

INFORMATIVO N° 260

**“REGLAS Y USOS UNIFORMES
RELATIVOS A LOS CREDITOS
DOCUMENTARIOS, PUBLICACION
N° 600 DE LA CAMARA
INTERNACIONAL DE COMERCIO,
EN ADELANTE UCP N° 600”.**

Valparaíso, 3 de Julio de 2007
C-434

Estimado(s) Señor(es):

Las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios en la publicación N° 500 de la Cámara Internacional de Comercio, más conocida como UCP N° 500, entraron en vigencia el 1 de enero de 1994. Después de algunos años de estudios y análisis, **la UCP N° 600 ha entrado en vigor a partir del 1° de Julio de 2007.**

La publicación N° 600 cuenta con nuevas disposiciones para empresas, bancos corresponsales, emisores y, en general, para cada una de las partes que intervienen en el proceso de la carta de crédito.

El propósito de este informativo no es proporcionar una visión artículo por artículo de la nueva publicación, ni tampoco efectuar un comparativo entre la publicación N° 500 versus la publicación N° 600. Sin embargo, **nos interesa informar aquellos cambios que afectan a los documentos de transporte por vía marítima, en especial, los nuevos artículos 19 a 27 de la publicación N° 600.**

Como será de su conocimiento, un crédito documentario o carta de crédito es un compromiso de pago donde un banco (emisor) se compromete por cuenta de su cliente/comprador (ordenante) a pagar una cantidad de dinero contra la presentación de los documentos que deben ser presentados por el vendedor (beneficiario) a través de su banco (avisador y/o confirmador), siempre y cuando los documentos cumplan

con los términos y condiciones indicados en el crédito documentario, que se haya emitido para la compraventa de las mercancías o el cumplimiento de un servicio.

En materia de documentos de transporte, las modificaciones pueden resumirse como sigue:

- 1.- Los **documentos de transporte**, con excepción del *Charter Party Bill of Lading* (artículo 22), deben indicar el nombre del transportador.
- 2.- En relación con **la firma de los documentos de transporte**, se usa siempre la misma redacción. A modo de ejemplo, citamos la parte pertinente en el artículo 20, que señala:

“ (i) indicate the name of the carrier and be signed by

- *the carrier or a named agent for or on behalf of the carrier, or*
- *the master or a named agent for or on behalf of the master.*

Any signature by the carrier, master or agent must be identified as that of the carrier, master or agent.

Any signature by an agent must indicate whether the agent has signed for or on behalf of the carrier or the master”.

- 3.- Cuando **un agente firme por o en representación del Capitán** (artículos 19 – 22), no será necesario que se indique el nombre del Capitán.
- 4.- Los artículos 19 – 20 ya no incluyen una referencia a **las “naves a vela”**.
- 5.- En los artículos 19 – 22 **se han agregado las expresiones** *“at the place stated in the credit”* o *“at the port of loading stated in the credit”*.

Lo anterior, con el fin de atender a la necesidad de los bancos de determinar, del documento de transporte, que las mercancías han sido tomadas en custodia, despachadas o embarcadas en el lugar o puerto indicado por el crédito.

- 6.- En caso de **trasbordo**, se utiliza un lenguaje más detallado que aquél empleado en la UCP N° 500.

- “ b) *For the purpose of this article, transshipment means unloading from one means of conveyance and reloading to another means of conveyance (whether or not in different modes of transport) during the carriage from the place of dispatch, taking in charge of shipment to the place of final destination stated in the credit.*
- c) (i) *A transport document may indicate that the goods will or may be transhipped provided that the entire carriage is covered by the same transport document.*
- (ii) *A transport document indicating that transshipment will or may take place is acceptable, even if the credit prohibits transshipment”.*

Como se puede apreciar, **a propósito del trasbordo se pueden distinguir tres aspectos:**

- Una definición de trasbordo.
- Cuando exista trasbordo todo el transporte debe estar cubierto por un solo documento de transporte, en vez de un documento de transporte para cada segmento del transporte.
- Incluso en el evento de una prohibición en el crédito referente al trasbordo, éste igualmente será posible, debido al hecho que cuando se emplee más de un modo de transporte tendrá, necesariamente, que haber trasbordo, y por consiguiente, un crédito que prohíba o no permita el trasbordo, habrá sido emitido incorrectamente.

7.- **Artículo 19 (documento de transporte que cubre al menos dos modos de transporte diferente):**

Se ha eliminado la referencia a un Operador de Transporte Multimodal como una parte que pueda firmar un documento de transporte. Con ello se intentaría evitar las confusiones que en ocasiones se habrían producido con las expresiones “Documento de Transporte Multimodal” y/o “Documento de Transporte Combinado”. **Por consiguiente, sólo se utilizan las expresiones “documento de transporte que cubra al menos dos modos diferentes de transporte”.**

De esta forma, el que se trate de un conocimiento de embarque “*Port to Port*”, un “*Through Transport B/L*” o un documento de transporte combinado y/o multimodal, es algo a determinarse en la revisión del documento (“*on its face*”).

