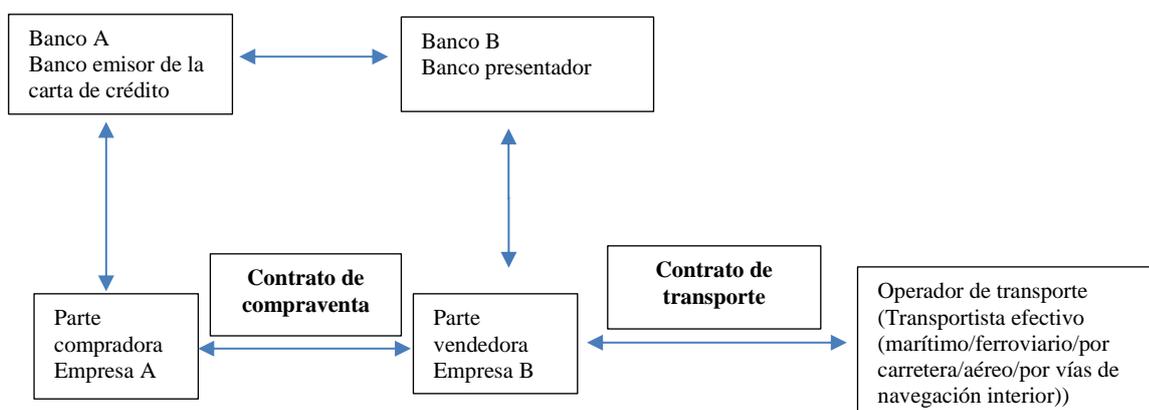
7. Suponiendo que el nuevo instrumento fuera aplicable en la hipótesis del ejemplo anterior, el operador de transporte podría, a solicitud de la empresa B, emitir un documento de carga negociable como un documento independiente o insertar la correspondiente referencia al nuevo instrumento en el anverso del documento de transporte núm. 1, que en ese caso cumpliría asimismo la función de documento de carga negociable. De acuerdo con el artículo 3, párrafo 4, del anteproyecto de nuevo instrumento, si el documento de carga negociable se emitiera como un documento independiente, debería hacerse la anotación correspondiente en todas las copias del documento de transporte núm. 1 emitido por el operador de transporte. Sin embargo, no sería necesario hacer ninguna anotación en el documento de transporte núm. 2, por tratarse de un documento emitido por el transportista efectivo con arreglo al contrato de transporte núm. 2, en el que la empresa B no es parte. El tenedor del documento de carga negociable (p. ej., el banco A, el banco B o la empresa A) podría exigir la entrega de las mercancías al operador de transporte (no al transportista efectivo) contra la presentación de un documento de carga negociable debidamente endosado. En principio, el operador de transporte podría exigir la entrega de las mercancías al transportista efectivo de conformidad con el contrato de transporte núm. 2.

8. Un análisis similar se aplicaría en un contexto de transporte multimodal cuando el operador de transporte celebrara varios contratos de transporte individuales con varios transportistas efectivos. Esos transportistas efectivos podrían emitir documentos de transporte independientes de conformidad con el tratado internacional o las normas de derecho interno aplicables a cada contrato de transporte. Si el documento de carga negociable se emite como un documento independiente, se debe hacer la anotación correspondiente en todas las copias del documento de transporte núm. 1 emitido por el operador de transporte, pero no en otros documentos de transporte emitidos por transportistas efectivos.

9. Cuando el documento de carga negociable es emitido por el operador de transporte en calidad de transportista efectivo, es poco probable que el nuevo instrumento afecte sustancialmente a la aplicación de los tratados internacionales actualmente vigentes que rigen el transporte de mercancías, en particular de las disposiciones relativas a la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño de las mercancías o por el

retraso en su entrega<sup>2</sup>. Se entiende que esto es así porque, según lo dispuesto en el nuevo instrumento, el tenedor del documento de carga negociable solo podría exigir la entrega de las mercancías al operador de transporte, como emisor del documento de carga negociable, y no al transportista o transportistas efectivos. El transportista o transportistas efectivos tendrían que cumplir sus obligaciones frente al operador de transporte, independientemente de que este hubiera emitido o no un documento de carga negociable, dado que el operador de transporte figuraría como consignatario y expedidor en el documento de transporte núm. 2.

