



Asamblea General

Distr. general
25 de abril de 2017
Español
Original: árabe/inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

50º período de sesiones

Viena, 3 a 21 de julio de 2017

Proyecto de ley modelo sobre documentos transmisibles electrónicos

Recopilación de observaciones formuladas por los Gobiernos y las organizaciones internacionales

Adición

Índice

	<i>Página</i>
I. Recopilación de observaciones	2
A. Estados	2
5. Kuwait	2
B. Organizaciones intergubernamentales	6
2. Corte de Justicia del Caribe	6
C. Organizaciones no gubernamentales	7
1. Comité Marítimo Internacional	7



I. Recopilación de observaciones

A. Estados

5. Kuwait

[Original: árabe]
[4 de abril de 2017]

1. Cabe observar que la mayoría de las disposiciones del proyecto de ley modelo están tomadas de otras leyes modelo publicadas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), como la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico (1996) y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas (2001), además de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales (Nueva York, 2005) (la Convención sobre las Comunicaciones Electrónicas). Kuwait, en su calidad de Miembro de las Naciones Unidas, se ha adherido a esos instrumentos internacionales, que se han incorporado a la ley kuwaití, por ejemplo, por conducto de la Ley de Operaciones Electrónicas (Ley núm. 20 de 2014), la Ley contra el Blanqueo de Capitales y la Financiación del Terrorismo (Ley núm. 106 de 2013) y la Ley contra el Delito Cibernético (Ley núm. 63 de 2015).

2. En el artículo 1 del proyecto de ley modelo se establece el ámbito de aplicación de la Ley. En el párrafo 3, en el que se enumera todo lo que está excluido del alcance de sus disposiciones, deseamos que se haga referencia a todos los documentos y títulos que la legislación nacional considere ajenos al ámbito de aplicación de la Ley Modelo, entre ellos, los siguientes:

a) las operaciones y cuestiones relacionadas con la condición jurídica personal, donaciones y testamentos;

b) los títulos de propiedad de bienes raíces y los derechos reales originales o consecutivos emanados de ellos;

c) los pagarés y letras de cambio negociables;

d) todo acto que por ley deba consignarse por escrito o documentarse, o cuya realización se rija por determinada disposición de otra ley.

Estas exclusiones están previstas en el artículo 2 de la Ley de Operaciones Electrónicas. La lista de exclusiones se hace extensiva a todos los demás documentos y títulos que, con arreglo a la ley kuwaití, no pueden pasar a ser documentos electrónicos ni pueden ser emitidos en forma de documentos electrónicos.

3. El artículo 3, relativo a la interpretación, dispone que en la interpretación de la Ley se tenga en cuenta su origen internacional. Es imperativo que esa interpretación no sea incompatible con las disposiciones establecidas en la legislación interna pertinente que ya ha sido promulgada y aplicada, por ejemplo, la Ley de Operaciones Electrónicas, en particular porque las disposiciones de esa Ley están basadas en instrumentos internacionales a los cuales Kuwait ya se ha adherido. Tampoco debe ser incompatible con las normas de orden público ni con las normas morales imperantes en Kuwait, entendidas al interpretar la Ley de conformidad con los principios generales que le sirven de base.

4. Con respecto al artículo 5, relativo a los requisitos de información, es imperativo que la Ley exima expresamente de responsabilidad a todas las personas que proporcionen información incorrecta, incompleta, falsa o de segunda mano con respecto a sus documentos electrónicos personales o a documentos que obren en posesión de organismos públicos de personalidad o que estén en los sistemas de procesamiento electrónico de esos organismos. El propósito de esta reserva es respetar la inviolabilidad de la vida privada y los intereses del Estado, aspectos ambos que están amparados por la legislación kuwaití. Estas exclusiones están previstas en los artículos 23 y 32 de la Ley de Operaciones Electrónicas.

5. En lo que concierne al artículo 7, relativo al reconocimiento jurídico de un documento transmisible electrónico, reiteramos las reservas formuladas respecto del artículo 1, relativo al ámbito de aplicación de la Ley Modelo, a saber, que deberían excluirse todos los documentos y títulos que, con arreglo a la ley kuwaití, no puedan pasar a ser documentos electrónicos, como lo disponen el artículo 2, apartado d), de la Ley de Operaciones Electrónicas y todas las demás leyes kuwaitíes que prohíben que ciertos documentos o títulos sean transformados en documentos electrónicos.

6. Con respecto al artículo 8, relacionado con el reconocimiento jurídico de la información contenida en los documentos transmisibles electrónicos, y al artículo 9, relacionado con la validez jurídica de las firmas electrónicas que figuran en los documentos electrónicos, siempre y cuando se cumplan los requisitos legales pertinentes, reiteramos que todos los documentos y títulos que no sean reconocidos por la legislación kuwaití en forma de documentos electrónicos deben ser excluidos del alcance de las disposiciones establecidas en esos artículos, y que la información o las firmas electrónicas que figuren en esos documentos o títulos no pueden ser reconocidas, de conformidad con lo expresado en el párrafo 5 *supra*.

7. En cuanto al artículo 10, relativo a los requisitos para la utilización de un documento transmisible electrónico, y al artículo 11, relacionado con el control de la posesión de documentos electrónicos, solicitamos que esos dos artículos se fusionen, habida cuenta de que ambos tratan del mismo tema, a saber, los requisitos que deben reunir los archivos o documentos electrónicos para que surtan efecto ante la ley. Desde el punto de vista de la redacción de instrumentos jurídicos, sería mejor fusionar esos artículos.

La legislación kuwaití ha combinado el contenido de esos artículos en uno solo, a saber, el artículo 9 de la Ley de Operaciones Electrónicas, relativo a los requisitos que deben reunir los archivos o documentos electrónicos para que surtan efecto ante la ley.

