

REFERENCE AND TEMPLATES  
please return to room



NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA  
GENERAL



Distr.  
GENERAL

A/CN.9/225  
16 julio 1982  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA  
EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL  
15° período de sesiones  
Nueva York, 26 de julio a 6 de agosto de 1982

COORDINACION DE LOS TRABAJOS

Documentos relativos al transporte internacional

Informe del Secretario General

INDICE	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION . . . . .	1 - 10	3
I. REGIMEN JURIDICO . . . . .	11 - 57	5
A. Convenios multilaterales vigentes . . . . .	11 - 23	5
B. Régimen documentario previsto en los convenios	24 - 48	9
1. El requisito de expedir un documento . . . . .	24 - 38	9
a. Documentos extendidos en papel . . . . .	24 - 30	9
b. Emisión de un documento mediante el procesamiento electrónico de datos . . . . .	31 - 32	11
c. Emisión del documento de transporte en el lugar de destino . . . . .	33 - 35	11
d. Substitución del documento escrito . . . . .	36 - 38	12
2. Control de las mercancías por medio del documento . . . . .	39 - 43	12
3. Requisitos en materia de datos . . . . .	44 - 46	14
4. Requisito de la firma . . . . .	47 - 48	14
C. Organizaciones que preparan formularios para documentos de transporte . . . . .	49 - 57	16

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
II. ALGUNAS NOVEDADES . . . . .	58 - 80	18
A. Documentos de reverso en blanco y formularios resumidos suministrados por el cargador . . . . .	58 - 63	18
B. Documentos de transporte universales o para fines múltiples . . . . .	64 - 67	19
C. Carta de transporte marítimo en lugar de conocimiento de embarque . . . . .	68 - 76	20
D. Valor jurídico de los registros computadorizados	77 - 79	23
E. Cartas de crédito documentario . . . . .	80	24
CONCLUSION . . . . .	81 - 82	25

## INTRODUCCION

1. En su 14° período de sesiones, la Comisión decidió que, a fin de fortalecer su función de coordinación, la Secretaría seleccionara una esfera especial del derecho mercantil internacional para someterla a examen y presentara un informe acerca de la labor de otras organizaciones en esa esfera 1/. En atención a la decisión de la Comisión, se ha seleccionado la esfera de los documentos relativos al transporte internacional para examinarla en el 15° período de sesiones. A raíz de la evolución experimentada por el transporte y por la tecnología relativa a la transmisión de datos, la forma en que se preparan y emiten los documentos de transporte cambia con rapidez, con los consiguientes efectos sobre el sistema jurídico por el que se rigen.
2. En el pasado, cada medio de transporte era independiente de los demás. Si la mercancía había de ser transportada por varios medios distintos desde el punto de origen hasta el punto de destino final, cada etapa del viaje total era considerada como un viaje separado regido por sus propias normas jurídicas. Dichas normas jurídicas estaban establecidas en las leyes de cada país, en acuerdos bilaterales cuando se trataba del comercio entre dos Estados vecinos o en acuerdos multilaterales que concernían a varios Estados.
3. Los acuerdos multilaterales, a que se refiere este informe, pueden dividirse en dos grandes grupos. Existen acuerdos mundiales que abarcan dos grandes formas de transporte, el marítimo y el aéreo. La aceptación de esos convenios es tan general que, en la práctica, fijan los requisitos en materia de documentación para todo el transporte internacional. El transporte terrestre tiene necesariamente un carácter regional. Los únicos grandes acuerdos internacionales multilaterales que rigen el transporte ferroviario y el transporte por carretera existen en Europa y, en el caso del transporte ferroviario, su aplicación se extiende hasta Asia y Africa del Norte.
4. Todos esos convenios tienen dos objetivos básicos. Establecen la responsabilidad del porteador respecto del expedidor por pérdida o daño de la mercancía y establecen los requisitos del documento de transporte que ha de emitirse en relación con el transporte de la mercancía. Si bien en términos generales esos convenios son similares, como reflejo de la similitud de los problemas que han de tenerse en cuenta al transportar mercancía por cualquier medio, el hecho de que cada forma de transporte era considerada independiente de las demás y de que, en gran medida, servía a un mercado diferente, dio lugar a diferencias en cuanto a la información que debía contener cada documento de transporte y la importancia de dicho documento como medio de control de la mercancía.

---

1/ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 14° período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/36/17), párr. 100.

5. Esta situación, que en el fondo se mantiene hasta hoy, ha sido perturbada por varios hechos nuevos, cuatro de los cuales merecen mencionarse aquí. El primero es el empleo de dispositivos de unitarización, en particular de contenedores, para agrupar la carga fraccionada. Para obtener el máximo beneficio del uso de contenedores, la carga se agrupa lo más cerca posible del lugar de origen de las mercancías y se lleva al depósito de contenedores más cercano al punto de destino final antes de la apertura de los contenedores. Lo que antes era una serie de viajes separados - al menos desde el punto de vista del expedidor - es ahora un viaje continuo en diversos medios de transporte. En estas circunstancias, ha sido necesario elaborar sistemas de emisión de documentos que resulten satisfactorios para las partes en la transacción comercial.
6. La segunda novedad derivada del uso de contenedores es que, en ciertas empresas, el tiempo de rotación que transcurre entre la carga de un buque en un puerto y su descarga en otro se ha acortado de tal modo que las mercancías se encuentran listas para entrega antes de la llegada del conocimiento de embarque que autoriza dicha entrega. La demora que esto origina entraña gastos extraordinarios y reduce el valor de la contenerización. Se han presentado problemas similares, si bien no idénticos, respecto del retiro de las cargas aéreas desde los aeropuertos de destino.
7. Una tercera circunstancia que afecta a los requisitos en materia de documentación se refiere al movimiento hacia la facilitación del comercio. En diversos estudios se ha demostrado que respecto de un solo embarque de mercancías, es posible que el vendedor tenga que emitir hasta 40 documentos diferentes si se trata de una transacción comercial local y más de 100 si se trata de una transacción comercial internacional. Otros estudios han demostrado que el costo de la documentación en las ventas internacionales representa alrededor del 7% del precio de venta de las mercancías 2/. El movimiento hacia la facilitación del comercio obedece al propósito de reducir ese costo mediante una reducción de la cantidad de documentos necesarios y simplificar la preparación de esos documentos. El órgano central en la materia es el Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos comerciales internacionales, fruto del esfuerzo conjunto de la Comisión Económica para Europa (CEPE) y de la UNCTAD 3/.
8. El primer logro importante de ese movimiento fue la publicación en 1963 de un modelo básico para la presentación de la información, que se repite en la mayoría de los formularios necesarios para iniciar y llevar a cabo una transacción comercial internacional. En 1973 el modelo fue recomendado formalmente por el Grupo de Trabajo con el título de ECE Layout Key for Trade Documents. En 1978 se cambió su título por el de United Nations Layout Key for Trade Documents 4/.
- 
- 2/ Citado en E. du Pontavice, L'informatique et les documents du commerce extérieur, Revue de jurisprudence commerciale, edición especial de noviembre de 1979, párr. 435, págs. 445 y 446.
- 3/ Véase Facts about the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, TRADE/WP.4/INF.68, TD/B/FAL/INF.68.
- 4/ La United Nations Layout Key for Trade Documents y las explicaciones correspondientes figuran en el documento ECE/TRADE/137 (Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: E.81.II.E.19).

