

LAS REGLAS DE ROTTERDAM (II)

CARLOS LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA

Abogado, Doctor en Derecho

Recibido: 02.09.2010 / Aceptado: 14.09.2010

Resumen: Este trabajo es el segundo en una serie sucesiva de artículos que sobre las Reglas de Rotterdam comenzaron a publicarse en el nº 1 del volumen 2 de Cuadernos de Derecho Transnacional (Marzo 2010), pp. 165-185. En esta ocasión, siguiendo el plan establecido en la Parte I, las reflexiones se dedican al análisis de los aspectos formales y documentales contenidos en la regulación prevista en las Reglas de Rotterdam en su aplicación al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Conforme a un esquema tradicional de exposición de la materia, se explicarán cuáles son los documentos de transporte contemplados en las Reglas, quién debe emitirlos y firmarlos, cuál es su contenido y qué funciones cumplen.

Palabras clave: Contrato, transporte, marítimo, mercancías, multimodal, documentos.

Abstract: This article is the second from a successive series of articles on the Rotterdam Rules which started to be published in No 1, Volume 2 of Cuadernos de Derecho Transnacional (March 2010), pages 165-185. Now, following the outline advanced in Part I, our comments will be focused on the analysis of the formal and documentary aspects contained in the regulation of the Rotterdam Rules as applied to the contract for the international carriage of goods wholly or partly by sea. Through a classical exposition approach, we will address issues such as the concept and classes of transport documents contemplated by the Rules, their issuance and signature, their contents and their functions.

Key words: Contract, carriage, sea, goods, multimodal, documents.

Sumario: IV. Aspectos documentales y formales. 1. Introducción. 2. Concepto de documento de transporte. 3. Clases de documentos de transporte. Los documentos electrónicos de transporte. 4. Emisión del documento de transporte. 5. Firma del documento de transporte. 6. Contenido del documento de transporte. Los “datos del contrato”. 7. Funciones del documento de transporte. 8. Requisitos de forma.

IV. Aspectos documentales y formales

1. Introducción

1. Los aspectos documentales y formales del contrato de transporte marítimo de mercancías siempre han sido objeto de atención particular por los instrumentos internacionales reguladores de este contrato. Es más, puede afirmarse que, como sucede en la regulación uniforme actualmente vigente entre nosotros (RHV), la documentación del contrato de transporte ocupa, por unas razones u otras, un lugar central en el conjunto de sus normas¹. Las Reglas de Rotterdam (RR) no constituyen

¹ No en vano, las Reglas de La Haya (o Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924) identifican, en su título, su objeto,

una excepción en este contexto, pues, como veremos, este cuerpo normativo dedica un buen número de sus preceptos a la regulación de los aspectos formales y documentales del contrato, si bien, siguiendo el camino abierto ya en su día por las Reglas de Hamburgo (RH), las RR han puesto el centro de gravedad de su regulación sobre la figura del “contrato de transporte” en vez de sobre los “documentos de transporte” que se utilizan en este sector². En las páginas que siguen analizaremos, fundamentalmente, el régimen jurídico de la documentación de transporte diseñado por las RR³. En primer lugar, averiguaremos qué entienden las RR por “documento de transporte” (apartado 2) y qué clases de documentos de transporte contemplan dichas Reglas, haciendo una especial mención a la *novedad* que representan en la regulación del sector los “documentos electrónicos de transporte” (apartado 3)⁴. Luego, determinaremos a quién corresponde, y cómo se debe producir, su emisión (apartado 4) y firma (apartado 5). Y reservaremos para el final, los dos aspectos más relevantes, por su trascendencia práctica, del régimen de los documentos de transporte en las RR. Por un lado, la determinación del contenido del correspondiente documento de transporte (apartado 6). Y, por otro, sus funciones (apartado 7). Y, para cerrar el círculo, concluiremos nuestro análisis con una breve mención a la regulación del artículo 3 RR, que se centra en la exigencia de cumplimiento de ciertos requisitos de forma en determinados ámbitos de la regulación de las RR (apartado 8).

2. Concepto de documento de transporte

2. El artículo 1 RR (“Definiciones”), en su apartado 14, proporciona una definición de “documento de transporte” a los efectos de su aplicación en el marco regulador contemplado por las Reglas. Según dicho precepto, “[P]or “documento de transporte” se entenderá el documento emitido por el porteador, en virtud de un contrato de transporte, que: a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y b) Pruebe o contenga un contrato de transporte”. Se trata, como puede comprobarse a primera vista, de una definición amplia y sencilla. Al margen de esa referencia, no precisada (pero tampoco necesaria), al género (“documento”) al que pertenecen específicamente los documentos “de transporte” regulados en las RR, tres son los rasgos esenciales que identifican, y cualifican, como tal a un “documento de transporte” en el marco de dichas Reglas. En primer lugar, se trata de un documento que emite un porteador⁵ y no, en consecuencia, cualquier otra persona que tenga relación con la operación de transporte a la que se refiere el documento; cuestión ésta, la de la emisión del documento de transporte, que analizaremos más adelante en este trabajo (apartado IV.4). En segundo lugar, el documento de transporte se emite en relación a, y como consecuencia de (“en virtud de”), un contrato de transporte. Es, por lo tanto, un documento en el que se formaliza tal contrato, en los términos en que aparece definido y delimitado por las propias RR⁶. Y, en tercer y último lugar, un “documento de transporte”, a tenor de esta definición, viene a cumplir una función probatoria esencial tanto respecto de la recepción por parte del porteador (o de una parte ejecutante)⁷ de la mercancía que es objeto del contrato de transporte, como respecto de la existencia misma de dicho contrato de transporte. Cuando abordemos más adelante las funciones que cumplen los documentos regulados en las RR, tendremos la oportunidad de analizar con mayor detalle este aspecto (apartado IV.7).

del siguiente modo: “para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento”.

² Véase el artículo 5 RR (“Ámbito de aplicación general”), en relación con la definición de “contrato de transporte” que se ofrece en el artículo 1.1 RR. En un mismo sentido, DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, p. 1.

³ Entre la todavía escasa literatura sobre este tema, véase R. WILLIAMS, “Transport Documentation under the New Convention” (2008) 14 *JIML* 566.

⁴ La Resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU el 11 de diciembre de 2008 sobre las RR hace alusión específica a la utilización de documentos electrónicos de transporte como motivo para impulsar la actualización del régimen jurídico vigente en materia de transporte marítimo internacional de mercancías.

⁵ Definido en el artículo 1.5 como “la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador”.

⁶ Artículo 1.1 RR: “Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos”.

⁷ Véanse los apartados 6 y 7 del artículo 1 RR que recogen, respectivamente, las definiciones de “parte ejecutante” y de “parte ejecutante marítima”.

3. Clases de documentos de transporte. Los documentos electrónicos de transporte

3. No existe en lugar alguno de las RR, ni en su detallado artículo 1 (“Definiciones”) ni a lo largo de todo su articulado, mención a las distintas clases (o tipos) de documentos de transporte que se utilizan habitualmente en el sector marítimo (p.ej., conocimiento de embarque, carta de porte marítima, etc.)⁸. De modo consciente y expreso, los redactores de las RR han rehuído cualquier tipo de compromiso que supusiese la identificación normativa de tipos específicos de documentos de transporte marítimo, como los contemplados expresamente en la regulación vigente (RHV)⁹, o la utilización de la terminología que, al respecto, se utiliza en el tráfico. No creo, sin embargo, que fuese su intención la de *subvertir*, con un nuevo lenguaje, el estado de las cosas, sino la de ofrecer un marco de regulación del régimen jurídico de los documentos de transporte lo suficientemente amplio como para poder identificar, delimitar y configurar con el mayor margen de maniobra posible el papel que deben desempeñar los distintos documentos de transporte, cualesquiera que sea su nombre, clase y función, susceptibles de ser empleados en el transporte marítimo o, en su caso, en el transporte multimodal con fase marítima¹⁰. No obstante lo anterior, sí que puede hablarse de una clasificación de los documentos de transporte, a tenor de su regulación en las RR. Y son dos, en particular, los criterios de clasificación empleados por las RR (criterios que, como veremos, pueden operar simultáneamente sobre un mismo documento). Uno, el que atiende al carácter *negociable* o no del documento de transporte. Y otro, el que se centra en si tiene o no carácter *electrónico*.

4. Conforme al primer criterio, las RR distinguen entre un “documento de transporte negociable” y un “documento de transporte no negociable”. Éste viene definido, en negativo, por el artículo 1.16 RR, como “*el documento de transporte que no sea negociable*”, mientras que la definición del primero de estos documentos se recoge en el artículo 1.15 RR en los siguientes términos: “*Por “documento de transporte negociable” se entenderá el documento de transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable” o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o al portador del documento, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”*”. Por lo tanto, para que un “documento de transporte” pueda ser calificado como “negociable” deben concurrir necesariamente dos circunstancias, una positiva y otra negativa. La primera, que el documento contenga expresiones que recojan el carácter de título “a la orden” o “al portador” de dicho documento, siendo, además, destacable esa referencia que hace el artículo 1.15 RR a “*otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto*”, lo que permitirá, en su caso, el recurso a las correspondientes normas de conflicto del foro para determinar si la Ley nacional aplicable indicada por dichas normas de DIPr¹¹ contempla alguna otra expresión, además de las recogidas en el citado precepto, que sirva para indicar el carácter *negociable* del documento. Por lo que respecta a la circunstancia negativa que deberá concurrir para que pueda considerarse a un documento como negociable a tenor del artículo 1.15 RR, se trata, simplemente, de que tal documento no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”. En consecuencia, conforme a dicho precepto, si consta dicha expresión de “no negociable” en el documento de transporte, bajo ninguna circunstancia podrá entenderse que dicho documento es “negociable”, no obstante otras expresiones que puedan aparecer en él en sentido contrario. En suma, no creemos que la formulación empleada por las RR para identificar, y distinguir, un documento de transporte negociable de otro que no lo es plantee problemas de adaptación al tráfico. Por el contrario, más bien servirá para acoger sin ambages bajo la nueva regulación uniforme a toda una serie de documentos propios del sector que hasta la fecha no habían tenido cabida, o la habían tenido de forma dudosa, en la correspondiente reglamentación¹². Lo cual

⁸ DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, pp. 1 y 6.

⁹ Véase el artículo 1b) RHV. En general, sobre la documentación del contrato en el sistema de las RHV, véase, SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 173 ss.

¹⁰ DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, p. 6. En general, sobre estos documentos, véase A. RECALDE, *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*, Madrid 1992.

¹¹ Que, por regla general, será la Ley del país de emisión del título (p. ej., artículo 10.3 CC español).