8. El artículo 13, relativo a la indicación de la fecha y hora y el lugar en los documentos transmisibles electrónicos, dispone que se tomen en consideración las disposiciones de la normativa interna que exijan que se indique la fecha y hora y el lugar en que se haya creado el documento electrónico de que se trate, siempre que se utilice un método seguro y documentado electrónicamente para hacerlo.

Sin embargo, no se dan más detalles con respecto a esta disposición. Además, esta cuestión ya ha sido tratada a fondo en otras leyes modelo de la CNUDMI, entre ellas la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico y la Ley Modelo sobre las Firmas Electrónicas.

En la legislación kuwaití se han establecido disposiciones detalladas concernientes a los requisitos de indicar la fecha y hora y el lugar en que se haya llevado a cabo la operación a que se refiera un documento electrónico, a partir de las disposiciones de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas. Por consiguiente, en el artículo 13 deberían darse más detalles acerca de las condiciones en las cuales debe indicarse la fecha y hora y el lugar en que se haya efectuado el acto jurídico a que se refiera un documento transmisible electrónico, como se ha hecho en leyes modelo internacionales análogas.

9. En cuanto al artículo 14, relativo a la determinación del establecimiento de la parte que haya efectuado o en la que hayan recaído los actos jurídicos registrados en el documento electrónico de que se trate, es imperativo que se utilicen normas comúnmente aceptadas y definitivas, a saber, la sede y el domicilio de las personas en cuestión.

Ese es el criterio aplicado en la legislación kuwaití para redactar el artículo 16 de la Ley de Operaciones Electrónicas:

“Se considerará que un documento o archivo electrónico ha sido enviado desde el lugar donde está situada la sede de la persona que lo creó y que ha sido recibido en el lugar donde está situada la sede de su destinatario.

Si ninguna de esas dos personas tiene una sede, se considerará que su domicilio es su sede, a menos que la persona que haya creado el documento o archivo electrónico y el destinatario de este lo hayan convenido de otra forma.

Si la persona que ha creado el documento o archivo electrónico o el destinatario de este tuviesen más de una sede, se considerará que la sede más pertinente para la operación es el lugar de envío o recepción.”

En el proyecto de ley modelo se utiliza la forma negativa para indicar lo que no puede aceptarse como sede o establecimiento de la persona que ha creado el documento electrónico o del destinatario de este, lo que se conoce como definición por exclusión. El método utilizado en la legislación kuwaití al respecto es mejor, ya que da lugar a una mayor precisión en la redacción de instrumentos jurídicos. Por lo tanto, en el artículo 13 debería definirse el establecimiento de las partes en un documento electrónico basándose en su ubicación exacta o su domicilio, en particular porque la legislación kuwaití ya cuenta con disposiciones precisas y detalladas sobre esos criterios, redactadas con arreglo a anteriores leyes modelo.

10. El artículo 15, relativo a la emisión de varios originales de un documento electrónico, debería exigir que, si el documento o archivo emitido en papel hubiese tenido una fuente original que hubiera servido de base para extender originales idénticos, el documento transmisible electrónico y todos sus originales idénticos cumplieran el requisito de llevar firmas electrónicas confirmadas y legalmente reconocidas y de contar con un certificado de autenticidad de las firmas proporcionado por la entidad autorizada para emitir firmas electrónicas.

La Ley de Operaciones Electrónicas contiene disposiciones acerca de la necesidad de contar con firmas electrónicas legalmente reconocidas y con los certificados de autenticidad pertinentes, disposiciones estas que están inspiradas en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas.

11. El artículo 16 ofrece la posibilidad de endosar los documentos y títulos transmisibles siempre y cuando cumplan las disposiciones establecidas en los artículos 8 y 9. Es imperativo que todas las operaciones que no sean transmisibles en forma de documento electrónico en virtud de la ley kuwaití estén excluidas del ámbito de aplicación de este artículo, de conformidad con la Ley de Operaciones Electrónicas, según la cual las operaciones relacionadas con la condición jurídica personal, donaciones, testamentos y títulos de propiedad de bienes raíces no pueden constar en documentos electrónicos.

12. El artículo 17 permite modificar un documento o título transmisible electrónico si se utiliza un método fiable para hacerlo. Los criterios para determinar la fiabilidad de los documentos electrónicos se establecen en el artículo 12 del proyecto de ley modelo. Al respecto, y con objeto de atenerse a una práctica óptima de redacción, al final del artículo 17 debería añadirse la siguiente frase: “siempre y cuando el documento electrónico cumpla las normas de fiabilidad establecidas en el artículo 12 de la presente Ley”.

13. Con respecto a los artículos 18 y 19, relativos a la sustitución de un documento o título transmisible emitido en papel por un documento transmisible electrónico y viceversa, es imperativo establecer requisitos que deban cumplirse antes de poder llevar a cabo la sustitución, por ejemplo:

a) el método o la forma para crear, depositar, archivar, presentar o emitir documentos electrónicos, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la privacidad y la protección de la información;

- b) la clase de firma electrónica exigida;
- c) el método y la forma para incorporar la firma electrónica al documento o archivo electrónico;
- d) los requisitos que deberá cumplir el proveedor de servicios de autenticación que se encargue de extender certificados de autenticidad de las firmas electrónicas que figuren en los documentos y archivos electrónicos;
- e) los procesos y procedimientos de supervisión que se deben cumplir a efectos de garantizar la integridad, seguridad y confidencialidad de los documentos, títulos y archivos electrónicos.

La mayoría de esos requisitos figuran en los artículos 26 y 27 de la Ley de Operaciones Electrónicas, que está inspirada en las disposiciones del derecho internacional enunciadas en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas.