10. En otra hipótesis (la del ejemplo que figura a continuación), el operador de transporte ejecuta el transporte él mismo y, por consiguiente, actúa como transportista efectivo. Celebraría el contrato de transporte con la empresa B y emitiría un documento de transporte de conformidad con el tratado internacional o las normas de derecho interno aplicables al contrato de transporte. En una relación jurídica de ese tipo no existiría ningún otro contrato o documento de transporte. A solicitud de la empresa B, el operador de transporte también podría emitir un documento de carga negociable como un documento independiente o insertar la correspondiente referencia al nuevo instrumento en el anverso del documento de transporte, que en ese caso cumpliría asimismo la función de documento de carga negociable, si tal función no fuera incompatible con ningún tratado internacional o norma de derecho interno aplicable. Si el documento de carga negociable se emitiera como un documento independiente, debería hacerse la anotación correspondiente en todas las copias del único documento de transporte (multimodal o unimodal) emitido en esa hipótesis. El tenedor del documento de carga negociable (p. ej., el banco A, el banco B o la empresa A) podría exigir la entrega de las mercancías al operador de transporte (que actuara como transportista efectivo) contra la presentación de un documento de carga negociable debidamente endosado.



11. Cuando el documento de carga negociable es emitido por el operador de transporte en calidad de transportista efectivo, la negociabilidad contemplada en el nuevo instrumento exigiría que el operador de transporte entregara las mercancías al tenedor del documento de carga negociable, que podría ser distinto del consignatario designado en el documento de transporte. Si las mercancías fueran entregadas a una persona distinta del consignatario designado, el operador de transporte podría incurrir en responsabilidad por entrega errónea de conformidad con cualquiera de los tratados internacionales actualmente vigentes que rigen el transporte de mercancías.

12. En la versión actual del anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables (véase el anexo), el término “operador de transporte” se define en sentido amplio para que abarque tanto a los

<sup>2</sup> No obstante, se invita al Grupo de Trabajo a analizar detenidamente la relación entre el valor probatorio del documento de carga negociable en caso de discrepancias con el contenido del documento de transporte y las consecuencias que ello tendría para la responsabilidad del transportista (véanse los arts. 7 y 8 del anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables).

contratantes de servicios de transporte como a los transportistas efectivos. A la luz del análisis anterior, el Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si el ámbito de aplicación del nuevo instrumento debería limitarse a las situaciones en que el documento de carga negociable fuera emitido por el operador de transporte en calidad de contratante del transporte, con exclusión de los casos en que el operador de transporte actuara también como transportista efectivo de conformidad con el contrato de transporte. Como resultado de esa limitación, habría que modificar la definición de “operador de transporte” para que hiciera referencia únicamente a los contratantes del servicio de transporte. El Grupo de Trabajo también podría evaluar el posible interés de los participantes en el mercado y el apoyo del sector a los documentos de carga negociables emitidos por los transportistas efectivos. Además, el Grupo de Trabajo quizás desee plantearse si el ámbito de aplicación del nuevo instrumento debería limitarse además a las situaciones en las que no se hubiera emitido una carta de porte.

13. Con respecto al posible formato del documento de carga negociable, el Grupo de Trabajo tal vez desee analizar si la naturaleza del documento de transporte (es decir, negociable o no negociable) sería el factor determinante del formato adecuado del documento de carga negociable. Cuando el propio documento de transporte se emite como documento negociable (como el conocimiento de embarque para el transporte multimodal creado por la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA)), quizás no sea necesario emitir un documento de carga negociable independiente, y el documento de transporte puede cumplir la función de documento de carga negociable a los efectos del nuevo instrumento mediante la inserción de la correspondiente referencia a dicho instrumento en el anverso de ese documento de transporte. Cuando el propio documento de transporte se emite como documento no negociable, permitir que ese documento de transporte cumpla la función de documento de carga negociable puede crear un conflicto inevitable con cualquiera de los tratados internacionales vigentes que rigen el contrato de transporte celebrado entre el tenedor original del documento de carga negociable y el operador de transporte que no prevean la negociabilidad de los documentos de transporte.

## **B. Documentos de carga electrónicos**

14. El Grupo de Trabajo tal vez desee recordar el análisis de los documentos de carga electrónicos que figura en una nota de la Secretaría preparada para el 41<sup>er</sup> período de sesiones del Grupo de Trabajo ([A/CN.9/WG.VI/WP.96](#), párrs. 22 a 24).

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

15. El Grupo de Trabajo tal vez desee utilizar la versión revisada del anteproyecto de disposiciones para la elaboración de un nuevo instrumento que figura en el anexo de la presente nota como punto de partida de las deliberaciones que sostendrá en su 42<sup>o</sup> período de sesiones. Tras concluir sus deliberaciones, quizás desee también solicitar a la secretaria que prepare una nueva versión revisada del anteproyecto de disposiciones para que el Grupo de Trabajo la examine en su 43<sup>er</sup> período de sesiones, que en principio está previsto que se celebre en Viena del 18 al 22 de diciembre 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:

a) cuando 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) cuando 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>3</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>4</sup>.