¹² Es el caso, p. ej., de la “carta de porte marítima”. Sobre este documento bajo el régimen de las RHV, véase SÁNCHEZ

tiene su relevancia normativa indudable a la luz de lo que las propias RR establecen, pues del carácter negociable o no del documento dependerá la aplicación de una reglas u otras en ámbitos tan relevantes como la entrega de las mercancías¹³, el ejercicio del derecho de control¹⁴ y la transferencia de derechos incorporados al documento¹⁵. También será relevante la calificación del documento a los efectos de la caracterización de la figura del “tenedor” definido por las RR (artículo 1.10)¹⁶. Sobre todas estas cuestiones volveremos al analizar las funciones de los documentos de transporte regulados en las RR y, en particular, al referirnos a su función *traslativa*.

5. El segundo criterio de clasificación de los documentos de transporte que utilizan las RR es el que diferencia entre documentos de transporte electrónicos y los que no lo son (podríamos denominarlos “documentos de papel”). En realidad, las RR contemplan específicamente al primero de estos documentos, al que se define en su artículo 1.18, sin necesidad de definir, por defecto, a los documentos de transporte *no electrónicos*, que serán todos aquellos que no respondan a la definición del artículo 1.18 RR (y que, en positivo, respondan a la definición *general* de “documento de transporte” que ofrece el artículo 1.14 RR). Según el artículo 1.18 RR, “[P]or “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que: a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y b) Pruebe o contenga un contrato de transporte”. Como es fácil percibir, la definición del artículo 1.18 RR recoge los elementos esenciales de la definición de “documento de transporte” identificados en el artículo 1.14 RR. No podía ser menos, porque, en realidad, el “documento electrónico de transporte” no es sino un “documento de transporte”¹⁷. Hemos de remitirnos, por lo tanto, a los comentarios generales que sobre este tipo de documento hemos hecho en un apartado precedente por lo que a esos elementos se refiere (vinculación con un contrato de transporte, emisión por el porteador y virtualidad probatoria)¹⁸. El resto de la definición no deja de ser un intento literario, más o menos conseguido, por caracterizar con palabras una realidad virtual, la *electronificación* de los documentos, que responde al signo, incluso jurídico, de los tiempos y que en el sector particular del transporte lleva algún tiempo intentándose promocionar, en el Derecho y en el tráfico¹⁹, con resultados –de momento– desiguales²⁰. Las RR, no obstante, no se han limitado a definir y reconocer la existencia de los documentos electrónicos de transporte, sino que han dedicado, además, un breve Capítulo a esta materia: el Capítulo 3 (“Documentos electrónicos de transporte”) (artículos 8-10)²¹.

CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 187-192. Con detalle, R. BRAVO, “La carta de porte marítimo: un nuevo documento para el transporte de mercancías por mar”, *ADM*, vol. II, 1989, pp. 199-290.

¹³ Véanse los artículos 45, 46 y 47 RR. Los dos primeros regulan la entrega de las mercancías en destino en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable. Y el tercero cuando el documento de transporte emitido es negociable.

¹⁴ Regulado en el Capítulo 10 RR (“Derechos de la parte controladora”) (artículos 50-56), destacando el artículo 51.2, en el supuesto de emisión de un documento de transporte no negociable, y los artículos 51.3 y 51.4, cuando el documento sea negociable.

¹⁵ Capítulo 11 (“Transferencia de derechos”): artículos 57 y 58.

¹⁶ DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, p. 4.

¹⁷ Curiosamente, no obstante, la versión inglesa de las RR no utiliza la expresión “document” cuando define al “documento electrónico de transporte (artículo 1.18 RR), como sí hace, por el contrario al definir al documento de transporte (“Transport document”), sino que utiliza la expresión “Electronic transport record”.

¹⁸ En este sentido de remisión general a la regulación de los “documentos de transporte” habrá que entender la frase con la que comienza el artículo 8 RR (“A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio”), que no puede aplicarse sólo a los requisitos establecidos en el Capítulo 3. Véase, DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, pp. 23-24.

¹⁹ Véase, por ejemplo, en el sector terrestre, el artículo 15 de la nueva Ley española sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías (C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGIURA, “La nueva ley sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías: una primera aproximación”, *Estudios de Deusto*, Vol. 57/2, Julio-Diciembre 2009, p. 124).

²⁰ Sobre la contratación electrónica del transporte bajo el régimen de las RHV, véase SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 194-197.

²¹ La definición del artículo 1.18 RR emplea la expresión de “comunicación electrónica”, que, a su vez, está definida en el artículo 1.17 RR del siguiente modo: “Por “comunicación electrónica” se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la infor-

6. El artículo 8 RR recoge dos principios básicos sobre el empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte: el principio de “equivalencia funcional” y el principio de “uso consensuado”. La formulación del precepto a este respecto es nítida: “*A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio: a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador; y b) La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte*”. Se podrá estar de acuerdo en que la redacción del precepto deja –un poco– que desear, al menos por lo que respecta a la estructuración ordenada de sus ideas, pero, al margen de este mínimo inconveniente para el intérprete, los dos mandatos recogidos en este precepto son claros. Por un lado, el contenido, la emisión y el subsiguiente empleo (control exclusivo, transferencia exclusiva) del documento electrónico de transporte producen los mismos efectos que si se tratase de un documento (no electrónico) de transporte. Unos y otros son, en consecuencia, *equivalentes* en cuanto a la función que están llamados a cumplir (principio de “equivalencia funcional”) ²². Y, por otro lado, la emisión y el empleo de los documentos electrónicos exigen necesariamente el consentimiento (consenso) del porteador ²³ y del cargador (principio de “uso consensuado”), consentimiento que será suficiente, por lo que al *subsiguiente empleo* del documento se refiere, si se hubiese conferido inicialmente por el cargador para su *emisión* ²⁴. Nos resta destacar de este precepto, por último, su inciso inicial (“*[A] reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio*”), que, como hemos adelantado, no puede tener otro significado que el de someter los documentos electrónicos de transporte no sólo a lo que establecen los demás preceptos del Capítulo 3 (es decir, los artículos 9 y 10 RR), sino a la regulación general contenida en las RR aplicable a los documentos de transporte.

7. Los documentos electrónicos de transporte, al igual que, como vimos, los “no electrónicos” (o de papel), pueden ser, a su vez, “negociables” y “no negociables”. Estos últimos vienen definidos en el artículo 1.20 RR del siguiente modo: “*Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable*”. Por su parte, y correlativamente, el artículo 1.19 RR ofrece una definición de “documento electrónico de transporte negociable” en los siguientes términos: “*Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte: a) Que indique, mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”; y b) Cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9*”. Como puede comprobarse, la definición del artículo 1.20 RR es tributaria, con las debidas excepciones (como la omisión de la expresión “*o al portador del documento*”), de la que ofrece el artículo 1.15 RR para el “documento de transporte negociable”. Nos remitimos, por tanto, a lo que se dijo más arriba sobre la caracterización de este documento. Como elemento añadido, el artículo 1.20 RR hace mención a la exigencia de que el documento electrónico de transporte, para ser negociable, haya de satisfacer los requisitos establecidos en el apartado 1 del artículo 9 RR. Este artículo, en efecto, establece reglas generales sobre los “[*P*] *rocedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables*”. Su texto es el siguiente: “*El empleo de un documento electrónico de transporte negociable deberá observar ciertos procedimientos que prevean: a) El método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto; b) Las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido*

mación comunicada sea accesible para su ulterior consulta”. Esta última definición no es relevante sólo en el ámbito de los documentos (electrónicos) de transporte, sino, también, en un contexto más general, como pone de manifiesto el artículo 3 RR (“Requisitos de forma”).

²² A esta conclusión se llega combinando lo que señala el inciso inicial de la letra a) del artículo 8 con lo que establece su letra b).

²³ En la medida en que, como veremos más adelante, la emisión del documento corresponde al porteador (artículo 35 RR), la elección por parte de éste de un formato electrónico de documento habrá que entenderla como consentimiento otorgado por su parte al empleo de un “documento electrónico de transporte”.

²⁴ Sobre esta cuestión, véase DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, pp. 24-25.

conservar su integridad; c) la forma en que el tenedor podrá probar su condición de tal; y d) La forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, o en los apartados a) ii) y c) del párrafo 1 del artículo 47, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez. 2. Los procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación". Habrá que entender, en consecuencia, a la luz de este precepto, que los "requisitos" a los que se refiere el artículo 1.20 RR no son otros, o no es otro, que el cumplimiento ("*deberá observar*") de los procedimientos previstos (y necesariamente recogidos en los "datos del contrato": artículo 9.2 RR) en las letras a) a d) del artículo 9.1 RR, los cuales, obviamente, deberán haber sido previamente establecidos²⁵.

8. La regulación especial de las RR sobre los documentos electrónicos de transporte se completa con su artículo 10 ("Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable"), que prevé la sustitución, entre sí, de dos clases de documentos de transporte negociables, los electrónicos y los que no lo son, y establece los requisitos y condiciones para que dicha sustitución produzca efectos. Es un precepto de fácil inteligencia. Su apartado 1 contempla la sustitución de un documento de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable. Lo hace en los siguientes términos: "*Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable: a) El tenedor deberá restituir al porteador el documento de transporte negociable, o todos los originales, si se emitió más de uno; b) El porteador deberá emitir al tenedor un documento electrónico de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento de transporte negociable; y c) A partir de ese momento, el documento de transporte negociable quedará privado de su eficacia o validez*". Por su parte, el apartado 2 del artículo 10 RR contempla el proceso de sustitución inverso: "*Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento de transporte negociable: a) El porteador deberá emitir al tenedor, en lugar del documento electrónico, un documento de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y b) A partir de ese momento, el documento electrónico de transporte quedará privado de su eficacia o validez*". La sustitución de un documento negociable por otro, en consecuencia, requerirá del acuerdo entre porteador y tenedor²⁶, así como la emisión por el porteador del documento en su nuevo formato (y, en su caso la restitución a éste del original u originales del documento en papel) y, por último, la constatación en el nuevo documento del hecho de la sustitución. La sustitución producirá efectos a partir del momento de la emisión del documento con el nuevo formato.

9. Aunque no se trate de documentos de transporte, en el sentido que les otorga las RR, no queremos cerrar este apartado sin hacer referencia al hecho de que en toda operación de transporte, junto al documento de transporte, *strictu sensu*, suele ser necesario emplear otro tipo de documentos relativos a la operación de transporte y, en especial, a las mercancías que son objeto del contrato de transporte (los llamados "documentos relativos a las mercancías"). A estos documentos se refieren los artículos 29 y 55 RR a la hora de imponer al cargador o a la parte controladora, respectivamente, la obligación de proporcionárselos al porteador, junto con otras informaciones e instrucciones, cuando sea razonablemente necesario para la adecuada ejecución del transporte.