14. El artículo 20, relativo a la no discriminación de los documentos transmisibles electrónicos extranjeros, dispone que se reconozca la validez de todos los documentos transmisibles electrónicos que se hayan emitido o utilizado en el extranjero.

Sin embargo, en ese artículo debería preverse el principio de reciprocidad, muy conocido y arraigado en el derecho internacional. No es lógico ni compatible con el concepto de soberanía nacional consagrado en la legislación de los Estados que estos reconozcan la validez de documentos electrónicos extranjeros en sus leyes sin estar seguros de que sus propios documentos electrónicos serán tratados de la misma manera en otros Estados. Cada Estado debería entender que el reconocimiento de sus documentos electrónicos depende de que trate con reciprocidad a los documentos emitidos en Kuwait.

Esta reserva está basada en las disposiciones de la legislación interna de los países árabes en materia de comercio electrónico y firmas electrónicas, la cual, a su vez, está inspirada en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas. En estas dos leyes modelo se subraya la importancia de fomentar el respeto del principio de reciprocidad en el contexto del comercio electrónico y las firmas electrónicas, en particular en lo que atañe a los documentos electrónicos extranjeros y a los certificados de autenticidad de las firmas electrónicas que figuran en esos documentos. Este principio se sostiene en varias leyes nacionales, por ejemplo:

- la Ley de Comercio Electrónico de Túnez de 2002
- la Ley de Comercio Electrónico y Firmas Electrónicas del Emirato de Dubái de 2002
- la Ley Federal de Operaciones y Comercio Electrónicos de los Emiratos Árabes Unidos de 2006
- la Ley de Firmas Electrónicas de Egipto de 2004
- la Ley de Comercio Electrónico del Reino de la Arabia Saudita de 2007

Sobre esta base, es imperativo que en el artículo 20 del proyecto de ley modelo se prevea el principio de reciprocidad con respecto al reconocimiento de la validez de los documentos electrónicos extranjeros. La legislación kuwaití ya ha incorporado ese principio en la Ley de Operaciones Electrónicas y ha previsto excepciones al respecto que se detallan en el artículo 24 de esa Ley, relativo al tratamiento recíproco de las firmas electrónicas que figuran en los certificados de autenticidad extranjeros.

B. Organizaciones intergubernamentales

2. Corte de Justicia del Caribe

[Original: inglés]
[7 de abril de 2017]

1. A partir de los debates en torno a las anteriores leyes modelo de la CNUDMI, varios analistas observaron que uno de los factores que más contribuía a erigir obstáculos de carácter jurídico para el desarrollo del comercio electrónico de los títulos internacionales relacionados con el comercio internacional era la dificultad que existía para formular definiciones uniformes de los términos “constancia por escrito”, “firma” y el “concepto de unicidad o de garantía de la singularidad”, a fin de que esos títulos pudieran pasar a ser sustitutos jurídicamente viables de los títulos negociables emitidos en papel y de que posibilitaran la transmisión de derechos en condiciones de seguridad jurídica¹.

2. Al respecto, en la Ley Modelo se procura establecer la equivalencia funcional de la transmisión de derechos y de título en el entorno electrónico. Con ese fin, se hace hincapié en la noción de control de la transmisión de derechos y asignación formal del título a efectos de garantizar de manera fehaciente la integridad del título o documento transmisible. Si bien en la Ley Modelo se han abordado efectivamente las principales cuestiones antes mencionadas, los artículos de la Ley Modelo que figuran a continuación son objeto de especial preocupación, razón por la cual se examinan en particular.

Artículo 2 — Definiciones

3. Según la definición que figura en el artículo 2 del proyecto, por “documento transmisible electrónico” se entenderá todo documento electrónico que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 10, párrafo 1, de la Ley Modelo. En el artículo 10 del proyecto se dispone (en parte) lo siguiente:

“1. Cuando la ley requiera que se utilice un documento o título transmisible emitido en papel, la utilización de un documento electrónico cumplirá ese requisito si... .”

Esa definición entraña la preexistencia de un esquema reglamentario establecido con arreglo a las leyes sustantivas de los diversos países. El hecho de vincular el concepto de documento transmisible electrónico a las leyes sustantivas de los diversos países podría desembocar en diversas interpretaciones y en una aplicación desigual de la Ley Modelo. Y eso sería precisamente lo opuesto a lo que debería lograrse por medio de la Ley Modelo, en su calidad de instrumento de unificación².

Artículo 4 — Autonomía de las partes y eficacia relativa del contrato

4. El artículo 4 del proyecto de ley modelo dispone lo siguiente:

Artículo 4. Autonomía de las partes y eficacia relativa del contrato

“1. Las partes podrán, mediante acuerdo, excluir o modificar las siguientes disposiciones de la presente Ley: [...]”

¹ Documento A/CN.9/681/Add.1. – Posible labor futura en materia de comercio electrónico: propuesta de los Estados Unidos de América sobre los documentos transmisibles electrónicos, que figura en <http://repository.un.org/handle/11176/138448>; véase también: Zvonimir Safranko — The Notion of Electronic Transferable Records, que figura en <http://hrcak.srce.hr/174364?lang=en>.

² La CNUDMI es el órgano jurídico central del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional, y su mandato consiste en eliminar los obstáculos jurídicos que se oponen al comercio internacional, modernizando y armonizando progresivamente el derecho mercantil, preparando instrumentos legislativos y no legislativos sobre diversos aspectos fundamentales del derecho comercial y promoviendo el uso y la adopción de esos instrumentos.

