



Asamblea General

Distr. general
4 de mayo de 2021
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

54º período de sesiones

Viena, 28 de junio a 16 de julio de 2021

Programa de trabajo

Resultados de la labor preparatoria de la secretaría de la CNUDMI destinada a elaborar un nuevo instrumento internacional sobre los documentos de transporte multimodal negociables

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	2
II. Información actualizada sobre las novedades de interés en otras organizaciones	3
A. CEPE: legislación ferroviaria unificada	3
B. CESPAP: armonización de los marcos jurídicos de las operaciones de transporte multimodal	4
C. OTIF: el título representativo de mercancías en el marco de las CIM y la digitalización de los documentos de transporte de mercancías	4
D. OSJD: el documento de transporte negociable en el marco del SMGS	4
E. CIT: la carta de porte electrónica CIM/SMGS	5
III. Sinopsis de la labor preparatoria de la secretaría	5
A. Disposiciones sobre los documentos de transporte multimodal en la legislación nacional, (sub)regional e internacional	5
B. Conclusiones preliminares de las consultas con expertos	9
IV. Conclusiones	16



I. Introducción

1. En el 52º período de sesiones de la Comisión, el Gobierno de la República Popular China presentó una propuesta de posible labor futura de la CNUDMI con vistas a la creación de un documento de transporte negociable que facilitara el transporte multimodal de mercancías, en particular por ferrocarril en el ámbito euroasiático (A/CN.9/998). En dicha propuesta se indicó que, a diferencia de los conocimientos de embarque marítimos, las cartas de porte ferroviario no constituían un título representativo de mercancías y no podían utilizarse como medios de pago o financiación con cartas de crédito. La función limitada de las cartas de porte ferroviario también restringía la capacidad de los bancos y otras instituciones para prestar servicios financieros y aumentaba la presión financiera sobre los importadores, así como el riesgo de impago a que se exponían los exportadores al intentar el cobro¹.

2. En ese período de sesiones la Comisión examinó la propuesta con interés, atribuyéndole considerable importancia práctica para el comercio mundial, en particular para el crecimiento económico de los países en desarrollo. Sin embargo, por la amplitud y la complejidad de los asuntos que planteaba, la Comisión acordó, como medida inicial, pedir a su secretaría que estudiara las cuestiones jurídicas relacionadas con el uso de las cartas de porte ferroviario o de otra índole, en coordinación con otras organizaciones pertinentes, como la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF), la Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD), el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT), las comisiones regionales de las Naciones Unidas que fueran pertinentes, en particular la Comisión Económica para Europa (CEPE) (que también estaba trabajando en la formulación de normas jurídicas aplicables al transporte ferroviario internacional), la International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) y la Cámara de Comercio Internacional (ICC). A ese respecto, la Comisión solicitó a la secretaría que le informara en su 53º período de sesiones, que se celebraría en 2020, sobre los progresos que se realizaran en dicha labor².

3. En su 53º período de sesiones, tras examinar el informe de la secretaría sobre los resultados de su labor de investigación acerca del tema (A/CN.9/1034), la Comisión coincidió con su conclusión en el sentido de que existía una demanda de documentos de transporte negociables que pudieran abarcar otras modalidades de transporte distintas del transporte marítimo, en particular el transporte por ferrocarril. Consideró que su labor podría abarcar los documentos de transporte negociables y no negociables (la emisión y el contenido de dichos documentos, los derechos y las obligaciones de los portadores o los operadores del transporte multimodal (OTM) con respecto al contenido y la función probatoria de los documentos, así como la entrega de las mercancías). También consideró que incluir en su labor los documentos electrónicos de transporte podía ser particularmente oportuno para apoyar los nuevos tipos de cadenas de suministro y modelos logísticos que probablemente se crearían en respuesta a los trastornos generalizados causados al comercio por la COVID-19³. La Comisión solicitó a su secretaría que comenzara la labor preparatoria destinada a elaborar un nuevo instrumento internacional sobre los documentos de transporte multimodal negociables que pudieran utilizarse también para los contratos que no incluyeran segmentos de transporte marítimo, y presentara los resultados de esa labor a la Comisión para que los examinara en su siguiente período de sesiones. Se solicitó a la secretaría que realizara esa labor en estrecha coordinación y cooperación con las organizaciones internacionales pertinentes y convocara, según fuera necesario, reuniones de grupos de expertos y, en la medida en que lo permitieran los recursos disponibles, un coloquio de la CNUDMI⁴.

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/74/17)*, párr. 216.

² *Ibid.*, párrs. 217 y 218.

³ *Ibid.*, septuagésimo quinto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/75/17), segunda parte, párr. 81.

⁴ *Ibid.*, párr. 82.

4. En la presente nota se comunica a la Comisión información actualizada sobre las novedades de interés en otras organizaciones y se resumen también la labor preparatoria que ha realizado la secretaría en respuesta a la solicitud formulada por la Comisión en su 53^{er} período de sesiones, las conclusiones a que ha llegado y sus propuestas acerca del modo de proceder, que se someten a su examen. Se basa en la nota de la secretaría que la Comisión tuvo ante sí en su 53^{er} período de sesiones (A/CN.9/1034) y complementa la nota de la secretaría sobre las actividades de coordinación (A/CN.9/1069), en cuya sección titulada “Labor preparatoria relativa a los documentos de transporte multimodal negociables” se informa sobre la participación de la secretaría en las reuniones de la CEPE y la CESPAP a que se alude más abajo (véanse los párrs. 5 y 8). Además de esas reuniones, la secretaría participó en la reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Jurídicos de la OTIF que tuvo lugar en abril (véase el párr. 9 *infra*).

II. Información actualizada sobre las novedades de interés en otras organizaciones

A. CEPE: legislación ferroviaria unificada

5. Como se señaló en la nota de la secretaría (A/CN.9/1034, párrs. 10 a 12), el Grupo de Expertos para la Unificación de la Legislación Ferroviaria se ha ocupado durante varios años de una amplia variedad de cuestiones sustantivas relacionadas con esa legislación, como los documentos de transporte. En su última reunión, celebrada en enero de 2021, el Grupo de Expertos, tras extensos debates respecto de si la legislación ferroviaria unificada debía convertirse en un régimen de interfaz que coexistiría con los sistemas de las CIM-COTIF⁵ y el SMGS⁶ o debía sustituir esos sistemas como régimen jurídico único, acordó transmitir a su órgano matriz, el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Ferrocarril, la documentación que había elaborado durante su labor sobre el proyecto.

6. Esa documentación comprende un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte ferroviario internacional de mercancías, que sería el primero de un conjunto que constituiría una legislación ferroviaria unificada⁷. El capítulo 4a del proyecto se refiere al conocimiento (consignment bill), que se define como un documento de transporte negociable relativo a la obligación del porteador de entregar las mercancías al portador de ese conocimiento (en contraposición a la carta de porte, que se define como un documento que confirma la celebración y el contenido del contrato de transporte). En el proyecto de convenio se prevé que, si las partes en el contrato de transporte acuerdan utilizar un documento de transporte negociable y no una carta de porte, el porteador debe emitir un conocimiento en el que conste su obligación de entregar las mercancías al portador (art. 31a). El proyecto de convenio no se limita al transporte por ferrocarril. El artículo 1, párrafo 2, dispone que en el contrato de transporte también podrá especificarse que ese régimen jurídico se aplica a las operaciones de transporte realizadas por otras modalidades además del transporte ferroviario internacional (transporte multimodal) en los casos siguientes: 1) si dicho acuerdo no contraviene un tratado internacional que rija ese tipo de transporte adicional y 2) a menos que el Estado contratante cuya ley se aplique a dicho contrato de transporte multimodal haya declarado que no aplicará este régimen jurídico a los contratos de transporte multimodal.