4. Emisión del documento de transporte

10. En las RR, la emisión del documento de transporte, cualquiera que sea su clase (electrónico, no electrónico, negociable, no negociable), corresponde al porteador (artículos 1.14 y 1.18), sin perjui-

²⁵ En el conjunto de definiciones del artículo 1 RR hay dos que interesan a los efectos de la regulación sobre los documentos electrónicos de transporte negociables. Una es la que ofrece el artículo 1.21 y otra la recogida en el artículo 1.22. La primera indica que "[P]or "emisión" de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia". Conforme a la segunda definición, "[P]or transferencia de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transferencia de control exclusivo sobre el documento".

²⁶ Recuérdesese que el artículo 1.10 RR define la figura del "tenedor".

cio de que, como hemos visto, en los documentos *electrónicos* de transporte, la emisión del documento en dicho formato (electrónico), deberá contar con el consentimiento previo de porteador y cargador (artículo 8a) RR). Las RR no ofrecen una definición general de “emisión”, pero sí definen, como se anticipó, qué debe entenderse por “emisión de un documento electrónico de transporte negociable” (artículo 1.21 RR), si bien este precepto no incide en el significado jurídico de la expresión “emisión”, dada su aceptación generalizada, sino en procurar que la emisión de tal tipo de documento se haga “*por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia*”.

11. De gran trascendencia en esta materia es el mandato del artículo 35 RR (“Emisión del documento de transporte o del documento electrónico de transporte”), que proporciona algunas reglas de relevancia para la caracterización jurídica de los elementos formales del “contrato de transporte” sometido a la regulación de las RR. El artículo 35, que es el que abre el Capítulo 8 (“Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte”)²⁷, capital en la materia que abordamos en este trabajo, dice lo siguiente: “*Salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte ni un documento electrónico de transporte, o salvo que utilizar uno de esos documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico, al hacer la entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador, o, con el consentimiento de éste, el cargador documentario, tendrá derecho a obtener del porteador, a opción del cargador: a) Un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte no negociable; o b) Un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, o que utilizar uno de tales documento sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o la práctica del tráfico*”. También aquí la redacción del precepto es algo *sui generis*, particularmente porque se recurre a la repetición, al principio y al final del texto, de una misma salvedad (“*Salvo que*”)²⁸, pero, fuera de esta cuestión, los datos más significativos de la propuesta de reglamentación que recogen las RR en esta materia son los siguientes:

12. a) Las RR no configuran al “contrato de transporte” regulado en su texto (artículos 1.1 y 5.1) como un contrato *formal*, en el que la forma sea un requisito esencial para su validez. Es decir, en hipótesis, podrá existir un “contrato de transporte” sometido a las RR, al margen de que se emita o no un documento de transporte (cualquiera que sea su clase).

13. b) El cargador (o el cargador documentario autorizado por aquél)²⁹, por regla general, tendrá derecho a solicitar al –y obtener del– porteador la emisión de un documento de transporte, en papel o electrónico, negociable o no negociable, si bien en el caso de la solicitud de emisión de un documento electrónico de transporte, no cabrá hablar, conforme a lo establecido en el artículo 8a) RR, de tal derecho del cargador (en su caso, documentario), pues dicha emisión requerirá “*el consentimiento del porteador*”

²⁷ Como vimos, el Capítulo 3 de las RR se denomina “Documentos electrónicos de transporte”. No es, sin duda, la claridad sistemática y estructural la mejor de las virtudes de las RR.

²⁸ Esta redacción, no obstante, ha sido justificada por sus autores del siguiente modo: “*Se apoyó la forma en que el proyecto de artículo 36 estaba redactado. Se observó que, conforme al apartado b), el cargador tenía derecho a obtener del porteador un documento de transporte negociable o no negociable, pero que en la última parte del apartado b) no se daba al cargador el derecho a obtener un documento de transporte negociable cuando el cargador y el porteador hubieran convenido en no utilizar un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable. Se pidió que se aclarara si, en tales circunstancias, un cargador podía, no obstante, obtener un documento de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable. Se convino en que tal era la finalidad del apartado b) y se opinó que si esa finalidad no se deducía claramente del texto, debería modificarse para que quedara bien explícita. Se sugirió que se reestructurara el apartado, de modo que la excepción al principio que actualmente figuraba en el encabezamiento del artículo pudiera figurar después del principio que se enunciaba en los apartados a) y b)*” (A/CN.9/621, para 207).

²⁹ La figura del “cargador documentario”, empleada en este precepto, se define en el artículo 1.9 RR.

y del cargador”. El documento de transporte (versión papel), si es negociable, podrá ser emitido en uno o más ejemplares *originales* (artículo 36.2d) RR)³⁰.

14. c) Es importante destacar, por otra parte, que el momento temporal establecido por las Reglas para el ejercicio de este derecho a obtener el documento de transporte es el de la “*entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante*”³¹, debiendo entenderse por *entrega* el acto jurídico bilateral que se compone, a su vez, de dos elementos inescindibles: (a) la *puesta a disposición* de la mercancía frente al porteador (o a una parte ejecutante) por parte del cargador; y (b) su *recepción* por parte del porteador (o de una parte ejecutante). No creemos, en todo caso, que este mandato específico de las RR pueda impedir la obtención por parte del cargador (en su caso, documentario) de un documento de transporte en el que conste la mención de que la mercancía se ha cargado *a bordo* del buque (“on board”)³². O, dicho con otras palabras, que al documento recibido para embarque no se le pueda convertir posteriormente en un documento de embarque, como se ha venido haciendo hasta la fecha en el sector marítimo (*cf.* artículo 36.2 RR, letra c)³³.

15. d) El derecho del cargador (en su caso, documentario) al que nos acabamos de referir incluye el derecho a *optar* por la emisión de un tipo u otro de documento de transporte, con la salvedad de lo que se ha mencionado anteriormente para los documentos electrónicos (artículo 8a) RR).

16. e) El derecho del cargador (en su caso, documentario) recién analizado conoce, no obstante, dos excepciones. Una, que el cargador y porteador hayan acordado no utilizar documento de transporte alguno. Otra, que la utilización de esos documentos sea contraria a la costumbre o los usos del comercio o la práctica del tráfico³⁴. La primera excepción es clara y perfectamente delimitable. La segunda no lo es tanto y puede suscitar mayores problemas en su aplicación práctica, por lo que respecta a la determinación de qué son la *costumbre*, los *usos del comercio* o la *práctica del tráfico* (no definidos en las RR) y cuáles son sus efectos en cada caso, problemas que se habrán de agravar, además, en el contexto de la aplicación internacional de las RR. Éstas, por cierto, no señalan, además, las consecuencias de la contravención del mandato recogido en ambas excepciones o, dicho con otras palabras, no aclaran cuál será el valor del documento de transporte emitido en contra del pacto expreso de cargador y porteador o que sea vulnerador de la costumbre, usos del comercio o práctica del tráfico. Mi impresión particular es la de que, en estos casos, debería darse plena validez a dicho documento, pues las dos excepciones lo son al ejercicio del derecho del cargador (documentario, en su caso) a obtener la emisión del correspondiente documento de transporte. Es decir, el artículo 35 RR le está indicando al cargador (documentario, en su caso) que, en esos supuestos, no tiene derecho a dirigir su pretensión al porteador (y éste, en caso contrario, puede negarse a cumplir con tal pretensión), pero no impide que si las dos partes del contrato así lo desean pueda emitirse el correspondiente documento de transporte en atención al principio de la autonomía de la voluntad de las partes, que permite desvirtuar un acuerdo previo entre esas partes o la derogación de la aplicación de reglas de carácter consuetudinario o similares. Por esta misma justificación, sin embargo, no creemos, en vía de hipótesis, que resulte válida la emisión unilateral del documento por parte del porteador, en cuyo caso, dicho documento sería inválido, debiendo correr el porteador con las consecuencias perjudiciales derivadas de la emisión en contra de lo establecido en las Reglas.

³⁰ Sobre la repercusión práctica de la emisión de más de un original en el sistema de las RR, véanse sus artículos 10.1a), 46a), 47.1c), 51.2b) y 51.3a), b) y c).

³¹ *Cfr.* Artículo 3.3 RHV.

³² *Cfr.* Artículo 3.7 RHV.

³³ En contra, LORENZON, en AA.VV., *The Rotterdam Rules cit.*, p. 101. En el régimen de las RHV, véase SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 256-264.

³⁴ Señala LORENZON, en AA.VV., *The Rotterdam Rules cit.*, p. 100, que la carga de la prueba de la existencia del acuerdo o de la costumbre, usos del comercio o práctica del tráfico “parece que debe recaer sobre el porteador” (“would appear to rest on the carrier”), pero, a nuestro juicio, resulta más apropiado afirmar que la carga de la prueba deberá recaer en quien alegue a su favor la existencia del acuerdo o de la costumbre, usos del comercio o práctica del tráfico. Habitualmente, será el porteador, pero, en ocasiones, podrá ser el cargador, cuando desee oponerse a la emisión del documento solicitada por el porteador en tales situaciones.

5. Firma del documento de transporte

17. La regulación de las RR sobre este aspecto, recogida en su artículo 38 (“Firma”) es escueta. Por un lado, se impone la obligación de firma del documento de transporte, sea electrónico o no, por parte del porteador o de persona que actué en su nombre (apartado 1). Constituye a nuestro juicio, por lo tanto, el requisito de la firma, uno de carácter esencial, cuya ausencia invalida el documento³⁵. Por otro lado, además del porteador, también se permite, como es habitual en el tráfico, que el documento lo firme otra “*persona que actúe en su nombre*”. En el documento deberá identificarse quién es esa persona (al igual que habrá de indicarse si la firma que se recoge en el documento es del propio porteador), pero no parece que las Reglas exijan que en el documento deba recogerse la acreditación de la representación, sin perjuicio de que esta acreditación deba proporcionarse, si se solicita, tanto antes como después, en su caso, de la emisión del documento de transporte. Las Reglas, finalmente, guardan silencio sobre la *forma* de la firma, con excepción de la firma del documento electrónico de transporte, que deberá ser, obviamente, una firma electrónica (del porteador o de quien actúe en su nombre) (artículo 38.2 RR). Señala este precepto, además, que “[D]icha firma electrónica deberá identificar al firmante en relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte”. Fuera de la firma manuscrita o, en su caso, electrónica, las Reglas guardan silencio en cuanto a la posibilidad de emplear otros procedimientos de firma alternativos.