3. Salvo que se disponga expresamente otra cosa en la presente Convención, no se modificarán en virtud de ella los derechos y 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:

1. 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>5</sup>.

2. 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 un 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>6</sup>.

3. Por “consignatario” se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías<sup>7</sup>.

4. 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 la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado;

<sup>3</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980 (“Convenio sobre el Transporte Multimodal”), art. 2. En el marco de las consultas que llevó a cabo 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 únicamente 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>4</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 4, párr. 1.

<sup>5</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (las “Reglas de Hamburgo”), art. 1, párr. 2.

<sup>6</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 5.

<sup>7</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 6.

[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>8</sup>.

5. 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>9</sup>.

6. Por “documento de carga negociable” se entenderá todo documento firmado por el operador de transporte 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 han sido recibidas por el operador de transporte y consignadas a la orden del tenedor, y que no indique expresamente que se trata de un documento “negociable” o “no negociable”<sup>10</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 entenderá que dicha expresión abarca a todo “documento de carga negociable electrónico”.

7. 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>11</sup>.

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

9. Por “transmisión” de un documento de carga negociable electrónico se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre dicho documento<sup>12</sup>.

10. 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>13</sup>.

11. 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>14</sup>.

12. 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, con independencia de que esa persona ejecute o no el transporte ella misma<sup>15</sup>.

<sup>8</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, de 2008 (las “Reglas de Rotterdam”), art. 1, párr. 10 a).

<sup>9</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 1.

<sup>10</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 15. La secretaría modificó la definición en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 57).

<sup>11</sup> Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (LMDTE), art. 2.

<sup>12</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 22.

<sup>13</sup> Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 1; Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 3.

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

<sup>15</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 2. La secretaría modificó la definición para aclarar que con ella se pretende abarcar a los transportistas efectivos, a menos que el Grupo de Trabajo decida otra cosa. El Grupo de Trabajo tal vez desee observar que en el nuevo instrumento el operador de transporte asume la responsabilidad de dos cosas: a) la ejecución del contrato de transporte (es decir, el traslado de la carga desde el lugar de recepción hasta el lugar de destino), y b) la emisión de un documento de carga negociable y la entrega de la carga al legítimo tenedor de dicho documento contra la entrega de este. 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.

*Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable*<sup>16</sup>

1. El expedidor y el operador de transporte<sup>17</sup> podrán acordar que este último, cuando reciba las mercancías<sup>18</sup> [o en una fecha posterior que determinen las partes], emitirá un documento de carga negociable de conformidad con lo dispuesto en la presente Convención.

*Opción 1*<sup>19</sup>

2. A menos que el expedidor y el operador de transporte acuerden otra cosa, el documento de carga negociable se emitirá como un documento independiente, además del documento de transporte [cuando en el contrato se estipule que el transporte internacional se hará por más de un modo de transporte].

*Opción 2*

2. El expedidor y el operador de transporte podrán acordar:
- a) que el documento de carga negociable se emita como un documento independiente, además del documento de transporte, o
  - b) que el documento de transporte emitido con arreglo al contrato para que abarque uno o más modos de transporte cumpla también la función de documento de carga negociable a los efectos de la presente Convención, mediante la inserción de la correspondiente referencia a la presente Convención en el anverso del documento de transporte.

*Opción 3*

2. El expedidor y el operador de transporte podrán acordar:
- a) que el documento de carga negociable se emita como un documento independiente, además del documento de transporte, o
  - b) que el documento de transporte emitido como documento negociable para que abarque uno o más modos de transporte cumpla la función de documento de carga negociable a los efectos de la presente Convención, mediante la inserción de la correspondiente referencia a la presente Convención en el anverso del documento de transporte.
3. El documento de carga negociable no sustituye a ningún documento de transporte que el operador de transporte [o cualquier transportista efectivo]<sup>20</sup> pueda estar obligado a emitir de conformidad con la ley aplicable al contrato de transporte o con arreglo a las condiciones estipuladas en el contrato. La emisión del documento de carga negociable

<sup>16</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee recordar las extensas deliberaciones que mantuvo sobre esta disposición del anteproyecto durante su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párrs. 13 a 26). Quizás desee también tener presente que los miembros de la FIATA que son transitarios utilizan el conocimiento de embarque para el transporte multimodal de la FIATA como documento representativo de mercancías negociable, tanto para envíos por varios modos de transporte como por uno solo, dependiendo de las necesidades del expedidor.

<sup>17</sup> La secretaría sustituyó la expresión “las partes en un contrato de transporte internacional” por “el expedidor y el operador de transporte” para mayor claridad.

<sup>18</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 5, párr. 1.