/...

9. La elaboración de la United Nations Layout Key está surtiendo un profundo efecto en la documentación relativa al comercio internacional. El hecho de que diversas organizaciones nacionales e internacionales hayan ajustado sus documentos sobre la base de la Layout Key, ha permitido que el vendedor-expedidor mecanografíe una sola vez la información básica en una copia maestra o en un equipo de elaboración automática de datos y con ello prepare toda la serie de documentos necesarios para la venta y el embarque de la mercancía. Los datos innecesarios en un documento determinado se dejan fuera mediante dispositivos de enmascaramiento u otros similares. Estas técnicas de producción de documentos permiten conseguir importantes economías en los costos de producción y reducir el número de posibles errores de copia. Además, los errores de copia que se deslicen son reproducidos sistemáticamente en todos los documentos que derivan de la copia maestra. En lugar de producir más dificultades, un error constante es más fácil de detectar y de corregir que un error aislado.

10. La cuarta novedad se refiere al uso de computadoras para la preparación de documentos de transporte y al uso de telecomunicaciones para su transmisión. Esto tiene una relación directa con el movimiento hacia la facilitación del comercio, ya que ni las computadoras ni las telecomunicaciones pueden aprovecharse plenamente sin la normalización de los datos necesarios para distintos fines o la normalización del formato para la entrada de datos. Dicha necesidad de normalización se hace más urgente cuando la información se envía por telecomunicaciones, dado que, con el objeto de reducir los gastos de transmisión, la mayor cantidad de datos posibles se envían en código. Por ejemplo, sería poco práctico que las condiciones uniformes de transporte que actualmente figuran en el reverso de la mayoría de los documentos de transporte se transmitieran completas por telecomunicaciones. Resulta menos costoso referirse a ellas mediante una palabra única o, mejor aún, mediante una letra o un número únicos en el lugar apropiado.

## I. REGIMEN JURIDICO

### A. Convenios multilaterales vigentes

11. En el cuadro que figura a continuación se indican los principales convenios de transporte vigentes, pendientes de ratificación o en proyecto en que se regulan los requisitos en materia de documentación. No se incluyen los protocolos de convenios vigentes que no afectan a los requisitos en materia de documentación.

/...

<u>Forma de transporte</u>	<u>Nombre del convenio</u>	<u>Fecha de aprobación/ Fecha de entrada en vigor</u>	<u>Organización que lo preparó</u>	<u>Ambito geográfico</u>
Marítimo	Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Reglas de La Haya)	25 agosto 1924/ 2 junio 1931	<u>Comité Maritime International</u>	Mundial
Marítimo	Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	31 marzo 1978/ no ha entrado en vigor	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)	Mundial
Aéreo	Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia)	12 octubre 1929/ 13 febrero 1933	<u>Comité international technique d'experts juridiques aériens, que se integró en la Organización de Aviación Civil Internacional</u>	Mundial
Aéreo	Protocolo de La Haya	28 septiembre 1955/ 1 agosto 1963	OACI	Mundial
Aéreo	Protocolo de Montreal No. 4	25 septiembre 1975/ no ha entrado en vigor	OACI	Mundial
Por ferrocarril	Convenio Internacional relativo al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM)	7 febrero 1970/ 1° enero 1975	Oficina Central para el Transporte Internacional por Ferrocarril	Europa, Africa del Norte, Asia occidental
Por ferrocarril	Convenio relativo al transporte internacional por ferrocarril (COTIF), Apéndice B (CIM)	9 mayo 1980/ no ha entrado en vigor	Oficina Central para el Transporte Internacional por ferrocarril	Europa, Africa del Norte, Asia occidental
Por ferrocarril	Acuerdo relativo al transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS)	1° noviembre 1951/ la revisión está en vigor desde el 1° de julio de 1966	Organización para la colaboración ferroviaria	Europa oriental, Asia oriental
Por carretera	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)	19 mayo 1956/ 2 julio 1961	Comisión Económica para Europa	Europa
Multimodal	Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal internacional de Mercancías (Multimodal)	24 mayo de 1980/ no ha entrado en vigor	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)	Mundial
Vías de navegación interior	Convenio relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior (CMN)	Proyecto de 1973	Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, Comisión Económica para Europa	Europa
Empresarios de terminales	Proyecto preliminar de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales	Proyecto de octubre 1981	Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado	Mundial

/...

12. Mar. Las Reglas de Hamburgo están destinadas a sustituir a las Reglas de La Haya. Aunque las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones más pormenorizadas en cuanto al conocimiento de embarque que las Reglas de La Haya y prevén en mejor forma que éstas la posibilidad de utilizar documentos de transporte no negociables, no introducen cambios fundamentales en las normas que regulan los aspectos del transporte marítimo de mercaderías relativos a la documentación.
13. Aire. El Protocolo de La Haya de 1955 enmendó, entre otros, el artículo 8 del Convenio de Varsovia al reducir el número de datos que deben figurar en la carta de porte aéreo. Como varios países no han ratificado aún el Protocolo de La Haya, las cartas de porte aéreo deben cumplir los requisitos originales del Convenio de Varsovia y los requisitos estrictos del Protocolo.
14. El artículo 8 del Convenio, enmendado por el Protocolo de La Haya, quedaría a su vez enmendado, aunque levemente, por el Protocolo de Montreal No. 4 de 1975. Reviste más importancia el hecho de que el artículo 5 del Convenio quedaría enmendado por ese Protocolo a fin de permitir el uso de la tecnología de comunicaciones por computadora en lugar de la carta de porte aéreo extendida en un documento.
15. Ferrocarril. El Convenio COTIF de 1980 sustituirá al Convenio Internacional relativo al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) de 1970, así como al Convenio Internacional sobre Transporte de Viajeros y Equipajes por Ferrocarril (CIV) de 1970. El Convenio CIM de 1970, actualmente en vigor, es la octava versión del Convenio CIM original, que entró en vigor en 1893. Sobre la base de la experiencia, cabe prever que la versión de 1980 entrará en vigor alrededor de 1985. A diferencia de las versiones anteriores del Convenio CIM, que constituían convenios separados, las disposiciones CIM del Convenio COTIF de 1980 figuran en un anexo del Convenio principal.
16. El texto original del Acuerdo SMGS de 1951 era similar en estructura y contenido al del Convenio CIM. Sin embargo, las diferencias entre los dos textos han aumentado, ya que desde entonces ambos han sido objeto de revisiones.
17. Varios países de Europa oriental son partes a la vez del Convenio CIM y del Acuerdo SMGS. Ello ha facilitado considerablemente el tránsito directo entre los Estados que son partes únicamente en uno u otro acuerdo. Sin embargo, no ha evitado las divergencias en los textos de los dos convenios.
18. Multimodal. Las disposiciones en materia de documentación del Convenio Multimodal se inspiran en las de las Reglas de Hamburgo. En su décimo período de sesiones, celebrado en junio de 1982, la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, que patrocinó el Convenio Multimodal, pidió al Secretario General de la UNCTAD que señalara las Reglas de Hamburgo a la atención de los Estados miembros que todavía no fueran partes contratantes y que indicara la conveniencia de que entrara en vigor a la brevedad 5/.