6. Contenido del documento de transporte. Los “datos del contrato”

18. El artículo 36 RR (“Datos del contrato”) se dedica a la identificación de las menciones que deberán figurar en el documento de transporte (sea electrónico o no). La expresión que se utiliza en la rúbrica del precepto (“Datos del contrato”) merece atención, en primer lugar, porque es una de las que aparecen definidas expresamente en el artículo 1 RR y, concretamente, en su apartado 23, conforme al cual “[P]or “*datos del contrato*” se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte”. Esta definición, por tanto, nos permitirá delimitar el sentido y alcance del citado artículo 36 RR, pero también nos servirá para identificar la voluntad del legislador internacional cuando, como sucede en otros preceptos de las RR, éste ha optado por utilizar la expresión concreta de “datos del contrato”.

19. Por lo que respecta a la identificación de los “datos del contrato” que deben figurar en el correspondiente documento de transporte, el artículo 36 RR presenta una estructura tripartita, es decir, se nos indica cuáles deberán ser esos datos en tres apartados distintos. La razón de esta tripartición se justifica, en parte, en que, por lo que respecta a los datos que recoge el apartado 1 de dicho artículo, éstos deberán ser proporcionados por el cargador (“*conforme sea facilitada por el cargador*”). No sucede así, por el contrario, con los datos agrupados en los apartados 2 y 3, respectivamente, del artículo 36 RR, que no indican expresamente cuál de las partes del contrato deberá proporcionar tal o cual dato³⁶.

20. El artículo 31 RR (“Información requerida para formular los datos del contrato”), precisamente, recuerda la mencionada obligación, y responsabilidad, del cargador³⁷ respecto del suministro de los “datos del contrato”. Y lo hace en los siguientes términos: “1. *El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el párrafo 1 del artículo 36, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden de haya de emitir el documento de transporte o el documento*

³⁵ Cfr. Artículo 39.1 RR.

³⁶ La estructura tripartita del precepto se podría justificar, en su caso, desde una perspectiva sistemática, en la necesidad de coordinar adecuadamente este precepto con otros preceptos de las RR (véase, p.ej., el artículo 40 RR).

³⁷ El artículo 31 habla de “cargador”, pero cabría plantearse si las responsabilidades derivadas de esta obligación habría que extenderlas, también, al “tenedor”: LORENZON, en AA.VV., *The Rotterdam Rules cit.*, p. 90.

electrónico de transporte, si la hubiera.— 2. *Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo en el momento de su recepción por el porteador. El cargador indemnizará al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información*³⁸. Este precepto, en su coordinación con el artículo 36 RR, nos proporciona algunos datos de interés. En primer lugar, si nos ceñimos a lo que establece el artículo 36.1 RR parecería que la obligación del cargador allí recogida de facilitar determinada información al porteador para su incorporación al correspondiente documento de transporte habría de limitarse a lo que se señala en las cuatro letras a) a d) de dicho apartado. Sin embargo, no es esto lo que se deriva del artículo 31.1 RR, para el que el cargador “*además de los datos indicados en el párrafo 1 del artículo 36*” deberá facilitar al porteador “*la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte*”. Puede haber, y habrá, por lo tanto, datos que obligatoriamente deberá proporcionar el cargador más allá de los indicados en el artículo 36.1 RR, como los previstos en los apartados 2 y 3 de dicho precepto (si corresponde) o los que, por ejemplo, menciona el propio artículo 31.1 RR: “*el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera*”. En consecuencia, no es posible entender bien el alcance de la obligación impuesta por el artículo 36.1 RR al cargador sin haber pasado antes por el artículo 31.1 RR. Téngase en cuenta, en este sentido, p.ej., que de los datos que se acaban de mencionar, el artículo 36 RR sólo contempla la necesidad de identificar, en su caso, al destinatario (artículo 36.3a), pero no al cargador o a la persona a cuya orden se haya de emitir el correspondiente documento de transporte. Ni tampoco al “cargador documentario” que, por su propia naturaleza conceptual, siempre deberá ser identificado como tal en el correspondiente documento de transporte³⁹. Se nos escapa, en todo caso la razón última que justifica que no se haya podido organizar normativamente esta información en el seno de las RR de otra manera más clara y sistemáticamente más coherente.

21. Otra cuestión que debe destacarse del análisis del artículo 31 RR es el del *momento* en que el cargador debe proporcionar al porteador la información *precisa* establecida en dicho precepto (y, por ende, en el artículo 36 RR). Precisamente, el artículo 31 RR hace alusión en su texto a dos momentos distintos, cuya relación y coordinación debemos establecer. Por un lado, en su apartado 1, dicho precepto habla del “*momento oportuno*” para identificar cuándo el cargador debe cumplir con su obligación. Y en su apartado 2, por su parte, señala que “*el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo en el momento de su recepción por el porteador*”. La expresión “momento oportuno” es poco certera, sin duda⁴⁰. Pero, en realidad, se está refiriendo, con cierta amplitud, a cualquier momento, normalmente una vez concluido el contrato de transporte, en que el cargador esté en condiciones de poder proporcionar la correspondiente información al porteador por estar éste, a su vez, en condiciones operativas de recibirla y utilizarla en la emisión del correspondiente documento de transporte. Ahora bien, como se ha dicho, el cargador garantizará “*la exactitud de la información facilitada (...) en el momento de su recepción por el porteador*”⁴¹. Lo cual no quiere decir que esa información recibida por el porteador no pueda ser posteriormente modificada, si, p.ej., se observa que es inexacta; en cuyo caso, la modificación y la consiguiente recepción de la nueva información por el porteador fijarán de nuevo en el tiempo las consecuencias previstas en el artículo 31.2 RR. Ahora bien, si no se modifica posteriormente la información inexactamente transmitida al porteador o se hace más tarde de la ocurrencia de la pérdida o daño a los que se refiere el artículo 31.1 RR, en su inciso segundo, el cargador será responsable en virtud de la garantía que, sobre la base del inciso primero del dicho precepto, ha proporcionado el porteador.

³⁸ En relación con lo establecido en el apartado 2 de este precepto, compárese con lo establecido en el artículo 3.5 RHV

³⁹ Artículo 1.9 RR: “*Por “cargador documentario” se entenderá la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte*”.

⁴⁰ No sólo se utiliza en este precepto. Véase, p. ej., el artículo 29.1 RR.

⁴¹ En su caso, con las consecuencias indemnizatorias que establece el segundo inciso del artículo 31.2 RR: “*El cargador indemnizará al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información*”.

22. El último aspecto relevante que queremos destacar del análisis del artículo 31 RR con respecto a la obligación que asume el cargador en relación con la información necesaria para la formulación de los “datos del contrato” y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte es la relativa al *fundamento* que rige la responsabilidad del cargador en caso de incumplimiento de la obligación que le impone el citado artículo 31 RR. Sobre la base de lo que señalan los *trabajos preparatorios* de las Reglas⁴², se afirma que hay que distinguir entre el fundamento de responsabilidad propio del apartado 1 del artículo 31 y el que caracteriza al apartado 2 de dicho precepto⁴³. En el primer caso, estaríamos ante un sistema de responsabilidad *por culpa*, como el que, de forma general, recoge el artículo 30 RR (“Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador”), en cuya virtud “[E]l cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en el presente Convenio” (apartado 1), si bien “el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o daño no es imputable a su culpa ni a al culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34”⁴⁴. Por el contrario, en el supuesto del apartado 2 del artículo 31 estaríamos ante un supuesto denominado de “strict liability”, conforme al cual el cargador no podría exonerarse de responsabilidad proporcionando la prueba de que “la causa o una de las causas de la pérdida o daño no es imputable a su culpa ni a al culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34”. Aunque, a nuestro juicio, la conclusión que acabamos de resumir no se deriva con evidencia del texto del artículo 31 RR⁴⁵, no es nuestra intención, por otro lado, la de contrariar la voluntad del legislador expresada en sus *trabajos preparatorios*, si bien nos gustaría plantear algunas dudas derivadas de la lectura del precepto. Una primera duda nace del alcance respectivo del carácter “preciso” (apartado 1) o “exacto” (apartado 2) de la información que debe proporcionar el cargador ¿Existe en realidad alguna diferencia entre ambos? No lo creemos⁴⁶. Entonces, ¿qué diferencia hay entre el supuesto de responsabilidad del apartado 1 y el supuesto del apartado 2? Y, sobre todo, ¿qué diferencia existe para justificar la aplicación diferenciada de fundamentos de responsabilidad diversos? Otro elemento de distorsión adicional que plantea el precepto es cuando en su apartado 2 alude a la obligación del cargador de indemnizar “al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información”. Parecería que, por estar situada esta frase en el apartado 2, habría que referirla sólo al incumplimiento de la obligación descrita en el apartado 2. Pero, ¿por qué no se menciona en el artículo 31.1 RR la obligación de indemnizar en caso de contravención de la obligación supuestamente diferente recogida en este otro apartado? Por otro lado, si la obligación de indemnizar lo es a consecuencia de la inexactitud (“inaccuracy”) de la información⁴⁷, ¿no habrá que indemnizar igualmente en los supuestos de suministro de información no (“non”) precisa (“accurate”), en el marco del apartado 1 del artículo 31 RR? A nuestro juicio, una lectura más adecuada del artículo 31 RR sería la que entiende que el cargador está obligado a proporcionar de forma precisa (o exacta) la información requerida por el apartado 1 del artículo 31 RR y que, en caso de no hacerlo, será responsable conforme al sistema del artículo 30 RR (y deberá indemnizar en su caso: artículo 31.2 RR), si bien su responsabilidad con respecto a la precisión (o exactitud) de la información proporcionada estará sujeta a un patrón de determinación temporal recogido en el artículo 31.2 RR, en su primer inciso (“en el momento de su recepción por el porteador”).

23. Centrémonos ahora en la identificación de los datos que *obligatoriamente* (con matices, como veremos)⁴⁸ deberán constar en el correspondiente documento de transporte a tenor de lo establecido en el

⁴² A/CN.9/621, para. 240.

⁴³ LORENZON, en AA.VV., *The Rotterdam Rules cit.*, pp. 89-90.

⁴⁴ Artículo 34 (“Responsabilidad del cargador por actos ajenos”).

⁴⁵ Como no sea por la utilización consciente de la expresión “garantiza” en el apartado 2 del artículo 31 RR.

⁴⁶ De hecho, en la versión inglesa de las RR se emplea la misma expresión: “accurate” (apartado 1) y “accuracy” o “inaccuracy” (apartado 2).

