

MARIA PAZ MARTÍN CASTRO

**EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS DOCUMENTOS DE CARGA
NEGOCIABLES EN EL FUTURO CONVENIO
PROYECTADO POR UNCITRAL**

Estratto da:

**RIVISTA
DEL
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2024 – Numero 2

ISSN 0035-5895



CACUCCI  EDITORE
BARI

Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review

EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES EN EL FUTURO CONVENIO PROYECTADO POR UNCITRAL

MARIA PAZ MARTÍN CASTRO (*)

SUMARIO: 1. La eficacia representativa del conocimiento de embarque frente al resto de los documentos de transporte. Consideraciones preliminares. – 2. Algunos precedentes de la labor uniformizadora de UNCITRAL sobre los documentos de transporte negociables. – 3. Los trabajos preparatorios de UNCITRAL en torno a la elaboración de un documento de transporte negociable. – 4. El documento de carga negociable desde la perspectiva del convenio proyectado. – 4.1. Consideraciones generales. – 4.2. Ámbito de aplicación del futuro convenio. – 4.2.1. Ámbito territorial de aplicación. – 4.2.2. Ámbito objetivo de aplicación: el denominado enfoque de «doble vía». – 4.3. La emisión del documento de carga negociable. – 4.4. El contenido del documento de carga negociable. Su valor probatorio. – 4.5. Alcance de los derechos que confiere el documento de carga negociable. Breve referencia al derecho de disposición. – 5. Consideraciones finales.

1. *La eficacia representativa del conocimiento de embarque frente al resto de los documentos de transporte. Consideraciones preliminares.*

Originariamente, el conocimiento de embarque, documento tra-

(*) Profesora Titular de Derecho Mercantil en la Facultad de Derecho de la Universidad de Cádiz.

dicionalmente emitido para instrumentar las operaciones de transporte marítimo, desempeñaba como única función la de actuar como simple recibo de las mercancías embarcadas, acreditando las condiciones de su recepción por el porteador. Sin embargo, las necesidades del comercio marítimo promovieron a finales de la Edad Media la evolución del clásico documento de transporte hacia su configuración como título-valor y, más adelante – en las postrimerías del siglo XVII –, como título representativo de los géneros embarcados; lo que permitió disponer de los mismos durante el transporte, al atribuirse a la tradición del documento los mismos efectos que a la tradición de las mercancías en él representadas ⁽¹⁾. De este modo y, de acuerdo con la ficción jurídica creada, la transmisión del conocimiento de embarque, conforme a su ley de circulación, supondría la transmisión del derecho de crédito incorporado al título, esto es, el derecho a reclamar la entrega de los géneros que se hallaban, en virtud del contrato de transporte, en poder del porteador. Surge, así, la eficacia representativa del conocimiento de embarque como respuesta de la práctica comercial a las necesidades de disposición de los géneros durante los largos desplazamientos marítimos, una vez que el cargador había perdido su disposición material (posesión inmediata) ⁽²⁾. Pero, también, la referida eficacia traslativa se erigió en instrumento hábil para superar los obstáculos derivados de la pérdida de simultaneidad entre la puesta a disposición de las mercancías por el vendedor y su recepción por el comprador, impuesta por el distanciamiento geográfico entre las partes en las ventas con expedición (ventas con entrega indirecta) ⁽³⁾. Por lo

⁽¹⁾ La consagración positiva de la representatividad del conocimiento de embarque se produjo, aunque de forma matizada y fragmentaria, en el Code de commerce de 1807, cuyos preceptos sirvieron a su vez de inspiración a los Códigos de comercio italianos de 1842 y 1865. Vid., ampliamente, al respecto, M. A. PENDÓN, *Los títulos representativos de la mercancía*, Marcial Pons, Madrid, 1994, 60 ss. En el ámbito de nuestro ordenamiento, en el que no disponemos de un régimen legal que comprenda y regule de forma unitaria los títulos-valor, el reconocimiento de la eficacia representativa del conocimiento de embarque se consagra expresamente en la ley de navegación marítima de 2014 (LNM, en adelante), cuyo artículo 251, bajo la rúbrica *eficacia traslativa*, atribuye a la transmisión del conocimiento de embarque los mismos efectos que a la transmisión de la mercancía representada en el título.

⁽²⁾ Largos viajes transoceánicos que comportaban, en principio, una gravosa inmovilización del valor económico de las mercancías transportadas. Cfr. A. RECALDE, *El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid, 1992, 40.

⁽³⁾ Esa falta de simultaneidad genera entre las partes una racional desconfianza en

demás, la reseñada evolución del título favoreció, gracias a su fiabilidad y a las funciones comerciales que de modo progresivo aquél iba adquiriendo, la mediación bancaria como medio para facilitar e incluso financiar las transacciones internacionales ⁽⁴⁾. En definitiva, la significación económica del conocimiento de embarque y, particularmente, de su eficacia traslativa, trasciende la mera operación de transporte para extenderse, además, a las operaciones de compraventa, de seguro o de financiación que, habitualmente, rodean a la contratación marítima ⁽⁵⁾; de ahí la relevancia que desde el punto de vista comercial ha adquirido el referido documento. Así, a través del conocimiento de embarque y, desde la perspectiva de la operación de compraventa, el vendedor puede acreditar la adecuada ejecución de la obligación que le incumbe – cumplimiento, por ejemplo, de la fecha de embarque y de la conformidad de las mercancías embarcadas –. Por su parte, el comprador gracias a la configuración del conocimiento como título representativo, dispone de la posibilidad de

cuanto que el comprador no está dispuesto a pagar el precio antes de que se proceda a la entrega de los géneros y, por su parte, el vendedor se mostrará reacio a perder la posesión de los géneros sin obtener ninguna garantía de que aquéllos le serán abonados. Durante las últimas décadas del siglo XVIII y principios del siglo XIX, surgieron las primeras formas de compraventas marítimas, también denominadas ventas documentales, como medio, en buena medida, de superar tales conflictos. Las ventas documentales reciben tal denominación habida cuenta de la estrecha relación de las mismas con el transporte y de la gran variedad de documentos generados. Aunque los documentos pueden variar dependiendo de cada operación, será común la emisión, entre otros, de los documentos propios de la operación de transporte en sentido estricto –conocimiento de embarque –; la póliza de seguro, la factura que exprese el importe de la operación, así como los documentos que se requieran a efectos de la importación/exportación, de conformidad con los acuerdos que al respeto hubieran adoptado las partes, tales como, por ejemplo, los que acrediten el origen o las condiciones sanitarias de las mercancías. Concretamente, por lo que se refiere al conocimiento de embarque, la entrega de éste, en cuanto que documento representativo de las mercancías, permitirá acreditar el cumplimiento por el vendedor de la obligación de entrega que le incumbe, en virtud del contrato de compraventa.

⁽⁴⁾ La práctica internacional fue consagrando, a través de la mediación bancaria, diversos mecanismos orientados a acreditar el cumplimiento de las obligaciones de las partes – básicamente la del vendedor referida a la entrega de los géneros y la del comprador en relación con el pago del precio –. Así, en torno a la cláusula pago contra documentos surgió un variado conjunto de operaciones y de prácticas bancarias internacionales, de entre las que destaca el denominado crédito documentario.

⁽⁵⁾ La evolución de las funciones desempeñadas por el conocimiento de embarque, puede consultarse en el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, elaborado en Nueva York en 1971, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1.

movilizar el valor comercial de las mercancías representadas en el título ⁽⁶⁾. Y, de otro lado, el banco – financiador habitual de la operación de compraventa – y las compañías aseguradoras, obtienen la seguridad y protección que el valor del título les confiere tanto en cuanto a la certeza misma de la operación, como a la propia descripción de los géneros anotada en el conocimiento de embarque.

Sin embargo, frente al conocimiento de embarque, el resto de documentos tradicionalmente emitidos para instrumentar las operaciones de transporte terrestre y aéreo carecen de la referida eficacia representativa. Así, la carta de porte se configura como un documento de naturaleza privada que hace prueba de la existencia y del contenido del contrato celebrado entre el porteador y el expedidor acreditando, además, la recepción de las mercancías por aquél y el estado y condiciones en las que aquéllas se encontraban en el momento de la puesta a disposición ⁽⁷⁾. Aun cuando en la práctica su emisión se halla muy extendida, la carta de porte no constituye elemento esencial del contrato de transporte, de modo que su ausencia o irregularidad no afectará a la validez de aquél ⁽⁸⁾, cuyo

⁽⁶⁾ Así, por ejemplo, el comprador podrá gravar la mercancía e incluso obtener financiación – crédito – sobre la base del valor de los géneros objeto del transporte. Vid., sobre el particular, M. A. PENDÓN, *La compraventa C.I.F.*, Civitas, Pamplona, 2011, 192 s.

⁽⁷⁾ En sus orígenes, la carta de porte era una *carta* que acompañaba a las mercancías y que el expedidor dirigía al destinatario describiendo las características de las mercancías expedidas e informándole de las condiciones del contrato. La entrega de la mercancía conforme a la descripción contenida en la carta, liberaría al porteador de su responsabilidad *ex receptum* al tiempo que le permitiría exigir, conforme a lo que hubieran acordado las partes, el precio del transporte. Vid. M. A. PENDÓN, *La carta de porte y la representación de las mercancías transportadas*, en AA.VV., *El transporte terrestre nacional e internacional*, Cuadernos de Derecho judicial, Madrid, 1997, 237.

⁽⁸⁾ Cfr. artículo 4 del Convenio internacional relativo al contrato de transporte de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (CMR) y, en el mismo sentido, artículo 6 de las Reglas uniformes de 1980 relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM apéndice B del Convenio, RU CIM en adelante). Adviértase que si bien el artículo 6, § 2, RU CIM dispone que el contrato deberá hacerse constar mediante la emisión de una carta de porte, tal y como señala A. RECALDE, *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato*, en AA.VV., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Pamplona, 2008, 51, la falta de determinación por el Convenio del sujeto obligado a su emisión y, particularmente, de las consecuencias que el incumplimiento de dicho mandato pueda llevar aparejada, permite concluir que no existe estricta obligación de que el contrato se refleje en una carta de porte.

contenido podrá acreditarse recurriendo a otros medios de prueba.

En relación con el transporte ferroviario, las RU CIM – y en términos muy similares el Acuerdo SMGS ⁽⁹⁾ –, niegan el carácter de título-valor negociable a la carta de porte, al establecer expresamente en su artículo 6, § 5, que el referido documento no posee el valor de un conocimiento de embarque ⁽¹⁰⁾. Careciendo, pues, de eficacia traslativa, la transmisión de la carta de porte no comporta la del derecho a la entrega de la mercancía ni, en última instancia, permite al cargador disponer de los géneros – con efectos jurídico-reales – durante el viaje. La eficacia del referido documento queda por tanto circunscrita, en buena medida, al terreno probatorio por su aptitud para acreditar, como se ha visto, el estado y las condiciones en las que el porteador recibió los géneros y el resto de las condiciones del transporte que se hayan consignado en la carta. Ello no impide reconocer la relevante función comercial que la carta de porte puede desempeñar en el tráfico desde el punto de vista del derecho de disposición ⁽¹¹⁾, en la medida en que permite a quien la tenga en su poder impartir instrucciones al porteador mediante las cuales podrá recuperar o retener las mercancías y, en última instancia, modificar

⁽⁹⁾ Acuerdo sobre el Transporte ferroviario internacional de mercancías – Agreement on international railway freight communications (SMGS) –, redactado en 1951 y cuyas últimas enmiendas y suplementos han sido introducidos en julio de 2023. El referido acuerdo, administrado por la Organización de cooperación ferroviaria (OSJD) y en el que participan 29 Estados – incluidos 9 Estados miembros de la Ue de Europa del este –, consagra el régimen jurídico aplicable a los transportes internacionales de mercancías por ferrocarril que discurren por los países integrantes de Europa del este y por territorio asiático. El texto del acuerdo SMGS puede consultarse en el sitio *web* <https://en.osjd.org/en/8910>.

⁽¹⁰⁾ Las Reglas uniformes relativas al Contrato de transporte internacional por ferrocarril de mercancías (CIM), figuran en el apéndice B del Convenio relativo a los Transportes internacionales por ferrocarril COTIF, hecho en Berna el 9 de mayo de 1980. El referido Convenio fue modificado por el protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999 y ratificado por nuestro país mediante instrumento publicado en el BOE núm. 149, de 23 de junio de 2006.

⁽¹¹⁾ El derecho de disposición, institución clásica en el transporte de mercancías, no ha de confundirse con la posibilidad que la eficacia representativa atribuye al tenedor del título para disponer y transmitir las mercancías con efectos reales; sino que supone la facultad reconocida al expedidor, al destinatario e, incluso, eventualmente a un tercero, para impartir al porteador ordenes e instrucciones que modifiquen el contrato inicialmente celebrado. Vid., al respecto, *infra* el apartado 4.4. Alcance de los derechos que confiere el documento de carga negociable. Breve referencia al derecho de disposición.

unilateralmente el contrato ⁽¹²⁾.