---

5/ El proyecto de resolución aprobado por la Comisión figura en el documento TD/B/C.4/L.162.

19. La Cámara de Comercio Internacional ha publicado normas relativas a un documento de transporte combinado 6/. Aunque esas normas no son obligatorias, varias organizaciones que han preparado documentos tipo de transporte combinado (multimodal) han pedido a la Cámara de Comercio Internacional que el formulario correspondiente se ajuste a las reglas de la CCI, de modo de introducir un grado de uniformidad en el documento.

20. La aceptabilidad de un documento de transporte combinado se ve afectada asimismo por su aceptabilidad como documento de transporte con efectos de carta de crédito, en virtud de los Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentarios (CUPU) 7/.

21. Vías de navegación interior. El Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) está examinando una versión completamente revisada del proyecto de Convenio CMN. Se informó al Consejo Ejecutivo en su 61° período de sesiones, celebrado en abril de 1982, que se habían logrado algunos avances en la conciliación de las diferencias de parecer entre los Estados del Rin acerca de la exoneración del transportista en caso de falta náutica del buque, pero no estaba claro si había posibilidad de que se llegara a un acuerdo definitivo 8/.

22. Empresarios de terminales. El Grupo de Estudio del UNIDROIT sobre el contrato de almacenamiento aprobó un proyecto preliminar de convenio en su tercer período de sesiones, celebrado en octubre de 1981. En el 61° período de sesiones del Consejo Ejecutivo del UNIDROIT, celebrado en abril de 1982, se informó de que algunos empresarios de terminales habían manifestado cierta oposición al proyecto por considerar que interfería en su libertad contractual 9/.

23. El Consejo Ejecutivo pidió a la Secretaría que diera amplia publicidad al proyecto de reglas a fin de que se hicieran públicas las críticas, de modo de disipar las dudas y poder tener en cuenta preocupaciones legítimas 10/.

---

6/ Publicación No. 298 de la Cámara de Comercio Internacional.

7/ La versión actual (1974) de los UPU figura en la publicación No. 290 de la Cámara de Comercio Internacional. En relación con los progresos hechos en la revisión de los UPU, véase el documento A/CN.9/229, en relación con su efecto sobre los documentos de transporte, véanse los párrafos 71, 72 y 80 infra.

8/ Informe del 61° período de sesiones del Consejo Ejecutivo (15 y 16 de abril de 1982), UNIDROIT 1982 C.D. 61° período de sesiones, tema 5 f) del programa.

9/ Ibid., tema 5 h) del programa.

10/ La Secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) informó al Consejo del interés de la Comisión en el tema, interés que tal vez en algún momento pueda traducirse en medidas positivas, dada su estrecha relación con los convenios internacionales relativos al transporte de mercaderías y en particular a las Reglas de Hamburgo, así como su pertinencia a las necesidades de varios países en desarrollo.



B. Régimen documentario previsto en los convenios

1. El requisito de expedir un documento

a. Documentos extendidos en papel

24. Todos los convenios en examen requieren la emisión de un documento de transporte o prevén que el cargador o el porteador puedan requerir un documento de transporte.

25. Los convenios que rigen las dos formas de transporte terrestre, por ferrocarril y carretera, requieren la expedición de la carta de porte y prescriben su contenido con cierto detalle 11/. El Convenio sobre Transporte Multimodal requiere que el transportista expida un documento de transporte multimodal, pero no exige que el documento sea negociable 12/. Análogamente, el proyecto CMN requerirá que se expida un conocimiento de embarque o una carta de porte para el transporte por vías de navegación interior 13/. El conocimiento de embarque podrá ser nominativo, a la orden o al porteador.

26. El Convenio de Varsovia faculta al transportista aéreo y al expedidor para exigir que se emita una carta de porte y para asegurarse de que el transportista aéreo lo haga, dispone que quedarán sin efecto las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad si no expide una carta de porte que contenga determinados datos 14/. Esta norma se mantiene en el Protocolo de La Haya de 1955.

27. Con arreglo al Protocolo No. 4 de Montreal, el Convenio requerirá la expedición de un documento de transporte, denominado ahora carta de porte aéreo. No obstante, la no expedición del documento no afectará a la responsabilidad del transportista con arreglo al Convenio 15/.

---

11/ Convenio CIM 1970, artículo 8; Convenio CIM 1980, artículo 11; SMGS, artículo 6, artículo 4. El Convenio CMR dispone que "la falta, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio".

12/ Artículo 5 (1).

13/ Artículo 3 (1). El proyecto CMN contiene la misma disposición que el Convenio CMR, citada en la nota 11, en cuanto a la falta, irregularidad o pérdida del documento de transporte.

14/ Artículos 5 (1) y 9. El Convenio de Varsovia contiene en el artículo 5 (2) la misma disposición que el CMR, citada en la nota 11, en cuanto a la ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte aéreo.

15/ Artículos 5 (1) y 9 del Convenio en su forma enmendada por el Protocolo No. 4 de Montreal.

/...

28. Tanto las Reglas de La Haya como las Reglas de Hamburgo permiten al cargador pedir al porteador que emita un conocimiento de embarque una vez que éste haya recibido las mercaderías y éstas queden a su cargo 16/. Además, una vez que las mercaderías se hayan cargado a bordo, el cargador tiene derecho a que se expida un conocimiento de embarque "embarcado", que puede revestir la forma de una anotación en el conocimiento de embarque ya emitido en que se indique el nombre o nombres del buque o buques en que se han cargado las mercaderías y la fecha o fechas en que se efectuó la carga 17/.

29. Ni las Reglas de La Haya ni las Reglas de Hamburgo requieren que se expida un conocimiento de embarque si el cargador no lo pide. No obstante, el régimen de responsabilidad de las Reglas de La Haya, inclusive las exoneraciones de responsabilidad y los límites de ésta, se aplica solamente cuando ha habido un contrato de transporte "formalizado en un conocimiento de embarque o en cualquier documento similar que sirva como título" 18/. En cambio, las Reglas de Hamburgo sobre la responsabilidad se aplica a "todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar las mercancías por mar desde un puerto a otro" 19/. Por tanto, si bien el derecho del cargador a pedir un conocimiento de embarque es el mismo según las Reglas de Hamburgo que según las Reglas de La Haya, las Reglas de Hamburgo son más abiertas respecto del uso de cartas de porte marítimo y de otras formas de documento de transporte no negociable o de técnicas de documentación que no utilizan el papel.