⁵ Las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional por Ferrocarril de Mercancías (CIM), que figuran como apéndice B del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) (https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/COTIF_1999_01_03_2019_corrected_31.07.2019_en.pdf). El Convenio se aplica en Europa, el Magreb y Oriente Medio.

⁶ Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías, que se aplica en los países del antiguo bloque del Este (la versión en ruso puede consultarse en <https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2247>).

⁷ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3.

7. Se prevé que en su próximo período de sesiones, programada para noviembre de 2021, el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Ferrocarril examine la documentación que le haya transmitido el Grupo de Expertos y formule propuestas sobre el modo de proceder en relación con la legislación ferroviaria unificada.

B. CESPAP: armonización de los marcos jurídicos de las operaciones de transporte multimodal

8. En sus reuniones de agosto de 2020 y marzo de 2021⁸, el grupo especial de expertos de la CESPAP que se ocupa de la armonización de los marcos jurídicos de las operaciones de transporte multimodal examinó las opciones para avanzar en esa labor en la región, en particular respecto de un documento de transporte que pudiera servir como prueba de un contrato y de la digitalización de las cartas de porte. Se reconoció la necesidad de lograr sinergias con la labor conexas de otras organizaciones, incluida la CNUDMI.

C. OTIF: el título representativo de mercancías en el marco de las CIM y la digitalización de los documentos de transporte de mercancías

9. Como se señaló en la nota de la Secretaría (A/CN.9/1034, párr. 22), la cuestión de los documentos negociables en el transporte ferroviario se había incluido en el plan de trabajo del Grupo de Trabajo de Expertos Jurídicos bajo los auspicios de la OTIF. En su cuarta reunión, celebrada el 15 de abril de 2021, tras examinar ese asunto basándose en una nota inicial sobre el conocimiento de embarque redactada por la secretaria de la OTIF, el Grupo de Trabajo de Expertos Jurídicos encargó a esta lo siguiente: a) celebrar consultas con los miembros de la OTIF y los interesados pertinentes respecto de si se debía plantear la posibilidad de utilizar documentos de transporte que a la vez sirvieran como títulos representativos conforme a las CIM; b) seguir cooperando respecto de ese asunto con las organizaciones y asociaciones internacionales pertinentes, en particular la CNUDMI, la ICC, la OSJD y el CIT, dentro del ámbito de competencia de la OTIF, y c) redactar un documento inicial sobre la digitalización de los documentos de transporte de mercancías para la primera reunión de 2022. Se observó que había un nexo estrecho entre esos proyectos y los de la Organización Mundial de Aduanas y la Unión Europea acerca de la desmaterialización de los procedimientos aduaneros y la información electrónica relativa al transporte de mercancías⁹.

D. OSJD: el documento de transporte negociable en el marco del SMGS

10. Como se señaló en la nota de la Secretaría (A/CN.9/1034, párr. 21), el Grupo de Trabajo Especial sobre los Documentos de Transporte Negociables de la Comisión de Derecho del Transporte de la OSJD estudia la posibilidad de introducir un documento de transporte que cumpla la función de título representativo de mercancías en el marco del SMGS. El Grupo de Trabajo Especial decidió redactar un anexo del SMGS en que se definiría la forma de un documento de transporte negociable, así como las circunstancias en que se utilizaría en el marco del SMGS y los procedimientos para ello. Además, comenzó la labor relativa a las modificaciones y los suplementos del SMGS para abordar los asuntos derivados de la utilización de un documento de transporte negociable, incluida la terminología correspondiente.

⁸ La documentación de esas reuniones se publicó en <https://www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and> y en <https://www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and>.

⁹ Véase, por ejemplo, el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías en el sitio <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=ES>.

E. CIT: la carta de porte electrónica CIM/ SMGS

11. Como se señaló en la nota de la Secretaría ([A/CN.9/1034](#), párr. 9), el CIT elaboró una carta de porte CIM/SMGS estandarizada en 2006 y las especificaciones técnicas de la carta de porte electrónica en 2019¹⁰. Se vienen estudiando formas de digitalizar los documentos que deben acompañar a la carta de porte CIM/SMGS (por ejemplo, las cartas correspondientes a contenedores y vagones), la eficacia de las cuales se prevé verificar mediante proyectos piloto. También se ha iniciado la labor relativa a un convertidor XML/EDIFACT. La finalidad de esos proyectos es cumplir los requisitos aduaneros electrónicos de la Unión Europea (véase el párr. 9 *supra*) y también lograr que los bancos acepten la carta de porte electrónica CIM/SMGS y que los tribunales, las agencias y las compañías de seguros y otras entidades la reconozcan como prueba del contrato de transporte (la carta de porte CIM/SMGS es aceptada por las aduanas como documento de transporte y por los bancos en las operaciones de crédito documentario).

III. Sinopsis de la labor preparatoria de la secretaría

12. La labor preparatoria realizada por la secretaría desde el 53^{er} período de sesiones de la Comisión ha consistido fundamentalmente en lo siguiente: a) investigar el tema, en particular respecto de las disposiciones sobre los documentos de transporte multimodal negociables y no negociables contenidas en la legislación nacional, (sub)regional e internacional (los principales resultados de esa investigación se exponen en la sección A *infra*) y b) celebrar consultas con expertos y organizaciones interesadas, lo cual se hizo principalmente en una reunión de un grupo de expertos sobre un nuevo instrumento internacional relativo a los documentos de transporte multimodal negociables, que tuvo lugar en línea los días 2 y 3 de febrero de 2021¹¹, y en un seminario web de participación abierta sobre las experiencias internacionales de desmaterialización de los documentos de transporte negociables, titulado “International experiences with the dematerialization of negotiable transport documents” y celebrado los días 13 y 14 de abril de 2021¹² (las principales conclusiones de esas consultas se exponen en la sección B *infra*).

A. Disposiciones sobre los documentos de transporte multimodal en la legislación nacional, (sub)regional e internacional

1. Cuestiones generales

13. El examen de las disposiciones relativas a los documentos de transporte multimodal contenidas en la legislación nacional y (sub)regional en materia de transporte multimodal indica que en su mayoría estas son similares a las del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Ginebra, 24 de mayo de 1980) (en adelante, “el Convenio sobre el Transporte Multimodal”)¹³.

2. Definición de “documento de transporte multimodal”

¹⁰ Véase www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

¹¹ Asistieron a ella más de 30 expertos invitados del mundo académico, entidades privadas y Gobiernos interesados. Presentaron ponencias representantes de la UNCTAD, la CEPE, la CESPAP, la OSJD, el CIT, el Comité Maritime International y la FIATA.

¹² La página web del seminario es <https://uncitral.un.org/en/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents> **Error! Hyperlink reference not valid..**

¹³ Ese instrumento aún no ha entrado en vigor. Puede consultarse una copia auténtica certificada en https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en.

14. Por “documento de transporte multimodal” se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el OTM ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato¹⁴.