En el ámbito del transporte por carretera, la carta de porte participa también de la naturaleza de documento no negociable ⁽¹³⁾, compartiendo con la carta de porte ferroviaria los rasgos ya descritos en cuanto a su eficacia probatoria y a su funcionalidad como recibo de los géneros por el porteador ⁽¹⁴⁾.

2. *Algunos precedentes de la labor uniformizadora de UNCITRAL sobre los documentos de transporte negociables.*

En la actualidad, según datos de la OMI, el transporte marítimo mueve el noventa por ciento de la carga mundial. Sin embargo, desde hace varias décadas, diversas iniciativas nacionales y regionales se han orientado hacia el impulso de otras modalidades de transporte, particularmente el transporte ferroviario, habida cuenta de las ventajas que éste presenta desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental, de su eficiencia y de su menor coste ⁽¹⁵⁾. El transporte ferroviario de larga distancia

⁽¹²⁾ Así, el comprador de los géneros e incluso el banco que haya financiado la operación, contarán con la garantía de que el cargador no podrá modificar unilateralmente el contrato de transporte ni, en consecuencia, podrá impartir nuevas instrucciones al porteador acerca del destino de las mercancías. Vid. ampliamente al respecto A. RECALDE, *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato*, cit., 139 ss.

⁽¹³⁾ Adviértase, sin embargo, que el propio CMR admite la posibilidad de emitir cartas de porte con eficacia representativa al establecer en su artículo 1.5 que «las partes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellos, a no ser que tal modificación consista en [...] autorizar el uso de la carta de porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio».

⁽¹⁴⁾ Conforme dispone el artículo 9.1 CMR «la carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías por el transportista».

⁽¹⁵⁾ En Europa, el sector del transporte es el responsable de la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero. De ahí que, en la última década, las políticas de transporte de la Ue se hayan orientado a fomentar un cambio modal de la carretera al ferrocarril, así como a las vías navegables interiores. Por otra parte, y como se destaca en el *Handbook on the external costs of transport* (versión 2019), elaborado bajo los auspicios de la Comisión Europea, los costes externos del transporte ferroviario son inferiores a los que generan los vehículos pesados. Sin embargo, el transporte ferroviario continúa

se muestra, así, como un canal idóneo para los intercambios comerciales – particularmente entre Europa y Asia –, al atender a las necesidades del cliente y procurar al mismo tiempo una utilización conveniente y rentable del sistema de transporte. En este contexto, como se verá, la limitada eficacia propia de las cartas de porte ferroviario, particularmente, su configuración como documento no negociable, pueden constituir un serio obstáculo en el pretendido impulso de dicha modalidad de transporte.

Ahora bien, la expansión del transporte ferroviario, exige, más allá de los esfuerzos materiales – construcción de infraestructuras adecuadas desde el punto de vista logístico ⁽¹⁶⁾ –, una intensa labor de uniformización que impida que la diversidad normativa reste eficacia en términos de competitividad. Desde esta perspectiva, diversas organizaciones intergubernamentales implicadas en el ámbito ferroviario, trabajan desde hace años en la armonización e interoperabilidad de las operaciones ferroviarias. En esa labor armonizadora ocupa un lugar destacado la regulación de los documentos de transporte ferroviario y, más precisamente, la conveniencia de dotar a los mismos de naturaleza negociable ⁽¹⁷⁾. Así, la

enfrentándose al hándicap de su menor flexibilidad – frente al transporte por carretera – y a la imposibilidad de atender a la demanda puerta a puerta.

⁽¹⁶⁾ El reg. Ue n. 1315/2013 por el que se estableció la política de la Red transeuropea de transporte (TEN-T) se ha erigido en un instrumento útil para el desarrollo de las infraestructuras de transporte entre los países de la UE. La red TEN-T se compone de nueve corredores que conforman la Red básica, además de las Autopistas del mar y el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS). La última revisión de las orientaciones de la TEN-T tuvo lugar el pasado mes de abril de 2023 mediante la adopción por el Parlamento europeo y el Consejo de un acuerdo provisional que presenta como principal novedad el impulso del transporte multimodal ejecutado en una de sus fases por vía férrea o a través de vías navegables interiores. El texto del acuerdo, que fue adoptado formalmente por el Parlamento europeo en sesión plenaria el 24 de abril de 2024, puede consultarse en el sitio *web* <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/135/las-redes-transeuropeas-orientaciones>.

⁽¹⁷⁾ Precisamente, uno de los primeros pasos en la tarea unificadora viene constituido por la elaboración en el año 2006 de un modelo de carta de porte CIM/SMGS, que fue preparado por el Comité internacional de transportes ferroviarios (CIT), con la colaboración de la Organización intergubernamental para los transportes internacionales por ferrocarril (OTIF) y la Organización de cooperación ferroviaria (OSJD). La creación del referido modelo estandarizado, contribuirá a facilitar el tránsito ferroviario de mercancías entre las zonas que se rigen por las RU CIM y aquellas otras en las que resulta de aplicación el Acuerdo SMGS. La OTIF y la OSJD han elaborado, además, una guía de aplicación del referido modelo – CIM/SMGS Consignment note manual – que puede consultarse en el sitio *web* https://cit-rail.org/media/files/glv_cim-smgs.

Comisión económica para Europa (CEPE), a través de un Grupo de expertos creado en el seno del Grupo de trabajo sobre transporte por ferrocarril (SC.2) ⁽¹⁸⁾, trabaja desde finales de 2009 en la unificación de la legislación ferroviaria ⁽¹⁹⁾ mediante la elaboración de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril ⁽²⁰⁾. De modo similar a lo establecido por las RU CIM ⁽²¹⁾, el

⁽¹⁸⁾ El Grupo de expertos cuenta con la participación activa de OTIF, OSJD y CIT.

⁽¹⁹⁾ Los precedentes de la labor armonizadora de la CEPE en este ámbito y las razones que avalan la uniformización de la regulación proyectada, pueden consultarse en el documento *Towards unified railway law in the pan-European region and on Euro-Asian transport corridors*, ECE/TRANS/2011/3.

⁽²⁰⁾ La versión más reciente del proyecto de legislación ferroviaria unificada figura en el documento ECE/TRANS/SC.2/GEURL 2021/3. En su última reunión, celebrada en enero de 2021, el Grupo de expertos debatió acerca de si, redactado el Convenio proyectado, éste habría de coexistir con los sistemas CIM-COTIF y con el Acuerdo SMGS; o si, por el contrario, el nuevo régimen habría de sustituir a los referidos sistemas, configurándose como el nuevo y único régimen aplicable al transporte internacional de mercancías en el ámbito ferroviario. La Federación de Rusia, China y la mayoría de los países de Asia central son miembros de la OSJD, creada en 1956. Los contratos de transporte internacional de mercancías por ferrocarril celebrados entre estos países quedan sometidos a las normas de la referida organización. Ello supone que los expedidores y las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte de mercancías por ferrocarril entre Europa y China han de celebrar dos contratos distintos, sometidos a regímenes jurídicos diversos. Esta situación constituye un obstáculo para el creciente tráfico ferroviario entre Europa y Asia, al tiempo que resta competitividad a este tipo de servicios. La iniciativa relativa a la legislación ferroviaria unificada de la CEPE/ONU pretende resolver tales cuestiones. Los antecedentes de la iniciativa se remontan al año 2009 cuando se constituyó un Grupo de expertos en legislación ferroviaria unificada (LFU) al que se encomendó la tarea de sentar las bases para la armonización de la legislación sobre transporte ferroviario con vistas a mejorar la competitividad de los servicios euroasiáticos de transporte ferroviario de mercancías. El Grupo reunió a expertos de la Federación de Rusia, Suiza, Turquía, varios Estados miembros de la UE, la Comisión europea (como observadora) y las organizaciones, asociaciones y empresas ferroviarias internacionales pertinentes (OTIF, la OSJD, el CIT, Deutsche Bahn y PKP Cargo, entre otras). Vid., más ampliamente, sobre los antecedentes de la iniciativa el documento *Towards Unified Railway Law in the Pan-European Region and on Euro-Asian Transport Corridors – Position Paper by the Working Party on Rail Transport* (ECE/TRANS/2011/3).

⁽²¹⁾ En efecto, las Reglas uniformes CIM, siguiendo la senda marcada por el artículo 2 CMR, prevé la extensión de su régimen a los contratos de transportes que, aun discurriendo principalmente a través del medio ferroviario incluyan, además, como

convenio proyectado prevé también la posibilidad de extender su ámbito de aplicación más allá del transporte exclusivamente ferroviario para resultar aplicable, además, a las operaciones de transporte multimodal en las que el modo ferroviario se combine con otras modalidades de transporte ⁽²²⁾. En relación con la documentación del contrato, el referido proyecto confiere a las partes la posibilidad de optar por la emisión de un documento de transporte negociable – *consignment bill* – o a través de una carta de porte – *consignment note* – ⁽²³⁾.

También la Organización de cooperación ferroviaria (OSJD) ha emprendido una intensa labor de investigación en torno a la posibilidad de introducir, en el marco del SMGS, un documento de transporte dotado de eficacia representativa ⁽²⁴⁾. Por su parte, la OTIF, a través de un Grupo de trabajo de expertos jurídicos ⁽²⁵⁾, ha analizado la pretendida negociabilidad de los documentos de transporte ferroviario, iniciando al efecto, a través de su Secretaría, una primera fase de consultas con los

trayecto complementario, un tramo de carretera, navegación interior o un trayecto marítimo (artículo 1, § 3).

⁽²²⁾ Siempre que el Convenio proyectado no contravenga un tratado internacional que rijan esa otra modalidad de transporte y que el Estado contratante, cuya ley resulte aplicable a dicho contrato de transporte multimodal, no haya declarado que el régimen consagrado en el Convenio proyectado no resultará de aplicación a las operaciones de transporte multimodal. Cfr. artículo 1, § 2, del proyecto de Convenio.

⁽²³⁾ Por su parte, la carta de porte se define en el proyecto como «*document which confirms the conclusion and the content of the contract of carriage*». Cfr. artículo 2.11 del proyecto de Convenio.

⁽²⁴⁾ En el transcurso de su 47 periodo de sesiones, celebrado en junio de 2019 en Varsovia, la OSJD constituyó un Grupo de trabajo provisional sobre la función de título representativo de mercancías de las cartas de porte ferroviaria. El Grupo de trabajo ha redactado un anexo del SMGS en el que, entre otras cuestiones, se define la carta de porte como documento negociable y las circunstancias en las que se utilizará dicho documento en el marco del SMGS. Cfr. la nota de la Secretaría de UNCITRAL sobre *La posible labor futura en materia de cartas de porte ferroviario* (A/CN.9/1034, párr. 21).

⁽²⁵⁾ En su cuarta reunión, celebrada el 15 de abril de 2021, el Grupo de expertos encomendó a la OTIF, entre otras tareas, continuar cooperando con algunas asociaciones y organizaciones internacionales, tales como la CCI, UNCITRAL, la OSJD y el CIT, en relación con la posible labor futura de la OTIF sobre la negociabilidad de los documentos de transporte ferroviarios. Cfr. la nota de la Secretaría de UNCITRAL sobre *Resultados de la labor preparatoria de la secretaria CNUDMI destinada a elaborar un nuevo instrumento internacional sobre los documentos de transporte multimodal negociables* (A/CN.9/1061, párr. 9).

miembros de la referida Organización internacional y con los operadores del sector a fin de conocer su posición al respecto ⁽²⁶⁾.

En este contexto, en el año 2019, con ocasión de la celebración del 52º periodo de sesiones de UNICITRAL, el Gobierno de la República Popular China, presentó a la Secretaría del referido órgano de Naciones Unidas una propuesta dirigida a que la Comisión encaminara su labor futura hacia la resolución de los problemas derivados de la naturaleza no negociable de las cartas de porte emitidas en el ámbito del transporte ferroviario ⁽²⁷⁾. En su propuesta, el Gobierno chino advirtió de los inconvenientes que planteaba la falta de eficacia representativa de la carta de porte, no ya sólo en cuanto impedía la negociación de las mercancías en tránsito, sino, además, desde la perspectiva de las operaciones de financiación, dado que tales documentos no pueden ser utilizados como medios de pago en las operaciones de crédito documentario; lo que además de generar una mayor presión financiera sobre los importadores, incrementa el riesgo de impago sobre los exportadores ⁽²⁸⁾. En tales circunstancias, en la propuesta dirigida a UNICITRAL, se sugirió la conveniencia de elaborar un nuevo instrumento internacional que, en aras de la armonización y modernización de la regulación, sometiera a los documentos de transporte negociable a un régimen jurídico uniforme, independientemente de la modalidad de transporte que documenten, aplicable, en consecuencia, también a las operaciones de transporte ejecutadas mediante la yuxtaposición de una pluralidad de modos ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ En septiembre de 2021, la Asamblea general de la OTIF creó, por un período de tres años, una Comisión especial de asuntos jurídicos y cooperación internacional (Comisión especial), a la que se encomendó las actividades del Grupo de expertos y, particularmente, la digitalización de los documentos de transporte de mercancías electrónicos. Cfr. la nota de la Secretaría sobre los resultados de la labor preparatoria de la secretaria de la CNUDMI destinada a elaborar un nuevo instrumento internacional sobre los documentos de transporte multimodal negociable, A./CN.9/1.101, párr. 12.