<sup>19</sup> La secretaría ha redactado tres opciones diferentes para que el Grupo de Trabajo las examine. La opción 1 es similar, en lo sustancial, al párrafo 2 del artículo 3 del anteproyecto que figura en el anexo del documento A/CN.9/WG.VI/WP.96. La opción 2 se ha preparado para ofrecer a las partes la flexibilidad de elegir las circunstancias en las que debería emitirse un documento de carga negociable para que esté más en consonancia con sus prácticas comerciales, de acuerdo con las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 18). La opción 3 se ha preparado en respuesta a lo sugerido por los expertos consultados por la secretaría, de que se vinculara el formato del documento de carga negociable a la naturaleza del documento de transporte (es decir, negociable o no negociable).

<sup>20</sup> El Grupo de Trabajo quizás desee considerar la posibilidad de suprimir la referencia al “transportista efectivo” en vista de los cambios introducidos en la definición de “operador de transporte”.

no impedirá que se emitan, de ser necesario, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte internacional de mercancías, de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables<sup>21</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.

5. Los documentos de carga negociables se extenderán a la orden[ o a la orden de una persona determinada]<sup>22</sup>[ o al portador]<sup>23</sup>. Todo documento de carga negociable que se extienda 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 se ha extendido a la orden del expedidor.

#### *Opción 1*<sup>24</sup>

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 leyenda “copia no negociable”.

#### *Opción 2*<sup>25</sup>

6. El documento de carga negociable podrá emitirse en un juego de varios originales. Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la leyenda “copia no negociable”.

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

1. El documento de carga negociable deberá ser firmado por el operador de transporte o por una persona que actúe en su nombre<sup>26</sup> y deberá indicarse en él<sup>27</sup>:

- a) el nombre y la dirección<sup>28</sup> del operador de transporte;

<sup>21</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 13.

<sup>22</sup> En el marco de las consultas que la secretaría mantuvo con expertos se indicó que era necesario incluir las palabras “o a la orden de una persona determinada” para garantizar la coherencia con los párrafos 1 y 3 del artículo 10 del anteproyecto. Además, se explicó que en las operaciones con cartas de crédito podía exigirse que el documento de transporte negociable se extendiera a la orden, o a la orden de una persona determinada. En el caso de que la carta de crédito exigiera que el documento de transporte negociable se extendiera a la orden, se consideraría que el documento discrepaba con la carta si se extendía a la orden de una persona determinada, y viceversa.

<sup>23</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 cuando los documentos de carga negociables se extienden 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.

<sup>24</sup> La opción 1 es igual al párrafo 6 del artículo 3 del anteproyecto que figura en el anexo del documento [A/CN.9/WG.VI/WP.96](#).

<sup>25</sup> La secretaría ha redactado la opción 2 para que el Grupo de Trabajo la examine, en consonancia con las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones ([A/CN.9/1127](#), párr. 25).

<sup>26</sup> La secretaría sustituyó las palabras “autorizada por él” por “que actúe en su nombre”, en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones ([A/CN.9/1127](#), párr. 46).

<sup>27</sup> La secretaría: i) modificó el encabezamiento para no limitar la aplicación del artículo 4 a las situaciones en que el documento de carga negociable se haya emitido como un documento independiente, y ii) reagrupó los elementos enumerados en el artículo 4 y los colocó en dos listas obligatorias y una lista indicativa, de conformidad con las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones ([A/CN.9/1127](#), párrs. 27 y 30 a 50).

<sup>28</sup> La secretaría sustituyó la expresión “el establecimiento principal” por las palabras “la dirección”, en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones ([A/CN.9/1127](#), párr. 32).

b) el nombre y la dirección del consignatario, si lo exige la ley aplicable al contrato de transporte o lo designa el expedidor<sup>29,30</sup>, y

c) la fecha de recepción de las mercancías por el operador de transporte<sup>31</sup>.

2. En el documento de carga negociable se reproducirá la siguiente información tal como figure en el contrato de transporte:

a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas distintivas requeridas para su identificación, una declaración expresa, si correspondiera, sobre su carácter 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 harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor<sup>32</sup>;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) el nombre y la dirección del expedidor<sup>33</sup>;

d) el lugar de recepción de las mercancías por el operador de transporte<sup>34</sup>;

e) el lugar y la fecha de emisión<sup>35</sup> del documento de transporte y del documento de carga negociable, si se han emitido por separado;

f) el lugar de entrega de las mercancías<sup>36</sup>, cuando el operador de transporte sepa cuál es<sup>37</sup>;

g) el número de originales del documento de carga negociable, de haberse emitido más de uno<sup>38</sup>, y

h) la declaración de que el flete ha sido prepagado o la indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario<sup>39</sup>.