3. Emisión de un documento de transporte multimodal

15. Normalmente, el documento de transporte multimodal debe ser emitido y firmado por el OTM (o por una persona a la que este haya autorizado)¹⁵ y puede, según decida el expedidor, ser negociable o no negociable¹⁶. Conforme a la mayoría de las leyes examinadas, la firma puede ser manuscrita o electrónica¹⁷.

16. En un documento de transporte multimodal no negociable se debe señalar el nombre del consignatario¹⁸. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable: a) debe extenderse a la orden o al portador; b) si se extiende a la orden, debe ser transferible por endoso¹⁹; c) si se extiende al portador, debe ser transferible sin endoso²⁰; d) si se emite un juego de varios originales, se debe indicar el número de originales de que conste el juego, y e) si se emiten copias, cada una de ellas debe llevar la indicación “copia no negociable”²¹.

¹⁴ Véanse, por ejemplo, el art. 1 del Convenio sobre el Transporte Multimodal; el art. 1 de la Decisión 331 de la Comunidad Andina sobre Transporte Multimodal de 4 de marzo de 1993, modificada por la Decisión 393 de 9 de julio de 1996 (que puede consultarse en el SICE - Comunidad Andina - Decisión 331 (oas.org), aplicable en Bolivia, Colombia, el Ecuador y el Perú (en adelante, la “Decisión de la Comunidad Andina”)), y el art. 1 c) del Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías del MERCOSUR de 27 de abril de 1995 (que figura en la Decisión núm. 15 del Consejo del Mercado Común: Acuerdo sobre Transporte Multimodal en el Ámbito del MERCOSUR (loa.org.ar), aplicable a la Argentina, el Brasil, el Paraguay y el Uruguay (en adelante, el “Acuerdo del MERCOSUR”)), así como la definición de “documento de transporte multimodal” en el proyecto de ley sobre el transporte multimodal de Singapur (que puede consultarse en <https://sso.agc.gov.sg/Bills-Supp/42-2020/Published/20201102?DocDate=20201102>) y el art. 4 de la Ley de Transporte Multimodal de Tailandia (que puede consultarse en http://web.krisdika.go.th/data/outsidedata/outsite21/file/Multimodal_Transport_Act_B.E._2548.pdf).

¹⁵ Véanse, por ejemplo, el art. 4.2 de la Proclamación núm. 548/2007 sobre el Transporte Multimodal de Mercancías de Etiopía (que puede consultarse en https://lawethiopia.com/images/federal_proclamation/proclamations_by_number/548.ae..pdf); el art. 12 de la Ley de Transporte Multimodal de Myanmar (que puede consultarse en <https://asean.org/storage/2012/05/Myanmar-Multimodal-Transport-Law-2014.pdf>); los arts. 7, párr. 1, y 8, párr. 1, de la Ley de Transporte Multimodal de Mercancías de Nepal 2063-2006 (que puede consultarse en lawcommission.gov.np); los arts. 9.1 y 3 del proyecto de ley de Singapur, y el art. 10.2 del Decreto núm. 87/2009/ND-CP, de 19 de octubre de 2009, sobre Transporte Multimodal de Viet Nam (que puede consultarse en vanbanphapluat.co).

¹⁶ Véanse, por ejemplo, el art. 5 del Convenio sobre el Transporte Multimodal; el art. 3 de la Decisión de la Comunidad Andina; el art. 3 del Acuerdo del MERCOSUR; el art. 4.1 del Acuerdo Marco sobre Transporte Multimodal de la ASEAN (que puede consultarse en <https://afamt.asean.org/wp-content/uploads/2019/07/2005-ASEAN-Framework-Agreement-on-Multimodal-Transport.pdf>), ratificado por Camboya, Filipinas, Indonesia, Myanmar, la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam (en adelante, el “Acuerdo de la ASEAN”); el art. 8 de la Ley núm. 9611 de Transporte Multimodal de Mercancías del Brasil; el art. 4.1 de la Proclamación de Etiopía; el art. 7 de la Ley de Transporte Multimodal de Mercancías de la India de 1993 (que puede consultarse en indiankanoon.org); el art. 11 de la Ley de Myanmar; el art. 7, párr. 2, de la Ley de Nepal; el art. 9.2 del proyecto de ley de Singapur; el art. 10 de la Ley de Tailandia, y el art. 10.1 del Decreto de Viet Nam.

¹⁷ Véanse, por ejemplo, el art. 5, párr. 3, del Convenio sobre el Transporte Multimodal; el art. 4, párr. 3, del Acuerdo de la ASEAN; el art. 3 de la Decisión de la Comunidad Andina; el art. 4.3 de la Proclamación de Etiopía; el art. 8, párr. 2, de la Ley de Nepal; el art. 10 de la Ley de Tailandia, y los arts. 10.3 y 11.3 del Decreto de Viet Nam.

¹⁸ Véase, por ejemplo, el art. 12.2 del Decreto de Viet Nam.

¹⁹ *Idem*.

²⁰ Véase, por ejemplo, el art. 13 del Decreto de Viet Nam.

²¹ Hay disposiciones similares a las señaladas en a) a e), por ejemplo, en el art. 6 del Convenio sobre el Transporte Multimodal, en el art. 4 de la Ley núm. 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías de la Argentina y en el art. 6 de la Proclamación de Etiopía. Los aspectos señalados en a) a d), pero no en e), también se reglamentan en el art. 10 de la Ley de Nepal.

17. La emisión de un documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. La emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal²².

4. Contenido del documento de transporte multimodal

18. La legislación examinada dispone que en el documento de transporte multimodal, negociable o no, deberán constar, por regla general, los datos siguientes: a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor; b) el estado aparente de las mercancías; c) el nombre y el establecimiento principal del OTM; d) el nombre del expedidor; e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor; f) el lugar y la fecha en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia; g) el lugar de entrega de las mercancías; h) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes; i) una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable; j) el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal; k) la firma del OTM o de la persona autorizada a ese efecto por él; l) el flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario; m) el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal; n) una indicación de todo régimen jurídico imperativo aplicable al transporte multimodal internacional, y o) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal²³. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal²⁴, a condición de que se ajuste a los requisitos enunciados en la definición de documento de transporte multimodal (véase el párr. 14 *supra*)²⁵.

5. Valor probatorio del documento de transporte multimodal

19. La legislación examinada suele disponer que el documento de transporte multimodal establece la presunción de que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento²⁶. Establece la presunción de

²² Véanse, por ejemplo, el art. 13 del Convenio sobre el Transporte Multimodal y el art. 13 de la Proclamación de Etiopía.

²³ Véanse, por ejemplo, el art. 8 del Convenio sobre el Transporte Multimodal; el art. 4 de la Decisión de la Comunidad Andina; el art. 5.1 del Acuerdo de la ASEAN; el art. 5.1 de la Ley de la Argentina; el art. 10 de la Ley del Brasil; el art. 8 de la Proclamación de Etiopía; los arts. 408, párr. 1, y 443, párr. 1, de la Ley de Reforma del Transporte Multimodal de Alemania (puede consultarse en <https://www.fsk-gmbh.de/etc/docs/trg.pdf>); el art. 9 de la Ley de la India; el art. 18 del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de México (que puede consultarse en <http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/regl-transp-multimodal-int.pdf>); el art. 13 de la Ley de Myanmar; el art. 9 de la Ley de Nepal; el art. 11 de la Ley de Tailandia, y el art. 14 del Decreto de Viet Nam.