⁽²⁷⁾ Cfr. el documento *Posible labor futura en materia de cartas de porte ferroviario. Propuesta del Gobierno de la República Popular China*, en cuyo anexo figura la propuesta recibida por la Secretaría de UNICITRAL (A/CN.9/998).

⁽²⁸⁾ Cfr. el documento *Posible labor futura en materia de cartas de porte ferroviario. Propuesta del Gobierno de la República Popular China* (A/CN.9/998, párr. 3).

⁽²⁹⁾ Más precisamente, la propuesta de la República Popular China instaba a la Comisión a «formular normas con respecto a un conocimiento de embarque unificado, que sería de aplicación al transporte ferroviario, por carretera y aéreo, tanto cuando se usara como una sola modalidad de transporte como cuando se combinaran dos o más,

Antes de proceder al examen de la labor realizada por UNCITRAL tras la propuesta presentada por el gobierno chino, conviene tener presente que, en el ámbito del transporte multimodal, la posibilidad de emitir un documento naturaleza negociable que cubra la totalidad del trayecto – DTM –, resulta expresamente consagrada por el convenio de Ginebra de 1980 sobre Transporte multimodal internacional de mercancías (CTM, en adelante) ⁽³⁰⁾. Aunque el referido instrumento internacional no ha entrado en vigor, por no haber alcanzado el número de ratificaciones exigidas por su artículo 36 ⁽³¹⁾, el régimen consagrado en el referido convenio internacional en torno a la documentación de las operaciones de transporte multimodal resulta extraordinariamente ilustrativo a fin de conocer la naturaleza, las características y el régimen de los documentos de transporte multimodal. Conviene además subrayar que algunas de las principales cuestiones documentales que se suscitan en torno a las operaciones de transporte multimodal, trataron de ser resueltas por los propios operadores del tráfico mediante la elaboración de las Reglas uniformes relativas a un documento de transporte combinado, redactadas por la CCI en 1973 y, posteriormente revisadas en 1975 (Uniform rules for a combined transport document, ICC Pub. núm. 298). En 1992, las antiguas Reglas fueron sustituidas por unas nuevas, elaboradas mediante la colaboración conjunta de la UNCTAD y de la CCI (UNCTAD/ICCC Rules for multimodal transport documents, ICC Pub. n. 481). A diferencia del convenio CTM, las referidas Reglas, inspiradas en dicho convenio, aunque también en otros textos internacionales – Reglas La Haya-Visby, principalmente –, han obtenido un extraordinario respaldo por los operadores del sector quienes, generalmente, suelen incorporar su contenido a los formularios tipos que elaboran ⁽³²⁾. Y en este punto nos encontramos. Así, las Reglas

con el objetivo de que se pudiera utilizar un único conocimiento de embarque unificado para controlar y recibir la carga».

⁽³⁰⁾ Cfr. artículo 6 CTM.

⁽³¹⁾ El Convenio de Ginebra de 1980 quedó abierto a la firma desde el 1 de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981 (cfr. artículo 34.2 CTM). Hasta el momento sólo los Gobiernos de diez Estados han ratificado el referido Convenio internacional: Chile, México y Georgia (1982). Posteriormente, el Convenio ha recibido las ratificaciones de Senegal, Malawi y Marruecos (1984), Ruanda (1987), Zambia (1991), Burundi y, finalmente, Libia.

⁽³²⁾ Así, por ejemplo, la última versión del *Negotiable FLATA Multimodal Transport Bill of Lading* (FBL).

UNCTAD/CCI, constituyen, por el momento, el régimen jurídico aplicable al transporte multimodal por vía de su incorporación por las partes al contrato, resultando el referido instrumento convencional uno de los principales elementos uniformadores del que se dispone en este sector del tráfico ⁽³³⁾.

3. *Los trabajos preparatorios de UNCITRAL en torno a la elaboración de un documento de transporte negociable.*

Tras la celebración de su 52º periodo de sesiones y, ante la complejidad de la demanda planteada por el Gobierno de China, la Comisión encomendó a la Secretaría el estudio de las cuestiones jurídicas que suscitaba el empleo de las cartas de porte ferroviaria. En estrecha coordinación con otras organizaciones internacionales ⁽³⁴⁾, la Secretaría llevó a cabo una amplia labor de investigación, celebrando numerosas consultas con expertos y operadores del sector ⁽³⁵⁾, tras la que concluyó que efectivamente existía una amplia demanda, no circunscrita exclusivamente al tráfico ferroviario, referida a la negociabilidad de los documentos de transporte ⁽³⁶⁾.

Con tales resultados, la Comisión asumió el reto planteado e inició los trabajos preparatorios en aras de la elaboración de un nuevo instrumento internacional sobre documentos de transporte multimodal negociable; si bien, posteriormente, tras extenderse el ámbito de aplicación del convenio proyectado a los transportes unimodales, el proyecto

⁽³³⁾ Vid., ampliamente, M. P., MARTÍN CASTRO, *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Cádiz, 2001, 210 a 227.

⁽³⁴⁾ Tales como OTIF, OSJD, CIT CEPE, la CCI y la FIATA, entre otras.

⁽³⁵⁾ El Grupo de expertos estudió la propuesta por primera vez en el marco del Simposio de alto nivel sobre el uso de la carta de porte ferroviario y el marco jurídico futuro del comercio internacional – Simposio de Chongqing –, evento celebrado los días 11 y 12 de diciembre de 2019 en Chongqing (China) y organizado conjuntamente por el Ministerio de comercio de China, algunas entidades públicas chinas y la secretaría de la CNUDMI.

⁽³⁶⁾ Los informes de la Secretaría sobre los resultados de su labor de investigación pueden consultarse en sendas notas de la Secretaría *Posible labor futura en materia de cartas de porte ferroviario* y *Resultados de la labor preparatoria de la secretaria CNUDMI destinada a elaborar un nuevo instrumento internacional sobre los documentos de transporte multimodal negociables* (documento A/CN.9/1034 y A/CN.9/1061, respectivamente).

sustituyó el término documento de transporte multimodal por documento de carga negociable.

En su 55º periodo de sesiones, celebrado en Nueva York entre los meses de junio y julio de 2022, la Comisión encomendó al Grupo de trabajo VI ⁽³⁷⁾ la elaboración del nuevo proyecto de instrumento que tomaría como base el anteproyecto ⁽³⁸⁾ que había redactado la Secretaría y en el que se incorporaban las conclusiones alcanzadas en el marco de dos reuniones mantenidas con grupos de expertos y organizaciones interesadas ⁽³⁹⁾.

El Grupo de trabajo examinó por primera vez el tema en su 41º periodo de sesiones celebrado en Viena entre el 28 de noviembre y el 2 de diciembre de 2022 ⁽⁴⁰⁾. En sus primeras deliberaciones el Grupo adoptó dos relevantes decisiones en torno a la forma del proyecto y a su ámbito de aplicación. Con respecto a la primera de las cuestiones apuntadas y, en aras de alcanzar el mayor grado de uniformidad posible, se acordó que el nuevo instrumento proyectado habría de adoptar la forma de convenio internacional; si bien la Secretaría no descartaba la posibilidad de optar por la fórmula de la ley modelo a fin de evitar posibles conflictos con los vigentes instrumentos internacionales unimodales.

De otra parte, y en relación con su ámbito de aplicación material, se acordó que el nuevo texto consagraría el régimen jurídico aplicable a los títulos emitidos para documentar operaciones de transporte internacional de mercancías, con independencia de si su ejecución se realizaba a través de un único modo de transporte o mediante la yuxtaposición de diversos modos ⁽⁴¹⁾. El nuevo documento, denominado ya en el ante-

⁽³⁷⁾ Cfr. nota de la Secretaría sobre *Documentos de transporte multimodal negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.96, 3 ss.).

⁽³⁸⁾ El texto del anteproyecto elaborado por la Secretaría de UNCITRAL figura como Anexo en el documento A/CN.9/WG.VI/WP.96.

⁽³⁹⁾ La primera de estas reuniones, que versó sobre la negociabilidad de los documentos de transporte, tuvo lugar en línea los días 10 y 11 de noviembre de 2021 participando en ella más de 30 expertos, entre los que se encontraban autoridades gubernamentales, organizaciones internacionales y regionales, profesionales y académicos. En la segunda reunión, celebrada los días 30 y 31 de marzo de 2022, se analizaron las cuestiones referidas a la desmaterialización de los documentos de transporte. Cfr. el Documento A./CN.9/WG.VI/WP.95, párr. 9.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. el Documento A/CN.9/WG.VI/WP.95, párr. 14.

⁽⁴¹⁾ En el marco de las consultas que realizó la Secretaría para la redacción del Anteproyecto se sugirió que el instrumento proyectado extendiese su ámbito a todos los modos de transporte e independientemente de si la ejecución de la operación se

proyecto redactado por la Secretaría, como documento de carga negociable – DCN, en adelante –, pretende absorber las funciones clásicas tradicionalmente desempeñadas por los títulos representativos de la mercancía, pero sin que su emisión lleve aparejada en todos los supuestos, como se verá, la duplicidad documental. Por otra parte, en aquellas hipótesis en las que conforme a lo dispuesto en el artículo 3.3.a), el documento de carga negociable deba emitirse como documento independiente, éste no sustituirá a ningún documento de transporte que el operador se halle obligado a emitir conforme a la ley aplicable al contrato de transporte o a los pactos que en este sentido hubieran celebrado las partes ⁽⁴²⁾. Se pretende, de este modo, que el régimen consagrado por el nuevo instrumento no interfiera en los regímenes previstos en los diferentes convenios unimodales que regulan el contrato de transporte de mercancías. Esto es lo que se ha denominado el enfoque de «doble vía» del instrumento proyectado ⁽⁴³⁾, conforme al cual el futuro convenio coexistirá con los instrumentos internacionales que rigen las diferentes modalidades de transporte, sin que se pretenda, al menos desde una perspectiva jurídica, que el régimen jurídico en él consagrado, referido en exclusiva a la negociabilidad de los documentos de transporte, incida en el régimen de responsabilidad aplicable ⁽⁴⁴⁾.

realizaba a través de un solo modo o mediante la combinación de varios, en cuyo caso, resultaría también indiferente si el trayecto incluía o no un tramo marítimo. Cfr., al respecto, el documento A/CN.9/WG.VI/WP.96, párr. 12, que en tal sentido establece que «[...] aunque se defina como instrumento sobre documentos de transporte “multimodal” negociables, el nuevo instrumento pretende aplicar un criterio “neutral en cuanto a la modalidad”, a fin de incluir en su ámbito de aplicación tanto el transporte unimodal como el multimodal».

⁽⁴²⁾ Cfr., en este sentido, el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de transporte multimodal negociables) sobre la labor realizada en su 41º período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 2 de diciembre de 2022) A/CN.9/1127, párr. 11.

⁽⁴³⁾ El referido enfoque limitado o de «doble vía», que ya fue consagrado en el anteproyecto elaborado por la Secretaría, obedece a las demandas que, en las consultas celebradas por ésta con diversos grupos de expertos y operadores del sector, fueron manifestadas a fin de evitar que el nuevo texto incidiera en el régimen de responsabilidad del porteador previsto en los diferentes instrumentos internacionales reguladores de la actividad del transporte.

⁽⁴⁴⁾ Vid. la nota de la Secretaría sobre *Documentos de transporte multimodal negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.96, párr. 11, 4).

4. *El documento de carga negociable desde la perspectiva del convenio proyectado.*

4.1. *Consideraciones generales.*

Desde el año 2022 el Grupo de trabajo VI se ha reunido en cuatro nuevas ocasiones. La última de ellas tuvo lugar con ocasión de su 45º periodo de sesiones, celebrado en Viena los días 9 a 13 de diciembre de 2024. Durante el transcurso de esa nueva sesión el Grupo de trabajo continuó debatiendo a cerca del contenido del futuro instrumento, sobre la base de una versión revisada y anotada del anteproyecto de convenio elaborada por la Secretaría ⁽⁴⁵⁾.