2. Lo estipulado en dicho acuerdo no afectará a los derechos de quienes no sean parte en él.”

El artículo 4 del proyecto permite que la jurisdicción promulgante excluya disposiciones de la Ley Modelo. No obstante, en el párrafo 1 se deja abierta la lista de disposiciones que podrían excluirse. Esa variación en cuanto a su incorporación al derecho interno podría socavar considerablemente la uniformidad. Se formularon las mismas críticas con respecto a la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas (2001) y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico (1996). Se señaló que muchos países de todo el mundo, entre ellos los Estados Unidos de América, el Canadá, Australia y China, habían promulgado leyes para tratar de eliminar los obstáculos jurídicos a que se enfrentaba el comercio electrónico. Sin embargo, la falta de uniformidad y de armonización entre las jurisdicciones promulgantes “era percibida por los medios electrónicos como un obstáculo para el comercio³.”

5. En las notas explicativas se trata la cuestión de la falta de uniformidad y se hace hincapié en que corresponde a la jurisdicción promulgante determinar las disposiciones que deberían ser excluidas, habida cuenta de las diferencias que existen entre los distintos ordenamientos jurídicos. Si bien eso es así, el hecho de dar carta blanca para decidir las disposiciones que pueden excluirse plantea una mayor amenaza para poder aplicar con éxito la Ley Modelo. Se recomienda que se impongan algunas restricciones con respecto a las disposiciones que puedan excluirse.

Artículo 11 — Control

6. En virtud de las leyes nacionales e internacionales en vigor, los derechos reconocidos jurídicamente están ligados a la posesión física del documento emitido en papel. La posesión del conocimiento de embarque tradicional, emitido en papel, representa la posesión implícita de las mercancías, y el derecho a la entrega de estas está basado en la posesión física de un documento original. Al respecto, en el proyecto de ley modelo se ha equiparado el “control” con la “posesión”, estableciendo así una “norma de equivalencia funcional respecto de la posesión de un documento o título transmisible emitido en papel”. Además, se impone la carga de determinar el control efectivo a un tercero prestador de servicios de gestión de documentos transmisibles electrónicos.

7. Todo lo que se necesita es que pueda establecerse de manera fehaciente que una persona tiene el control y que esa persona pueda ser identificada. No se especifica quién es la persona que debe tener el control, si es un tercero proveedor de servicios o una de las partes que ha participado en la creación del documento transmisible. Tal como está redactada la disposición, es suficientemente vaga y se presta para interpretaciones divergentes por parte de los países promulgantes.

C. Organizaciones no gubernamentales

1. Comité Marítimo Internacional

[Original: inglés]
[12 de abril de 2017]

1. Introducción

El Comité Marítimo Internacional (CMI) es una organización no gubernamental internacional sin fines de lucro establecida en Amberes en 1897 con objeto de contribuir, a través de todos los medios y actividades apropiados, a la unificación del derecho marítimo en todos sus aspectos. Con ese fin, el CMI ha promovido el

³ Wei, C. K. y Suling, J. C. (2006) “United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts — A New Global Standard”, *Singapore Academy of Law Journal*, núm. 18, pág.116.

establecimiento de asociaciones nacionales de derecho marítimo y ha cooperado con otras organizaciones internacionales. Habida cuenta de que el régimen internacional de transporte marítimo de mercancías es una de las esferas más importantes del derecho marítimo, el CMI participó en calidad de observador en todos los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo III de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en que se negociaron las normas que por último pasaron a formar parte del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008), también llamado “las Reglas de Rotterdam”.

El CMI ha venido observando cuidadosamente la preparación del “Proyecto de ley modelo sobre documentos transmisibles electrónicos” (que actualmente figura en el documento [A/CN.9/920](#)) desde octubre de 2011, momento en que el Grupo de Trabajo IV inició un estudio sobre los “documentos transmisibles electrónicos”. El CMI siempre ha sido consciente de que podía haber discrepancias entre el texto del proyecto de ley modelo y las disposiciones conexas de las Reglas de Rotterdam en materia de comercio electrónico, entre ellas, las relativas a los documentos electrónicos de transporte negociables.

El CMI expresa su preocupación con respecto al texto del proyecto de ley modelo aprobado por el Grupo de Trabajo IV en su 54º período de sesiones, celebrado en Viena del 31 de octubre al 4 de noviembre de 2016, en particular en relación con el artículo 15, que admite que se emitan varios originales de los documentos transmisibles electrónicos. El CMI se interesa especialmente por esta cuestión porque el transporte de mercancías es prácticamente la única esfera comercial en que se emite más de un título negociable original (a saber, los conocimientos de embarque), y desea presentar información pertinente a la Comisión en relación con los usos y prácticas del sector antes de que apruebe el texto definitivo del proyecto de ley modelo⁴.

En el presente documento se explica por qué en las Reglas de Rotterdam no se ha previsto que se emita más de un original de los documentos electrónicos de transporte negociables y se señala una posible incompatibilidad entre el proyecto de ley modelo y las Reglas de Rotterdam. También se proponen diversas alternativas para resolver el problema. En la sección 2 del presente documento se examina el tratamiento de los documentos electrónicos de transporte conforme a las Reglas de Rotterdam, prestando atención especial a la posibilidad de que se emitan varios originales. En la sección 3 se determina la decisión normativa en que se basan las Reglas de Rotterdam. La posible incompatibilidad entre el proyecto de ley modelo y el Convenio se examina en la sección 4. En la sección 5 se presentan posibles soluciones al respecto. El CMI abraza la sincera esperanza de que el presente documento sea de utilidad para las deliberaciones que sostendrá la Comisión acerca del proyecto de ley modelo en su próximo período de sesiones.