²⁴ Véanse, por ejemplo, el art. 4 de la Decisión de la Comunidad Andina; el art. 5.2 del Acuerdo de la ASEAN; el art. 9 de la Ley de la India; el art. 14 de la Ley de Myanmar; el art. 12, párr. 2, de la Ley de Nepal, y el art. 14.2 del Decreto de Viet Nam.

²⁵ Véanse, por ejemplo, el art. 8 del Convenio sobre el Transporte Multimodal, el art. 8 o) de la Proclamación de Etiopía, el art. 10.2 del proyecto de ley de Singapur y el art. 11 de la Ley de Tailandia.

²⁶ Véanse, por ejemplo, el art. 5 del Acuerdo del MERCOSUR, el art. 6.1 del Acuerdo de la ASEAN, el art. 10.1 de la Proclamación de Etiopía, el art. 11 a) de la Ley de la India, el art. 15 a) de la

que las mercancías recibidas por el OTM se hallaban en buen estado aparente, a menos que el OTM indique otra cosa en el documento de transporte multimodal²⁷. No se admite al OTM la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento²⁸. Conforme a algunas leyes, esta última disposición se aplica únicamente a los documentos de transporte multimodal negociables²⁹.

6. Responsabilidad por declaraciones falsas u omisiones

20. En la mayoría de las leyes examinadas se prevé la responsabilidad del OTM si hace constar información falsa en el documento de transporte multimodal u omite cualquier información que deba incluirse en él³⁰. También se prevé la obligación del expedidor de responder frente al OTM por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos facilitados por el expedidor para que consten en el documento de transporte multimodal. El expedidor seguirá siendo responsable aunque haya transferido el documento de transporte multimodal a otra persona³¹, pero ello no limita la responsabilidad del OTM en virtud del contrato de transporte multimodal frente a cualquier persona distinta del expedidor³².

7. Entrega de las mercancías

21. Cuando se haya emitido un documento de transporte multimodal negociable, la entrega de las mercancías solo podrá obtenerse del OTM, o de la persona que actúe por cuenta de este, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario³³. El OTM queda liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal negociable en un juego de varios originales, el OTM, o la persona que actúe por cuenta de este, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales³⁴. Se prevé que se incurra en responsabilidad si se entregan las mercancías a una persona equivocada³⁵. Esa responsabilidad puede limitarse, por ejemplo, a la cantidad que debería pagarse si las mercancías se hubieran perdido³⁶. En los supuestos en que haya más de una persona que presente impresos originales del mismo documento, la legislación puede determinar cuál de ellas tiene un derecho preferente³⁷.

Ley de Myanmar, el art. 14 de la Ley de Nepal, el art. 11.1 del proyecto de ley de Singapur y el art. 15.1 del Decreto de Viet Nam.

²⁷ Véanse, por ejemplo, el art. 9 del Convenio sobre el Transporte Multimodal; el art. 8 de la Ley de la Argentina; el art. 9 de la Proclamación de Etiopía; los arts. 409, párrs. 2 y 3, y 444, párr. 1, de la Ley de Alemania; el art. 10 de la Ley de la India; el art. 17 del Reglamento de México; el art. 13 de la Ley de Nepal; el art. 12 de la Ley de Tailandia, y el art. 16 del Decreto de Viet Nam.

²⁸ Véanse, por ejemplo, el art. 10 del Convenio sobre el Transporte Multimodal; el art. 6.2 del Acuerdo de la ASEAN; el art. 10.2 de la Proclamación de Etiopía; el art. 11 b) de la Ley de India; el art. 15 b) de la Ley de Myanmar; el art. 13 de la Ley de Tailandia; el art. 444, párr. 2, de la Ley de Alemania; el art. 8:48 del Libro 8 del Código Civil de los Países Bajos; el art. 11 del proyecto de ley de Singapur, y el art. 13 de la Ley de Tailandia.

²⁹ Véase, por ejemplo, el art. 15.2 del Decreto de Viet Nam.

³⁰ Véanse, por ejemplo, el art. 11 del Convenio sobre el Transporte Multimodal, el art. 11 de la Proclamación de Etiopía y el art. 16 del Reglamento de México.

³¹ Véanse, por ejemplo, el art. 21 del Acuerdo de la ASEAN, el art. 24 del proyecto de ley de Singapur y los arts. 25 y 26 del Decreto de Viet Nam.

³² Véanse, por ejemplo, el art. 12 del Convenio sobre el Transporte Multimodal, el art. 20 de la Decisión de la Comunidad Andina, el art. 12 de la Proclamación de Etiopía y el art. 16 de la Ley de Tailandia.

³³ Véanse, por ejemplo, los arts. 444, párr. 3, y 445, párrs. 1 y 2, de la Ley de Alemania.

³⁴ Véanse, por ejemplo, el art. 6, párrs. 2 y 3, del Convenio sobre el Transporte Multimodal y el art. 14 de la Proclamación de Etiopía. En el art. 8:45 del Libro 8 del Código Civil de los Países Bajos ello se expresa como el principio de “todos para uno y uno para todos”.

³⁵ Véanse, por ejemplo, el art. 8:51 del Libro 8 del Código Civil de los Países Bajos y el art. 445, párr. 3, de la Ley de Alemania.

³⁶ Véase, por ejemplo, el art. 445, párr. 3, de la Ley de Alemania.

³⁷ Véase, por ejemplo, el art. 8:52 del Libro 8 del Código Civil de los Países Bajos.

22. En el caso de un documento no negociable, el OTM queda liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en dicho documento o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito³⁸.

23. En algunas leyes examinadas se prevé la obligación del OTM de entregar las mercancías del siguiente modo: a) si el documento de transporte multimodal se ha emitido como título negociable “al portador”, a la persona que presente una de las copias originales de dicho documento; b) si el documento de transporte multimodal se ha emitido como título negociable “a la orden de”, a la persona que presente una copia debidamente endosada del documento original; c) si el documento de transporte multimodal se ha emitido como título negociable a la orden de una persona determinada, a dicha persona, tras verificar su identidad y previa presentación de una de las copias originales del documento. Si el documento se ha endosado “a la orden de” o en blanco, la disposición b) resulta aplicable; d) si el documento de transporte multimodal se ha emitido como título no negociable, a la persona señalada en él como consignatario, una vez que esta haya acreditado su identidad, y (e) si no se ha emitido un documento escrito, a la persona señalada en las instrucciones recibidas del expedidor o a la persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario para emitir dichas instrucciones en virtud del contrato de transporte multimodal³⁹.

8. El documento de transporte multimodal como título representativo

24. Algunas leyes reconocen todos los documentos de transporte multimodal como títulos representativos⁴⁰. Otras solo permiten exigir la entrega de las mercancías al tenedor de un documento de transporte multimodal negociable; si se trata de un documento de transporte multimodal no negociable, se permite la entrega previa verificación de la identidad del consignatario cuyo nombre figura en él; ello significa que el tenedor del documento no tiene derecho a exigir el cumplimiento de la obligación. Por lo menos una ley establece que todas las disposiciones relativas al conocimiento de embarque aplicables al transporte marítimo de mercancías rigen también, *mutatis mutandis*, para el conocimiento de embarque en el transporte multimodal⁴¹.