30. El proyecto ITO es el menos exigente de los textos en examen, ya que requeriría que se emitiera un documento solamente si lo solicitase el cargador, y no prevé que se emita ese documento en todos los casos 20/.

---

16/ Reglas de La Haya, artículo 3 (3); Reglas de Hamburgo, 14 (1).

17/ Reglas de La Haya, artículo 3 (7); Reglas de Hamburgo, 15 (2).

18/ Artículo 1 b). Véase también el artículo 2. Respecto de la posibilidad de incorporar el régimen de responsabilidad de las Reglas de La Haya en el contrato de transporte mediante una cláusula en la carta de porte, véase el párr. 70 infra.

19/ Artículo 1 (6). Véase también el artículo 2.

20/ UNIDORIT 1982, Estudio XLIV, Doc. 14, artículo 4.

b. Emisión de un documento mediante el procesamiento electrónico de datos

31. El Convenio Multimodal permite al transportista multimodal, si el cargador lo acepta, mantener un registro de los datos exigidos en el Convenio utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole, por ejemplo una computadora. En este caso debe proporcionarse al cargador un documento legible, no negociable, que se considera el documento para el transporte multimodal 21/.

32. Según el proyecto ITO, ninguna de sus disposiciones obstará para que se emitan documentos por cualesquiera medios mecánicos o electrónicos, siempre que ello no sea incompatible con la legislación del país en que se emita el documento 22/.

c. Emisión del documento de transporte en el lugar de destino

33. Desde hace mucho tiempo que es técnicamente posible emitir la documentación de transporte necesaria en el lugar de destino remitiendo telegráficamente la información pertinente al cargador o a su representante en el lugar de destino 23/. Con la normalización del registro de datos en los documentos de transporte y el desarrollo de las redes de telecomunicación de computadora a computadora, ahora es factible la preparación directa de los documentos en el lugar de destino.

34. La expedición del documento de transporte en el lugar de destino no está permitida por el Convenio CIM, el SMGS en el caso del transporte por ferrocarril, el CMR en el caso del transporte por carretera y el Convenio de Varsovia en el caso del transporte aéreo, los cuales exigen que una copia de la carta de porte acompañe las mercancías en el viaje 24/.

---

21/ Artículo 5 (4).

22/ Artículo 4 (4).

23/ Ya en la edición de 1958 del Uniform Commercial Code de los Estados Unidos de América, artículo 7-305, se autorizaba al porteador a que, previa petición del cargador, emitiera el documento de transporte en el lugar de destino.

24/ CIM 1970, art. 16 (1); CIM 1980, art. 27, SMGS, art. 6 (1); CMR, art. 5 (2); Convenio de Varsovia, art. 6 (2). En virtud del Protocolo de Montreal No. 4 en el segundo original debe figurar la inscripción "para el consignatario", no obstante, el Convenio no requiere específicamente que el documento viaje con las mercancías o se entregue al consignatario. Conforme a la resolución 600k de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, cuando se utiliza el teletipo u otros medios electrónicos para transmitir una carta de porte aéreo para el transporte internacional, en primer lugar hay que expedir un certificado escrito de porte aéreo. Siempre que la consignación se transfiera al porteador siguiente, hay que suministrar a ese porteador el segundo original para el consignatario y copias de la carta transmisible de porte aéreo.

35. Puesto que ni las Reglas de La Haya ni las de Hamburgo requieren la expedición de un documento de transporte, parece que en virtud de estas Reglas no hay obligación para el porteador en cuanto al lugar de expedición del documento. En caso de acuerdo entre porteador y cargador, el porteador podría expedir en el lugar de destino una carta de porte marítimo o un conocimiento de embarque. Esto mismo parece posible en virtud del Convenio sobre Transporte Multimodal y el proyecto de CMN.

d. Substitución del documento escrito

36. En virtud del Protocolo de Montreal No. 4, en lugar de una carta escrita de porte aéreo el porteador puede presentar "cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse" 25/. En ese caso hay que presentar al cargador un recibo escrito por las mercancías.

37. En virtud del proyecto de CMN pueden utilizarse medios eléctricos o automáticos de registro de la transacción 26/. A diferencia del Protocolo de Montreal No. 4 no se necesita un recibo escrito.

38. Puesto que ni las Reglas de La Haya ni las Reglas de Hamburgo requieren la expedición de un documento de transporte, a menos que el cargador solicite un conocimiento de embarque, ambos convenios permiten la utilización de técnicas de documentación no escritas.

2. Control de las mercancías por medio del documento

39. Una de las funciones tradicionales del conocimiento de embarque marítimo consiste en hacer de documento de título por el cual el poseedor del conocimiento de embarque tiene la posesión simbólica de las mercancías. Esta función se materializa en virtud de la norma de que el porteador puede entregar las mercancías únicamente contra presentación del conocimiento de embarque. Esta norma se sobreentiende, aunque no se formula, en las Reglas de La Haya y se formula específicamente en las Reglas de Hamburgo, el proyecto de CMN y el Convenio sobre el Transporte Multimodal 27/.

40. Según el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales se lograrían los mismos resultados en virtud de la siguiente disposición:

---

25/ Art. 5 (2) del Convenio modificado por el Protocolo.

26/ Art. 3 (5).

27/ Reglas de Hamburgo, art. 1 (7); proyecto de CMN, art. 4 (1); Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6 (2).

"Si las partes lo acuerdan y lo permite la ley aplicable, el documento expedido por el operador de una terminal internacional puede contener el compromiso por parte del operador de entregar las mercancías contra presentación del documento." 28/

41. Las convenciones que mencionan específicamente la carta de porte como único documento de transporte prevén también un mecanismo para que el cargador ordene al porteador que no entregue las mercancías al consignatario. En virtud del Convenio de Varsovia la carta de porte debe expedirse en tres originales. El tercer original se entrega al cargador 29/. Hasta que las mercancías lleguen al lugar de destino, el cargador puede ejercer el derecho de disponer de los bienes después de la entrega al porteador del tercer original de la carta de porte 30/. Para las mercancías que se transportan por carretera las normas en virtud del CMR son esencialmente las mismas, con la excepción de que la copia que ha de entregarse al cargador y que debe presentarse al porteador en caso de cualquier parada en tránsito es el primer original 31/. Para el transporte por ferrocarril, en virtud del CIM o el SMGS cualquier desviación de las mercancías por el cargador debe anotarse en el duplicado de la carta de porte 32/. Por consiguiente, el expedidor pierde su derecho de disponer de los bienes en cuanto entrega el "original" o el duplicado de la carta de porte al consignatario o a un banco en el caso de un crédito documentario.