3. En el documento de carga negociable podrá indicarse además:

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

b) el itinerario previsto, el modo de transporte y los lugares de transbordo previstos, si se conocen en el momento de emitirse el documento de carga negociable;

<sup>29</sup> La secretaría sustituyó la expresión “ley aplicable” por “ley aplicable al contrato de transporte” para mayor claridad.

<sup>30</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>31</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párrs. 2 c) y 3 c).

<sup>32</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 1; Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (el “Convenio de Montreal”), art. 5 c); Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (las “CIM-COTIF de 1999”), art. 7, párr. 1; Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías de 2020 (SMGS), art. 15, párr. 1. En lo que respecta a las mercancías peligrosas, véanse, p. ej., las CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1 h), y SMGS, art. 9 y anexo 2.

<sup>33</sup> CIM-COTIF de 1999, art. 7, párr. 1 b), y SMGS, art. 15, párr. 1, inc. 1.

<sup>34</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párrs. 2 c) y 3 c). La secretaría suprimió la referencia a la “carga” en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 36).

<sup>35</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si la inclusión de una fecha en el documento de carga negociable electrónico podría causar confusión, ya que, por lo general, la fecha de emisión de los documentos electrónicos es generada automáticamente por el sistema (A/CN.9/1127, párr. 38).

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

<sup>37</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>38</sup> Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 2 d). El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar si podrían generarse varios originales de un documento de carga negociable electrónico a la luz del principio de neutralidad tecnológica, dado que no todos los sistemas electrónicos permitirían la emisión de varios originales (A/CN.9/1127, párr. 44).

<sup>39</sup> La secretaría modificó este apartado en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 47).

c) la ley aplicable al contrato de transporte, en particular cualquier tratado internacional que rija el contrato de transporte;

d) el método de confirmación que podrá utilizarse para indicar que las mercancías han sido entregadas al tenedor o 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 eficacia o validez, y

e) cualesquiera otros datos que las partes acuerden 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 emita el documento de carga negociable<sup>40</sup>.

2. [La firma en el documento de carga negociable deberá ser manuscrita<sup>41</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>42</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>43</sup> si se utiliza un método fiable:

a) para determinar que ese documento electrónico es el documento de carga negociable electrónico<sup>44</sup>;

b) para consignar toda la información exigida por el artículo 4 de manera que pueda accederse a ella para su ulterior consulta<sup>45</sup>;

c) para lograr que ese documento de carga negociable electrónico pueda ser objeto de control exclusivo desde su creación hasta que pierda toda eficacia o validez<sup>46</sup>;

d) que permita identificar al tenedor y transferir a otro tenedor el control exclusivo del documento de carga negociable electrónico<sup>47</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 en el artículo 13, el documento de carga negociable electrónico ha perdido toda eficacia o validez<sup>48</sup>, y

<sup>40</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>41</sup> La secretaría modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párrs. 51 y 52). El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si el requisito de la firma manuscrita, que surge de los tratados internacionales vigentes, sigue siendo realista en la práctica. Quizás desee también estudiar el método o métodos de firma apropiados para los documentos de carga negociables electrónicos.

<sup>42</sup> Reglas de Rotterdam, art. 8 a).

<sup>43</sup> LMDTE, art. 7, párr. 1.

<sup>44</sup> LMDTE, art. 10, párr. 1 b) i).

<sup>45</sup> LMDTE, art. 8 y art. 10, párr. 1 a); Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Convenio CMR), relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 4, párr. 1; Reglas de Rotterdam, art. 8 a).

<sup>46</sup> LMDTE, art. 10, párr. 1 b) ii) y art. 11, párr. 1 a); Reglas de Rotterdam, art. 1, párrs. 21 y 22.

<sup>47</sup> LMDTE, art. 11, párr. 1 a); véase el Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, 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>48</sup> Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 1 d); Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, 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 finalidad principal.

f) para mantener la integridad de ese documento de carga negociable electrónico<sup>49</sup>.

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

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>50</sup>.

4. Un documento de carga negociable electrónico también podrá firmarse utilizando cualquier otro método de autenticación electrónica permitido por la ley del país en que se haya elaborado dicho documento<sup>51</sup>.

5. El criterio para evaluar la integridad consistirá en determinar si la información contenida en el documento de carga negociable electrónico, incluido todo cambio autorizado que se realice desde su creación hasta que pierda toda eficacia o validez, se ha mantenido completa y sin alteraciones que no sean algún cambio sobrevenido en el curso normal de su comunicación, archivo o presentación<sup>52</sup>.