9. Documentos electrónicos de transporte multimodal

25. En algunos instrumentos jurídicos examinados se dispone que los documentos de transporte multimodal negociables y no negociables pueden emitirse en formato electrónico⁴². En otros, como el Convenio sobre el Transporte Multimodal, se permite la utilización del formato electrónico únicamente para los documentos de transporte multimodal no negociables⁴³. Algunas leyes permiten utilizar mensajes de intercambio electrónico de datos para transferir documentos de transporte multimodal⁴⁴.

B. Conclusiones preliminares de las consultas con expertos

1. Reunión del grupo de expertos sobre un nuevo instrumento internacional en materia de documentos de transporte multimodal negociables, celebrada en línea los días 2 y 3 de febrero de 2021

³⁸ Véanse, por ejemplo, el art. 7, párr. 2, del Convenio sobre el Transporte Multimodal y el art. 5, párrs. 3 y 4, de la Proclamación de Etiopía.

³⁹ Véanse, por ejemplo, el art. 8 de la Decisión de la Comunidad Andina, el art. 9 del Acuerdo de la ASEAN, el art. 14 del proyecto de ley de Singapur, el art. 22 de la Ley de Tailandia y el art. 19 del Decreto de Viet Nam.

⁴⁰ Véanse, por ejemplo, el art. 7 de la Ley de la Argentina; el art. 7 de la Proclamación de Etiopía; el art. 8, párr. 1, de la Ley de la India, y el art. 9, párrs. 6 y 7, del proyecto de ley de Singapur.

⁴¹ Art. 15 de la Ley de Tailandia.

⁴² Véanse, por ejemplo, los arts. 408, párr. 3, y 443, párr. 3, de la Ley de Alemania.

⁴³ Véanse, por ejemplo, el art. 5, párr. 4, del Convenio sobre el Transporte Multimodal y el art. 5 de la Proclamación de Etiopía.

⁴⁴ Véanse, por ejemplo, el art. 5 de la Decisión de la Comunidad Andina; el art. 6.2 del Acuerdo de la ASEAN, y el art. 11, párr. 2, del proyecto de ley de Singapur.

26. Además de las novedades ocurridas en diversas organizaciones (véase el cap. II *supra*), los expertos debatieron en detalle las cuestiones siguientes: a) la forma que debería adoptar un instrumento internacional en el que se previera la utilización de documentos de transporte multimodal negociables, b) el alcance de ese instrumento, c) la concordancia entre ese instrumento y los regímenes jurídicos aplicables al transporte unimodal, d) el contenido de ese instrumento, e) la medida en que ese instrumento debería abordar aspectos relacionados con la responsabilidad y f) distintos enfoques para gestionar los documentos electrónicos de transporte multimodal negociables.

a) La forma del instrumento internacional

27. Dado que el catálogo de derechos de propiedad que se reconocen en muchas jurisdicciones es limitado (*numerus clausus*), se consideró que solo un instrumento internacional vinculante, es decir, un convenio internacional, haría posible el reconocimiento de los documentos de transporte multimodal negociables y de sus efectos jurídicos, en particular frente a terceros, en las modalidades de transporte que no fueran por vía marítima. Mientras que la función del conocimiento de embarque marítimo como título representativo de mercancías tenía una amplia aceptación en los usos comerciales desde hacía mucho tiempo, las soluciones contractuales no tendrían un reconocimiento internacional tan generalizado sin un reconocimiento legislativo.

28. En cambio, un instrumento internacional podría dejar cierta flexibilidad para que las partes contratantes decidieran qué tipo de documento de transporte se utilizaría y si se utilizaría más de un documento de transporte y, por ende, si se aplicaría o no el nuevo instrumento a sus operaciones (cláusulas de aceptación o exclusión expresa). Para los casos en que se previera la exclusión de alguna disposición o la modificación de sus efectos, el instrumento tendría que especificar las disposiciones que las partes contratantes podrían excluir o modificar y las que no.

b) Alcance

29. Tras centrarse inicialmente en las necesidades del transporte ferroviario (véase el párr. 1 *supra*), la atención del proyecto se centró gradualmente en los documentos de transporte multimodal negociables (véase el párr. 4 *supra*). Algunos expertos propusieron un enfoque que fuera neutral en cuanto a la modalidad de transporte, lo que permitiría que las partes contratantes utilizaran un documento de transporte negociable en un contexto de transporte multimodal o unimodal (siempre que se lo permitiera el régimen de transporte unimodal que fuese de aplicación obligatoria). Ese enfoque ofrece ventajas en las situaciones en las que las partes contratantes desconocen la modalidad o las modalidades de transporte al comienzo de sus relaciones contractuales, y también porque los operadores de transporte multimodal u otros transitarios a menudo se reservan el derecho de elegir la modalidad o modalidades de transporte. En cualquier caso, se consideró que la multimodalidad no era pertinente para el debate en torno a la negociabilidad de un documento de transporte.

30. Dado que un documento de transporte negociable otorgaría a su tenedor la posesión implícita de la carga, se consideró que el instrumento internacional debería cubrir íntegramente el período durante el que la carga estuviese al cuidado del porteador⁴⁵ (desde el momento de la entrega de la carga por el expedidor al porteador hasta el momento de la entrega de la carga al tenedor del documento). Por tanto, se esperaría que el instrumento cubriese el almacenamiento a corto plazo de la carga como parte de un contrato de transporte, lo que sería especialmente apropiado para el transporte en contenedores.

31. Queda por aclarar si el nuevo instrumento cubriría también los documentos de transporte no negociables, especialmente el conocimiento de embarque nominativo. Aunque no se puedan transferir a consignatarios nuevos, esos documentos cumplen la

⁴⁵ Es decir, la persona que celebra el contrato de transporte con el cargador. Engloba también a los transitarios, a los OTM y a los porteadores públicos que no explotan buques, así como a otros agentes que desempeñan funciones similares en los contextos del transporte multimodal y unimodal.

misma función que un título representativo de mercancías en lo que al consignatario original se refiere y contribuyen a obtener financiación comercial en el marco de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (UCP). Se expresó preocupación por la posibilidad de que, en el caso de que el nuevo instrumento cubriese esos documentos, hubiera confusión y un solapamiento con los convenios existentes que ya los contemplaban. Se expresó la preferencia de centrarse en los documentos negociables y considerar a su debido tiempo si sería necesario ampliar el alcance a los documentos no negociables.

c) Concordancia con los convenios de transporte existentes

32. Según el sistema “de doble vía” explicado en la nota de la Secretaría (A/CN.9/1034), el nuevo instrumento internacional no interferiría en otros instrumentos internacionales, tratasen sobre el transporte unimodal o multimodal de mercancías. No obstante, para lograr el reconocimiento de un documento de transporte negociable y dar cabida a su uso sería necesario modificar esos otros instrumentos. Los Estados partes en los convenios pertinentes podrían considerar la posibilidad de introducir las modificaciones adecuadas a su debido tiempo.