42. El Convenio sobre el Transporte Multimodal estipula que, si las mercancías van acompañadas de un documento de transporte multimodal no negociable, el operador de transporte multimodal queda liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario "o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito" 33/. Puesto que el derecho del expedidor de ordenar al transportista que entregue las mercancías a una persona que no sea el consignatario no está basado en la posesión de una copia del documento no negociable, el convenio no parece ofrecer un medio de impedir que el expedidor ejerza el derecho de disponer de las mercancías hasta que éstas se hayan entregado. La misma conclusión parece aplicable a un embarque acompañado de carta de porte marítimo, ya que ni las Reglas de La Haya ni las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones sobre los aspectos documentales de tal embarque.

---

28/ Art. 4 (4).

29/ Art. 6.

30/ Arts. 12 y 13.

31/ Art. 12 (5).

32/ CIM 1970, art. 21 (2); CIM 1980, art. 30 (2); SMGS, art. 19 (5).

33/ Art. 7 (2).

43. El proyecto de CMN dispone que el porteador puede hacer la entrega únicamente a la persona que figura en el conocimiento de embarque si éste está expedido en forma nominativa 34/. El proyecto no contiene reglas relativas al derecho del cargador de controlar las mercancías si el embarque está acompañado de una carta de porte.

### 3. Requisitos en materia de datos

44. Para que la carta de porte pueda cumplir sus diversas funciones, debe contener una cierta cantidad de datos. Muchos de éstos son los mismos cualquiera que sea el medio de transporte. De hecho, en gran medida se trata de los mismos datos necesarios en otros documentos relacionados con la venta y el embarque de las mercancías. No obstante, cada convenio prescribe un cierto número de datos que deben figurar en el documento de transporte de que se trate.

45. El número mínimo de datos exigido en los convenios es de tres; así ocurre en las Reglas de La Haya y el Protocolo de La Haya y en el Protocolo de Montreal No. 4 al Convenio de Varsovia 35/. El número máximo de datos exigido es de 17, en el Convenio de Varsovia original, seguido por 15 en las Reglas de Hamburgo y en el Convenio Multimodal 36/.

46. No existe una tendencia clara hacia el aumento o la disminución del número de datos exigido. En el Protocolo de La Haya de 1955 se redujo a tres el número original de 17 datos previsto en el Convenio de Varsovia. Esa decisión fue confirmada por el Protocolo de Montreal No. 4 de 1975, si bien uno de los datos necesarios era diferente al correspondiente en el Protocolo de La Haya. Por otra parte, en las Reglas de Hamburgo de 1978 se aumentaron a 15 los tres datos previstos en las Reglas de La Haya. En el Convenio Multimodal de 1980 se siguió el mismo procedimiento.

### 4. Requisito de la firma

47. En la mayoría de los convenios, aunque no en todos, se dispone que la carta de porte sea firmada por el cargador, el porteador o ambos. En todos los convenios en que se exige la firma se permite que ésta se estampe por medios mecánicos.

---

34/ Art. 4 (1). El proyecto contiene también reglas específicas para los conocimientos de embarque expedidos a la orden o al portador.

35/ Reglas de La Haya, art. 3 (3); Protocolo de La Haya y Protocolo de Montreal No. 4, art. 8 del Convenio de Varsovia en su forma modificada. Los datos que exigen los dos protocolos no son totalmente idénticos.

36/ Convenio de Varsovia, art. 8; Reglas de Hamburgo, art. 15; Convenio Multimodal, art. 8.

<u>Convenio</u>	<u>Firma necesaria</u>		<u>Medio autorizado</u>			<u>Aplicación de la legislación del lugar de emisión</u>	<u>Artículo del Convenio</u>
	<u>Cargador</u>	<u>Porteador</u>	<u>Firma estampada</u>	<u>Firma impresa</u>	<u>Otros medios</u>		
Reglas de La Haya	No	No					
Reglas de Hamburgo	No	Sí	Sí	Sí	Sí a/	Sí a/	14
Convenio de Varsovia	Sí	Sí	Sí	Sí: cargador	No	No	6
Protocolo de La Haya	Sí	Sí	Sí	Sí: cargador	No	No	6
Protocolo de Montreal No. 4	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	6
CIM-1970	Sí b/	Sí c/	Sí	Sí: cargador	No	Sí b/	6, 8
CIM-1980	Sí b/	Sí c/	Sí	Sí: cargador	No	Sí b/	13, 11
SMGS	Sí	Sí c/	Sí	Sí: cargador	No	No	6, 7
CMR	Sí	Sí	Sí d/	Sí d/	No	Sí d/	5
Multimodal	No	Sí	Sí	Sí	Sí a/	Sí a/	5
Proyecto de CMN	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí e/	Sí e/	6
Proyecto de ITO	No	No					

a/ "La firma en [el documento de embarque] [el documento de transporte multimodal] podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita [el conocimiento de embarque] [el documento de transporte multimodal]."

b/ "Si las leyes y reglamentos vigentes en la estación de salida lo disponen, el remitente añadirá a su nombre y dirección su firma escrita, impresa o estampada."

c/ Ni en el CIM ni en el SMGS se exige la "firma" del porteador. No obstante, en ambos documentos se requiere que el porteador coloque su sello en la carta de porte.

d/ "Las firmas podrán ser impresas o sustituidas por sellos del remitente y el porteador si las leyes del país en que se emite el conocimiento de embarque lo permiten."

e/ Esta disposición es semejante a la que figura en la nota d/, aunque añade que se podrá utilizar cualquier otra marca de autenticidad autorizada por las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

/...

48. El Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional CEPE/UNCTAD ha recomendado:

"a los gobiernos y a las organizaciones internacionales encargadas de los acuerdos intergubernamentales correspondientes que estudien los textos nacionales e internacionales que establecen el requisito de la firma para los documentos necesarios en el comercio internacional y que consideren la posibilidad de modificar esas disposiciones, cuando proceda, a fin de que la información contenida en los documentos pueda prepararse y transmitirse por medios electrónicos u otros medios automáticos de transmisión de datos y que el requisito de la firma pueda cumplirse mediante autenticación garantizada por los medios utilizados en la transmisión 37/.

C. Organizaciones que preparan formularios para documentos de transporte

49. En algunos Convenios sobre transporte se considera importante que todos los portadores utilicen documentos de transporte de formato uniforme. En esos casos, una organización puede estar encargada de preparar el documento necesario. Cuando no se atribuye tanta importancia a la uniformidad, los portadores pueden diseñar sus propios documentos, siempre que contengan la información prevista en el convenio.

50. El talón de ferrocarril que se utiliza con arreglo al SMGS ha sido convenido por los Estados en un anexo del Convenio. El formato del talón fue revisado recientemente y en la actualidad se ajusta a la United Nations Layout Key.