En su versión actual, el proyecto de convenio, integrado por veintiséis artículos, se estructura en tres capítulos en los que, tras delimitar su ámbito de aplicación – capítulo I –, se disciplinan de forma conjunta el contenido, los efectos jurídicos, así como los derechos y obligaciones derivados de la emisión de los documentos de carga negociable con independencia del soporte material o inmaterial empleado para su emisión – capítulos II y III –, destinándose un capítulo independiente – capítulo IV – para determinar los requisitos de emisión, posesión y firma que habrán de observarse cuando se opte por la emisión del documento de carga negociable en formato electrónico. Finalmente, el futuro convenio destina su capítulo V a la incorporación de las cláusulas finales del instrumento referidas, particularmente, a su firma, ratificación, adhesión, entrada en vigor y denuncia ⁽⁴⁶⁾. En las páginas siguientes se analizará, exclusivamente, el régimen que el futuro convenio de UNCITRAL consagra en sus capítulos II y III, a fin de destacar los aspectos más relevantes de la disciplina proyectada y la conciliación de ese nuevo régimen con la regulación consagrada por los

⁽⁴⁵⁾ El texto del anteproyecto puede consultarse en la nota preparada por la Secretaría el 22 de septiembre de 2023 en la que se recogen las deliberaciones sostenidas por el Grupo en su 41 y 42 periodo de sesiones. Cfr. el documento A/CN.9/WG.VI/WP.100.

⁽⁴⁶⁾ El capítulo V del futuro instrumento fue añadido por la Secretaría tras la solicitud planteada por el Grupo de trabajo en su 45º periodo de sesiones. Las cláusulas finales que integran el mencionado capítulo V se inspiran en las que se contienen en la convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos internacionales de las ventas judiciales de buques de 7 de diciembre de 2022 (convención de Beijing sobre venta judicial de buques). Cfr. la nota de la Secretaría sobre *Documentos de carga negociable* (A/CN.9/WG.VI/WP.114, pág. 21, nota 109).

diferentes instrumentos internacionales reguladores de la actividad del transporte en sus diferentes modalidades.

4.2. *Ámbito de aplicación del futuro convenio.*

4.2.1. *Ámbito territorial de aplicación.*

El artículo 1 del instrumento proyectado fija, en su apartado primero, el ámbito de aplicación del convenio estableciendo que quedan sometidos al mismo la emisión, transmisión y efectos jurídicos de los documentos de carga negociable cuando el lugar en el que el operador de transporte deba tomar las mercancías bajo su custodia o el lugar de entrega de las mismas se halle situado en un Estado contratante ⁽⁴⁷⁾. Bastará pues con que uno de los dos países haya ratificado el instrumento proyectado para que éste resulte de aplicación. De esta forma, el proyecto ha optado por la fijación un ámbito de aplicación amplio ⁽⁴⁸⁾, contrario al criterio manifestado por algunos países durante las consultas realizadas por la Secretaría en el proceso de elaboración del anteproyecto ⁽⁴⁹⁾. En contra del criterio restrictivo que exige que tanto el lugar de recepción de la mercancía como el de entrega de entrega se hallen situados en Estados contratantes, se ha denunciado que su inclusión generaría un elevado grado de incertidumbre en relación con la aplicabilidad o no del futuro instrumento, habida cuenta de la posible transmisión de los géneros

⁽⁴⁷⁾ Artículo 1º Ámbito de aplicación: «1. La presente Convención será aplicable a la emisión, la transmisión y los efectos jurídicos de los documentos de carga negociables en papel o electrónicos [que contengan una anotación claramente visible que haga referencia a la presente Convención 1 y] que se emitan en relación con el transporte internacional de mercancías² [por uno o más modos de transporte] siempre que: a) el lugar, estipulado en el contrato de transporte, en que el operador de transporte haya de tomar a su cargo las mercancías esté situado en un Estado parte, o b) el lugar, estipulado en el contrato de transporte, en que el operador de transporte haya de entregar las mercancías esté situado en un Estado parte. 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».

⁽⁴⁸⁾ Este mismo criterio es el consagrado en el artículo 2 del Convenio CTM.

⁽⁴⁹⁾ Los partidarios del criterio delimitador restrictivo adujeron en su defensa su establecimiento reduciría el riesgo de conflictos de leyes y, por consiguiente, de litigios. Cfr. el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociables) sobre la labor realizada en su 43º periodo de sesiones (A/CN.9/1164. párr. 16).

durante el transporte. Por esta razón, el Grupo de trabajo ha decidido, por el momento, mantener el criterio delimitador amplio descrito ⁽⁵⁰⁾, si bien ha sugerido a la Secretaría la formulación de un mecanismo adicional que, a modo de solución intermedia, consienta a las partes excluir voluntariamente la aplicación del futuro convenio mediante una cláusula *opting out* inserta en el contrato de transporte ⁽⁵¹⁾. En esta misma línea, la Secretaría ha propuesto, además, un tercer mecanismo que limitaría el ámbito de aplicación del convenio. Conforme al mismo se exigiría que tanto el lugar de toma de las mercancías bajo la custodia del operador como el lugar de entrega se sitúen en Estados que hayan ratificado el convenio; si bien el rigor de este tercer mecanismo podría dulcificarse a través de la inclusión en el artículo 1 de un nuevo subapartado – letra c) – en cuya virtud las partes podrán acordar someterse voluntariamente al convenio, pese a no cumplirse la exigencia cumulativa requerida ⁽⁵²⁾. Se

⁽⁵⁰⁾ Idéntico criterio delimitador consagran algunos instrumentos unimodales reguladores de la actividad del transporte a fin de establecer su ámbito de aplicación. Cfr. al respecto el artículo 1.1 del Convenio CMR y el artículo 2 Reglas de Hamburgo, frente al criterio restrictivo consagrado por las Reglas uniformes CIM que exige que tanto el país de recepción de las mercancías como el de entrega hayan ratificado el Convenio – aun cuando el rigor del criterio resulta matizado, como se verá, en el apartado segundo del referido artículo 1 –. Por otro lado, el Convenio CTM sobre transporte multimodal y las Reglas de Rotterdam han optado también por el que hemos denominado criterio amplio.

⁽⁵¹⁾ Se trata de una previsión similar a la contenida en el artículo 6 de la convención de Viena de 1980 sobre los contratos de compraventa internacional de mercancías, en cuya virtud las partes podrán excluir la aplicación del referido instrumento internacional o establecer excepciones a cualquiera de sus disposiciones. La referida exclusión podrá manifestarse de modo expreso mediante cláusula inserta en el propio contrato; o bien, de forma tácita, a través de la designación por las partes, como derecho rector del contrato, del derecho interno de un Estado que no haya ratificado la convención de Viena. Vid. ampliamente sobre el particular, A. L. CALVO CARAVACA, *Ámbito de aplicación y disposiciones generales*, en AA. VV., *La compraventa internacional de mercancías. Comentario de la Convención de Viena*, coord. L. M. Díez Picazo, 1998, 92 ss.

⁽⁵²⁾ En parecidos términos se expresa el artículo 1.2 *in fine* de las Reglas uniformes CIM, en cuya virtud las mencionadas Reglas extienden su ámbito de aplicación a supuestos no previstos en el apartado primero del artículo 1 siempre que así lo decidan las partes de un contrato. De este modo, la referida fórmula negocial inserta en el contrato de transporte, permitirá que el referido instrumento internacional resulte de aplicación a transportes internacionales por ferrocarril que tengan su origen o destino en un país que no lo haya ratificado. Vid. A. EMPARANZA SOBEJANO, *Ámbito de aplicación de las Reglas uniformes reguladoras del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: los sujetos*, en *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, cit., 30 ss.

trataría en ambos casos – tanto si se impone un criterio delimitador amplio como si se opta por el criterio restrictivo – de hacer prevalecer la voluntad de las partes respecto del régimen consagrado en el instrumento proyectado, permitiendo así a aquéllas elegir la regulación que mejor se adapte a sus intereses y, en última instancia, el derecho rector de su contrato.

Por lo demás, el proyecto de convenio, tal y como establece expresamente el artículo 1, resultará de aplicación a los transportes internacionales. La definición del término no se contiene en la versión actual del instrumento proyectado tras ser eliminada por el Grupo de trabajo de entre las que se recogen en el artículo 2. Básicamente, la exclusión obedeció a que, tratándose de una expresión comúnmente conocida, su definición suele contenerse, además, en la mayor parte de los instrumentos unimodales reguladores de la actividad del transporte ⁽⁵³⁾. Ello no obstante, conviene aclarar que la internacionalidad del transporte, como presupuesto necesario para que se aplique el futuro instrumento, habrá de predicarse de los pactos adoptados por las partes en el momento de la celebración del contrato en relación con el lugar de recepción de las mercancías (*rectius* toma bajo custodia) y el de entrega de las mismas, debiendo hallarse ambos situados en países diferentes ⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵³⁾ En la reunión celebrada en el seno de su 42º periodo de sesiones (Nueva York, 8 a 12 de mayo de 2023), el Grupo de trabajo, tras aclarar que la internacionalidad exigía que el trayecto discurriera por distintos Estados, decidió eliminar el término transporte internacional de las definiciones contenidas en el artículo 2. La definición del término finalmente eliminado era la siguiente: «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». Cfr. la nota de la Secretaría sobre *Documentos de Carga negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.98, 7).

⁽⁵⁴⁾ En efecto, los apartados *a)* y *b)* del artículo 1 hacen referencia a la designación del lugar de toma bajo custodia por el operador y lugar de recepción de las mercancías, conforme a lo estipulado en el contrato de transporte. Ello supone, en consecuencia, que la emisión del documento de carga negociable quedará sometida al Convenio en la medida en que, en el momento de la celebración del contrato, el trayecto documentado revistiera carácter internacional y, en consecuencia, independientemente de que la introducción de modificaciones por las partes respecto del lugar inicialmente fijado para la entrega, pudiera determinar la pérdida de dicho carácter.

4.2.2. *Ámbito objetivo de aplicación: el denominado enfoque de «doble vía».*

El instrumento proyectado extiende su ámbito de aplicación a la emisión, transmisión y efectos jurídicos de los documentos de carga negociables expedidos con ocasión de la celebración de un contrato de transporte internacional e independientemente de que el traslado discurra por un único medio de transporte o que su ejecución se efectúe mediante la yuxtaposición de una pluralidad de modos. En cualquiera de ambos supuestos, se pretende que la regulación contenida en el futuro convenio no interfiera – pese a la complejidad que ello supone – en los regímenes de responsabilidad vigentes en materia de transporte ⁽⁵⁵⁾ y que el documento de carga negociable, cuando se expida como documento independiente, no sustituya al documento de transporte que, conforme al derecho aplicable a una determinada fase del transporte, deba emitirse a fin de documentar dicho tramo ⁽⁵⁶⁾; si bien, como se verá, no en todos los supuestos será necesario que se expidan dos documentos diferentes – documento de carga negociable y documento de transporte –. Esto es lo que se ha dado en llamar el sistema de «doble vía», conforme al cual el ámbito material de aplicación del convenio quedaría limitado a dotar de eficacia representativa al documento de carga negociable emitido conforme a las prescripciones del futuro convenio. De este modo, el ré-

⁽⁵⁵⁾ Esta fue la decisión que la Comisión trasladó al Grupo de trabajo VI cuando le encomendó, en su 55º periodo de sesiones, la elaboración del nuevo proyecto de instrumento. Vid. el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional (A/77/17, párr. 202), suplemento núm. 17. Adviértase, en cualquier caso, que la pretensión de disociar la negociabilidad del documento de carga negociable de los aspectos vinculados a la responsabilidad del porteador resulta, al menos desde la vertiente práctica, una cuestión extremadamente compleja, por más que el futuro Convenio la consagre desde el punto de vista jurídico formal.

⁽⁵⁶⁾ En su redacción original, el artículo 3 del instrumento proyectado aludía expresamente en su número 4 a esta circunstancia, señalando al respecto que el referido documento de carga negociable «no sustituirá a ningún documento de transporte que el operador de transporte pueda estar obligado a emitir por disposición de la ley aplicable al contrato de transporte o en virtud de las condiciones estipuladas en el contrato». Ello no obstante, en el curso de las deliberaciones mantenidas por el Grupo de trabajo VI con ocasión de su 45º periodo de sesiones, se decidió eliminar el referido apartado cuarto por considerarse que tal disposición resultaba innecesaria. *Cfr.*, al respecto, la nota de la Secretaría sobre *Documentos de carga negociable* (A/CN.9/WG.VI/WP.107, pág. 10, nota. 21).

gimen consagrado en el instrumento proyectado coexistirá con los regímenes previstos en los diferentes convenios unimodales reguladores de la actividad del transporte ⁽⁵⁷⁾, particularmente, en lo que se refiere a la responsabilidad del porteador por pérdidas, daños o retraso en la entrega de los géneros transportados ⁽⁵⁸⁾.

Aun cuando el futuro convenio acoge, como se ha visto, un enfoque neutral desde la perspectiva de la modalidad de transporte utilizada – unimodal o multimodal –, queda aún pendiente de decidir si, ante el temor del posible conflicto del texto proyectado con otros instrumentos internacionales, resultarán excluidos de su régimen aquellos transportes multimodales que discurran en uno de sus tramos por vía marítima ⁽⁵⁹⁾. La decisión que se adopte al respecto resulta relevante habida cuenta de la difusión alcanzada en la realidad del tráfico actual por las denominadas operaciones puerta a puerta y, en fin, por los trayectos multimodales que integran una fase marítima ⁽⁶⁰⁾.