2. Los documentos electrónicos de transporte en las Reglas de Rotterdam

1) *Equiparación de los documentos de transporte en general y los documentos electrónicos de transporte en las Reglas de Rotterdam*

Al codificar las normas sobre los documentos electrónicos de transporte, las Reglas de Rotterdam contribuyen a equiparar plenamente los documentos electrónicos con los documentos equivalentes emitidos en papel. En el artículo 8 de las Reglas de Rotterdam se declara el fundamento jurídico de ese criterio de la siguiente manera:

⁴ En el informe del 48º período de sesiones del Grupo de Trabajo IV (9 a 13 de diciembre de 2013) se indica lo siguiente: “Se señaló asimismo que el proyecto de disposiciones debería facilitar la continuación de las prácticas existentes y que, por tanto, sería prudente incluir una disposición sobre la emisión de múltiples originales, ***a menos que la industria solicitara que se prohibiera la continuación de esa práctica en un contexto electrónico.***” ([A/CN.9/797](#), párr. 68; sin negrita ni cursiva en el original). En el presente documento se demuestra que el CMI no solo considera innecesario, sino también inconveniente, continuar con la costumbre de emitir varios originales en el contexto electrónico.

“Artículo 8. Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador; y

b) La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte.”

Sobre la base del criterio de la plena equiparación, y salvo las disposiciones necesarias por razones técnicas como los requisitos de seguridad que deben reunir los documentos electrónicos de transporte negociables (artículo 9), las Reglas de Rotterdam contienen disposiciones paralelas para los documentos de transporte en general y los documentos electrónicos de transporte. Pero hay una excepción: *la emisión de varios originales*.

2) *Emisión de más de un original: documentos de transporte negociables*

El artículo 36, párrafo 2, apartado d), de las Reglas de Rotterdam exige que en los documentos de transporte negociables (por ejemplo, los conocimientos de embarque) se indique el número de originales cuando se emita más de uno.

Artículo 36, párrafo 2:

“Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 35 deberán también incluir: ...

d) Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.”

En proyectos anteriores del Convenio no se exigía que el porteador consignara esa información⁵, ya que la mayoría de los delegados estaban de acuerdo en que la costumbre de emitir varios documentos de transporte originales estaba obsoleta y no debía promoverse en absoluto. Antiguamente solían expedirse tres originales de los conocimientos de embarque— uno para el consignador, otro para el consignatario y otro para el porteador “que acompañara a las mercancías” — y cada uno de ellos tenía una función diferente⁶. Eso facilitaba los tratos comerciales con cargas embarcadas, en épocas en las que las comunicaciones eran lentas⁷. Pero esa costumbre perdió su razón de ser hace mucho tiempo⁸. La práctica de emitir varios originales no solo es

⁵ Véase, por ejemplo, el proyecto del Convenio que figura en el documento [A/CN.9/WG.III/WP.56](#), art. 38.

⁶ Véase, por ejemplo, Kurt Grönfors, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, Gothenburg Maritime Law Associations, 1991, págs. 12 y 20 a 22.

⁷ Véanse, por ejemplo, Grönfors, *op. cit.*, G. H. Treitel y Francis Martin Baillie Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, cuarta edición, Sweet & Maxwell, 2017, págs. 385 y siguientes.

⁸ Hace más de un siglo Lord Blackburn observaba lo siguiente: “Nunca he podido saber por qué los comerciantes y propietarios de buques siguen expidiendo conocimientos de embarque en varias partes. Habría pensado que, por lo menos desde la introducción de las comunicaciones rápidas y regulares gracias a los vapores y, aún más, desde el establecimiento del telégrafo eléctrico, todos los objetivos podrían cumplirse extendiendo un solo conocimiento de embarque, el cual sería el único documento de título, y haciendo tantas copias autenticadas por el capitán como se considerase conveniente; esas copias serían suficientes para todo propósito legítimo al que pueden aplicarse ahora las otras partes del conocimiento de embarque, pero no podrían emplearse para aparentar ser el tenedor de un *conocimiento* de embarque que ya se hubiese entregado. Sin embargo, ya sea porque existe alguna ventaja práctica que no conozco, o porque, como sospecho, los comerciantes no se avienen a abandonar una antigua costumbre por temor a que la novedad pueda traer consigo algún efecto imprevisto, los conocimientos de embarque siguen siendo expedidos en partes y probablemente seguirán siendo expedidos así.” (*Glyn Mills Currie & Co v East and West India Dock Co* (1882), 7 App., Caso núm. 591).

innecesaria, sino también perjudicial, ya que sería la causa de litigios innecesarios si se negociaran diferentes originales con diferentes personas⁹.

Si bien el Grupo de Trabajo III de la CNUDMI siguió mostrándose reacio a aprobar esa costumbre¹⁰, finalmente decidió tener en cuenta las prácticas existentes, por más absurdas que fueran, ya que se necesitaba una norma para amparar a los tenedores de buena fe que de otra forma tal vez no podrían proteger sus propios intereses¹¹. Cabe destacar que la referencia a la emisión de más de un original en el artículo 36, párrafo 2, apartado d), no debe interpretarse en el sentido de que en las Reglas de Rotterdam se apruebe esa práctica.

3) *Emisión de más de un original: documentos electrónicos de transporte negociables*

Si bien en las Reglas de Rotterdam no se prohíbe expresamente que el porteador emita más de un documento electrónico de transporte original, es evidente que la intención no es permitirlo. La posibilidad de emitir más de un original de un documento electrónico de transporte negociable no es compatible con las disposiciones de las Reglas de Rotterdam sobre los documentos electrónicos de transporte. Por ejemplo, su artículo 36, párrafo 2, apartado d), se refiere únicamente a un documento de transporte negociable, no a un documento electrónico de transporte negociable. Dado que el número de originales sería uno de los datos más importantes que se deberían incluir en el contrato en caso de emitirse más de un documento electrónico de transporte negociable, es obvio que en las Reglas de Rotterdam se presume que nunca se emitirán varios originales de esos documentos.