⁴⁷ De “inexactitud” también habla el artículo 39.1 RR.

⁴⁸ Recuértese, en todo caso, que conforme al artículo 39.1 RR “[L]a ausencia (...) de uno o más datos del contrato indicados en los párrafos 1,2, ó 3 del artículo 36 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o a la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte”. Esta declaración, por su medida imprecisión (“no afectará por sí sola”),

artículo 36 RR. Como señalamos, estos datos están agrupados en los tres primeros apartados del citado precepto, siendo los recogidos en el primer apartado datos que debe proporcionar el cargador, sin que se sepa a ciencia cierta, por otra parte, como dijimos, qué razón ha llevado a distribuir en otros dos apartados distintos (2 y 3) los datos que figuran respectivamente en ellos⁴⁹. Pues bien, los datos contemplados como de obligatoria constancia (“deberán”) en el correspondiente documento de transporte son los que se relacionan a continuación siguiendo el orden de cada apartado.

24. Los datos exigidos por el apartado 1 del artículo 36 son los siguientes:

25. “*Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte*” (letra a)⁵⁰. La adecuación de la descripción dependerá del tipo de mercancías de que se trate, lo que se pondrá de manifiesto, en particular, en el caso de transporte de mercancías peligrosas⁵¹. Si la información proporcionada sobre la descripción de las mercancías no es adecuada, y se generan daños, el cargador será responsable sobre la base de los artículos 29, 30 y 31 RR (artículo 32, en el supuesto de que se trate de mercancías peligrosas).

26. “*Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías*” (letra b)⁵². Conforme al artículo 3 RR, esta información deberá ser proporcionada por el cargador por escrito. Téngase en cuenta, por otra parte, en relación con este dato, que los daños derivados de un marcado insuficiente o deficiente de las mercancías no serán imputables al porteador siempre y cuando no hayan sido efectuados por éste o en su nombre (artículo 17.3k) RR).

27. “*El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías*” (letra c)⁵³.

28. “*El peso de las mercancías, si el cargador lo facilita*” (letra d)⁵⁴. Obsérvese que conforme a la dicción de esta letra d), la inserción del dato del peso de las mercancías en el correspondiente documento de transporte sólo será obligatorio “*si el cargador lo facilita*”, en cuyo caso, también aquí este dato deberá ser comunicado al porteador por escrito (artículo 3 RR)⁵⁵.

29. Por su parte, los datos exigidos por el apartado 2 del artículo 36 son los siguientes:

30. “*Una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas*” (letra a)⁵⁶. Esta mención, por su parte, debe ser vista a la luz de lo que establece el apartado 4 del artículo 36 RR, que establece lo siguiente: “*A efectos del presente artículo, la fórmula “estado y condición aparentes de las mercancías”, que se emplean en el apartado a) del párrafo 2, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz de: a) Una inspección externa razonable de las mercancías, según estén embaladas, efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante; y b) Cualquier inspección complementaria que el porteador o una parte ejecutante lleve a cabo antes de emitir el documento de transporte o documento electrónico de transporte*”. Varios datos debemos destacar sobre esta cuestión. Primero: la mención prevista en el artículo 36.2a) RR deberá ser insertada, en su caso, en el correspondiente documento de transporte por el porteador (o una parte ejecutante), pues es a este operador

exigirá un análisis, caso por caso, de cuáles serán las consecuencias de la ausencia de uno u otro dato.

⁴⁹ No en vano, la entrada de ambos apartados es idéntica, salvo en una palabra que, en cualquier caso, no introduce matiz diferenciador alguno: “*Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se mencionan en el artículo 35 deberán [también (artículo 36.2)] [además (artículo 36.3)] incluir: (...)*”.

⁵⁰ A diferencia de lo que sucede con los datos de las letras b), c) y d) del artículo 36.1 RR, a tenor de lo que establece el artículo 3 RR, los datos de la letra a) no deberán ser comunicados por escrito al porteador.

⁵¹ A/CN.9/621, para. 272.

⁵² Cfr. artículo 3.3(a) RHV (artículo 18.7 LTM).

⁵³ Cfr. artículo 3.3(b) RHV (artículo 18.8 LTM). También ha de ser comunicado por escrito (artículo 3 RR).

⁵⁴ Cfr. artículo 3.3(b) RHV (artículo 18.8 LTM).

⁵⁵ Véase el artículo 17.3j) RR.

⁵⁶ Artículo 3.3(c) RHV (artículo 18.9 LTM).

al que corresponde (e interesa) el análisis del estado y condición aparentes de las mercancías. Segundo: la inserción de la indicación sobre el estado y condición de las mercancías deberá realizarse tras una *inspección* que se corresponda con los parámetros previstos en el artículo 36.4 RR. Es decir, habrá de ser una inspección “externa” (“aparente”) y “razonable”⁵⁷, requisitos éstos que, como mínimo, habrán de predicarse, igualmente, de la inspección “complementaria” a la que se refiere la letra b) del artículo 36.4 RR⁵⁸. La única diferencia entre estas dos inspecciones estriba, exclusivamente, en el *momento* en que se pueden realizar (con ocasión de la entrega de las mercancías, en el primer caso, o antes de emitir el correspondiente documento de transporte, en el segundo)⁵⁹. Tercero: no existe contradicción entre los artículos 36.2a) RR y 36.4a), cuando hablan, respectivamente, de la *recepción* de las mercancías por el porteador (o parte ejecutante) y de la *entrega* de las mercancías al porteador (o parte ejecutante)⁶⁰. Sin entrar en diatribas sobre cuál habrá de ser el alcance jurídico que haya querido concederles a ambos conceptos (“recepción” y “entrega”) el legislador internacional, porque sería un ejercicio inútil, nos parece lógico entender que la inspección no pueda realizarse hasta que la mercancía no le haya sido *entregada* al porteador (o una parte ejecutante) de forma material (artículo 36.4b) y, que, por su parte, tras la inspección, la inserción de la mención prevista en el artículo 36.2 a) RR deba realizarse, en su caso, cuando el porteador (o una parte ejecutante) la reciba en sentido plenamente jurídico (recepción como acto que, acompañado inescindiblemente de la puesta a disposición de la mercancía, conforma el concepto jurídico de entrega)⁶¹.

31. “*El nombre y la dirección del porteador*” (letra b)⁶². En relación con esta mención, hay que tener en cuenta, particularmente, el artículo 37 RR (“Identidad del porteador”) que establece lo siguiente: “*Cuando un porteador figure identificado por su nombre en los datos del contrato, cualquier otra información en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte concerniente a la identidad del porteador carecerá de eficacia en la medida en que sea incompatible con dicha identificación. 2. Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 36, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador, salvo que dicho propietario pruebe que en el momento del transporte el buque era objeto de un contrato de arrendamiento a casco desnudo e identifique al arrendatario facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho arrendatario es el porteador. Alternativamente, el propietario registral podrá rebatir la presunción de que él es el porteador identificando al porteador e indicando su dirección. El arrendatario a caso desnudo podrá, a su vez, rebatir de igual modo la presunción de que él es el porteador. 3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá al reclamante probar que alguna otra persona, distinta de la identificada en los datos del contrato o conforme a lo previsto en el párrafo 2 del presente artículo es el porteador*”. Un primer aspecto que interesa destacar en este ámbito es el de que, si bien la mención del nombre y dirección del porteador en el correspondiente documento de transporte se configura como obligatoria (“deberán”) por el artículo 36.2b) RR, no se prevé, sin embargo, sanción alguna por tal omisión, sino que se proporciona, en el artículo 37.2 RR, una regla supletoria para abordar tal omisión. En segundo

⁵⁷ Este requisito de la “razonabilidad” puede ser reconducido a pronunciamientos del Derecho marítimo anglosajón (LORENZON, en AA.VV., *The Rotterdam Rules cit.*, p. 105), no necesariamente, ni fácilmente, extrapolables, a otros ordenamientos.

⁵⁸ Sobre la importancia de la inspección *externa* del embalaje en particular, véase el artículo 17.3k) RR.

⁵⁹ El artículo 35 RR señala que el cargador (en su caso, documentario) tendrá derecho a obtener del porteador un documento de transporte o un documento electrónico de transporte “*al hacer entrega de las mercancías para su transporte*”. La coordinación de lo que señala este precepto con los dos momentos (distintos) que se recogen en el artículo 36.4 RR, letras a) y b), respectivamente, lleva a pensar que el momento al que se refiere el artículo 35 RR es el del ejercicio del derecho a obtener el documento (cuando se entregan las mercancías), pero que la emisión del documento (artículo 36.4 b) RR) podrá ser posterior.

⁶⁰ Cfr. LORENZON, en AA.VV., *The Rotterdam Rules cit.*, p. 105.

⁶¹ Finalmente, debemos recordar en este contexto que, conforme al artículo 39.3 RR, “[S]i los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o por una parte ejecutante”. Volveremos sobre este precepto, más adelante, al analizar la función probatoria de los documentos de transporte regulados en las RR.

⁶² Exigencia no recogida en las RHV (en la LTM se habla del capitán y su domicilio: artículo 18.2). Sobre la noción de “porteador” en las RR, véase su artículo 1.5.

lugar, el artículo 37.1 RR aspira no sólo a que se identifique adecuadamente el nombre del porteador en el correspondiente documento de transporte (en línea con lo que establece el artículo 36.2b) RR), sino, también, a que no se desvirtúe la función identificadora exigida por este último precepto mediante la inclusión en el correspondiente documento de transporte de otras informaciones que sean *incompatibles* con dicha identificación, lo cual, por regla general, apunta hacia las polémicas y jurídicamente discutidas “cláusulas de identidad del porteador”⁶³, que, habitualmente, dicho sea de paso, no identifican el *nombre* del porteador, como exige el artículo 36.2b) RR. El artículo 37.1 RR, no obstante, no cualifica qué debe entenderse por información “incompatible”, ni establece, en particular, los términos en que debe resolverse dicha incompatibilidad, particularmente cuando las informaciones sobre el nombre del porteador recogidas en el correspondiente documento de transporte sean inequívocas, cada una de ellas, por sí mismas, pero, a la vez, sean incompatibles entre sí ¿Cuál de entre todas deberá prevalecer? En estos casos, nos parece que habrá que proceder a la aplicación del artículo 37.2 RR. Este precepto, cuyo alcance es amplio (pues se aplica a *todos* los casos en que los datos del contrato no identifiquen al porteador conforme a lo exigido en el artículo 36.2b), establece una serie de reglas *presuntivas* para la identificación del porteador basadas en la circunstancia de que los datos del contrato identifiquen, por su parte, a un determinado buque. Ahora bien, dado que la identificación del buque en el correspondiente documento de transporte no es obligatoria, a tenor de lo que establece el artículo 36.3b) RR, en estos casos las RR permiten probar la identidad del porteador por otros medios, tal y como se prevé en el artículo 37.3 RR.