El denominado enfoque de doble vía, pilar fundamental sobre el

⁽⁵⁷⁾ Este es, precisamente, el sentido del artículo 1.3 del instrumento proyectado al establecer que «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».

⁽⁵⁸⁾ Vid. sobre el particular, ampliamente, la nota de la Secretaría sobre *Documentos de transporte multimodal negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.96, 3 ss.).

⁽⁵⁹⁾ Cfr. el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociable), sobre la labor realizada en su 43º periodo de sesiones. Documento A/CN.9/1164, párr. 22. Durante el curso de las deliberaciones mantenidas por el Grupo de trabajo en el seno de su 45º periodo de sesiones, se resolvió aplazar la decisión acerca de la inclusión o no de los transportes que incluyan un tramo marítimo en el ámbito de aplicación del futuro Convenio hasta el momento en el que sean analizadas las posibles controversias que puedan surgir entre la regulación consagrada por el nuevo instrumento y el resto de Convenios unimodales. Cfr. la nota de la Secretaría sobre *Documentos de carga negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.114, 4, nota 5).

⁽⁶⁰⁾ Esta fue, precisamente, la razón que llevó al Grupo de trabajo de UNCITRAL que asumió el encargo de elaborar las Reglas de Rotterdam a superar el enfoque puerto a puerto para extender su ámbito de aplicación a otras fases no marítimas que precedan o sucedan al tramo marítimo en sentido estricto. Es lo que se ha dado en llamar, en expresión coloquial, el «transporte multimodal mojado» o, tal y como se configuró en la jerga negociadora, un instrumento marítimo plus, esto es, un texto que disciplina en todo caso el segmento marítimo y, eventualmente, segmentos precedentes y sucesivos terrestres o aéreos.

que se asienta el régimen consagrado en el futuro instrumento, incide, fundamentalmente, en las relaciones entre el documento de carga negociable y los documentos parciales que, en su caso, se emitan en relación con determinados tramos del trayecto o del trayecto único que comprenda el transporte. Mientras el primero – el DCN –, asumiría la función de título representativo y, en consecuencia, posibilitaría la negociación de las mercancías en tránsito e incluso permitiría obtener financiación sobre la base del valor de los géneros representados en el documento; los documentos parciales continuarían desempeñando las funciones habituales descritas en los instrumentos internacionales reguladores de cada fase del transporte.

Aunque el enfoque de doble vía que se viene comentando no constituye una cuestión absolutamente novedosa ni en el plano jurídico ni desde la óptica de la práctica comercial, el texto proyectado introduce respecto del mismo una relevante modificación orientada a evitar, en la medida de lo posible, la duplicidad documental y, con ello, los posibles riesgos que pueda llevar aparejada ⁽⁶¹⁾, particularmente, cuando el documento tradicionalmente emitido para la concreta modalidad de transporte de que se trate revista carácter negociable ⁽⁶²⁾. Conviene en ese sentido recordar que el convenio CTM de 1980, ya reconocía expresamente en su artículo 13 que la emisión del Documento de transporte multimodal no impediría que se emitieran otros documentos de transporte de conformidad con lo dispuesto en los convenios internacionales o leyes nacionales aplicables ⁽⁶³⁾. Por lo que se refiere a la práctica comercial internacional, el empleo por los operadores del sector de un

⁽⁶¹⁾ Tales riesgos, como se verá, se asocian a que ambos títulos – documento de carga negociable y documento parcial – puedan circular de forma separada.

⁽⁶²⁾ Cfr., al respecto, la nota de la Secretaría sobre *Documentos de Carga negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.103, 7, nota n. 20), en la que expresamente se aclara que aun cuando el enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de nuevo instrumento implica que el documento de carga negociable no sustituye a ningún documento de transporte emitido en virtud del contrato de transporte, dicho enfoque no exige necesariamente que se emitan dos documentos diferentes.

⁽⁶³⁾ Artículo 13 CTM: «La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional de conformidad con los Convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal».

título único capaz de abarcar la completa operación de transporte que asume la función de negociabilidad propia de los tradicionales documentos emitidos en el transporte marítimo – conocimiento de embarque –, constituye una realidad sólidamente asentada, propiciada, en gran medida, por la difusión de los transportes puerta a puerta. En ese proceso de expansión y de consiguiente superespecialización ⁽⁶⁴⁾ de los empresarios de transporte, los transitarios – *freight forwarders* –, actuando generalmente como *Vessel operator common carrier* (VOCC), suelen ejecutar una de las fases del trayecto, subcontratando el resto de tramos que integran el recorrido. En tales hipótesis, el transitario documenta la operación global de transporte mediante la emisión del documento de transporte multimodal, sin perjuicio de que el porteador efectivo emita, para cada fase del trayecto, los correspondientes documentos parciales ⁽⁶⁵⁾. En el ámbito de la FIATA, goza de extraordinaria difusión en el tráfico el denominado FIATA *Multimodal transport bill of lading* (FBL) que, coexistiendo con los documentos emitidos para cada una de las diferentes fases

(64) La expresión hace referencia a la incidencia que las nuevas técnicas del transporte y, particularmente, la expansión del transporte multimodal ha ejercido en la estructura empresarial de la economía de transporte propiciando que la tradicional especialización de las empresas en un concreto medio de transporte quede superada por la necesidad de éstas de integrar diversos medios a fin de atender adecuadamente la demanda del tráfico.

(65) Tales *documentos parciales* emitidos por los porteadores efectivos se entregarán al Operador de transporte multimodal (OTM) quien asumirá frente aquéllos la posición de acreedor del transporte. La posesión por el OTM de tales «títulos parciales» le legitimará para reclamar a cada uno de los diferentes subtransportistas la entrega de los géneros. Vid. A. DÍAZ MORENO, *El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad*, en AA.VV., *El transporte terrestre nacional e internacional, Cuadernos de Derecho judicial*, Madrid, 1997, 68, nota n. 18. Advierte, sin embargo, A. RECALDE, *El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte. Función representativa*, cit., 356, que la emisión de tales «documentos parciales» podrá provocar en ciertas hipótesis la pérdida de eficacia traslativa del Documento de transporte multimodal (DTM), quedando en consecuencia disminuida la garantía del poseedor de referido documento. Así ocurrirá, por ejemplo, en aquellas hipótesis en las que el OTM transmita a un tercero de buena fé los documentos intermedios; si bien esas consecuencias negativas podrían evitarse mediante la inserción en cada uno de ellos de una indicación que comprometa al porteador efectivo a no entregar la mercancía sino contra entrega del DTM. Ahora bien, en tal caso, serán los «documentos parciales» los que pierdan su eficacia representativa en cuanto que la entrega de la mercancía exigirá, además de la posesión del documento de que se trate, la del DTM.

que integran el trayecto, permite la negociación de las mercancías en tránsito ⁽⁶⁶⁾. Pues bien, es este sistema de doble documentación el que, salvo en los supuestos que a continuación se verán, pretende evitar el futuro instrumento internacional.

En efecto, durante el proceso de gestación del instrumento proyectado por UNICITRAL, el modo en el que se ha manifestado el sistema de doble vía en lo que se refiere a la documentación de la operación de transporte, ha experimentado cierta evolución, precisamente a fin de superar la errónea confusión de tal sistema con la exigencia de doble documentación y, en última instancia, de rehuir de los inconvenientes y de los riesgos asociados a la misma ⁽⁶⁷⁾. Así, en las primeras versiones del texto elaborado por la Secretaría, el documento de carga negociable se configuró como documento independiente de los documentos de transportes parciales emitidos conforme a las exigencias previstas en la convención unimodal reguladora del trayecto en cuestión; lo que en consecuencia llevaba aparejado una necesaria duplicidad documental. Sin embargo, la emisión de dos documentos de transporte diferentes sólo parece exigible cuando la disciplina reguladora de una determinada fase del trayecto niegue eficacia representativa al documento de transporte emitido para dicha fase – tal y como establece el artículo 6

⁽⁶⁶⁾ La primera versión del «FBL» data de 1970 (FIATA *Combined transport Bill of lading*), fecha en la que la Federación internacional de transitarios elaboró su primer documento de transporte combinado, cuyo uso recomendaba a todos aquellos *Freight Forwarders* que actuaran como principales, esto es, como porteadores y no como simples agentes en la ejecución del contrato de transporte celebrado con el cargador. El referido documento se hallaba básicamente inspirado en las «Reglas de Tokio» que en 1969 fueron elaboradas bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional – uno de los precedentes más inmediatos del Convenio CTM –. La creación en 1973 por la Cámara de comercio internacional de unas «Reglas Uniformes relativas a un documento de transporte combinado» y, su posterior modificación en 1975, llevaría a la FIATA a elaborar en 1984 unas condiciones estándar destinadas a disciplinar el conocimiento de embarque para el transporte combinado a fin de adaptar la primera versión del «FBL» a las previsiones contenidas en las Reglas CCI. Tras la sustitución en 1992, de las Reglas CCI por unas nuevas Reglas elaboradas conjuntamente por la UNCTAD y la CCI, el «FBL» resultó nuevamente revisado; revisión que dio origen al Negotiable FIATA *Multimodal transport bill of lading*. Para un examen detallado del régimen de responsabilidad consagrado en el referido documento, vid. M. P. MARTÍN CASTRO, *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Cádiz, 2001, 210 ss.

⁽⁶⁷⁾ Cfr. al respecto el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociables) sobre la labor realizada en su 42º periodo de sesiones (A/CN.9/1134. párr. 54).

RU CIM en relación con la carta de porte ferroviaria –.

Desde esta perspectiva, el artículo 3 del texto proyectado contempla, en su versión actual, dos opciones alternativas en lo que atañe a la documentación del contrato de transporte. Así, conforme a lo dispuesto en el párrafo tercero del referido precepto, las partes podrán acordar la emisión de un documento de carga negociable independiente que convivirá con el documento parcial tradicionalmente emitido en la fase de transporte de que se trate, cuando éste no revista carácter negociable ⁽⁶⁸⁾. Si bien, en la medida en que el instrumento internacional que rija dicha modalidad de transporte no lo impida, el documento de transporte tradicionalmente emitido para tal modalidad podrá «convertirse» en documento de carga negociable ⁽⁶⁹⁾, quedando el primero incorporado en el segundo. En cualquier caso, en los supuestos de duplicidad documental, el documento de transporte que se expida habrá de incluir una cláusula claramente visible mediante la que se informe de la emisión

⁽⁶⁸⁾ Vid. en este sentido el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociables) sobre la labor realizada en su 43^o período de sesiones (documento A/CN.9/1164, párr. 33) que en relación con esta cuestión señala que «[...] en el párrafo 2 del artículo 3 se preveía la conversión de un documento de transporte negociable o no negociable en un documento de carga negociable y que, por lo tanto, la disposición no impediría utilizar un documento de transporte no negociable como documento de carga negociable, siempre y cuando la ley aplicable no excluyera esa posibilidad». Adviértase, por lo demás, que la no negociabilidad del documento de transporte, en cuanto que requisito que permite la duplicidad documental, se circunscribe a los supuestos en los que el documento de transporte parcial emitido no revista carácter negociable *per se*, esto es, porque una convención internacional o una ley nacional le atribuya tal naturaleza. En consecuencia, no cabe extender la duplicidad documental a los supuestos en los que hayan sido las propias partes quienes hayan decidido emitir un documento no negociable. Cfr. en tal sentido informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociable) sobre la labor realizada en su 44^o período de sesiones (A/CN.9/1170, párrs. 98 y 99).

⁽⁶⁹⁾ Así lo establece el artículo 3.2 del futuro Convenio: «A menos que se acuerde otra cosa, todo documento de transporte que contenga la información indicada en el artículo 4, párrafo 1, cumplirá la función de documento de carga negociable en papel o electrónico a los efectos de la presente convención si contiene de manera claramente visible: *a*) expresiones como “a la orden”, “negociable” u otra expresión equivalente, y *b*) una anotación realizada y firmada por el operador de transporte que indique que el documento de transporte cumplirá la función de documento de carga negociable en papel o electrónico a partir de una fecha determinada y que haga referencia a la presente Convención».

del documento de carga negociable ⁽⁷⁰⁾.

La segunda de las opciones que contempla el artículo 3 se refiere a que la operación de transporte quede documentada mediante la expedición de un único título, el documento de carga negociable; lo que sucederá en los casos en los que el documento tradicionalmente expedido para la modalidad de transporte de que se trate revista carácter negociable ⁽⁷¹⁾ así como cuando no se haya emitido ningún título para documentar la operación de transporte ⁽⁷²⁾. En tales supuestos, el documento emitido, además de contener una referencia que permita su clara identificación como documento de carga negociable, deberá incluir la remisión al régimen previsto en el texto proyectado, aun cuando no parece que en tal hipótesis el documento de carga negociable emitido, añada ninguna nueva prerrogativa a las clásicas de los documentos negociables tradicionales. Por lo demás, la necesidad de evitar la duplicidad documental trasluce de nuevo en el apartado quinto del artículo 3, al ordenar expresamente que en los supuestos en los que el operador de transporte subcontrate la ejecución de alguna de las fases del trayecto, éste no podrá requerir al porteador efectivo a que emita un documento de transporte negociable respecto a las mismas mercancías ⁽⁷³⁾. Se trata así de evitar el riesgo de que, hallándose representadas idénticas mercancías mediante dos títulos diversos, pudieran realizarse actos de disposición sobre los mismos a favor de sujetos diferentes ⁽⁷⁴⁾.