Por otra parte, las disposiciones relativas al derecho de control y de entrega de las mercancías no funcionarían debidamente si se emitiera más de un original de un documento electrónico de transporte negociable. El artículo 51, párrafo 3, exige que el tenedor presente todos los documentos de transporte negociables originales si desea ejercitar el derecho de control. En el artículo 51, párrafo 4, relativo a los documentos electrónicos de transporte negociables, no figura ese requisito; únicamente se dispone que el tenedor pruebe su condición de tal con arreglo al procedimiento indicado en el artículo 9, párrafo 1¹². En consecuencia, si se emitiera más de un documento electrónico de transporte original, el tenedor de cada original podría ejercitar el derecho de control. Sin embargo, esa interpretación, además de ser improcedente desde el punto de vista de la seguridad jurídica, no es compatible con el marco previsto por las Reglas de Rotterdam en relación con los documentos electrónicos de transporte negociables. La emisión de más de un original impediría cumplir los requisitos de estas y otras disposiciones relativas a esa clase de documentos.

Por las mismas razones, el artículo 47, párrafo 1, tampoco funcionaría bien si se emitieran varios originales de los documentos electrónicos de transporte negociables. Ese artículo dispone que, cuando las mercancías se entreguen en su lugar de destino, es suficiente presentar uno de los documentos de transporte negociables originales y, una vez presentado este y entregadas las mercancías, los demás originales perderán toda su validez o eficacia (artículo 47, párr. 1, apartado c)). No existe una disposición correspondiente a los documentos electrónicos de transporte negociables

⁹ Véase *Carver*, *supra* nota 4. En el Coloquio del CMI sobre los Conocimientos de Embarque celebrado en Venecia del 30 de mayo al 1 de junio de 1983, el CMI aprobó ocho recomendaciones sobre los conocimientos de embarque que fueron ratificadas por la Asamblea del Comité. En la primera de ellas se indica que “debería cesar la práctica de emitir conocimientos de embarque en juegos de dos o más originales”. CMI News Letter, junio de 1983, pág. 1. Se explicó que “en el Coloquio no se pudo encontrar ninguna razón práctica para conservar la costumbre – o, más bien, la mala costumbre – de emitir conocimientos de embarque en más de un original”. *Ibid.*

¹⁰ Véase el informe del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (A/CN.9/594), párr. 230. [“Se observó que, si bien *debía desalentarse* la práctica de emitir más de un original de cada título de transporte negociable, la regla sugerida resultará no obstante útil en la medida en que **subsista esa práctica poco recomendable.**”] (Sin cursiva ni negrita en el original.)

¹¹ Véase el informe del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (A/CN.9/594), párrs. 230 y 233.

¹² El artículo 9, párr. 1, se corresponde con el artículo 10 del proyecto de ley modelo.

en el artículo 47, párrafo 1. El tenedor de un documento electrónico de transporte negociable debe demostrar únicamente su condición de tal conforme al procedimiento previsto para el documento (artículo 47, párr. 1, apartado a), inciso ii)). En ninguna disposición se aclara lo que pasaría con los documentos originales restantes si las mercancías fuesen entregadas de conformidad con el procedimiento antes mencionado¹³.

3. ¿Por qué en las Reglas de Rotterdam no se ha previsto la emisión de varios originales de los documentos electrónicos de transporte?

Como se explicó en la sección 2, es discutible que las Reglas de Rotterdam implícitamente no permitan la emisión de más de un documento electrónico de transporte negociable original, cuando permiten eso, aunque no de buen grado, en el caso de los otros documentos de transporte negociables. Si bien en los *travaux préparatoires* ese aspecto no se trata explícitamente, el contexto en que se negociaron las Reglas de Rotterdam explica por qué estas no contienen la misma norma para los documentos electrónicos de transporte negociables que para los otros documentos de transporte negociables¹⁴. Como no existe la costumbre ni la práctica de que los porteadores expidan documentos electrónicos de transporte en varios originales, se pensó que no era necesario ni conveniente iniciar o promover en el entorno electrónico una práctica que era anticuada e inconveniente incluso con respecto a los documentos emitidos en papel. El hecho de expedir varios conocimientos de embarque originales apenas cabe explicarse argumentando que los comerciantes podrían evitar el riesgo de pérdida de las mercancías enviando los originales por separado. Esa explicación, que no es convincente ni siquiera en lo que respecta a los documentos emitidos en papel, nunca sería aplicable a los documentos electrónicos de transporte negociables. Si bien el Grupo de Trabajo III debatió intensamente acerca de las disposiciones de las Reglas de Rotterdam relacionadas con el comercio electrónico, no se oyó ninguna voz proveniente del sector comercial correspondiente en apoyo de que se permitiera la emisión de varios originales de los documentos electrónicos de transporte negociables.

La situación no ha cambiado. Si bien en las notas explicativas del proyecto de ley modelo se indica que “Se ha señalado que la *práctica de emitir varios originales existe también en el entorno electrónico*” (sin cursiva en el original)¹⁵, el CMI no está al corriente de que exista esa práctica en el sector del transporte de mercancías.

En las notas explicativas también se cita el artículo e8 del Suplemento de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios para la Presentación Electrónica (“e-RUU”) en apoyo del uso comercial de emitir varios originales de los documentos electrónicos o de propugnar esa práctica¹⁶. Esa referencia, en el mejor de los casos, da lugar a confusión. El artículo e8 del Suplemento, titulado “Originales y copias”, dispone: “Todo requisito de los RUU, o relacionado con un crédito previsto en las e-RUU, sobre la presentación de uno o más originales o copias de un documento electrónico se cumplirá mediante la presentación de un documento electrónico.” En el comentario de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) sobre ese artículo¹⁷

¹³ El artículo 9, párr. 1 d), dispone que en los procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables se prevea “la forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en ... los apartados a) ii) y c) del párrafo 1 del artículo 47, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez”. No queda claro cómo se aplicaría la disposición si se emitieran varios documentos de transporte negociables originales.