32. “*La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte*” (letra c). En el marco de las RR, la datación del correspondiente documento de transporte habrá de corresponder al porteador, en la medida en que éste es quien ha de emitir dicho documento⁶⁴. El tenor de la letra c) del artículo 36.2 RR, por otro lado, parece conceder al porteador la opción de elegir cuál de las tres fechas referidas en dicho precepto ha de reflejarse en el correspondiente documento. No obstante, más bien creemos que la elección de una u otra fecha dependerá del pacto con el cargador y/o, a criterio del porteador, de las características particulares del transporte de que se trate (marítimo, multimodal). Por otro lado, la omisión del dato de la fecha en el correspondiente documento de transporte queda sometida al régimen específico establecido en el artículo 39 RR (“Deficiencias en los datos del contrato”), el cual establece en su primer apartado⁶⁵ un principio general cuya aplicación al supuesto en que no conste fecha alguna en el correspondiente documento de transporte no proporciona una respuesta inequívoca acerca de la naturaleza o validez del documento no datado, si bien nos inclinamos a pensar que en tal caso el documento no debería tener validez. Por otra parte, en el segundo apartado del artículo 39 RR se ofrece una regla particular para aquella situación en la que en el documento figure una fecha pero no se identifique de qué tipo de fecha se trata: “2. *Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin aclarar su significado, se entenderá que esa fecha es: a) La fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte fueron cargadas a bordo del buque, siempre que los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque; o b) La fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque*”. La regla prevista en el artículo 39.2 RR será, sin duda, muy útil en un contexto de configuración jurídica de los documentos de transporte tan amplio y flexible como el que acogen las RR.

33. “*Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable de haberse emitido más de uno*” (letra d). Ya hemos hecho mención más atrás acerca del posible carácter negociable del documento de transporte. Y volveremos a incidir sobre esta cuestión al analizar las funciones de dicho documento, en particular su función *traslativa*. En todo caso,

⁶³ SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 145-150.

⁶⁴ Artículos 1.14 y 1.18.

⁶⁵ Artículo 39.1: “*La ausencia o inexactitud de uno o más datos del contrato indicados en los párrafos 1, 2, ó 3 del artículo 36 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico*”.

la exigencia prevista en el artículo 36.2d RR ha de entenderse en el marco de los problemas que en la práctica plantea la emisión de más de un original del documento de transporte, sobre todo con ocasión del ejercicio del derecho de control sobre las mercancías y de su entrega en destino.

34. Finalmente, los datos exigidos por el apartado 3 del artículo 36 son los siguientes:

35. *“El nombre y la dirección del destinatario, de haber sido ya designado por el cargador”* (letra a)⁶⁶. La exigencia de incorporación de este dato en el correspondiente documento de transporte derivará del hecho de que haya sido *“ya designado por el cargador”*, lo cual significa que su identificación le haya sido comunicada al porteador con anterioridad a, o con ocasión de, la emisión del documento. Por su parte, el artículo 45b) RR establece una consecuencia particular frente a la ausencia de mención del nombre y dirección del destinatario en el documento, para el supuesto de entrega de las mercancías cuando no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable⁶⁷. Recuérdese, por otro lado, que el artículo 31.1 RR, complementando lo que exige a estos efectos documentales el artículo 36.3a) RR, le impone, también, al cargador la obligación de facilitar al porteador no sólo *“el nombre del destinatario, si lo hubiera”*, sino, también, *“el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si lo hubiera”*.

36. *“El nombre del buque, si se ha especificado en el contrato de transporte”* (letra b)⁶⁸. Las RR distinguen, y definen individualmente, los conceptos de “contrato de transporte” (artículo 1.1) y de “documento de transporte” (electrónico o no) (artículos 1.18 y 1.14 respectivamente), por lo que, conforme al artículo 36.3b) RR, sólo deberá hacerse constar el nombre del buque en el *documento* si, con ocasión de la conclusión del *contrato*, cualquiera que sea el modo en que se haya producido, se ha hecho referencia específica a dicho dato. En realidad, la necesidad de la mención del buque en el correspondiente documento dependerá de las particulares circunstancias del contrato de transporte contratado (marítimo, multimodal) y no creemos que la posición del artículo 36.3b) RR altere el régimen hasta ahora desarrollado en el tráfico a este respecto⁶⁹.

37. *“El lugar de la recepción y, de conocerlo el porteador, el lugar de la entrega”* (letra c). Por “lugar de recepción”⁷⁰ habrá que entender aquél en el que el porteador se hace cargo de las mercancías en su origen. Y por “lugar de la entrega”⁷¹ aquél en el que el porteador debe entregar las mercancías al destinatario (tal y como esta figura es definida en el artículo 1.11 RR)⁷².

38. *“El puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte”* (letra d)⁷³. Se trata ésta de una mención característica de los documentos de transporte marítimo, que es acorde con la práctica habitual del tráfico en este sector.

⁶⁶ Cfr. Artículo 18.5 LTM. La figura del destinatario viene definida en el artículo 1.11 RR. Y, precisamente, se la define como la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o *en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte*. Existe, por lo tanto, una vinculación entre la posición del destinatario y su mención en, o tenencia de, el documento de transporte.

⁶⁷ *“(b) De no figurar en los datos del contrato el nombre y la dirección del destinatario, la parte controladora deberá facilitar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a su llegada a dicho lugar”*.

⁶⁸ Cfr. Artículo 18.1 LTM.

⁶⁹ Recuérdese, en todo caso, el valor de esta mención a los efectos, p.ej., de lo previsto en el artículo 37 RR (“Identidad del porteador”), comentado anteriormente.

⁷⁰ No definido en las RR.

⁷¹ El “lugar de entrega” no aparece recogido entre las definiciones que ofrece el artículo 1 RR. Curiosamente, cuando se habla de la obligación de entrega de las mercancías, el artículo 11 RR no habla de “lugar de entrega” sino de “lugar de destino”, concepto éste último que tampoco es definido por las propias RR. La justificación de la utilización de esta última expresión en el marco del artículo 11 RR puede consultarse en el documento A/CN.9/621 para. 50 (*“Se respondió que la utilización de “lugar de destino” en ese contexto era lo apropiado para aclarar las principales obligaciones del porteador y para distinguir ese lugar del lugar de descarga, que a veces se consideraba erróneamente sinónimo del lugar de destino”*).

⁷² Sobre el “lugar de entrega”, véase lo previsto en el artículo 43 RR (“Obligación de aceptar la entrega”), que distingue entre el lugar de entrega pactado en el contrato de transporte y, en defecto de éste, el lugar de entrega “razonable”.

⁷³ Cfr. Artículo 18.3 LTM.

39. Como señalamos al analizar el artículo 31 RR, los “datos del contrato” mencionados en el artículo 36 RR no son necesariamente los únicos que deben, o pueden, constar en el correspondiente documento. Además de la *firma*, a la que nos referimos anteriormente (artículo 38), o de la identificación del *cargador* (artículo 31.1 RR), las RR mencionan a lo largo de su articulado otros “datos del contrato” susceptibles de ser reflejados en la información recogida en el correspondiente documento de transporte⁷⁴. Sin ánimo de ser exhaustivos, esos otros datos o informaciones son los siguientes:

40. El artículo 9.2 RR establece que deberán figurar en los “datos del contrato”, por tanto en el correspondiente documento de transporte (artículo 1.23 RR), los procedimientos exigidos por el apartado 1 de dicho precepto para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables.

41. Del mismo modo, conforme a lo establecido en el artículo 13.2 RR, en su inciso final, deberá constar en los “datos del contrato” la estipulación o estipulaciones en virtud de la(-s) cual(-es) “*las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario*”, por constituir una excepción a la regla general establecida en el apartado 1 de dicho artículo 13 RR (“Obligaciones específicas”), que impone la realización de dichas operaciones al porteador⁷⁵.

42. Será necesario hacer constar en los “datos del contrato” que las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta a los efectos de impedir la alegación por parte del porteador de la excepción que a este respecto establece el artículo 25 RR (“Transporte sobre cubierta”) (en particular, véase su apartado 4: “*salvo que se especifique en los datos del contrato que las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta*”).

43. Conforme al artículo 40 RR, también deberán figurar en los “datos del contrato” las *reservas* que sobre dichos datos desee insertar el porteador en el correspondiente documento.

44. Los “datos del contrato” podrán contener la expresión “flete prepago” u otra fórmula análoga, en cuyo caso “*el porteador no podrá hacer valer frente al tenedor ni frente al destinatario el hecho de que el flete no haya sido pagado. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el destinatario es también el cargador*” (artículo 42 RR).

45. La mención en los “datos del contrato” del momento estimado de llegada de las mercancías o de la indicación acerca de cómo obtener información sobre si la entrega de las mercancías ha sido realizada o no, también tiene repercusiones en el marco de la entrega de las mercancías cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, a tenor de lo establecido en el artículo 47.2e) RR en su inciso final⁷⁶.

46. Conforme al artículo 48.3 RR, también podrá figurar en los datos del contrato la identificación de “*la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino*”, con las consecuencias que, a estos efectos, se establecen en dicho precepto⁷⁷.

⁷⁴ Y, en ocasiones, en otros preceptos, las RR recuerdan la relevancia de los “datos del contrato” o de la presencia del documento de transporte, como sucede en el artículo 23.1 en relación con las menciones sobre las mercancías que figuran en los apartados 1 y 2a) del artículo 36. O en el artículo 81b) en relación a la exclusión o limitación de las obligaciones o la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima en el transporte de determinado tipo de mercancías.

⁷⁵ Véase los artículos 17.3i) y 27.2 RR (“pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13”). En general, B. GARCÍA, “Las operaciones de carga y descarga en las Reglas de Rotterdam”, *Rdt*, 2009, nº 3, pp. 11-29.

⁷⁶ “*Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió su condición de tal*”.

⁷⁷ Artículo 48.3 RR: “*El porteador sólo podrá hacer uso de sus facultades a tenor del párrafo 2 del presente artículo tras haber dado un aviso razonable de la medida prevista, con arreglo a dicho párrafo, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino, de haberse indicado alguna, así como al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden y siempre y cuando el porteador conozca su identidad*”.

47. El artículo 59.1 RR también prevé la inclusión en los “datos del contrato” de la declaración del valor de las mercancías a los efectos de determinar los límites de responsabilidad del porteador⁷⁸.