⁽⁷⁰⁾ Cfr. el apartado *b*) del artículo 3.3 del instrumento proyectado.

⁽⁷¹⁾ Así se infiere, a *sensu contrario*, del apartado tercero del artículo 3 del texto proyectado que circunscribe la emisión del documento de carga negociable como documento independiente a los supuestos en los que el documento tradicionalmente emitido para dicha fase no sea de naturaleza negociable.

⁽⁷²⁾ Cfr. artículo 3.4 del instrumento proyectado.

⁽⁷³⁾ El artículo 3.5 del texto proyectado dispone lo siguiente: «Ningún operador de transporte que emita un documento de carga negociable en papel o electrónico de conformidad con los párrafos 2, 3 o 4 del presente artículo podrá solicitar la emisión de un documento de transporte negociable respecto de las mismas mercancías a ningún operador de transporte que ejecute cualquier parte del transporte a que se refiere el documento de carga negociable en papel o electrónico».

⁽⁷⁴⁾ Este problema ya ha sido analizado por R. DE WIT, *Multimodal Transport. Carrier liability and documentation*, Londres, 1995, 299, en relación con la coexistencia del *through bill of lading* con los conocimientos de embarques parciales emitidos por los porteadores efectivos para documentar las diferentes fases marítimas que integran el trayecto (*individual bills*). En tal sentido, el autor advierte del peligro que podría supo-

4.3. *La emisión del documento de carga negociable.*

Conforme a lo dispuesto en el apartado primero del artículo 3 del instrumento proyectado, el expedidor y el operador de transporte podrán acordar que la operación de traslado contratada se documente mediante la emisión de un documento de carga negociable una vez que aquél tome las mercancías bajo su custodia; si bien nada impide que el documento de carga negociable sea emitido en un momento posterior. En ese caso, el operador deberá introducir en el documento de transporte una anotación firmada en la que se habrá de hacer referencia al futuro convenio y en la que se debe indicar, además, que el mencionado documento cumple la función de documento de carga negociable.

Conviene, por lo demás, destacar que durante el curso de las deliberaciones que tuvieron lugar con ocasión de su 42º periodo de sesiones, el Grupo de trabajo discutió acerca del concepto de operador de transporte a los efectos de determinar si el ámbito de aplicación del nuevo instrumento había de limitarse a aquellas situaciones en que el documento de carga negociable fuera emitido por el operador de transporte en calidad de contratante del transporte o si, por el contrario, podría extenderse, además, a los supuestos en que el operador actuara como transportista efectivo ⁽⁷⁵⁾. Finalmente, el Grupo de trabajo ha resuelto seguir esta segunda opción, extendiendo el concepto de operador de transporte no solo a quienes contraten el transporte y asuman la responsabilidad de su ejecución – esto es, los transitarios ⁽⁷⁶⁾ – sino

ner para el poseedor legítimo del *through bill of lading* el hecho de que el *individual bill* fuera adquirido por un tercero de buena fe. Para eludir los inconvenientes que en el supuesto descrito podrían derivarse para el titular del *through bill of lading*, bastaría – en opinión del autor – con anotar en el conocimiento de embarque una cláusula en cuya virtud «*the delivery of the goods under the individual bill dependent upon the presentation of the through bill of lading*».

⁽⁷⁵⁾ Vid. el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de transporte multimodal negociables) sobre la labor realizada en su 42º período de sesiones (A/CN.9/1134, párr. 10 a 14).

⁽⁷⁶⁾ Ello no obstante, cuando los transitarios actúen como meros intermediarios, sin contratar el transporte, no podrán emitir documentos de carga negociables. *Cfr.* al respecto la nota de la Secretaría *Hoja informativa: proyecto de la CNUDMI sobre documentos de carga negociables*, elaborada con ocasión del 45º periodo de sesiones del Grupo de trabajo (A/CN.9/WG.VI/WP.106, párr. 7).

también a quienes ejecuten alguna fase del trayecto ⁽⁷⁷⁾.

En cuanto a su forma de emisión, el documento de carga negociable podrá extenderse a la orden o a la orden de una persona determinada, reputándose extendido a la orden si no se especifica la forma de emisión ⁽⁷⁸⁾. Tanto si el documento se emita en un juego de varios originales – naturalmente, todos del mismo tenor – como si se emite un único documento original ⁽⁷⁹⁾, habrá de hacerse constar en

⁽⁷⁷⁾ En tal sentido, el instrumento proyectado define al operador de transporte en el artículo 2.10 como «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». No asumirán, naturalmente, la condición de operador de transporte y, en consecuencia, no podrán emitir un documento de carga negociable quienes contraten el transporte, no como principal, sino actuando como agente por cuenta del expedidor o de otros porteadores. Cfr. en igual sentido el artículo 1.2 CTM. El concepto de operador de transporte se identifica así con la noción jurídica de porteador que, como se sabe, no descansa en la ejecución material del transporte ni en la posesión de los vehículos que permitirán el traslado, centrándose el núcleo esencial del concepto en la asunción del compromiso de transporte y, por consiguiente, de su responsabilidad.

⁽⁷⁸⁾ La emisión de los documentos de carga negociable a la orden generó ciertas suspicacias por parte de algunas delegaciones durante los debates mantenidos en el seno del Grupo de trabajo, por la dificultad que llevaba aparejada la comprobación de la legitimidad del tenedor del documento. Cfr. el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de Carga Negociables) sobre la labor realizada en su 43^{er} período de sesiones (documento A/CN.9/1164, párr. 44). Ello no obstante, la mayoría de las delegaciones se mostraron a favor de esta forma de emisión, además de por su extraordinaria difusión en la práctica, por su utilidad en los supuestos en los que la operación resulte financiada mediante el recurso a un crédito documentario, en la medida en que a menudo se desconoce a priori la identidad del banco que llegará a ser el tenedor del documento de carga negociable. Cfr. nota de la Secretaría sobre *Documentos de Transporte multimodal negociables* (documento A/CN.9/WG.VI/WP.96, párr. 21). Adviértase, además, que en su redacción original el artículo 3.6 del instrumento proyectado contemplaba la posibilidad de emisión de los Documentos de carga negociables al portador, si bien durante el transcurso de las deliberaciones del Grupo de trabajo en su 45^o período de sesiones se decidió eliminar dicha forma de emisión, por lo demás poco usual en la práctica, a fin de evitar la comisión de posibles fraudes. Cfr., al respecto, el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de Carga Negociables) sobre la labor realizada en su 45^o período de sesiones (A/CN.9/1199, pág. 7, párr. 53).

⁽⁷⁹⁾ En su redacción original, el artículo 4.1 sólo requería indicar el número de originales cuando se emitieran varios ejemplares. No obstante, durante las deliberaciones celebradas en el 45^o período de sesiones, el Grupo de trabajo decidió ampliar esta exigencia a los casos en que se emitiera un único documento original.

cada uno de ellos, *ex* artículo 4.1.i), el número de originales emitidos ⁽⁸⁰⁾. La forma de emisión del documento de carga negociable determinará, como se sabe, su ley de circulación. De este modo, y conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del instrumento proyectado, el documento será transmisible mediante endoso si se emitió a la orden. Si se hubiera endosado en blanco, el documento de carga negociable se transmitirá mediante su simple entrega ⁽⁸¹⁾. De esta misma forma y, por tanto, sin endoso, se transmitirán aquellos documentos de carga negociable que, habiéndose emitido a la orden de una persona determinada, se entreguen por el expedidor identificado en el referido documento al consignatario allí designado.

4.4. *El contenido del documento de carga negociable. Su valor probatorio.*

El artículo 4 del instrumento proyectado establece el contenido del documento de carga negociable. En general, ninguna novedad introduce el precepto respecto a las menciones clásicas que incluyen tradicionalmente los documentos de transporte: las orientadas a la identificación de las partes del contrato – nombre y dirección del expedidor, del porteador y del consignatario –; las referidas a la descripción de los géneros objeto del transporte y a su estado aparente; las que identifican elementos relevantes del contrato tales como la fecha de toma de las mercancías bajo la

⁽⁸⁰⁾ La emisión de varios originales del conocimiento de embarque constituye una práctica habitual, reconocida, además, en los diferentes instrumentos reguladores del transporte marítimo. Concretamente, el artículo 247 LNM, bajo la rúbrica *Pluralidad de conocimientos*, establece que, si el cargador lo solicita en el momento de la entrega, deberán emitirse dos o más ejemplares del conocimiento de embarque. Cada uno de tales originales se dirigen a los diferentes sujetos intervinientes en la operación del transporte (porteador, cargador, consignatario); naturalmente, sólo éste último – el destinado al consignatario – goza de la consideración de título-valor. En la práctica marítima resulta habitual que el conocimiento de embarque se emita en un juego de tres ejemplares, uno dirigido al cargador, otro para el porteador y, finalmente, un tercer documento original destinado al consignatario-comprador de la mercancía objeto del transporte.

⁽⁸¹⁾ El precepto se halla profundamente inspirado en el artículo 57 de las Reglas de Rotterdam, cuyo apartado *b)* prevé la transmisión del documento de transporte – a los efectos de la adecuada transmisión de los derechos incorporados al título – «Sin endoso, si se trata de: *i)* un documento al portador o endosado en blanco, o *ii)* un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transferencia tiene lugar entre el primer tenedor del documento y dicha persona».

custodia del operador ⁽⁸²⁾, las que aluden al pago del flete – a fin de indicar si será pagadero en origen o en destino por el consignatario –, así como las que determinan la fecha de emisión del documento de carga negociable ⁽⁸³⁾ y, si éste se hubiera emitido como documento independiente, además, la fecha de emisión del documento de transporte ⁽⁸⁴⁾. Por otra parte, el mencionado artículo 4, asumiendo una sistemática semejante a la propia de la regulación internacional del transporte terrestre de mercancías ⁽⁸⁵⁾, distingue entre menciones obligatorias – las previstas en su apartado primero, cuya ausencia en cualquier caso no afectará a la naturaleza del documento ⁽⁸⁶⁾ – y aquellas otras que las partes podrán incluir en el documento de carga negociable si así lo estiman conveniente

⁽⁸²⁾ Si no se indicara dicha fecha, de conformidad con lo previsto en el artículo 5.4, se considerará como tal la fecha de emisión del documento de carga negociable.

⁽⁸³⁾ Si en el documento de carga negociable sólo figurara una fecha y éste se hubiera emitido como documento independiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 5.2, se entenderá que la fecha indicada se refiere a la de emisión del referido documento, considerándose, además, que esa misma fecha se corresponde con la de emisión del documento de transporte.

⁽⁸⁴⁾ Artículo 4.1: «En el documento de carga negociable en papel o electrónico se indicarán: *a)* el nombre y la dirección del operador de transporte; *b)* el nombre y la dirección del expedidor; *c)* 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 consignarán tal como los haya proporcionado el expedidor; *d)* el estado y condición aparentes de las mercancías como las haya tomado a su cargo el operador de transporte; *e)* el lugar y la fecha en que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías; *f)* el lugar y la fecha de emisión del documento de carga negociable en papel o electrónico y, si se emitió como documento independiente, del documento de transporte; *g)* si se emite por separado, una referencia claramente visible al documento de transporte; *h)* el lugar de entrega de las mercancías; *i)* el número de originales del documento de carga negociable, en papel o electrónico; *j)* la declaración de que el flete ha sido prepagado o la indicación de si el flete ha de ser pagado por el consignatario; *k)* una anotación claramente visible que haga referencia a la presente Convención».

⁽⁸⁵⁾ Cfr. artículos 6 CMR y 7 RU CIM.

⁽⁸⁶⁾ El artículo 5.1 del instrumento proyectado, bajo la rúbrica *Deficiencias en el documento de carga negociable*, dispone al respecto que «La omisión de uno o varios de los datos a que se refiere el artículo 4, párrafo 1, no afectará por sí sola a los efectos jurídicos o la validez del documento como documento de carga negociable en papel o electrónico, a condición, no obstante, de que el documento se ajuste a la definición de documento de carga negociable en papel o electrónico que figura en el artículo 2, párrafo 4 o párrafo 6».

– las recogidas en el apartado segundo –. En este sentido, además de los pactos lícitos que las partes tengan por conveniente, el artículo 4.2 se refiere expresamente a la posibilidad de incluir en el mencionado documento la fecha de entrega de las mercancías en destino, si las partes la hubieran acordado; el itinerario previsto; el modo de transporte acordado; los lugares de transbordo; y, finalmente, el instrumento internacional que regule la operación de transporte en virtud del modo elegido por las partes para la ejecución del traslado.