¹⁴ Véase, por ejemplo, Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita y Gertian van der Ziel, “*Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*”, Sweet & Maxwell, 2010, pág. 217, nota 110.

¹⁵ A/CN.9/920, párr. 131.

¹⁶ En el documento A/CN.9/920, párr. 131, se indica: “Un ejemplo de disposición jurídica en que se reconoce esa práctica es el artículo e8 del Suplemento de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios para la Presentación Electrónica”.

¹⁷ James E. Byrne y Dan Taylor, *ICC Guide to the eUCP: Understanding the Electronic Supplement to the UCP 500* (publicación de la CCI núm. 639), 2002, pág. 122. El comentario fue citado en la

se observa que en el entorno electrónico el concepto de originalidad es anticuado y prácticamente carece de sentido. Más adelante se explica que *el concepto del juego completo de conocimientos de embarque también resulta anticuado en un entorno electrónico*, y que, para cumplir cualquier requisito de presentar el juego completo de conocimientos de embarque, bastaría con presentar el documento electrónico exigido con arreglo a las e-RUU, a menos que en el crédito se previera expresamente otra cosa y se indicara con suficiente precisión lo que se deseara (sin cursiva en el original). El hecho de que en las e-RUU se haga referencia a varios originales indica más bien la renuencia del sector del transporte de mercancías (o incluso su aversión) respecto de la utilización de varios conocimientos de embarque originales en el entorno electrónico, antes que su apoyo a la institución de esa práctica o su deseo de que se instituya.

Las disposiciones pertinentes de las Reglas de Rotterdam están basadas en una decisión normativa en el sentido de que no es conveniente emitir varios originales, incluso cuando se trate de los documentos de transporte negociables tradicionales, y que no hay razón alguna para admitir esa práctica en relación con los documentos electrónicos de transporte negociables. Esa decisión normativa es claramente incompatible con el artículo 15 del texto actual del proyecto de ley modelo, que permite emitir varios originales de los documentos electrónicos de transporte negociables. El CMI no tiene conocimiento de ninguna costumbre ni práctica del sector que justifique modificar la decisión normativa que sirve de base a las Reglas de Rotterdam.

4. La posible incompatibilidad entre el texto actual del proyecto de ley modelo y las Reglas de Rotterdam

Aun cuando se acepte que el proyecto de ley modelo está basado en una decisión normativa diferente de la que inspira a las Reglas de Rotterdam, y que debería admitir la emisión de varios documentos transmisibles electrónicos originales, el texto actual parece problemático por la razón que se explica a continuación.

Los documentos electrónicos de transporte previstos en las Reglas de Rotterdam pueden estar comprendidos, si no lo están siempre¹⁸, en la definición de “documento transmisible electrónico” del artículo 2 del proyecto de ley modelo.

Cabría sostener que los documentos electrónicos de transporte negociables previstos en las Reglas de Rotterdam son “documentos transmisibles electrónicos que existan únicamente en forma electrónica” (véase la nota 1 del proyecto de ley modelo, que figura al pie de su artículo 1, párrafo 3) a los que no se aplica el proyecto de ley modelo. Lamentablemente, eso dista mucho de quedar claro. Como se indicó en el subtítulo 1) de la sección 2 *supra*, dado que en las Reglas de Rotterdam se adopta el criterio de la plena equiparación entre los documentos de transporte tradicionales y los documentos electrónicos de transporte, y que, con arreglo a ese Convenio, los segundos son equivalentes a los primeros, cabe cuestionar si, en virtud de este, los documentos electrónicos de transporte existen o no únicamente en forma electrónica.

Si un documento electrónico de transporte definido según las Reglas de Rotterdam es un “documento transmisible electrónico” previsto en el proyecto de ley modelo, y si un Estado Contratante de las Reglas de Rotterdam promulga una ley sobre los documentos transmisibles electrónicos basada en el proyecto de ley modelo, que permite emitir varios originales de los documentos transmisibles electrónicos, eso redundaría en incompatibilidad con las disposiciones de las Reglas de Rotterdam.

nota de la Secretaría preparada para el 51º período de sesiones del Grupo de Trabajo IV, celebrado en 2015 (véase el párr. 12 del documento [A/CN.9/WG.IV/WP.130/Add.1](#)).

¹⁸ Como las condiciones para determinar la fiabilidad del sistema están formuladas de distinta manera (compárese el artículo 9 de las Reglas de Rotterdam con los artículos 10 y 12 del proyecto de ley modelo), es posible, al menos en teoría, que los documentos electrónicos de transporte negociables previstos en las Reglas de Rotterdam no constituyan documentos transmisibles electrónicos en virtud de la Ley Modelo, y viceversa.

Cabe argumentar que eso no es un problema, partiendo de la teoría de que en muchas jurisdicciones las disposiciones de las Reglas de Rotterdam prevalecerían frente a la legislación nacional de los Estados Contratantes cuando existieran conflictos. De todos modos, sería muy conveniente que la CNUDMI evitara una rotunda incompatibilidad entre sus textos recientes, aunque el conflicto se pudiese resolver aduciendo la superioridad de un convenio frente a la legislación nacional.

5. Posibles soluciones

El CMI sugiere dos posibles formas de resolver el problema.

1) *Primera posibilidad: eliminar el artículo 15 del proyecto de ley modelo*

La solución más sencilla es eliminar el artículo 15, de modo que en el proyecto de ley modelo no se autorice que se emitan varios originales de los documentos transmisibles electrónicos como práctica equivalente, en el entorno electrónico, a la de emitir varios documentos o títulos originales en papel. En lo que concierne a los documentos de transporte negociables (por ejemplo, los conocimientos de embarque), la situación no ha cambiado desde 2008, año en que se aprobaron las Reglas de Rotterdam: no existe costumbre ni práctica alguna en el sector del transporte de mercancías en el sentido de expedir varios originales de los documentos electrónicos de transporte negociables. No constatamos práctica ni costumbre alguna en el sentido de emitir varios originales de los documentos o títulos transmisibles o negociables en ningún otro ámbito que no sea el del contrato de transporte de mercancías, si bien algunas leyes se refieren a la posibilidad de expedir más de un original¹⁹.