El conocimiento de embarque no necesitará contener expresiones tales como “*Marine B/L*” o “*Ocean B/L*” para cumplir con las normas de la UCP. Por consiguiente, un conocimiento de embarque que indique un transporte desde el puerto A al puerto C estipulados en la carta de crédito, será un conocimiento de embarque “*Port to Port*”. Sin embargo, si la carta de crédito requiere que el conocimiento de embarque exhiba el puerto A como puerto de embarque y el puerto C como puerto de descarga, y en cambio el conocimiento de embarque exhibe el puerto A como puerto de carga, el puerto B como puerto de descarga y el puerto C como lugar de entrega, entonces el conocimiento de embarque no será aceptable, debido a que no cubre un transporte “*Port to Port*”, sino se trataría de un “*Through Transport*”.

Los únicos conocimientos de embarque válidos como documentos de transporte multimodal, serán los Fiata B/L y los NVOCC B/L, debido a que ellos son emitidos por los Freight Forwarders “como transportadores” (“*as carriers*”). En consecuencia, si en una compraventa el precio se paga a través de una carta de crédito y el transporte se efectúa por Freight Forwarders y/o Transitarios, éstos sólo podrán emitir conocimientos de embarque “como transportadores” o como agentes del transportador. En Chile esta modificación no debiera constituir una gran novedad, atendida la circunstancia que un Freight Forwarder y/o Transitario que emita un conocimiento de embarque normalmente será considerado “transportador contractual” a la luz de lo dispuesto en el artículo 975 N° 1 del Código de Comercio. En consecuencia, está por verse qué valor tendrán los “*House Bills of Lading*” emitidos por Freight Forwarders y si éstos serán aceptables bajo la nueva UCP N° 600.

NOTA: Mayor información a este respecto en el sitio www.forwarderlaw.com.

8.- Artículo 20 (conocimientos de embarque):

Se incorporan las expresiones “*if the bill of lading does not indicate the port of loading stated in the credit at the port of loading...*”.

Esto significa que cuando un conocimiento de embarque mencione el puerto de carga señalado en la carta de crédito sólo como el lugar de “recepción de la mercancía” (por ejemplo, debido a que la compañía naviera o su agente exhibe el puerto de embarque como el puerto de trasbordo), se requerirá una anotación adicional “*on board*” que evidencie (pruebe) el puerto de carga señalado en el crédito, el nombre de la nave y la fecha de embarque.

9.- Artículo 21 (*Non-Negotiable Sea Waybill*):

Este artículo contiene el mismo agregado comentado a propósito del artículo 20 - conocimientos de embarque.

10.- Artículo 22, (*Charter Party Bills of Lading*):

- Se les trata como “*a bill of lading, however named, containing an indication it is subject to a charter party*”.
- Estos documentos podrán ser firmados también por el charteador (fletador) que podrá ser el solicitante o beneficiario, dependiendo de los términos de embarque.
- Será aceptable como puerto de descarga indicado en el crédito, un área geográfica o región, como por ejemplo, “*Any European Port*”.
- Se elimina la referencia a “*does or does not indicate the name of the carrier*”. La eliminación se explica debido a que ahora el fletador puede firmar el documento de transporte.

11.- Artículo 26 (“*on deck*”, “*said by shipper to contain*” y “*charges additional to freight*”).

El artículo 26 refunde los antiguos artículos 31 (i) y (ii) y 33 (d) de la UCP 500.

En esencia, los Bancos deben asegurarse que el documento de transporte no evidencia que la mercancía está o será cargada en cubierta. Una declaración en el sentido que la mercancía puede ser cargada sobre cubierta no constituye una

insinuación de que la mercancía está sobre cubierta o será cargada en cubierta o que la carga en cubierta sea permitida.

Cuanto el solicitante y el beneficiario del crédito están conscientes de que la mercancía es de un tipo que requiere, necesariamente, ser cargada sobre cubierta (mercancía peligrosa) o usualmente es cargada sobre cubierta (contenedores), el crédito debe modificar esta regla y permitir expresamente la mercancía sobre cubierta.

Las expresiones tales como “*shippers load and count*” y “*said by shipper to contain*” se reconocen como estándares de la industria naviera y no ensucian el conocimiento de embarque y, por ello, no deben impedir el pago de la carta de crédito o crédito documentado.

12.- Artículo 27 (**documento de transporte limpio - “clean”**):

- Los bancos aceptarán sólo documentos de transporte limpios.
- Un documento de transporte limpio es un documento que no contiene cláusulas o anotaciones que hagan constar expresamente el estado deficiente de las mercancías y/o del embalaje.
- Para determinar que un conocimiento de embarque es limpio debemos estarnos a la definición señalada, exclusivamente, sea o no que, adicionalmente, se incluyan las expresiones “*clean on board*” o “limpio a bordo”.
- Si la mercancía en cuestión es de un tipo que requiere una cláusula o anotación expresa, deberá modificarse el crédito, de manera de señalar expresamente que se requiere la inclusión de la palabra “*clean*” y/o “limpio” en el conocimiento de embarque. Lo anterior ocurrirá cuando la compraventa o carta de crédito exija la presentación de un conocimiento de embarque “*stamped clean*”.
- De igual forma, a propósito del transporte de determinadas mercancías, como por ejemplo el acero, en el cual es usual que se incorporen las expresiones como “*rusty*” o “*atmospheric rust*”, si se desea que el crédito sea aceptado, deberá señalarse expresamente que estas anotaciones son aceptables en el conocimiento de embarque.

Le(s) saluda atentamente,

TOMASELLO Y WEITZ
Leslie Tomasello Weitz