Sin duda, de entre las menciones obligatorias que deben figurar en el documento de carga negociable, destacan por su importancia y por su estrecha conexión con la posible responsabilidad del operador – por más que el futuro convenio no interfiera en su determinación – las referidas a los datos descriptivos de los géneros objeto del transporte: su naturaleza general, marcas distintivas, número de bultos, peso bruto y, en su caso, indicación de su carácter peligroso. Tales datos serán consignados en el documento de carga negociable por el operador conforme a la información que le haya proporcionado el expedidor. Ahora bien, naturalmente el operador no está obligado a asumir la declaración del expedidor referida al *receptum*. Recibida dicha información, aquél podrá insertarlas en el documento de carga negociable, en cuyo caso hace propia la declaración del expedidor. Pero si tras la práctica de la inspección de los géneros, el operador hubiera comprobado o tuviera motivos razonables para creer que la información suministrada es falsa o engañosa, podrá reproducir en el documento la declaración del expedidor haciendo constar que no la reconoce como propia y que, en consecuencia, no se hace responsable de dicha información, anotando cláusulas del tipo «dice ser», «ignoro peso y contenido», etc. Tales cláusulas son conocidas en la práctica de los transportes con el nombre de reservas y tienen como finalidad reducir el valor probatorio de las menciones descriptivas de las mercancías ⁽⁸⁷⁾. De acuerdo con el apartado *b*) del artículo 6.1 del instrumento proyectado, las mismas reservas podrá anotarse también en

⁽⁸⁷⁾ En tal sentido, el artículo 6.2 del futuro Convenio establece que «Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a la información proporcionada por el expedidor en la forma indicada en el párrafo 1, el documento de carga negociable en papel o electrónico establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías tal como se indica en el documento de carga negociable en papel o electrónico».

el documento de carga negociable cuando el operador carezca de medios razonables para constatar la falta de exactitud sospechada ⁽⁸⁸⁾.

En relación con esta cuestión y, para las hipótesis en las que el documento de carga negociable se emita como documento independiente, alguna dificultad podría plantearse en relación con la falta de coincidencia entre los datos que figuren en éste y los consignados en el documento parcial, al haberse emitido ambos por separado. Descartada por el Grupo de trabajo la exigencia de que – a fin de evitar tales riesgos –, ambos documentos circularan siempre juntos ⁽⁸⁹⁾, probablemente la solución más razonable consista en que sea el operador quien asuma las consecuencias derivadas de tales discrepancias ⁽⁹⁰⁾.

Alguna consideración merece también otra de las menciones que, conforme a lo dispuesto en el apartado e) del artículo 4.1, habrá de hacerse constar en el documento de carga negociable. Se trata de la declaración referida al estado y condición aparente de la mercancía ⁽⁹¹⁾. Puesto que el operador sólo puede anotar reservas en el documento de carga negociable respecto de aquella información proporcionada por el expedidor, la declaración sobre el estado aparente de la mercancía no es,

⁽⁸⁸⁾ En el ámbito del transporte multimodal y, en general, en el de cualquier modalidad de transporte en el que se empleen contenedores como instrumentos de empaque, tal circunstancia podrá producirse con frecuencia si el transporte se efectúa bajo condiciones FCL. En efecto, en aquellos supuestos en los que el contenedor sea entregado al operador cerrado y sellado, su difícil y antieconómica apertura justifica que aquél introduzca en el documento de transporte multimodal reservas de «desconocimiento»; no quedando obligado el operador en tales hipótesis a comprobar la exactitud de los datos suministrados por el expedidor por carecer de medios razonables para ello.

⁽⁸⁹⁾ Sobre las razones que finalmente condujeron a descartar esta opción y que, básicamente, aluden a que la imposición del deber de comprobación respecto de ambos documentos podría frustrar el propósito de emitir el DCN como documento independiente, vid. el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociable), sobre la labor realizada en su 43º periodo de sesiones. Documento A/CN.9/1164, párr. 82.

⁽⁹⁰⁾ Esta fue la solución inicialmente prevista en el artículo 4.3 del instrumento proyectado, *cf.*, al respecto, la nota de la Secretaría sobre *Documentos de Carga Negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.103, 10, nota 47; si bien el referido apartado tercero fue suprimido con ocasión de las deliberaciones producidas en el 45º periodo de sesiones del Grupo de trabajo.

⁽⁹¹⁾ El buen estado aparente de los géneros suele hacerse constar, generalmente, mediante la inserción de cláusulas estereotipadas tales como «*received the goods in apparent good order and conditions*».

en principio, susceptible de reservarse ⁽⁹²⁾. La ausencia de cualquier referencia sobre dicho estado creará la presunción de que los géneros fueron entregados al operador en buen estado aparente, salvo que se haga constar en el documento de carga negociable que aquél carece de medios razonables para inspeccionar la mercancía ⁽⁹³⁾.

Íntimamente conectada con la cuestión que se viene abordando se halla la eficacia probatoria del documento de carga negociable, a cuya consagración se destina el artículo 6. del instrumento proyectado. La relevante función comercial que el nuevo documento diseñado está llamado a desempeñar respecto a la negociación de las mercancías representadas explica que el referido precepto confiera al documento de carga negociable una extraordinaria fuerza probatoria. De este modo, las declaraciones descriptivas de los géneros gozarán de una fuerza probatoria relativa – constituirá un principio de prueba –, que podrá ser destruida en la medida en que el documento permanezca en manos de las partes originales del contrato de transporte. Si, por el contrario, el documento fuera transmitido a un tercero de buena fe – que actuó fiado en las menciones descriptivas de los géneros consignadas en el mismo –, la presunción de veracidad y exactitud de los datos descriptivos de los géneros no admitirá prueba en contrario, salvo que se hubieran formulado las correspondientes reservas ⁽⁹⁴⁾.

⁽⁹²⁾ Vid., por todos, C. SCHMITHOFF, *The Export Trade*, ed. VIII, Londres, 2022, 585. Entre nosotros vid. A. RECALDE, *El conocimiento de embarque*, cit., 301. En efecto, tales indicaciones poseen una verificabilidad *in re ipsa*, por cuanto aluden a circunstancias que podrán ser objeto de inspección por parte del operador en cualquier momento; lo que explica que no quepa, en principio, anotar reservas sobre el estado aparente de los géneros, a menos que habiéndose empleado contenedores como sistema de embalaje, éstos se hayan recibido por el operador cerrados y sellados – condiciones FCL –. La inconveniencia que, principalmente, por razones de economía supone proceder a la apertura de tales instrumentos, justifica que no se impongan al operador en tales supuestos el deber de inspeccionar el estado y condición aparente de la mercancía.

⁽⁹³⁾ Cfr. artículo 5.5 del instrumento proyectado. De ahí la frecuencia con la que, en las hipótesis de transportes pactados bajo condiciones FCL, se anotan en los documentos de transporte cláusulas del tipo «*said by shipper to contain*» o «*shipper's load and count*», las cuales, por las razones apuntadas en la nota precedente, no podrá ser reputadas nulas e ineficaces.

⁽⁹⁴⁾ Cfr., en similares términos, los artículos 3.4 Reglas La Haya Visby, 16.3 Reglas de Hamburgo, 41 Reglas de Rotterdam, así como el artículo 10 CTM.

4.5. *Alcance de los derechos que confiere el documento de carga negociable. Breve referencia al derecho de disposición.*

El documento de carga negociable atribuye a su tenedor los derechos propios del acreedor en el contrato de transporte tales como el derecho a reclamar la entrega de los géneros; el derecho a dirigir contra el porteador una acción de responsabilidad como consecuencia del incumplimiento o el defectuoso cumplimiento por parte de éste de las obligaciones de traslado y custodia que le incumben y, en particular, conforme establece el artículo 7.1 del instrumento proyectado, el derecho de disposición sobre la mercancía.

El derecho de disposición – también llamado derecho de contraorden o derecho de control – constituye una institución clásica del derecho del transporte de mercancías ⁽⁹⁵⁾ conforme a la cual se faculta al cargador, al consignatario o, eventualmente, a un tercero, a impartir instrucciones al porteador que modifican la prestación sustancial asumida por éste en el contrato inicialmente concluido ⁽⁹⁶⁾. Aunque ubicado en el marco del contrato de transporte y no en el de las relaciones jurídico-reales que afectan a las mercancías transportadas, es evidente que el control que a través del derecho de disposición ejerce el cargador desempeña una relevante función económica en cuanto que instrumento de garantía en las operaciones mercantiles sobre las mercancías. En particular, su

⁽⁹⁵⁾ Cfr., para el ámbito terrestre, artículo 12 CMR y artículo 18 RU CIM. En relación con el transporte aéreo, vid. artículo 12 Convenio de Montreal. Por lo que se refiere al transporte marítimo, la ausencia de previsión de la figura en los instrumentos internacionales que consagran su régimen jurídico se explica por cuanto la documentación del contrato mediante la emisión del conocimiento de embarque y, en consecuencia, la incorporación del derecho a la entrega en el propio título, permiten al tenedor del conocimiento disponer de la mercancía en ruta. Las Reglas de Rotterdam, introducen, sin embargo, como novedad frente al régimen vigente, la atribución a los interesados en la carga del «derecho de control», concretado en la facultad de impartir al porteador las instrucciones que se precisan en su artículo 50.

⁽⁹⁶⁾ Tradicionalmente, el fundamento dogmático del derecho de disposición se ha conectado a la clásica calificación del contrato de transporte como contrato de obra cuya ejecución se extiende en el tiempo. Así, la concurrencia de determinadas circunstancias, no previstas al tiempo de la celebración del contrato, justifican que se atribuya, inicialmente, al cargador la facultad de impartir al porteador instrucciones que concreten o modifiquen la prestación de transporte inicialmente asumida. Vid., por todos, A. RECALDE, *El conocimiento de embarque*, cit., 221 s.

ejercicio permitirá al cargador modificar el lugar de entrega o la persona del destinatario en los supuestos en los que la mercancía se haya vendido durante la ejecución del transporte, pero también podrá actuar como garantía ante el impago del comprador/destinatario – en la medida en la que el cargador podrá retener e incluso recuperar los géneros –. Ello no obstante, generalmente, el ejercicio de tal derecho faculta, además, a su titular para impartir otro tipo de instrucciones que, si bien pueden agravar la posición del porteador, no suponen la modificación del contrato de transporte ⁽⁹⁷⁾.

El nuevo documento de carga negociable diseñado por el futuro convenio de UNICITRAL también incorpora el clásico derecho de disposición sobre los géneros transportados, facultándose, así, a su tenedor para impartir instrucciones al operador referidas a la interrupción del transporte, a la paralización de la entrega de la mercancía y, en fin, a la modificación de la persona del consignatario o del lugar inicialmente fijado para la entrega ⁽⁹⁸⁾. En este sentido, el mencionado artículo 7.1 del texto proyectado, establece que el tenedor del documento de carga negociable adquirirá todos los derechos que le hubieran correspondido de haber sido parte en el contrato de transporte y, en particular, el derecho de disposición sobre las mercancías ⁽⁹⁹⁾.

⁽⁹⁷⁾ Se trataría, por ejemplo, de instrucciones relacionadas con el cuidado y manipulación de las mercancías, con el control de su temperatura o, en fin, cualquier otro tipo de instrucciones específicas orientadas a la conservación de los géneros objeto del transporte. Vid. ampliamente al respecto y en relación con el derecho de control que las Reglas de Rotterdam atribuyen a la parte controladora, M. A. PENDÓN, *Régimen de los títulos de tradición y en la propuesta de Código mercantil. Notas para su revisión a la luz del Derecho uniforme*, en AA.VV., *Estudios jurídicos en Homenaje al profesor Ángel Rojo*, coord. por M. J. Castellano Ramírez, A. B. Campuzano, I, pt. IV, Pamplona, 2024, 1685.

⁽⁹⁸⁾ En su versión original, el instrumento proyectado definía el derecho de disposición en el apartado séptimo de su artículo 2. Sin embargo, tras las discrepancias suscitadas en torno a la definición ofrecida, sustentadas, principalmente, en la ausencia de uniformidad sobre el concepto que proporcionan las diversas Convenciones unimodales en torno al mencionado derecho de *control*, así como en la opinión mayoritaria manifestada a cerca de la conveniencia de que el referido derecho de disposición se interprete conforme a la convención unimodal que discipline el contrato de transporte, el Grupo de trabajo decidió en el curso de su 44º periodo de sesiones eliminar la mencionada definición del art. 2 del futuro instrumento internacional. Cfr. el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de carga negociables) sobre la labor realizada en su 44º periodo de sesiones (A/.CN.9/1170 párrs. 84 s.).