51. Hasta que entró en vigor en 1975 la versión del Convenio CIM de 1970, el talón de ferrocarril previsto en ese Convenio también figuraba en uno de sus anexos. De conformidad con la versión del Convenio CIM correspondiente a 1970, los ferrocarriles están facultados para prescribir un modelo de talón de ferrocarril 38/. El modelo de talón propuesto se debe comunicar a la Oficina Central para el Transporte Internacional por Ferrocarril, de Berna, que la comunica a los Estados contratantes. Si ningún Estado presenta objeciones en el plazo de un mes, la propuesta entra en vigor. De haber objeciones, la Oficina Central trata de resolver las diferencias. Con arreglo al Convenio CIM de 1980 anexo al COTIF, que, según se prevé entrará en vigor en 1985, los ferrocarriles tendrán plena autoridad para establecer modelos de talones sin aprobación gubernamental 39/. El Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT) está procediendo a modificar el talón de ferrocarril previsto en el Convenio CIM. A partir de 1969, el talón de ferrocarril correspondiente al Convenio CIM se ajusta a la United Nations Layout Key.

---

37/ Recomendación No. 14, TRADE/WP.4/INF.63, TD/B/FAL/INF.63.

38/ Artículo 6 (1).

39/ Artículo 12 (2). Véase también E. Bertherin, La réforme de la lettre de voiture internationale, 86 Bulletin des transports internationaux par chemins de fer 47 (1980).



52. En ninguno de los demás convenios se indica cuál será la organización encargada de preparar el documento ni se exige que el documento utilizado tenga un formato uniforme. No obstante, en razón de la conveniencia de esa uniformidad, diferentes organizaciones han preparado modelos de documento de transporte.

53. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha preparado una carta de porte aéreo obligatoria para todos los miembros de la IATA y que también utilizan muchas entidades no afiliadas. El nuevo conocimiento de embarque aéreo y carta de porte, que se ajusta estrechamente a la United Nations Layout Key, ha sido aprobado para su uso facultativo a partir del 1° de abril de 1982 y obligatoria a partir del 1° de enero de 1984 40/.

54. La Unión Internacional de Transporte por Carretera ha preparado una carta de porte CMR que se ajusta al United Nations Layout Key y cuya utilización es general. Otras organizaciones, tales como la Junta para la simplificación de los trámites del comercio internacional, del Reino Unido, han preparado asimismo cartas de porte CMR que están en uso. La Carta de porte CMR de la Junta también se ajusta a la United Nations Layout Key.

55. En los documentos correspondientes al transporte marítimo de mercancías no se encuentra el mismo grado de uniformidad que hay en otras formas de transporte. Persiste hasta la actualidad la costumbre de que el porteador tenga su propio modelo de conocimiento de embarque e, incluso, distintos formularios para diferentes productos o rutas. Análogamente, en los casos en que se han elaborado nuevos documentos de transporte como cartas de porte marítimo, los propios porteadores han diseñado sus respectivos documentos.

56. No obstante, se ha logrado cierto nivel de uniformidad. Se utiliza extensamente el modelo de conocimiento de embarque preparado por la Cámara Naviera Internacional, que se ajusta a la United Nations Layout Key. Diversas asociaciones de comercio y conferencias de transporte de diversa índole. En muchos casos esos modelos se ajustan al formato propuesto por la Cámara Naviera Internacional.

57. Sin lugar a dudas, el menos uniforme de todos los documentos de transporte es el de transporte combinado o multimodal. Dado que este tipo de transporte abarca diversas situaciones, es probable que transcurra mucho tiempo hasta que haya un documento uniforme, si alguna vez lo hay. Sin embargo, organizaciones tales como la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO), la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga han adoptado documentos de transporte combinado que se ajustan a la United Nations Layout Key.

---

40/ Resolución 600 j (III) de la IATA.

## II. ALGUNAS NOVEDADES

### A. Documentos de reverso en blanco y formularios resumidos suministrados por el cargador

58. Con frecuencia los documentos de transporte consisten en formularios de muchas hojas con papel carbónico que permiten al cargador llenar todos los originales y las copias mecanografiando una sola vez. Por lo general, en el reverso de los originales figuran las condiciones generales de transporte del porteador.

59. La elaboración de una serie de formularios para las transacciones comerciales internacionales que se ajustan al United Nations Layout Key ha hecho posible utilizar métodos reprográficos modernos de una tirada para la preparación de todos los documentos necesarios para la venta y el embarque de las mercancías. Ahora bien, el equipo para la preparación de documentos muchas veces no sirve para formularios de muchas hojas y, en algunos casos, es preciso utilizar papel continuo que, por lo tanto, no debe ir impreso en el reverso.

60. Incluso en los casos en que no ocurre así, resultaría más sencillo al cargador poder utilizar un formulario estándar para cualquier medio de transporte y que sirviera para cualquier porteador.

61. A fin de dar cabida a esos formularios o documentos de reverso en blanco suministrado por el cargador, el Grupo de Trabajo CEPE/UNCTAD sobre facilitación de los procedimientos comerciales internacionales ha recomendado que se utilice la siguiente cláusula en el anverso del documento:

"Quedan incorporadas al presente documento las condiciones de transporte estándar del transportista/porteador (incluidas las relativas al transporte previo y al transporte sucesivo) y las tarifas aplicables en la fecha de aceptación de las mercancías para el transporte, así como cualesquiera convenios o leyes nacionales que se apliquen obligatoriamente al contrato del que este documento constituye prueba.

En la oficina del transportista/porteador o sus agentes principales se podrá inspeccionar o se suministrará, previa solicitud, un ejemplar de esas condiciones." 41/

62. La medida en que los tribunales de los distintos países acepten esa cláusula general de incorporación dependerá del criterio que se siga en el sistema jurídico correspondiente con respecto a los contratos de adhesión y el uso de condiciones generales, del texto de las condiciones de que se trate y de que ese texto esté a disposición de los cargadores que hayan de quedar sometidos a las condiciones 42/.

---

41/ Recomendación No. 12, párr. 16, TRADE/WP.4/INF.61, TD/B/FAL/INF.61.

42/ Un observador ha comentado que en algunos grandes países marítimos la jurisprudencia relativa a la validez de los documentos de transporte de formularios resumidos y de reverso en blanco es confusa y difícil de interpretar. E. du Pontavice, supra, nota 2 en la página 441.

63. Los documentos de transporte de reverso en blanco o formularios resumidos son aceptables para los créditos documentarios emitidos con arreglo a los usos y Prácticas Uniformes en materia de Créditos Documentarios 43/.

**B. Documentos de transporte universales o para fines múltiples**

64. El hecho de que se hayan ajustado diferentes documentos de transporte a la United Nations Layout Key ha demostrado que las necesidades de datos para el transporte de mercancías por distintos medios son similares. La elaboración de documentos de transporte de reverso en blanco y de formularios resumidos con una cláusula similar a la sugerida por el Grupo de Trabajo CEPE/UNCTAD sobre facilitación de las prácticas comerciales internacionales ha hecho posible que se incorporen al documento de transporte las condiciones de cualquier porteador por cualquier medio.