48. Por su parte, el artículo 59 RR, esta vez en su apartado 2, contempla la posibilidad de hacer constar en los “datos del contrato” los bultos o unidades de carga transportados “*en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo*” a los efectos de su consideración como tales, y no como una sola unidad de carga, con su repercusión en la aplicación de los correspondientes límites de la responsabilidad.

49. También, por supuesto, el correspondiente documento de transporte podrá ser receptáculo de los acuerdos de elección de foro (artículos 66 y 67 RR)⁷⁹ o de los acuerdos de arbitraje (artículos 75 y 76 RR)⁸⁰ que las partes del contrato de transporte hayan decidido suscribir.

7. Funciones del documento de transporte

50. La importancia de cualquier documento de transporte se deriva, fundamentalmente, de las funciones que la correspondiente normativa le atribuye. La principal, y más relevante, función de un documento de transporte es, sin duda, la probatoria, pero no es, con todo, la única. Las RR han acogido este alcance plurifuncional de los documentos de transporte (electrónicos o no) regulados en su texto, cuestión a la que dedicaremos las reflexiones siguientes, comenzado por las que podíamos denominar funciones “menores” de los documentos de transporte, para continuar después con el análisis de las más relevantes, es decir las funciones que tienen que ver con el carácter legitimador y negociable de los documentos de transporte y con su valor probatorio.

51. A diferencia de lo que sucede en otros regímenes normativos, en las RR los documentos de transporte cumplen una función *residual* por lo que respecta a la determinación del *ámbito de aplicación* de la propia normativa convencional internacional⁸¹. Sólo se les concede relevancia a estos efectos en el supuesto previsto en el artículo 6.2b) RR. Por regla general, las RR no exigen la existencia de un documento de transporte para su aplicación, tal y como establece el artículo 5 RR (“Ámbito de aplicación general”). Ahora bien, si acudimos a las exclusiones específicas del ámbito de aplicación general de las RR, recogidas en el artículo 6, comprobamos que las citadas Reglas serán aplicables a los contratos de transporte en el transporte no regular⁸² siempre que “*se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte*” (artículo 6.2b). Aunque sea de forma excepcional, y con independencia de la relevancia en cada caso de esta excepción, la presencia de un documento (en su caso, electrónico) de transporte, tal y como este documento aparece definido por las propias RR, será suficiente para sujetar el contrato de transporte en transporte no regular al ámbito de aplicación de las RR.

52. Por otro lado, desde una perspectiva negativa, podemos confirmar, como adelantamos en su momento, que en el marco de las RR, los documentos de transporte no cumplen ninguna *función constitutiva* respecto de la existencia y validez del contrato de transporte. El artículo 1.1 RR, a la hora de definir al “contrato de transporte” no hace alusión a documento de transporte alguno. Y, con mayor claridad, el artículo 35 RR, admite la existencia de contratos de transporte sujetos a las RR en los que puede no haberse emitido tal tipo de documento.

53. La documentación de transporte, por su parte, cumple una función relevante en el ámbito de ejercicio del denominado “*derecho de control*” sobre las mercancías, regulado en el Capítulo 10 (“Derechos de la parte controladora”) de las RR. El “derecho de control” sobre las mercancías se

⁷⁸ “(...) salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato”.

⁷⁹ Véase, en este sentido, para un caso especial, el artículo 67.2b) RR.

⁸⁰ Véase, en supuestos particulares, lo que establecen a este respecto los artículos 75.4b) RR y 76.2 RR.

⁸¹ En el sistema de las RHV a este respecto, véase SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 95-97.

⁸² La expresión de “transporte no regular” es definida en el artículo 1.4 RR.

define en el artículo 1.12 RR como el “*derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en el capítulo 10*” y, añadimos nosotros, con el contenido que le confiere a dicho derecho el artículo 50 RR. El derecho de control sólo puede ser ejercitado por la denominada “parte controladora”, a la que el artículo 1.13 RR define, en buena lógica, como “*la persona que con arreglo al artículo 51 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control*”. Pues bien, este último precepto, el artículo 51 RR, a la hora de identificar a la persona legitimada para el ejercicio del derecho de control, establece una regla general (apartado 1)⁸³, que deberá ser excepcionada precisamente en atención a la emisión de un documento u otro, en los casos siguientes: (a) cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías (apartado 2)⁸⁴; (b) cuando se haya emitido un documento de transporte negociable” (apartado 3)⁸⁵; y (c) cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable (apartado 4)⁸⁶. En estos supuestos, por lo tanto, la emisión de un documento de transporte u otro será decisiva para la identificación de la persona legitimada para el ejercicio del derecho de control y, a su vez, dicho documento resultará indispensable para la transferencia del citado derecho.

54. En un contexto similar al del párrafo precedente, las RR también confieren relevancia a la presencia de la documentación del transporte en el ámbito de las *modificaciones* del contrato de transporte previstas en el artículo 54 RR (“*Modificaciones del contrato de transporte*”), en la medida en que, conforme al apartado 2 de dicho precepto, cualquier modificación del contrato de transporte “*deberá hacerse constar en un documento de transporte negociable, en un documento de transporte no negociable que deba ser restituido o en un documento electrónico de transporte negociable, o, si lo solicita la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38*”.

55. Con una regulación muy detallada, también las RR atribuyen a la documentación del transporte una función relevante en el ámbito de la *legitimación* pasiva con ocasión de la entrega de las mercancías en destino por parte del porteador o una parte ejecutante. O, dicho con otras palabras, a la hora de determinar quien está legitimado para obtener en destino la entrega de las mercancías que han sido objeto de transporte. Pues bien, esta legitimación, que por regla general corresponde al destinatario (artículo

⁸³ “1. Salvo en los casos previstos en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo: a) El cargador será la parte controladora, salvo que, al concluir el contrato de transporte, haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona; b) La parte controladora podrá transferir su derecho de control a otra persona. Dicha transferencia surtirá efecto frente al porteador en el momento en que le sea notificada por el transferente, momento a partir del cual la persona a quien se haya realizado la transferencia pasará a ser la parte controladora; y c) La parte controladora deberá identificarse debidamente como tal en el momento de ejercitar su derecho de control”.

⁸⁴ “2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías: a) El cargador será la parte controladora y podrá transferir el derecho de control a la persona designada en el documento como destinatario mediante la transferencia a dicha persona del documento de transporte efectuada sin endoso. De haberse emitido más de un original del documento de transporte, deberán transferirse todos ellos para transferir el derecho de control; y b) Para poder ejercitar el derecho de control, la parte controladora deberá presentar el documento e identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control”.

⁸⁵ “3. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable: a) El tenedor del documento o, de haberse emitido más de un original del documento, el tenedor de todos los originales será la parte controladora; b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 57. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control; y c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, habrá de identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control”.

⁸⁶ “4. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable: a) El tenedor será la parte controladora; b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona, efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9; y c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9”.

43 RR), se modula y cualifica en atención a si se ha emitido o no una determinada documentación de transporte, distinguiéndose los casos en que no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable (artículo 45), aquéllos en los que se haya emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido (artículo 46) y, finalmente, aquéllos en los que se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte no negociable (artículo 47). En todos estos casos, la existencia de la documentación del transporte no sólo será relevante para el cumplimiento de la función legitimadora aludida, sino, también, en la consumación del contrato de transporte, es decir, a la hora de permitir al porteador considerar cumplida su obligación de entregar las mercancías en destino.

56. Las RR también reconocen que la documentación de transporte acogida en su seno puede cumplir una *función traslativa* concediéndole, en este caso, a dicha documentación carácter negociable o de título de tradición⁸⁷. En efecto, como vimos más atrás, las RR prevén que el documento de transporte (artículo 1.14) pueda ser “negociable” (artículo 1.15), lo que sucede, igualmente, con el documento electrónico de transporte (artículo 1.18), que, también, podrá tener carácter “negociable” (artículo 1.19). Posteriormente, en su Capítulo 11 (“Transferencia de derechos”), las RR establecen el régimen de transferencia de los derechos incorporados al documento, distinguiendo según se trate de un documento de transporte no electrónico o de un documento de transporte electrónico. Al primer supuesto se le dedica el apartado 1 del artículo 57 (“Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable”), según el cual “[C]uando se haya emitido un documento de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento mediante la transferencia del documento a otra persona: a) Debidamente endosado a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden; o b) 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”. Este precepto, como puede verse, reconoce la distinción clásica entre documentos a la orden y documentos al portador y acoge los diversos modos de transmisión de los derechos incorporados al título según se trate de un documento de una u otra naturaleza⁸⁸. Por lo que respecta a la transferencia de derechos en el supuesto de documentos electrónicos de transporte negociables, habrá que estar a lo que establece en concreto el apartado 2 del artículo 57: “Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento, tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9”. Como se recordará, conforme señala el artículo 9.2 RR, “[L]os procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación”.

57. La regulación de las RR en materia de transferencia de derechos se completa con el artículo 58 (“Responsabilidad del tenedor”), que, como su propia rúbrica indica, regula la responsabilidad que, sobre la base del contrato de transporte, puede llegar a asumir el *tenedor* de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable. La figura del “tenedor”, a la que también se refiere el artículo 57 RR, y cuya delimitación es necesaria a los efectos del artículo 58 RR, viene definida en el artículo 1.10 RR en los siguientes términos: “Por “tenedor” se entenderá: a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9”. Se trata, como puede verse, de una definición que encaja en el marco diseñado por las RR con respecto a la categorización jurídica de los documentos o títulos de

⁸⁷ Véase G. J. SÁNCHEZ, “Títulos-valores y documentos del transporte”, en *Derecho uniforme del transporte internacional*, Madrid 1998, pp. 23-66.

⁸⁸ Cfr. Artículo 19 LTM. Sobre esta cuestión, en el régimen vigente, véase SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 237-246.

transporte negociables (electrónicos o no) y al modo de transmisión de los derechos incorporados al documento o título de transporte respectivo, marco normativo que, por su parte, no es en modo alguno ajeno a la tradición establecida entre nosotros en el sector de los títulos-valores. Sobre la base de esta definición de “tenedor”, el artículo 58 RR distingue, a los efectos de su regulación, entre dos supuestos. Uno, aquél en el que el tenedor no sea el cargador y no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte. Y otro, el del tenedor que no sea el cargador, pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte. En el primer supuesto, las RR dicen que dicho tenedor “*no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor*” (artículo 58.1 RR). Mientras que en el segundo, el tenedor “*asumirá todas las responsabilidades que el contrato le imponga, en la medida en que dichas responsabilidades estén consignadas en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, o puedan ser determinadas a partir del mismo*”. Con el objetivo de delimitar qué significa ejercitar o no derechos derivados del contrato de transporte, el artículo 58 RR, en su apartado 3, ha establecido la siguiente aclaración: “*A los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, se considerará que un tenedor, que no sea el cargador, no ha ejercitado derecho alguno derivado del contrato de transporte por la sola razón de: a) Haber acordado con el porteador, con arreglo al artículo 10, la sustitución de un documento de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, de un documento electrónico de transporte negociable por un documento de transporte negociable; o b) haber transferido sus derechos con arreglo al artículo 57*”.