33. Para lograr la debida concordancia con los convenios de transporte existentes, el nuevo instrumento tendría que dar cabida a dos situaciones relacionadas con la utilización de un documento de transporte negociable: a) su utilización por las partes contratantes para fines de crédito documentario y también como documento de transporte (por ejemplo, para el transporte y los despachos de aduana) y b) su coexistencia con otro documento que se utilizase para fines distintos del crédito documentario (por ejemplo, para el transporte y los despachos de aduanas).

d) Contenido

34. De manera similar a lo que sucede con la legislación estudiada en relación con los documentos de transporte multimodal (véase la sección A *supra*), se esperaría que el nuevo instrumento internacional respondiera a preguntas como las siguientes: ¿Qué es un documento de transporte negociable? ¿Cómo se debe emitir y transferir? ¿Cuál es su contenido mínimo? ¿Cómo se deben entregar las mercancías? ¿Qué consecuencias jurídicas tiene para el tenedor original y para el emisor de un documento de transporte negociable la transferencia de este? ¿Qué normas regulan la modificación del documento y su sustitución (por ejemplo, por un registro de datos y viceversa)?

35. El Convenio sobre el Transporte Multimodal y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) (las “Reglas de Rotterdam”)⁴⁶, aunque no estaban en vigor, se consideraron pertinentes dado que contenían disposiciones en las que se trataban esas cuestiones. Por ejemplo, en el artículo 1, párrafo 15, de las Reglas de Rotterdam y en el artículo 6 del Convenio sobre el Transporte Multimodal se enumeran las características principales de un documento de transporte negociable, y en el artículo 35 de las Reglas de Rotterdam y en el artículo 5 del Convenio sobre el Transporte Multimodal se encuentran disposiciones sobre la emisión de un documento de transporte. En esos textos también se describe detalladamente el contenido de los documentos de transporte (art. 36 de las Reglas de Rotterdam y art. 8 del Convenio sobre el Transporte Multimodal), el valor probatorio del documento de transporte (art. 41 de las Reglas de Rotterdam y art. 10 del Convenio sobre el Transporte Multimodal) y otros aspectos de un documento de transporte negociable, incluida la obligación del porteador de entregar la carga al tenedor del documento de transporte negociable (art. 45 de las Reglas de Rotterdam y art. 6, párrs. 2 y 3, del Convenio sobre el Transporte Multimodal).

36. Puesto que la finalidad del instrumento internacional sería garantizar que no hubiera discriminación en la utilización de un documento de transporte negociable en las diferentes modalidades de transporte y en los contextos unimodal y multimodal,

⁴⁶ Resolución 63/122 de la Asamblea General, anexo.

el instrumento se tendría que redactar de modo que un documento de transporte negociable cumpliera las mismas funciones que un conocimiento de embarque marítimo. En particular, en sus disposiciones se tendría que establecer lo siguiente: a) que el tenedor del documento tiene el derecho de control sobre las mercancías y b) que se podría utilizar un único documento de transporte en toda la cadena de operaciones, incluso como garantía por parte de los bancos.

37. En lo que atañe al control de las mercancías, en las disposiciones del instrumento se tendría que reconocer que el tenedor del documento de transporte negociable tiene derecho a controlar las mercancías en tránsito (es decir, derecho a dar o modificar las instrucciones respecto de las mercancías), a exigir la entrega de las mercancías al presentar el documento original y a transferir la titularidad de las mercancías mediante la transferencia del documento. Se esperaría que en el instrumento se enunciaran las obligaciones y la responsabilidad que comportaría para el emisor del documento el incumplimiento de los requisitos aplicables a ese documento y que se impusiera al porteador la obligación de entregar las mercancías previa presentación del documento original. En cuanto a la “garantía de singularidad” del documento en la cadena de transferencias, sería necesario incluir en el instrumento disposiciones que garantizaran que el documento negociable es “original” (su contenido no ha sido alterado) y “único” (el documento es el único que existe y se puede distinguir de copias suyas), así como disposiciones relacionadas con las nociones de posesión implícita y transferencia por endoso u otra vía. Las Reglas de Rotterdam y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (LMDTE)⁴⁷, aprobada en 2017 por la CNUDMI, se consideraron pertinentes para transponer esas funciones de un documento de transporte negociable a un entorno sin soporte en papel y para evitar que existiera una pluralidad de reclamaciones dirigidas a obtener el cumplimiento de la misma obligación⁴⁸.

38. Por otro lado, en el instrumento no se abordarían cuestiones para las que se prevén soluciones diversas en el derecho interno, como los derechos de propiedad y el momento en que se consideraría que se ha transferido la titularidad de las mercancías. El futuro instrumento tampoco debía abordar cuestiones relativas a los derechos y las obligaciones de las partes en virtud del contrato de compraventa subyacente.

e) Responsabilidad

39. Se espera que en el nuevo instrumento se establezcan las obligaciones de las partes en lo que respecta a la emisión, la transferencia y la ejecución de un documento de transporte negociable, así como las consecuencias de que el documento contenga errores, información incompleta, inexactitudes o declaraciones engañosas. En el instrumento también se deberían enunciar claramente la obligación del porteador de entregar las mercancías a la parte controladora y sus consecuencias jurídicas. Además, habría que encontrar una solución apropiada para lograr una concordancia adecuada entre el documento de transporte regulado por el futuro instrumento y las normas que rigen la responsabilidad del porteador.

40. Sin pretender establecer un régimen de responsabilidad exhaustivo, el futuro instrumento podría incluir mecanismos que permitieran a las partes especificar con

⁴⁷ Publicación de las Naciones Unidas (2017).

⁴⁸ Véanse, por ejemplo, las disposiciones de la LMDTE sobre la “singularidad” y el “control” que figuran en el art. 10 y, en particular, el criterio para evaluar la integridad del documento, en el párr. 2; sobre el “control exclusivo”, la identificación de la “persona que tiene el control” del documento y la “transferencia del control” del documento, en el art. 11; sobre la norma de fiabilidad general, en el art. 12, y sobre las normas de equivalencia funcional para todas las formas de endoso y las modificaciones, en los arts. 15 y 16. A lo largo del texto de las Reglas de Rotterdam se encuentran disposiciones similares sobre los documentos electrónicos de transporte, concretamente en el capítulo 3, en particular los procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables (art. 9) y las disposiciones sobre la sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable (art. 10), y también en el capítulo 8, que incluye disposiciones sobre los documentos de transporte y los documentos electrónicos de transporte.

claridad qué régimen de responsabilidad sería de aplicación a qué aspectos de sus relaciones. Por ejemplo, el régimen de responsabilidad que se aplicaría de manera obligatoria al primer tramo del transporte podría determinar la responsabilidad del porteador respecto de la carga a menos que se pudieran localizar los daños o la pérdida, en cuyo caso se aplicaría el régimen de responsabilidad aplicable al tramo en el que se hubieran producido los daños o la pérdida. Otra posibilidad es que, como sucede en el conocimiento de embarque de la FIATA, en el propio instrumento se prevean los regímenes de responsabilidad aplicables con carácter supletorio en caso de pérdida, demora o daños no localizados, pero en caso de daños localizados el instrumento pueda remitir al régimen de responsabilidad unimodal aplicable.