Si la Comisión se sigue mostrando reacia como antes a aprobar la práctica de emitir varios originales de los conocimientos de embarque y no desea repetir esa práctica en el entorno electrónico, esta es la mejor opción.

Cabe sostener que es conveniente emitir más de un original a fin de crear derechos para diferentes personas con diferentes fines, por ejemplo, uno para la transmisión y otro por seguridad. Pero eso se puede lograr con más facilidad dando acceso a un documento transmisible electrónico con un propósito determinado (por ejemplo, hacer valer una garantía mobiliaria) o atribuyendo determinados derechos a diferentes personas sobre la base del contenido del documento.

2) *Segunda posibilidad: añadir las referencias de la nota 1, que figura al pie del artículo 1, párrafo 3*

El artículo 1, párrafo 3, del proyecto de ley modelo establece que “La presente Ley no se aplicará a los valores, como las acciones y los bonos, ni a otros instrumentos de inversión ni a [...]” La nota de pie de página relativa a esa disposición actualmente se refiere a “a) los documentos y títulos emitidos en papel que puedan considerarse transmisibles, pero que no deberían estar comprendidos en el ámbito de aplicación de la Ley Modelo; b) los documentos y títulos comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio por el que se establece una Ley Uniforme sobre Letras de Cambio y Pagarés (Ginebra, 1930) y del Convenio por el que se establece una Ley Uniforme sobre Cheques (Ginebra, 1931); y c) los documentos transmisibles electrónicos que existan únicamente en forma electrónica.” La Comisión tal vez desee referirse a las Reglas de Rotterdam en la misma nota. Otra posibilidad sería referirse de manera más genérica a “los documentos transmisibles electrónicos que se rijan por convenios internacionales [o por la legislación nacional]”.

La Comisión tal vez desee añadir otra nota al pie del artículo 15 con un texto similar al siguiente: “La jurisdicción promulgante puede/debe considerar la posibilidad de que el hecho de emitir varios documentos transmisibles electrónicos en relación con el contrato de transporte de mercancías total o parcialmente marítimo redunde en incompatibilidad con la aplicación de las disposiciones pertinentes del Convenio de

¹⁹ Véanse el artículo 64 del Convenio por el que se establece una Ley Uniforme sobre Letras de Cambio y Pagarés (Ginebra, 1930) y el artículo 49 del Convenio por el que se establece una Ley Uniforme sobre Cheques (Ginebra, 1931).

las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”.

6. Conclusión

Cuando la CNUDMI aprobó las Reglas de Rotterdam, en 2008, se basó en una importante decisión normativa: la emisión de más de un documento electrónico de transporte negociable original no debería estar permitida (véase la sección 3). El CMI cree firmemente que no hay razón alguna para que la Comisión modifique esa decisión. Eso daría lugar a la eliminación del artículo 15 del proyecto de ley modelo (véase la sección 5, subtítulo 1)).

Si la Comisión desea adoptar una nueva política y permitir que los documentos transmisibles se emitan en varios originales, lo mejor sería evitar un posible conflicto con las disposiciones de las Reglas de Rotterdam (véase la sección 4), lo que exigiría hacer referencia a estas expresamente en la nota 1 del proyecto de ley modelo, que figura al pie de su artículo 1, párrafo 3 (véase la sección 5, subtítulo 2)).

Apéndice: Las disposiciones pertinentes del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008).

Artículo 1. Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

...

18. Por “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de esta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que:

- a) pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y
- b) pruebe o contenga un contrato de transporte.

19. Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte:

- a) 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 cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”; y
- b) cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9.

20. Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable.

21. Por “emisión” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia.

22. Por “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre el documento.

Artículo 8. Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador; y

b) La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte.

Artículo 9. Procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables

1. El empleo de un documento electrónico de transporte negociable deberá observar ciertos procedimientos que prevean:

a) el método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto;

b) las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad;

c) la forma en que el tenedor podrá probar su condición de tal; y

d) la forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, o en los apartados a) ii) y c) del párrafo 1 del artículo 47, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez.

...

Artículo 36. Datos del contrato

1. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 35 deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

a) una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;

b) las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;

c) el número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías; y

d) el peso de las mercancías, si el cargador lo facilita.

2. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 35 deberán también incluir:

a) una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;

b) el nombre y la dirección del porteador;

c) la fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y

d) si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

...

Artículo 47. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor del documento de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable estará legitimado para obtener del porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas al tenedor en el momento y lugar indicados en el artículo 43:

i) una vez que el tenedor haya restituido el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente como tal; o

ii) una vez que el tenedor del documento electrónico de transporte negociable haya demostrado su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9;

b) El porteador deberá denegar la entrega si no se cumplen los requisitos enunciados en el inciso i) o en el inciso ii) del apartado a) del presente párrafo;

c) Cuando se haya emitido más de un original del documento de transporte negociable, y se haya indicado el número de originales emitidos en el documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán toda su validez o eficacia. De haberse utilizado un documento electrónico de transporte negociable, dicho documento perderá toda su validez o eficacia al efectuarse la entrega de las mercancías al tenedor, conforme a los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.

Artículo 51. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control

3. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable:

a) El tenedor del documento o, de haberse emitido más de un original del documento, el tenedor de todos los originales será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 57. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, habrá de identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

4. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona, efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.