58. Hemos dejado para el final de este trabajo el análisis de la *función probatoria* de la documentación de transporte regulada en las RR, que, en la práctica, es la más importante de las funciones que dicha documentación puede llegar a desempeñar. Que la documentación de transporte contemplada en las RR cumple dicha función se deriva claramente de las definiciones que del “documento de transporte” (artículo 1.14 RR) y del “documento electrónico de transporte” (artículo 1.18 RR) ofrecen dichas Reglas, pues, en ambos casos, y con idénticas palabras, se indica que la citada documentación sirve tanto para probar “*que el porteador o una parte ejecutante han recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte*” (letra a), como para probar (la existencia de) “*un contrato de transporte*” (letra b). Se confirma, de este modo, el triple alcance probatorio de la documentación de transporte respecto de (i) la existencia del contrato de transporte, (ii) la entrega de las mercancías al porteador (o a una parte ejecutante) y (iii) la entrega de las mercancías *con arreglo a un contrato de transporte*, es decir conforme a un estado y a unas condiciones determinadas (las que figuren reflejadas en la correspondiente documentación).

59. A esta última dimensión del alcance probatorio de la documentación de transporte se refieren, específicamente, las RR en su artículo 41 (“Valor probatorio de los datos del contrato”)⁸⁹. La regla general al respecto se establece en la letra a) de dicho precepto, conforme a la cual “[T]odo documento de transporte o documento electrónico de transporte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato”. Esta regla, por lo tanto, establece, por un lado, que el alcance probatorio de la documentación del transporte, al que se refiere dicha regla, se centra exclusivamente en las informaciones que sobre las *mercancías* figuren en los “datos del contrato” (artículo 1.23 RR). Y, por otro lado, recuerda el carácter presuntivo *iuris tantum* (“*salvo prueba en contrario*”) de la prueba que ofrece la documentación de transporte. Este carácter presuntivo *iuris tantum* es abandonado, no obstante, por las propias RR, para convertirlo en presunción *iuris et de iure* (“*no se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador*”) en dos supuestos específicos previstos, respectivamente, en las letras b) y c) del citado artículo 41 RR. En el primer supuesto, no se admitirá prueba en contra de lo que establecen los datos del contrato “*cuando dichos datos figuren en: i) Un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe; o ii) Un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que haya obrado de buena fe*” (letra b). En el supuesto de la letra c), por su parte, “[N]o se admitirá prueba alguna en contrario por parte

⁸⁹ Cfr. Artículo 3.4 RHV. Sobre esta cuestión, en el régimen vigente, véase SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte cit.*, pp. 230-233.

del porteador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a cualquiera de los siguientes datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable: i) Los datos del contrato mencionados en el i) párrafo 1 del artículo 36, cuando hayan sido facilitados por el porteador; ii) El número, el tipo y el número de identificación de los contenedores, aun cuando no el número de identificación de su respectivo sello o precinto; y iii) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 2 del artículo 36”.

60. Las reglas sobre el alcance probatorio de la documentación de transporte establecidas en el artículo 41 RR están condicionadas, sin embargo, al hecho de que no se hayan formulado *reservas* por el porteador conforme a lo establecido en el artículo 40 RR. Y así lo recuerda expresamente el inciso inicial de aquel precepto (“[S]alvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en las circunstancias y en la forma indicadas en el artículo 40”). El artículo 40 RR (“Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato”) es un precepto largo y de redacción compleja, que se estructura en torno a cuatro apartados distintos.

61. Los dos primeros contemplan, de forma general, el principio de la formulación de reservas por parte del porteador con respecto a la información mencionada en el apartado 1 del artículo 36 RR cuando aquéllas tengan como objeto indicar que el porteador no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador. La diferencia entre ambos apartados, sin embargo, radica en que, conforme al primer apartado, el porteador estará obligado a (“*deberá*”) formular dichas reservas en las situaciones previstas, en concreto, por el citado precepto, mientras que en el segundo apartado la formulación de reservas por parte del porteador se configura como potestativa o facultativa (“*podrá*”).

62. Las situaciones que contempla el artículo 40.1 RR para exigir la formulación de reservas son bien que el porteador “*sepa efectivamente*” (letra a) o bien que “*tenga motivos razonables para creer*” (letra b) que alguna declaración consignada en la documentación de transporte es falsa o engañosa. La formulación de este precepto es lo suficientemente amplia para poder cualificar tanto el alcance del *conocimiento* que debe poseer el porteador sobre la falsedad o engaño de la declaración a la hora de interponer la correspondiente reserva, como el significado de lo que ha de entenderse por declaración “falsa” (cuya concreción es más sencilla) o “engañosa” (que exige un elemento subjetivo en su identificación). Calla el precepto, sin embargo, acerca de los efectos concretos del incumplimiento de la obligación de formular las correspondientes reservas, que, a nuestro juicio, deberán ser concretados a la luz de las reglas generales contenidas en las Reglas y, particularmente, a tenor de lo que establece el artículo 40 RR.

63. Fuera de las situaciones previstas en el artículo 40.1 RR, como se ha dicho, las reservas serán de formulación *facultativa* y podrán interponerse “*en las circunstancias y en la forma establecidas en los párrafos 3 y 4*”. Por lo que respecta al régimen previsto en estos apartados 3 y 4 del artículo 40 RR, las Reglas establecen, también aquí, una distinción, entre dos supuestos. El primero es “[C]uando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor o vehículo cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya inspeccionado efectivamente” (apartado 3). Y el segundo, “[C]uando las mercancías sean entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado” (apartado 4). En el primer supuesto, el porteador podrá interponer reservas a la información facilitada conforme al artículo 36.1 RR (en cualquiera de sus letras a-d) “*siempre y cuando: a) No disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar la información facilitada por el cargador, en cuyo caso podrá indicar cuál es la información que no pudo verificar; o b) Tenga motivos razonables para creer que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por información exacta*” (apartado 3). En el supuesto del artículo 40.4 RR, por su parte, la formulación de reservas ofrece un régimen distinto según se trate de datos del contrato relativos a los apartados a), b) o c) del artículo 36.1 RR o de datos del contrato relativos al apartado d) del artículo 36.1 RR. En el primer caso, la formulación de reservas podrá realizarse “*siempre*

y cuando: i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan inspeccionado efectivamente las mercancías que viajen dentro del contenedor o del vehículo; y ii) Ni el porteador ni una parte ejecutante tengan de otro modo conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte”. Y en el segundo, la formulación de reservas procederá “siempre y cuando: i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor o vehículo, y el cargador y el porteador no hubiesen acordado que dicho contenedor o vehículo sería pesado y su peso sería consignado en los datos del contrato; o ii) No se disponga de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar el peso del contenedor o vehículo”.

64. Como se habrá observado, el complejo régimen de reservas previsto en el artículo 40 RR se refiere a aquéllas que deban o puedan formularse con respecto a los datos del contrato previstos en el artículo 36.1 RR, que, como se indicó en su momento, exige la mención de (a) una descripción de las mercancías adecuada para su transporte; (b) las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías; (c) el número de bultos o unidades, o la cantidad de mercancías; y (d) el peso de las mercancías, si el cargador lo facilita. Nada se dice, sin embargo, en el artículo 40 RR al respecto de otra importante información relativa a las mercancías, que está prevista expresamente en el artículo 36.2a) RR (“[U]na indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas”) y que, en la práctica, suele ser muy relevante a la hora de delimitar la responsabilidad del porteador por daños a las mercancías durante su custodia⁹⁰. El silencio del artículo 40 RR a este respecto se justifica porque las RR han querido conceder a este supuesto un tratamiento normativo diferenciado que, como adelantamos, se recoge en el artículo 39.3 RR⁹¹. Conforme a este precepto, “[S]i los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o una parte ejecutante”. En consecuencia, para desvirtuar la *presunción* de recepción de las mercancías en buen estado y condición aparentes establecida por el artículo 39.3 RR, el porteador deberá realizar la correspondiente manifestación en contra (o *reserva*) conforme al artículo 36.2a) RR.

8. Requisitos de forma

65. No queremos cerrar este repaso a los aspectos documentales y formales de la regulación prevista en las RR sin hacer referencia, precisamente, al artículo 3 RR (“Requisitos de forma”), conforme al cual “[C]ualquier notificación, confirmación, consentimiento, pacto, declaración y demás comunicaciones” a las que se hace referencia en los preceptos citados expresamente por dicho artículo 3 (que recogen trece situaciones distintas)⁹², “deberán hacerse por escrito”. Lo cual incluye a las comunicaciones *electrónicas*, según lo establecido en el inciso final del referido precepto⁹³. Es el artículo 3 RR, por tanto, una norma a tener en cuenta para asegurar la validez formal de determinadas comunicaciones relevantes que se contemplan en el texto de las Reglas.

⁹⁰ Sobre el periodo de responsabilidad del porteador, véase el artículo 12 RR.

⁹¹ Véase, igualmente, el artículo 36.4 RR.

⁹² Se trata de los siguientes preceptos: párrafo 2 del artículo 19, párrafos 1 a 4 del artículo 23, apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 36, apartado b) del párrafo 4 del artículo 40, artículo 44, párrafo 3 del artículo 48, apartado b) del párrafo 1 del artículo 51, párrafo 1 del artículo 59, artículos 63 y 66, párrafo 2 del artículo 67, párrafo 4 del artículo 75 y párrafos 2 y 5 del artículo 80.

⁹³ Recuérdese que el artículo 1,17 RR ofrece una definición de “comunicación electrónica”. En el inciso final del artículo 3 RR, por cierto, se establece como requisito esencial para el uso de comunicaciones electrónicas que se hagan “con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario”. Este consentimiento no debe necesariamente ser previo a la comunicación, sino que podrá inferirse del uso del medio electrónico por el autor de la comunicación y la contestación por dicho medio por parte del destinatario de la comunicación, siempre, claro está, que dicha contestación no sea para impugnar la utilización del formato electrónico. En este sentido, DEBATTISTA, en AA.VV, *The Rotterdam Rules cit.*, p. 11.