65. Un grupo de trabajo del Consejo sueco de procedimientos comerciales (SWEPRO) ha combinado esas dos características en un proyecto de documento de transporte de reverso en blanco para fines múltiples 44/. Este documento tiene por objeto sustituir a los siguientes documentos:

- Carta de transporte marítimo, recibo del flete;
- Conocimiento de embarque, conocimiento de embarque por vía fluvial;
- Conocimiento de embarque directo;
- Documento de transporte combinado;
- Talón de ferrocarril;
- Carta de porte por carretera;
- Conocimiento de embarque aéreo, conocimiento de embarque aéreo a domicilio;
- FCT (Certificado de transporte del agente de expedición);
- FCR (Certificado de recibo del agente de expedición).

66. Cuando se haya de utilizar el documento de transporte para fines múltiples como conocimiento de embarque, se deberán mecanografiar las dos legtras "BL" en una casilla determinada del formulario. Aunque en el informe del Grupo de Trabajo no se examina esta cuestión, se considera, al parecer, una indicación suficiente de que "el porteador se compromete a hacer entrega de las mercancías contra la presentación del documento" 45/.

67. Varias empresas de Suecia han utilizado en forma experimental el proyecto de documento de transporte para fines múltiples con resultados satisfactorios. El informe del Grupo de Trabajo de la SWEPRO fue publicado en noviembre de 1981 en

---

43/ Artículo 19 b) ii).

44/ SWEPRO, Multi-Purpose Transport Document (MPT), (Göteborg, 1981), reproducido en TRADE/WP.4/R.165.

45/ Parte de la definición del conocimiento de embarque en las Reglas de Hamburgo, art. 1 (7).

inglés y se le dio amplia distribución a fin de fomentar la comprensión del concepto a escala internacional. Como señaló la SWEPRO, "no tiene objeto que se trate de implantar únicamente en Suecia, ya que ello resultaría difícil sin una comprensión internacional de esa nueva idea" 46/. Además, puede haber dificultades para utilizar el documento en el caso de aquellos medios de transporte internacional, ferrocarril, vía aérea, en que todos los porteadores deben utilizar un formulario preestablecido 47/.

### C. Carta de transporte marítimo en lugar de conocimiento de embarque

68. Los únicos documentos de transporte que debe enviar el cargador en forma separada de las mercancías son el conocimiento de embarque y el documento negociable de transporte multimodal. La gestión especial que requieren estos documentos aumentan los gastos para todas las partes. Además, con frecuencia los documentos llegan después que las mercancías, lo que provoca congestión en los puertos con el consiguiente costo.

69. En algunas transacciones comerciales se ha comprobado que la mayor parte de los envíos se efectúa entre antiguos clientes o entre diferentes plantas de un grupo multinacional. En esos casos, la función del conocimiento de embarque podría ser cumplida en la misma forma por un documento no negociable de transporte, como una carta de transporte marítimo.

70. En la actualidad, la principal dificultad jurídica que se presenta con la utilización de la carta de transporte marítimo entre las partes relacionadas entre sí reside en el régimen de responsabilidad de las Reglas de La Haya, que se aplica solamente si el transporte está cubierto por un conocimiento de embarque o un documento de título análogo. Por lo tanto, las cartas de transporte marítimo incorporan con frecuencia las Reglas de La Haya en el contrato de transporte. Se plantean algunas dudas respecto de la eficacia de esa incorporación 48/. Las Reglas de Hamburgo obvian esta cuestión jurídica puesto que se aplican a "todo contrato en virtud del cual el portador se compromete, contra el pago del flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro" 49/.

---

46/ SWEPRO News, No. 3, febrero de 1982, pág. 7.

47/ "La carta de porte no será sustituida por otros documentos ni complementada con documentos que no sean los exigidos o permitidos en el presente Convenio o en los aranceles". Convenio CIM 1970, art. 6 (8). Véase también el Convenio CIM 1980, art. 13 (4).

48/ Supra, nota 42.

49/ Inciso 6 del art. 1.

71. Aunque la carta de transporte marítimo se utiliza con más frecuencia cuando las mercancías no se han de vender a flote y no se ha de expedir créditos documentario alguno, las ventajas desde el punto de vista del costo que resultan de la simplificación de los procedimientos documentales cuando no se expide conocimiento de embarque han hecho que el Grupo de Trabajo CEPE/UNCTAD sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional recomiende que:

"Los portadores deberían ofrecer siempre un documento de transporte no negociable teniendo presente que se puede utilizar con los créditos documentarios si lo establece el solicitante de créditos." 50/

72. El último proyecto de revisión de los Usos y Reglas Uniformes en materia de Créditos Documentarios acepta la utilización de cartas de transporte marítimo no negociables en los créditos documentarios. En tanto la versión de 1974 de esos Usos se refería en forma extensa a los conocimientos de embarque marítimo, el último proyecto se refiere a "documentos de transporte" 51/. Incumbe al solicitante del crédito especificar el documento de transporte que quiera. Incumbe también al banco que extiende el crédito determinar si los documentos de transporte especificados en la solicitud son suficientes para él.

73. La preocupación que se ha expresado por la utilización de cartas de transporte marítimo en créditos documentarios reside en que no aseguran al banco o al consignatario que el consignador no desviará las mercancías después de haber recibido el pago en virtud del crédito. Se plantearía un problema idéntico si los documentos de transporte no constasen en papel.

74. Se han efectuado diversos estudios para llegar a una solución de este problema que dé al consignatario y al banco la misma seguridad jurídica que daría la posesión de un conocimiento de embarque, pero que fuese más eficaz desde el punto de vista administrativo. El Consejo sueco para investigaciones en materia de transporte ha patrocinado el proyecto más avanzado y que se utiliza experimentalmente como ACL Cargo Key Receipt System 52/. Se trata de una combinación de la carta de transporte marítimo y el procesamiento automático de datos. Se basa en un sistema interno de computadoras que funciona entre los puertos de embarque y destino. El porteador suministra al cargador una copia de los datos de embarque que autentica como primera copia. En esta copia figuran, entre otras cosas, los elementos siguientes:

a) La designación como consignatario del banco del comprador, que ha abierto la carta de crédito;

---

50/ Recomendación No. 18. Medidas 7.2, ECE/TRADE/141.

51/ Infra, párr. 80.

52/ K. Grönfors. Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement (Göteborg, 1979); K. Grönfors, The Legal Aspects and Practical Implications of non-Documentary (Paperless) Cargo Movement, BIMCO Bulletin 1981, pág. 6180.

b) La declaración del cargador en el sentido de que ha renunciado irrevocablemente en favor del consignatario a su derecho de disponer de las mercancías durante el tránsito;

c) La declaración del porteador en el sentido de que mantiene en garantía las mercancías consignadas estipuladas en el recibo y como prenda para el banco designado como consignatario.

75. Al parecer no existe otro proyecto que haya alcanzado un nivel de experimentación y utilización práctica. Sin embargo, se ha formulado una propuesta sobre documentos de transporte no documentales que se utilizarían sistemas públicos de comunicación de datos y consiste en el empleo de un sistema público de claves por medio del cual el contenido de los datos de un mensaje por computadora autenticaría, mediante las claves utilizadas, la fuente y el contenido del mensaje 53/. Esta propuesta incluiría también declaraciones análogas a las que figuran en el ACL Cargo Key Receipt System.