6. Los requisitos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán ser de fácil comprobación<sup>53</sup>.

*Artículo 6. Sustitución de un documento de carga negociable emitido en papel por un documento de carga negociable electrónico y viceversa*<sup>54,55</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 ellos si se emitió más de uno<sup>56</sup>;

<sup>49</sup> LMDTE, art. 10, párr. 1 b) iii); Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 5, párr. 1 b); Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 1 b).

<sup>50</sup> Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 3, párr. 1.

<sup>51</sup> Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 3, párr. 2.

<sup>52</sup> LMDTE, art. 10, párr. 2; Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 4, párr. 2.

<sup>53</sup> Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 2.

<sup>54</sup> Reglas de Rotterdam, art. 10; LMDTE, arts. 17 y 18. El Grupo de Trabajo quizás desee tener presente 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 otorgar al tenedor de un documento de carga negociable electrónico el derecho a exigir el cambio de soporte, en lugar de tratar de llegar a un acuerdo con el operador de transporte.

<sup>55</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>56</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 tal vez desee estudiar si es necesario: a) mantener la frase “o todos ellos si se emitió más de uno” en este apartado,

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>57</sup>, y que contenga la declaración de que dicho documento electrónico sustituye al documento de carga negociable emitido en papel, y

c) para que el cambio de soporte surta efecto, deberá utilizarse un método fiable para llevarlo a cabo<sup>58</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 una 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>59</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>60</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>61</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>62</sup>.

#### *Artículo 7. Deficiencias en el documento de carga negociable*<sup>63</sup>

1. La falta de uno o más de los datos mencionados en el artículo 4 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica del documento como documento de carga negociable, siempre y cuando se ajuste a los requisitos enunciados en el artículo 2, párrafo 6<sup>64</sup>.

2. Si en el documento de carga negociable figura una fecha, pero no se indica su significado, se entenderá que esa fecha es la fecha de emisión del documento de carga

---

y b) introducir en el párrafo 2 de este artículo un texto similar que exija la entrega del documento de carga negociable electrónico.

<sup>57</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 de soporte, toda la información contenida en un documento de carga negociable emitido en papel (véase el art. 4) debía reflejarse fielmente 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 “fiel 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 el criterio más adecuado.

<sup>58</sup> Reglas de Rotterdam, art. 10, párr. 1; LMDTE, art. 17, párrs. 1 y 2.

<sup>59</sup> Reglas de Rotterdam, art. 10, párr. 2; LMDTE, art. 18, párrs. 1 y 2.

<sup>60</sup> LMDTE, art. 17, párr. 3.

<sup>61</sup> LMDTE, art. 18, párr. 3.

<sup>62</sup> LMDTE, art. 17, párr. 4, y art. 18, párr. 4.

<sup>63</sup> La secretaría suprimió el párrafo relativo a la responsabilidad del operador de transporte que actuara con intención de defraudar, en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 65).

<sup>64</sup> Reglas de Hamburgo, art. 15, párr. 3. La secretaría modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 57).

negociable. Salvo indicación en contrario, se considerará que el documento de carga negociable ha sido emitido simultáneamente con el documento de transporte<sup>65</sup>.

3. Si en el documento de carga negociable no figura la fecha de recepción de las mercancías por el operador de transporte, se considerará que las mercancías fueron recibidas por el operador de transporte en la fecha de emisión del documento de carga negociable<sup>66</sup>.

4. 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 considerará que en el documento de carga negociable se declaró que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el operador de transporte<sup>67</sup>.

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

##### *Opción 1*<sup>68</sup>

1. El operador de transporte podrá formular reservas respecto de cualquiera de los elementos de la información mencionada en el artículo 4, párrafo 2 a), que haya sido proporcionada por el expedidor y consignada en el documento de carga negociable, de forma que se indique:

a) que el operador de transporte no responde de la exactitud de esa información por el hecho de saber efectivamente, o tener motivos razonables para creer, que dicha información es falsa o engañosa, y

b) que el operador de transporte no tiene medios razonables de comprobar la exactitud de esa información.

2. Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a la información proporcionada por el expedidor, el documento de carga negociable constituirá un principio de prueba de que el operador de transporte ha recibido las mercancías tal como se indica en el documento de carga negociable.

##### *Opción 2*

1. Salvo en la medida en que, de conformidad con la ley aplicable al contrato de transporte, se hayan formulado reservas a la información mencionada en el artículo 4, párrafo 2 a), que haya sido proporcionada por el expedidor y consignada en el documento de carga negociable, dicho documento constituirá un principio de prueba de que el operador de transporte ha recibido las mercancías tal como se indica en el documento de carga negociable.

2. No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del operador de transporte respecto de ninguno de los elementos de la información contenida en el documento de carga negociable si este fue transmitido a un tercero[, incluido un consignatario,] que haya obrado de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en dicho documento<sup>69</sup>.