41. Se consideró importante que el instrumento abordase esas cuestiones, sobre todo en el contexto del transporte multimodal, en el que el régimen de responsabilidad estaba fragmentado y era incierto en lo que concernía a la pérdida, la demora y los daños no localizados. Se consideró que los mecanismos de mercado por sí solos (por ejemplo, que los comerciantes no utilizarían los servicios de los porteadores cuyo nivel de responsabilidad fuera demasiado bajo) eran insuficientes para proteger a las partes más débiles, como a los pequeños operadores de los países en desarrollo, dado que los contratos de transporte solían basarse en las condiciones estándar del porteador (contratos de adhesión). No obstante, se reconoció que el proyecto solo debía tratar las cuestiones de responsabilidad en la medida estrictamente necesaria.

f) Documentos electrónicos de transporte multimodal negociables

42. El estudio realizado por la secretaría sobre las disposiciones de los convenios de transporte existentes relativas a los documentos electrónicos de transporte indica que van desde una breve disposición de habilitación de la equivalencia funcional (por ejemplo, en el art. 6, párr. 9, de las CIM o en el art. 4, párr. 2, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1999 (Convenio de Montreal)⁴⁹) hasta disposiciones más detalladas, como las que se encuentran en el Protocolo Adicional del Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Convenio CMR) relativo a la Carta de Porte Electrónica⁵⁰. Como se ha señalado en la sección A, el Convenio sobre el Transporte Multimodal, elaborado en la década de 1970, permite la firma electrónica (art. 5, párr. 3) y prevé el soporte sin papel solamente en el caso de los documentos de transporte multimodal no negociables (art. 5, párr. 4).

43. Los textos de la CNUDMI en materia de comercio electrónico y derecho del transporte (véase el párr. 37 *supra*), al ser más recientes y detallados, pueden servir de base para los trabajos relacionados con los documentos electrónicos de transporte transferibles o negociables. El nuevo instrumento complementaría esos textos al prever el reconocimiento jurídico de un documento de transporte transferible, tanto en papel como en soporte electrónico, no solo en el transporte marítimo sino también en otras modalidades de transporte. Los principios de equivalencia funcional, no discriminación y neutralidad tecnológica seguirían siendo primordiales para mantener el equilibrio necesario entre habilitar nuevas soluciones tecnológicas y mantener el orden en el mercado y la estabilidad financiera.

44. Según el estudio realizado por la secretaría sobre los sistemas existentes para procesar los documentos electrónicos de transporte, en las modalidades de transporte no marítimas esos sistemas reproducen determinadas funciones de los documentos de transporte no negociables que reflejan el régimen jurídico que subyace a los documentos de transporte en la modalidad de transporte correspondiente. Sería necesario modificar esos sistemas para dar cabida a los documentos de transporte negociables. En ese contexto resultaría pertinente la experiencia de los seis sistemas aceptados por el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (essDOCS, Bolero,

⁴⁹ Se puede consultar en <https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>.

⁵⁰ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2762, pág. 23.

E-title, edoxOnline, WAVE y CargoX) que manejan conocimientos de embarque marítimos negociables en formato electrónico.

45. El seminario web sobre las experiencias internacionales de desmaterialización de documentos de transporte negociables, celebrado los días 13 y 14 de abril de 2021, ofreció una nueva oportunidad de debatir cuestiones relacionadas con los documentos electrónicos de transporte multimodal negociables (véase el apartado siguiente).

2. Seminario web sobre las experiencias internacionales de desmaterialización de documentos de transporte negociables, celebrado los días 13 y 14 de abril de 2021

46. El primer día del seminario web se analizaron las normas de la CNUDMI y las experiencias de los países en relación con los documentos transmisibles electrónicos, así como las respuestas de las entidades de regulación y de la industria a la desmaterialización de los documentos mercantiles. El segundo día se analizaron las normas internacionales para la desmaterialización de los documentos de transporte y las respuestas de las entidades de regulación y de la industria a los documentos de transporte negociables desmaterializados, centrándose primero en las modalidades de transporte no marítimas y, en la segunda mesa redonda, en el transporte marítimo.

47. Se ofrecieron ejemplos de cómo se habían incorporado las disposiciones de la LMDTE y de las Reglas de Rotterdam a la legislación nacional. Además, se ofrecieron ejemplos de normas del sistema utilizadas por los proveedores de servicios relacionados con los documentos transmisibles electrónicos y se hizo referencia a la legislación de una jurisdicción en la que la LMDTE se había promulgado como ley aplicable.

48. Pese a que hay normas fundamentales que sustentan la utilización de los documentos transmisibles electrónicos y argumentos comerciales a su favor por las ventajas evidentes que ofrecen (transparencia, trazabilidad, minimización de los riesgos de que se produzcan errores humanos y falsificaciones y las oportunidades derivadas de la Internet de las cosas), se señaló la escasa implantación de los documentos mercantiles desmaterializados en el sector bancario y su implantación desigual en los distintos sectores.

49. La situación actual se atribuyó no tanto a la existencia de obstáculos legales como a la preocupación por la ausencia de un enfoque uniforme respecto de los sistemas de gestión de los documentos transmisibles electrónicos y a la falta de controles de calidad, o a la aplicación de controles de calidad inadecuados, en relación con las normas jurídicas y de otra índole en las que se sustenta su funcionamiento. También preocupan el tiempo y los recursos —entre ellos, la capacitación— que se necesitan para cambiar a formas nuevas de hacer negocios y conectar los ecosistemas digitales, lo que podría precisar soluciones a medida en algunos casos. Esos problemas pueden plantearse, en particular, en el contexto del transporte multimodal debido a la diversidad de regímenes jurídicos, al uso desigual de los documentos de transporte desmaterializados en las distintas modalidades de transporte y a la existencia de sistemas diferentes para procesar esos documentos. La falta de interoperabilidad y de reconocimiento jurídico mutuo de las técnicas de autenticación e identificación a escala internacional, cuestión de la que se ocupaba en ese momento el Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) de la CNUDMI, planteaba problemas adicionales para la utilización de los documentos transmisibles electrónicos. Por consiguiente, se consideró esencial contar con una legislación unificada y sólida en materia de documentos transmisibles electrónicos, así como con normas técnicas comunes y soluciones interoperables para superar la inercia de algunos sectores e industrias en lo que se refería a adoptar esos documentos. Con todo, también se reconoció la necesidad de conciliar la interoperabilidad con la libertad de elección y la innovación.

50. Se examinaron ejemplos de sistemas cerrados y abiertos para la emisión de conocimientos de embarque electrónicos, así como las ventajas y los inconvenientes de unos y otros, incluso en materia de seguridad y acceso.

51. El objetivo último de esas soluciones relacionadas con los documentos transmisibles electrónicos es garantizar que un único documento creado en un sistema sea reconocido como tal y que puedan acceder a él todas las partes interesadas

pertinentes tanto de dentro como de fuera de ese sistema. Eso se puede lograr creando procesos nuevos que sustituyan el flujo estructurado de documentación que está vigente, en soporte electrónico o de otro tipo, por registros de datos (por ejemplo, un registro del contrato, sus condiciones y su aplicación). Ya existen soluciones modernas que aplican un enfoque centrado en los datos, no en los documentos, y en las que priman las funciones esenciales de control en lugar de reproducir mediante mensajes estructurados los procesos, el flujo de trabajo y los requisitos de la documentación en papel, algunos de los cuales ya han quedado o pueden quedar anticuados (por ejemplo, porque en el entorno sin papel la transmisión es instantánea). La introducción de un documento único (es decir, la sustitución de todos los documentos en papel o en formato electrónico relativos a la misma operación por un único documento electrónico) permite pasar de un modelo de mensajería entre pares a un modelo de intercambio virtual de documentos, lo que facilita la conectividad directa entre todas las partes interesadas y ayuda a eliminar los problemas que plantean los duplicados, a aumentar la visibilidad y la transparencia y a lograr datos de calidad óptima. Además, en ese modelo el propietario de la fuente asume el control total de los datos de principio a fin de la cadena de transporte, de modo que puede determinar con quién se van a compartir los datos y las condiciones de acceso a estos.