76. Otro método que se ha sugerido al respecto consiste en valerse de un sistema de registro. Según una propuesta, el porteador registraría en sus computadoras las ventas o garantías reales 54/. Según otra propuesta formulada para carga a granel, y especialmente para el comercio en buques cisterna, llevarían el registro una oficina central situada en un lugar apropiado o un banco 55/.

---

53/ R. Henriksen, The Legal Aspects of Paper-less International Trade and Transport (Copenhagen, 1982).

54/ K.H. Reinskou, Bills of Lading and ADP: Description of a Computerized System for Carriage of Goods by Sea, 2 Journal of Media Law and Practice, No. 2 (1981), reproducido en TRADE/WP.4/R.159.

55/ P. Gram, Presidente, INTERTANKO Documentary Committee, Delivery of Cargo without Presentation of Bills of Lading, informe de fecha 16 de noviembre de 1980. Compárese con la sugerencia formulada en el octavo período de sesiones de la Comisión en el sentido de que "en caso de considerarse conveniente que una garantía real para la financiación del comercio internacional tuviese como elemento un sistema de registro, se estudiase la posibilidad de un sistema de registro mundial con la ayuda de computadoras". Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/10017), párr. 60.

D. Valor jurídico de los registros computadorizados

77. A medida que los registros y documentos confeccionados en papel, incluidos los documentos relacionados con el transporte, se han ido reemplazado por registros almacenados en computadoras, han surgido expresiones de preocupación sobre el valor jurídico de estos últimos. A pesar del extenso uso que se hace de las computadoras en todas las esferas de la actividad comercial, sigue existiendo en algunos países una actitud de renuencia para admitir registros computadorizados como pruebas en los juzgados y tribunales arbitrales. Se piensa que el estado actual de las técnicas empleadas para registrar datos en computadoras no ofrece suficiente garantía contra la falsificación. Por otra parte, existen barreras jurídicas tradicionales para la utilización de esos registros como pruebas, especialmente en los países con un sistema de derecho común.

78. En el informe sobre transferencias electrónicas de fondos presentado en el período de sesiones en curso de la Comisión se exponen las medidas adoptadas a nivel internacional para facilitar la utilización del procesamiento electrónico de datos 56/. Ya se ha hecho referencia a varias medidas de esa índole adoptadas en la esfera de los documentos de transporte. En ese informe también se exponen las medidas adoptadas en el plano internacional en relación con el valor probatorio de los registros computadorizados.

79. En dicho informe se llega a las siguientes conclusiones:

"A fin de dar la seguridad jurídica a las transferencias electrónicas internacionales de fondos, es necesario contar con normas armonizadas tanto sobre las condiciones en que se confeccionan los registros computadorizados para que sean aceptables como pruebas como sobre el valor probatorio de esos registros. Sin embargo, el problema trasciende la esfera de las transferencias electrónicas de fondos y afecta a todos los aspectos del comercio internacional en que es posible utilizar computadoras. Puesto que las normas probatorias forman parte del derecho procesal y están vinculadas con el resto de la estructura jurídica de un Estado, en la actualidad sería difícil lograr una uniformidad jurídica al respecto. Sin embargo, si se establecieran directrices en cuanto a las condiciones en que pueden admitirse como pruebas los registros computadorizados, podría influirse en la evolución jurídica en ese terreno" 57/.

---

56/ A/CN.9/221, párrs. 70 a 81.

57/ Ibid., párr. 88.

E. Cartas de crédito documentario

80. Una de las principales preocupaciones que animan a la Cámara Internacional de Comercio en su actual revisión de los Usos y Prácticas Uniformes en materia de Créditos Documentarios es adaptar las normas a los cambios recientes que han tenido lugar en la documentación de los transportes 58/. En el contexto del presente informe existen cuatro puntos de especial interés.

- En el nuevo proyecto de los UPU se emplea la expresión "documentos de transporte" y sólo se menciona un tipo especial de documento de transporte en los pocos casos en que la norma propuesta se aplica exclusivamente a ese documento. Este criterio permite enfocar de modo más uniforme la cuestión de los créditos documentarios relacionados con mercaderías despachadas por diferentes medios de transporte, mediante el transporte combinado o multimodal, o con diferentes tipos de documentación pero en un mismo medio de transporte.
- A menos que en el crédito se estipule lo contrario, los bancos aceptarán como originales los documentos confeccionados, mediante el proceso de datos o con sistemas fotográficos, o que parezcan haber sido confeccionados de ese modo, si, después de su confección, se les ha añadido una indicación en el sentido de que tienen carácter de originales y si sus expedidores los firman o legitiman de otra manera. Este sistema permitirá confeccionar documentos sobre la base de una clave de diagramación normalizada, como la United Nations Layout Key, empleando técnicas fotográficas o automáticas de procesamiento de datos.
- A menos que un crédito requiera explícitamente que se expida un documento de transporte a bordo, los bancos aceptarán un documento de transporte en que se indique que las mercaderías han sido aceptadas o recibidas para su transporte. Esa ha sido siempre la norma que se ha aplicado en relación con todos los medios de transporte, con excepción del transporte marítimo de mercaderías. Con el advenimiento de la contenerización y del transporte multimodal, tal vez no resulte factible o necesario expedir un documento a bordo. Sin embargo, el solicitante del crédito/comprador de las mercaderías seguirá teniendo derecho a exigir un conocimiento "a bordo" respecto del crédito, y el cargador/vendedor de las mercaderías seguirá teniendo derecho a exigir ese documento al transportista en virtud tanto de las Normas de La Haya como de las Normas de Hamburgo.
- Las normas relativas al transbordo se han extendido para que reflejen las características del transporte combinado y multimodal.

---

58/ Los progresos realizados por la Cámara Internacional de Comercio en su revisión de los UPU se describen en el documento A/CN.9/229. En el momento de redactarse el presente documento, la versión más reciente de dicha revisión se encuentra en el documento No. 470/394 de la CIC. Las disposiciones relativas a los documentos de transporte se encuentran en los artículos 22 a 33.



CONCLUSION

81. Las leyes y prácticas relativas a los documentos de transporte internacional están en un rápido proceso de evolución. Las distinciones entre los diferentes medios de transporte de mercaderías, y las necesidades de los cargadores y de los bancos, así como de los porteadores, con respecto a la documentación a que da origen dicho transporte, se están haciendo menos pronunciadas. Por ese motivo, es posible que en el futuro se haga más necesario armonizar las normas que rigen la documentación del transporte.

82. La Secretaría tiene la intención de mantenerse al corriente de los acontecimientos que se vayan produciendo esta esfera. Cuando parezca haber llegado el momento oportuno, la Secretaría tal vez sugiera a la Comisión que adopte un curso de acción para el futuro en que tenga en cuenta las opiniones expresadas por la Comisión.

-----