⁽⁹⁹⁾ Además del derecho de disposición, los apartados a) y c) del artículo 7.1 se

Por lo demás, y a fin de garantizar la legitimación de quien imparte las instrucciones, el referido precepto condiciona el ejercicio del derecho de disposición a la presentación al operador de transporte del documento de carga negociable o, en el caso de que se hubiera emitido un juego de varios originales, del juego completo de todos ellos ⁽¹⁰⁰⁾. El requisito de legitimación impuesto protege al poseedor del documento de carga negociable en cuanto impide que se imparta instrucciones al porteador susceptibles de atentar contra cualquiera de los derechos que corresponden al tenedor del documento. Así, por ejemplo, en el caso de que la operación se hubiera financiado a través de un crédito documentario, el banco poseedor del documento de carga negociable goza de la garantía de que el expedidor no podrá impartir nuevas instrucciones al porteador que modifiquen el contrato y perjudiquen su posición ⁽¹⁰¹⁾.

Probablemente, sea la incorporación del referido derecho al documento de carga negociable una de las cuestiones que dificulten en mayor medida la aplicación con absoluto rigor del denominado enfoque de doble vía que sustenta al futuro convenio y, en fin, la pretensión que lo inspira acerca de la ausencia de interferencia del régimen jurídico que consagra respecto de la disciplina contenida en los diferentes instrumentos internacionales aplicables. Ciertamente, la atribución al tenedor del documento de carga negociable del derecho a controlar la mercancía durante el trayecto y la consiguiente extinción de los derechos sobre aquélla que pudieran corresponder al expedidor en virtud del contrato de transporte, supone una clara modificación de los derechos que los diferentes instrumentos internacionales vigentes confieren al acreedor del transporte. Desde esta perspectiva, parece evidente que el documento de carga negociable trasciende la relación nacida con su emisión para interferir en una relación contractual previa, hasta el extremo de impedir al cargador o, en su caso, al destinatario, conforme dispone el apartado segundo del referido artículo 7 ⁽¹⁰²⁾, ejercer los derechos que le hubieran

refieren al derecho a exigir la entrega de la mercancía en el lugar de destino, así como el derecho a ejercer cualquier reclamación contra el operador de transporte.

⁽¹⁰⁰⁾ Cfr. artículo 7.5 del instrumento proyectado.

⁽¹⁰¹⁾ Vid., al respecto, A. RECALDE, *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato*, cit., 155.

⁽¹⁰²⁾ En su versión original, el artículo 7.2 del instrumento proyectado establecía expresamente que la emisión del documento de carga negociable llevaba aparejada la extinción de los derechos que pudieran corresponder al expedidor o al consignatario en

correspondido en virtud del contrato de transporte celebrado una vez que se emita el documento de carga negociable ⁽¹⁰³⁾.

5. *Consideraciones finales.*

En sus orígenes, el conocimiento de embarque nació como mero recibo de la carga que incorporaba la promesa del capitán de devolver la mercancía a la persona designada en el propio documento, acreditando, además, las características de aquéllas en el momento de su recepción. No fue hasta finales del siglo XV cuando las necesidades del comercio marítimo promovieron su configuración como título-valor y, más tarde, como título representativo de las mercancías, favoreciendo así la posible comercialización de las mercancías durante los largos trayectos marítimos. Naturalmente, esa realidad jurídica fue reconocida posteriormente por los instrumentos internacionales reguladores del transporte marítimo.

Alejados del modelo que procura el conocimiento de embarque, el resto de documentos expedidos para instrumentar las operaciones de

virtud del contrato de transporte. Sin embargo, tras las deliberaciones que tuvieron lugar con ocasión del 45º periodo de sesiones del Grupo de trabajo se decidió modificar la redacción del referido apartado segundo del artículo 7. Así, conforme a su redacción actual, el precepto no alude ya a la extinción de los derechos derivados del contrato de transporte sino a la circunstancia de que los mismos «no podrán ser ejercidos por el expedidor o el consignatario que no sea el tenedor en el momento en que se emita un documento de carga negociable en papel o electrónico». Sobre las razones que explican la modificación introducida en el mencionado apartado segundo, *cf.* el informe del Grupo de trabajo VI (documentos de Carga Negociables) sobre la labor realizada en su 45º período de sesiones (A/CN.9/1199, pág. 7, párr. 27) que en relación con esta cuestión indica lo siguiente: «se señaló que no era exacto decir que un instrumento “extinguía” los derechos conferidos a partir de otra fuente, a saber, el contrato de transporte. Se propuso que, en lugar de ello, se dijera en el párrafo 2 que se suspendía o denegaba el ejercicio de esos derechos, lo cual era más coherente con el párrafo 1».

⁽¹⁰³⁾ Ese particular efecto suspensivo que deriva de la emisión del documento de carga negociable se explica en la nota de la Secretaría sobre *Documentos de carga negociable* (A/CN.9/WG.VI/WP.107, 3, párr. 3) como una suerte de cesión de derechos que el expedidor realizaría en favor del tenedor del documento. En tal sentido, la nota de la Secretaría señala «Ese mecanismo funcionaría como una cesión de derechos del expedidor al tenedor. Se dará por prestado el consentimiento del expedidor a la cesión al tenedor de todos los derechos conferidos por el contrato de transporte cuando el expedidor solicite al operador de transporte que emita un documento de carga negociable en papel o un documento de carga negociable electrónico».

transporte realizadas por medios distintos al marítimo no gozan de la referida eficacia representativa. La menor distancia de los trayectos a recorrer, en unos casos; y, en otros supuestos, la mayor brevedad de los plazos de ejecución del traslado – particularmente, en lo que se refiere al transporte aéreo –, explican la diversa configuración de aquellos documentos consagrada en los instrumentos internacionales reguladores del transporte terrestre y aéreo de mercancías ⁽¹⁰⁴⁾. Sin embargo, las razones, principalmente comerciales, que en su momento explicaron aquella diversidad, han quedado superadas por una nueva realidad en la que las condiciones de explotación del servicio de transporte (por razones técnicas, medioambientales e incluso materiales – aparición de nuevas rutas de transporte –) también son diferentes ⁽¹⁰⁵⁾.

Es en este contexto en el que se encuadra la demanda de los operadores del tráfico hacia una nueva configuración de los documentos de transporte como títulos representativos de la mercancía puesta al servicio de las necesidades de negociación e incluso de financiación de las operaciones comerciales que subyacen a la propia actividad del transporte.

A estos nuevos hechos obedece la iniciativa de UNCITRAL encaminada hacia la elaboración de un convenio sobre documentos de carga negociables. En efecto, el instrumento proyectado crea un nuevo título

⁽¹⁰⁴⁾ Adviértase, sin embargo, que en algún momento se reconoció la posibilidad de atribuir a la carta de porte aérea eficacia negociable. Vid. el artículo X del protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (BOE núm. 133, de 4 de junio de 1973), en el que se dispone: «Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio: “3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable”».

⁽¹⁰⁵⁾ A estas nuevas circunstancias se refiere expresamente la nota de la Secretaría *Hoja informativa: proyecto de la CNUDMI sobre documentos de carga negociables*, elaborada con ocasión del 45º periodo de sesiones del Grupo de trabajo (A/CN.9/WG.VI/WP.106, párr. 5) señalando al respecto lo siguiente: «la decisión de muchas empresas navieras de redirigir los buques alejándolos del Mar Rojo y del Canal de Suez ha impulsado la creación de nuevos servicios que combinan servicios de transporte marítimo con el transporte ferroviario, aéreo o por carretera. En esas circunstancias, el uso de un documento de carga negociable (a diferencia de un conocimiento de embarque marítimo) que comprendiera el transporte en su conjunto no requeriría que el emisor del documento de carga negociable emitiera cartas de porte aéreo, ferroviario o por carretera no negociables en caso de cambio de modo de transporte. La flexibilidad para vender mercancías a otro comprador mientras se encuentra en tránsito se está convirtiendo también en una parte importante de la labor de los cargadores de dotar de resiliencia a las cadenas de suministro en momentos de perturbaciones».

representativo al que se dota de análogas prerrogativas que las que se atribuyen al conocimiento de embarque. Sin perjuicio de que quedan aún pendientes de definir cuestiones jurídicas de enorme relevancia, la convivencia del texto proyectado con los instrumentos internacionales vigentes en materia de transporte se perfila como un reto no siempre fácil de resolver, al menos, desde la perspectiva práctica. Por más que el nuevo texto parta del reconocimiento del sistema de doble vía como principio informador del régimen que consagra y que, en ese sentido, circunscriba su ámbito material de aplicación a la emisión y transmisión del nuevo documento creado, las posibles injerencias del futuro instrumento en el régimen propio de cada modalidad de transporte, parecen, al menos en determinadas situaciones, inevitables ⁽¹⁰⁶⁾. Probablemente, una de las más notables sea la referida al derecho de disposición o derecho de control sobre la mercancía que la posesión del documento de carga negociable confiere a su tenedor, por cuanto que la emisión del referido documento llevará aparejada la extinción de los derechos preexistentes que existieran sobre los géneros y, consiguientemente, supondrá la modificación de los derechos que pudieran corresponder al expedidor conforme al convenio internacional que regule la modalidad de transporte de que se trate ⁽¹⁰⁷⁾.

THE LEGAL REGIME OF NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS IN THE FUTURE CONVENTION PROPOSED BY UNCITRAL

ABSTRACT

The bill of lading is currently the only transport document recognized as representative.

⁽¹⁰⁶⁾ Las relaciones entre el instrumento proyectado y los diversos Convenios unimodales reguladores de la actividad del transporte han sido objeto de constante preocupación en las deliberaciones mantenidas por el Grupo de trabajo. Precisamente, a fin de superar los conflictos entre tales instrumentos, se valoró la posibilidad de limitar las funciones de los documentos de carga negociables emitidos como documento independiente del documento de transporte no negociable de modo que aquéllos sirvieran de medio para constituir una garantía mobiliaria sobre las mercancías y, más precisamente, un «resguardo de garantía de la carga», si bien dicha posibilidad fue finalmente rechazada por el Grupo de trabajo. Sobre el contenido de la mencionada iniciativa y las razones que condujeron al Grupo de trabajo a desechar esta posibilidad, vid. ampliamente, la nota de la Secretaría sobre *Documentos de carga negociable* (A/CN.9/WG.VI/WP.107, 4 ss., párrs. 5 ss.).

⁽¹⁰⁷⁾ Cfr. la nota de la Secretaría *Hoja informativa: proyecto de la CNUDMI sobre documentos de carga negociables* (A/CN.9/WG.VI/WP.102, párrs. 9 y 10).

The fact that other documents used in maritime transport are not acknowledged as negotiable makes it challenging to trade goods in transit and secure financing for them. Recognizing that operators expect the same opportunities provided by the bill of lading to be extended to other documents, UNCTAD mandated its working group in 2022 to develop a new unified legal instrument for negotiable transport documents. This study analyses the main aspects of the legal regime envisioned by the future convention on the new negotiable document. It highlights potential issues of particular concern regarding its relationship with other existing uniform law instruments on international carriage, notwithstanding the specific provision that it does not apply.

La polizza di carico è fino a questo momento il solo documento di trasporto a cui si riconosce efficacia rappresentativa. La mancata previsione di una negoziabilità degli altri documenti impiegati nei traffici marittimi rende più difficoltose le operazioni commerciali relative alle merci in transito e le possibilità di accedere a finanziamenti relativamente ad esse.

Preso atto delle aspettative degli operatori sulla possibilità di estendere anche agli altri documenti le medesime opportunità servati alla polizza di carico, nel 2022 l'UNCTAD ha incaricato il suo stesso gruppo di lavoro di elaborare un nuovo strumento di diritto uniforme in materia di documenti di trasporto negoziabili. Questo studio analizza i principali aspetti del regime legale previsto dalla futura convenzione sul nuovo titolo rappresentativo e evidenzia alcuni potenziali aspetti particolarmente problematici relativi ai rapporti con altri strumenti di diritto uniforme vigenti in materia di trasporto internazionale, nonostante la previsione specifica che ne fa salva l'applicazione.

Hasta la fecha, el conocimiento de embarque constituye el único documento de transporte que goza de eficacia representativa. La falta de eficacia traslativa del resto de documentos tradicionalmente emitidos para instrumentar las operaciones de transporte dificulta tanto la comercialización de las mercancías en tránsito como las posibilidades de financiación vinculadas a dichas operaciones. Ante la constatación de una demanda creciente entre los operadores del comercio internacional orientada a extender a aquellos documentos las prerrogativas del conocimiento de embarque marítimo, la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional encomendó en 2022 al Grupo de trabajo VI la redacción de un nuevo instrumento internacional sobre documentos de carga negociables. El presente estudio examina los elementos esenciales del régimen jurídico que el futuro convenio consagra para el nuevo título representativo que se propone instaurar y plantea algunas de las principales dificultades que podrían surgir en relación con la coexistencia entre los instrumentos vigentes en materia de transporte internacional de mercancías y el nuevo texto impulsado por UNCITRAL, pese a la proclamada voluntad de no interferencia del convenio proyectado.