<sup>65</sup> La secretaría modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 61).

<sup>66</sup> La secretaría añadió este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 61).

<sup>67</sup> Reglas de Rotterdam, art. 39, párr. 3. El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si la cuestión del derecho legítimo del tenedor a basarse en esa información debería tratarse por separado de la cuestión relativa a las reclamaciones que podrían hacerse por pérdida o daños de la carga en virtud del contrato de transporte como garantía para cualquier tenedor posterior de que las mercancías se recibieron en buen estado (A/CN.9/1127, párr. 63).

<sup>68</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. La secretaría ha redactado dos opciones para que el Grupo de Trabajo las examine, en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párrs. 67 y 68).

<sup>69</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. La secretaría modificó este párrafo en

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

1. El tenedor tendrá el derecho de control sobre las mercancías representadas por el documento de carga negociable, que comprenderá, entre otros:
  - a) el derecho a dar o modificar instrucciones respecto de las mercancías de un modo que sea compatible con el contrato de transporte;
  - b) el derecho a exigir la entrega de las mercancías mientras se encuentren en tránsito;
  - c) el derecho a sustituir al consignatario, y
  - d) 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>70</sup>.
2. La emisión del documento de carga negociable y su transmisión al tenedor surtirán los mismos efectos, a los fines de adquirir derechos sobre las mercancías o disponer de ellos, incluso mediante la constitución de garantías reales sobre las mercancías, que la entrega física de estas, siempre que el operador de transporte esté en posesión de dichas mercancías<sup>71</sup>.
3. Los derechos enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo nacen en el momento en que se emite el documento de carga negociable y, con excepción del derecho mencionado en el párrafo 1 d), se extinguen cuando se entrega el documento de carga negociable<sup>72</sup>.
4. Para poder ejercer los derechos enunciados en el párrafo 1 del presente artículo, el tenedor deberá presentar el documento de carga negociable al operador de transporte e identificarse debidamente<sup>73</sup>. De haberse emitido más de un original del documento de carga negociable, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercerse el derecho de control<sup>74</sup>.
5. [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 un documento de carga negociable podrá realizarse por comunicación electrónica.]<sup>75</sup>

consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 70).

<sup>70</sup> La secretaría modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párrs. 73 a 75).

<sup>71</sup> La secretaría añadió este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 75).

<sup>72</sup> Reglas de Rotterdam, art. 50, párr. 2. La secretaría modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 76). El Grupo de Trabajo tal vez desee recordar que durante su 41<sup>er</sup> período de sesiones se planteó la preocupación de que el hecho de vincular los derechos del tenedor del documento de carga negociable a la entrega de dicho documento pudiera constituir un problema cuando el documento de carga negociable, por ejemplo, un conocimiento de embarque marítimo, no se hubiera transmitido aún al lugar de destino cuando llegaran las mercancías (A/CN.9/1127, párr. 77).

<sup>73</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee evaluar si será necesario adaptar el párrafo al contexto electrónico (A/CN.9/1127, párr. 78). Quizás desee estudiar también si deberían aplicarse requisitos diferentes al tenedor cuando este ejerciera el derecho enunciado en el art. 9, párr. 1 d).

<sup>74</sup> Reglas de Rotterdam, art. 51.

<sup>75</sup> Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 2, párr. 1. El Grupo de Trabajo tal vez desee recordar que durante su 41<sup>er</sup> período de sesiones se expresó cierto apoyo a que se suprimiera este párrafo, por considerarse que el modo de comunicación se regiría por el principio de autonomía de las partes y el derecho interno aplicable. Se observó que la finalidad del párrafo no estaba clara y que podría interpretarse, erróneamente, que no permitía la comunicación electrónica en los casos que no estuvieran mencionados expresamente en el párrafo. También se expresó cierta preocupación por la posibilidad de que una interpretación errónea del párrafo hiciera pensar que las comunicaciones electrónicas podrían ser suficientes en todos los casos en que el tenedor ejerciera el derecho de control con independencia de los mecanismos

*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>76</sup>

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

a) mediante la entrega del documento de carga negociable, debidamente endosado, [ya sea ]a dicha persona[ o en blanco][, si se trata de un documento a la orden]<sup>77</sup>, o

b) mediante la entrega del documento de carga negociable sin endoso si[: i)] dicho documento se ha extendido a la orden de una persona determinada y es entregado por el expedidor identificado en el documento de carga negociable al consignatario designado<sup>78</sup>, [o ii) si el documento se ha extendido al portador o ha sido endosado en blanco.]<sup>79,80</sup>

2. De haberse emitido más de un original de un documento de carga negociable, deberán entregarse a la persona todos los originales para que surta efecto la transmisión de los derechos incorporados en dicho documento de carga negociable<sup>81</sup>.