52. Una de las principales dificultades para que se implanten los documentos transmisibles electrónicos es la existencia de leyes y prácticas que exigen la presentación de documentos en papel, bien de manera generalizada, bien cuando se trata de determinados tipos de documentos, incluso documentos justificativos, para el despacho de aduanas, para operaciones de crédito documentario y para otros fines. Para sortear esa dificultad, a menudo los sistemas de documentos transmisibles electrónicos están configurados de manera que sea posible la impresión y cambiar de un soporte a otro, dejando constancia de la sustitución y evitando que el documento sustituido continúe en circulación.

53. Otra dificultad es que, hasta la fecha, pocas jurisdicciones reconocen los documentos transmisibles electrónicos. Cuando se efectúa una operación con arreglo a la legislación de esas jurisdicciones, una simple referencia cruzada a esa legislación puede bastar para que se reconozcan los efectos jurídicos de las transferencias electrónicas de un documento negociable de un tenedor a otro. Cuando las operaciones no están sujetas a la legislación de una jurisdicción que reconozca esos documentos, puede ser necesario emplear técnicas contractuales como la novación y la cesión. Estas también pueden ser necesarias cuando existe una concatenación larga y compleja de operaciones comerciales en las que hay numerosas partes interesadas, ya que en esos casos se plantean cuestiones relacionadas con la ley aplicable. Tendría que pasar algún tiempo para que se generalizasen las leyes uniformes en materia de documentos transmisibles electrónicos fundamentadas en la LMDTE, leyes que eliminarían la necesidad de aplicar soluciones contractuales. Estas últimas tienen sus limitaciones: aunque la existencia de una base contractual puede proporcionar una seguridad jurídica adecuada en lo que respecta a la transmisión de los derechos contractuales (como el derecho a exigir la entrega de las mercancías), las soluciones contractuales son menos apropiadas para que se reconozcan los efectos jurídicos —especialmente a nivel transfronterizo— de la transmisión de otros derechos (como los asociados a la posesión legal del conocimiento de embarque), para lo cual es necesario que haya una base legal.

54. Otra dificultad es la necesidad de garantizar que las soluciones relacionadas con los documentos transmisibles electrónicos cumplan los marcos regulatorios de aplicación obligatoria (por ejemplo, el principio “conozca a su cliente”), especialmente cuando se desconozca el nombre de un cliente (por ejemplo, en situaciones de anonimato o pseudoanonimato, como cuando un documento de transporte negociable se emite al portador).

55. En relación con esas dificultades, se recordó que en el artículo 8 de las Reglas de Rotterdam se exigía que el cargador y el porteador dieran su consentimiento a la emisión y la posterior utilización de un documento electrónico de transporte. También se recordó que en los artículos 17 y 18 de la LMDTE y en el artículo 10 de las Reglas de Rotterdam se contemplaba la posibilidad de sustituir el documento transmisible electrónico por

documentos en papel y viceversa. Además de permitir el cambio de soporte, garantizaban que no se perdiera la información exigida por la ley sustantiva y que el documento transferible sustituido no siguiera en circulación, para evitar que coexistieran dos reclamaciones dirigidas a obtener el cumplimiento de la misma obligación.

IV. Conclusiones

56. La labor preparatoria llevada a cabo por la secretaría indica que las disposiciones relativas a los documentos de transporte multimodal, tanto los negociables como los no negociables, que existen en la legislación nacional y (sub)regional en materia de transporte multimodal se inspiraban en gran medida en las disposiciones respectivas del Convenio sobre el Transporte Multimodal en lo que respectaba a la definición, la emisión, la forma, el tipo, el contenido y el valor probatorio de un documento de transporte multimodal y a la responsabilidad que se deriva de las declaraciones falsas y las omisiones. En las jurisdicciones se aplican enfoques diferentes para regular los documentos de transporte multimodal negociables y los no negociables. Se han hallado muy pocas disposiciones que aborden los aspectos relacionados con los documentos de transporte multimodal sin soporte en papel.

57. Si bien en el nuevo instrumento se podrían utilizar como punto de partida los resultados de ese estudio, así como las disposiciones pertinentes de las Reglas de Rotterdam y de la LMDTE, el objetivo primordial del nuevo instrumento internacional podría ser garantizar el reconocimiento jurídico de un documento de transporte negociable que sea neutral en cuanto al soporte en diferentes modalidades de transporte. Por lo tanto, tal vez sea conveniente comenzar los trabajos centrándose exclusivamente en los documentos de transporte negociables y, posteriormente, plantearse si se deben incluir también otros tipos de documentos de transporte aceptados por los bancos para fines de crédito documentario. Tal vez sea conveniente también adoptar en el nuevo instrumento un enfoque neutral en cuanto a la modalidad de transporte, en lugar de un enfoque multimodal o de transporte por ferrocarril más otras modalidades, como se había previsto en un principio, por los motivos enunciados en el párrafo 29. Además, en vista de las limitaciones para la implantación de los documentos transmisibles electrónicos que se resaltaron durante el seminario web, tal vez sea prudente no limitar el alcance del nuevo instrumento a los documentos electrónicos de transporte negociables y no exigir ni preferir que se utilicen esos documentos en lugar de los documentos de transporte negociables en papel. Tal vez sea preferible un enfoque neutral en cuanto al soporte, que consistiría en permitir la utilización tanto de documentos de transporte negociables en soporte físico como de sus equivalentes funcionales en soporte electrónico.

58. En los trabajos mencionados habría que lograr una coordinación y una concordancia adecuadas con los regímenes aplicables a todo documento de transporte negociable existente o futuro, incluido el conocimiento de embarque marítimo, y con los regímenes de responsabilidad. Por tanto, esos trabajos se deberían seguir coordinando estrechamente con otras organizaciones (por ejemplo, la CEPE, la CESPAP, la OTIF y la OSJD) que actualmente desarrollan o estudian soluciones para permitir la utilización de un documento de transporte negociable en el contexto del transporte por ferrocarril más otras modalidades o en otros contextos multimodales.

59. La Comisión tal vez desee solicitar a la secretaría que siga celebrando consultas con expertos sobre las cuestiones pendientes y que colabore estrechamente con todas las organizaciones internacionales pertinentes a fin de que la labor de la CNUDMI se lleve a cabo sin perjuicio de la labor que realizan actualmente esas organizaciones internacionales y de que no interfiera en ella. La Comisión tal vez desee solicitar a la secretaría que le informe en su 55º período de sesiones, que tendrá lugar en 2022, de los avances realizados, en particular con respecto al anteproyecto del nuevo instrumento sobre los documentos de transporte multimodal. Además, la Comisión tal vez desee dar alta prioridad a este tema para que se asigne al primer grupo de trabajo que quede disponible, por ejemplo, el Grupo de Trabajo VI, que probablemente terminará los

trabajos sobre el proyecto de convención sobre la venta judicial de buques en el segundo semestre de 2022.