3. Cuando se haya emitido un documento de carga negociable electrónico, su tenedor podrá transmitir los derechos incorporados en él[, tanto si dicho documento se ha extendido a la orden, como si se ha extendido a la orden de una persona determinada,] mediante la transferencia del control exclusivo del documento de carga electrónico de conformidad con los requisitos indicados en el artículo 5, párrafo 6<sup>82</sup>.

*Artículo 11. Vías de comunicación*

Si el operador de transporte necesita información, instrucciones o documentos relacionados con las mercancías para cumplir las obligaciones que le impone el contrato de transporte, deberá solicitar dicha información, instrucciones o documentos al tenedor del documento de carga negociable. Si el operador de transporte no logra obtener esas instrucciones en un plazo razonable, procederá de conformidad con el contrato de transporte<sup>83</sup>.

*Artículo 12. Responsabilidad del tenedor*

El tenedor de un documento de carga negociable que no sea el expedidor y que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte no asumirá responsabilidad alguna en virtud de dicho contrato [o de la presente Convención] por la sola razón de ser el tenedor del documento de carga negociable<sup>84</sup>.

---

específicos para ejercer el derecho de disposición previstos en los tratados internacionales vigentes en el ámbito del transporte de mercancías (p. ej., incluir instrucciones en el propio documento de transporte) (A/CN.9/1127, párr. 79).

<sup>76</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar qué documentos cabría esperar que examinaran las autoridades aduaneras y otras autoridades de los países en cuestión (es decir, si el documento de transporte o el documento de carga negociable, o ambos) y en qué medida cabría esperar que esas autoridades reconocieran las transmisiones de los derechos que confería un documento de carga negociable sobre las mercancías (A/CN.9/1127, párr. 85).

<sup>77</sup> Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 1; Condiciones estándar (1992) que rigen el conocimiento de embarque multimodal de la FIATA, 3.1.

<sup>78</sup> Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 1.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> La secretaria modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 84).

<sup>81</sup> La secretaria modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 86).

<sup>82</sup> Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 2.

<sup>83</sup> La secretaria modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 89).

<sup>84</sup> Reglas de Rotterdam, art. 58, párr. 1. La secretaria añadió esta disposición en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párr. 90).

*Artículo 13. Entrega de las mercancías*<sup>85</sup>

1. La entrega de las mercancías solo podrá exigirse al operador de transporte contra la entrega del documento de carga negociable, debidamente endosado si fuera necesario[ y una vez que el tenedor se haya identificado en debida forma]<sup>86</sup>.
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>87</sup>.][Si se ha emitido más de un original del documento de carga negociable y se ha indicado en dicho documento el número de originales emitidos, la entrega de uno solo será suficiente y los demás originales perderán toda eficacia o validez<sup>88</sup>.]<sup>89</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>90</sup>.
4. La ley aplicable al contrato de transporte regirá los demás aspectos de la entrega de las mercancías al tenedor.

*Artículo 14. Requisitos de fiabilidad de los documentos de carga negociables electrónicos*

Para determinar la fiabilidad del método empleado a los efectos de la presente Convención deberán tenerse en cuenta todas las circunstancias del caso, que podrán ser, entre otras, las siguientes<sup>91</sup>:

- a) la conformidad de las normas operacionales, políticas y prácticas utilizadas en el método con cualesquiera normas y procedimientos reconocidos internacionalmente que sean aplicables;
- b) cualquier nivel de fiabilidad del método empleado 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

<sup>85</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>86</sup> La secretaría modificó este párrafo en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 41<sup>er</sup> período de sesiones (A/CN.9/1127, párrs. 91 y 93).

<sup>87</sup> Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6, párr. 3.

<sup>88</sup> Reglas de Rotterdam, art. 47, párr. 1 c).

<sup>89</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. 4, relativo al ejercicio del derecho de control (incluido el derecho a exigir la entrega de las mercancías), y en el art. 10, párr. 2, relativo a la transmisión de derechos. El Grupo de Trabajo quizás desee plantearse si será necesario entregar todos los originales del documento de carga negociable para que se efectúe la entrega de las mercancías.

<sup>90</sup> Reglas de Rotterdam, art. 44.

<sup>91</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee evaluar si será necesario o no modificar el encabezamiento de este artículo para mencionar expresamente las situaciones concretas en las que habrá que emplear métodos fiables, en particular en lo que respecta a la identificación del tenedor y al control exclusivo.

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>92</sup>.

---

---

<sup>92</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.