



Asamblea General

Distr. general
21 de febrero de 2025
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo VI (Documentos de Carga Negociables)
46º período de sesiones
Nueva York, 17 a 21 de marzo de 2025

Relación entre el proyecto de convención sobre documentos de carga negociables y los tratados internacionales existentes en materia de derecho del transporte

Nota de la Secretaría

En la presente Nota se presenta un panorama general de los diversos tratados internacionales en materia de derecho del transporte y su forma de regular el efecto jurídico de los documentos de transporte negociables como títulos representativos de mercancías y los derechos, las obligaciones y la responsabilidad del tenedor de esos documentos, lo que ayuda a ilustrar la posible relación entre el proyecto de convención sobre documentos de carga negociables y los tratados internacionales existentes en materia de derecho del transporte.

En el cuadro 1 (parte I y parte II) se enumeran los tratados internacionales existentes en materia de derecho del transporte que tratan los documentos de transporte tanto negociables como no negociables. En el cuadro 2 se enumeran los tratados internacionales existentes en materia de derecho del transporte que tratan únicamente los documentos de transporte no negociables.



Introducción

1. El proyecto de convención sobre documentos de carga negociables crea un nuevo tipo de título representativo de mercancías negociable (el documento de carga negociable) y establece un marco jurídico para el reconocimiento y la utilización de los documentos de carga negociables (en papel o en forma electrónica). En su forma actual (A/CN.9/WG.VI/WP.114), el proyecto de convención dispone lo siguiente:

a) como norma supletoria, no se emite un documento de carga negociable como documento independiente, sino que simplemente se introducen anotaciones en un documento de transporte existente (negociable o no negociable) que reúna determinados requisitos en materia de información mínima (art. 3, párr. 2), y

b) como norma subsidiaria, se emite un documento de carga negociable como documento independiente si i) el documento de transporte no es negociable (art. 3, párr. 3) o ii) no se emite ningún documento de transporte (art. 3, párr. 4).

2. Si bien el proyecto de convención se aplica a los documentos de transporte “anotados” que reúnan las condiciones fijadas en el artículo 3, párrafo 2, no afecta al marco jurídico para el reconocimiento y la utilización de documentos de transporte negociables regidos por otros tratados internacionales que han entrado en vigor (véase el cuadro 1 (parte I) *infra*):

a) los conocimientos de embarque marítimos regidos por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de 1924 (Reglas de La Haya) o el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo);

b) los conocimientos de embarque para vías de navegación interior regidos por el Convenio de Budapest relativo al Contrato de Transporte de Mercancías por Vías de Navegación Interior de 2000 (Convenio de Budapest).

3. El proyecto de convención tampoco afecta al marco jurídico para el reconocimiento y la utilización de documentos de transporte negociables regidos por otros tratados internacionales que aún no han entrado en vigor (véase el cuadro 1 (parte II) *infra*):

a) los documentos de transporte multimodal regidos por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980;

b) los conocimientos de embarque marítimos o los conocimientos de embarque multimodales en que hay un tramo marítimo regidos por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008 (Reglas de Rotterdam);

c) los conocimientos ferroviarios regidos por el Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril como primer tratado de una serie de instrumentos que conformarán un régimen jurídico unificado del transporte ferroviario de 2023 (legislación ferroviaria unificada).

4. Con respecto a los marcos jurídicos para el reconocimiento o la utilización de documentos de transporte no negociables, se sostiene que, al convenir en la emisión de un documento de carga negociable, el expedidor y operador de transporte (en su condición de partes en el contrato de transporte) han convenido contractualmente en la cesión de todos los derechos conferidos por el contrato de transporte al tenedor del documento de carga negociable, así como en la obligación y la responsabilidad del tenedor de dicho documento (véase el párr. 6 *infra*). Sigue abierta la pregunta de hasta qué punto las partes en el contrato de transporte estarían facultadas para ceder todos los derechos conferidos por el contrato de transporte a un tercero con arreglo a los marcos jurídicos que regulan los siguientes documentos de transporte no negociables (véase el cuadro 2 *infra*):

a) las cartas de porte ferroviario regidas por las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril de 2016 (CIM-

COTIF) o el Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías de 2020 (SMGS);

b) las cartas de porte por carretera regidas por el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de 1956 (CMR);

c) las cartas de porte aéreo regidas por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1999 (Convenio de Montreal).

5. En el caso de que las partes en el contrato de transporte no estuvieran facultadas para ceder todos los derechos conferidos por el contrato de transporte a un tercero conforme a alguno de los marcos jurídicos señalados en el cuadro 2, el Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que, de conformidad con el principio general establecido en el artículo 30, párrafo 3, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969), un tratado posterior prevalece sobre un tratado anterior en la medida en que haya incompatibilidades entre ambos¹.

6. Antes de hacer un repaso de esos otros tratados internacionales, conviene recordar los elementos fundamentales del proyecto de convención, que, a diferencia de los tratados internacionales existentes en materia de derecho del transporte, no se centra en los derechos y las obligaciones del operador de transporte, el expedidor y el consignatario ni en su responsabilidad. Los elementos fundamentales del proyecto de convención pueden resumirse de la manera siguiente:

- salvo que se disponga expresamente otra cosa en la convención, no se modificarán en virtud de ella los derechos y obligaciones del operador de transporte, del expedidor y del consignatario, ni la responsabilidad que les incumbe de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables (art. 1, párr. 3);
- la emisión del documento de carga negociable y su transmisión al tenedor surtirán los mismos efectos, a los fines de adquirir derechos sobre las mercancías, que la entrega física de estas (art. 7, párr. 3);
- toda persona que pase a ser tenedor de un documento de carga negociable adquirirá, por el hecho de convertirse en tenedor de dicho documento, todos los derechos que le habría conferido el contrato de transporte del que es prueba el documento de carga negociable si hubiera sido parte en dicho contrato, incluidos los siguientes: a) el derecho a exigir la entrega de las mercancías en el lugar de destino, b) el derecho de disposición y c) el derecho a presentar una reclamación contra el operador de transporte. Los derechos a los que se acaba de hacer referencia que, según corresponda, se confieran al expedidor o al consignatario no podrán ser ejercidos por el expedidor o el consignatario que no sea el tenedor en el momento en que se emita un documento de carga negociable (art. 7, párrs. 1 y 2);
- si el operador de transporte necesita información, instrucciones o documentos relacionados con las mercancías para cumplir sus obligaciones, solicitará dicha información, instrucciones o documentos al tenedor del documento de carga negociable. Si el operador de transporte, tras realizar esfuerzos razonables, no logra obtener esa información, instrucciones o documentos en un plazo razonable, procederá de conformidad con el contrato de transporte (art. 8);
- el tenedor de un documento de carga negociable que no sea el expedidor y que no ejerza ningún derecho derivado del contrato de transporte no asumirá responsabilidad alguna en virtud de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor del documento de carga negociable. Todo tenedor que no sea el expedidor y que ejerza el derecho de disposición de conformidad con la convención sobre documentos de carga negociables asumirá cualquier responsabilidad que pueda

¹ Se abordó una cuestión similar en la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques con una nota explicativa preparada por la secretaria de la CNUDMI*, párrs. 223 a 226.

- surgir en relación con el ejercicio de ese derecho de conformidad con el contrato de transporte (art. 9), y
- se enuncian reglas detalladas sobre las condiciones especiales para la emisión y utilización de documentos de carga negociables electrónicos en consonancia con la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (cap. 4).

Cuadro 1 (parte I)

Tratados internacionales en materia de derecho del transporte que tratan los documentos de transporte tanto negociables como no negociables

<i>Temas</i>	<i>Reglas de La Haya</i>	<i>Reglas de Hamburgo</i>	<i>Convenio de Budapest</i>
* Nota: estos tratados tratan los documentos de transporte tanto negociables como no negociables y han entrado en vigor. Regulan el transporte marítimo de mercancías y el transporte de mercancías por vías de navegación interior.			
Efecto jurídico de los documentos de transporte negociables como títulos representativos de mercancías	No contienen ninguna disposición explícita. Las Reglas (p. ej., art. 1 b)) dan a entender que un conocimiento de embarque es un título representativo de mercancías.	La definición de “conocimiento de embarque” dispone que es “un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual este se compromete a entregarlas contra la presentación del documento” (art. 1, párr. 7).	Los originales de un conocimiento de embarque constituyen títulos expedidos a nombre del destinatario, a la orden o al portador (art. 13, párr. 1). En el momento en que las mercancías son recibidas por el transportista, la entrega del conocimiento de embarque a una persona habilitada de este modo a recibir las mercancías tiene el mismo efecto que la entrega de las mercancías por lo que respecta a la adquisición de derechos sobre estas (art. 13, párr. 3).
Derechos, obligaciones y responsabilidad de los tenedores de documentos de transporte negociables	N/D	La definición de “conocimiento de embarque” da a entender que el tenedor tiene el derecho a exigir la entrega de las mercancías.	Se da entender que el tenedor tiene el derecho a exigir la entrega de las mercancías (art. 13, párr. 2).
Documentos electrónicos	N/D	La firma en el conocimiento de embarque puede realizarse por medios electrónicos (art. 14, párr. 3).	“Por escrito” incluye la transmisión de información por medios de comunicación electrónicos (art. 1, párr. 8). La firma en el documento de transporte puede realizarse por medios electrónicos (art. 11, párr. 2).

Cuadro 1 (parte II)

Tratados internacionales en materia de derecho del transporte que tratan los documentos de transporte tanto negociables como no negociables

<i>Temas</i>	<i>Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal</i>	<i>Reglas de Rotterdam</i>	<i>Legislación ferroviaria unificada</i>
* Nota: estos tratados tratan los documentos de transporte tanto negociables como no negociables y todavía no han entrado en vigor. Regulan el transporte de mercancías por ferrocarril y el transporte de mercancías total o parcialmente marítimo, así como las operaciones de transporte multimodal.			
Efecto jurídico de los documentos de transporte negociables como títulos representativos de mercancías	N/D	No contienen ninguna regla explícita.	La emisión y entrega del conocimiento al consignatario designado en él surtirá el mismo efecto, en cuanto a la adquisición de derechos sobre las mercancías, que la entrega física de las mercancías, siempre que el transportista esté en posesión de las mercancías. Lo mismo resultará de aplicación a la transmisión del conocimiento a terceros (art. 38).
Derechos, obligaciones y responsabilidad de los tenedores de documentos de transporte negociables	Se da entender que el tenedor de un documento de transporte multimodal negociable tiene el derecho a exigir la entrega de las mercancías (art. 6, párr. 2).	Se define el término “tenedor” (art. 1, párr. 10). El tenedor tiene el derecho a exigir la entrega de las mercancías (art. 47) y el derecho a ejercer el derecho de control (art. 50 y art. 51, párr. 3). El tenedor que no sea el cargador y que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor. Un tenedor que no sea el cargador, pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte, 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 puedan ser determinadas a partir de este (art. 58).	Se define el término “portador” (art. 2 o)). El tenedor tiene el derecho a exigir la entrega de las mercancías (art. 33, párr. 1, y art. 35), el derecho de disposición (art. 36, párr. 1) y el derecho a presentar una reclamación (art. 34, párr. 3).
Documentos electrónicos	La firma en el documento de transporte multimodal puede realizarse por medios electrónicos (art. 5, párr. 3).	El documento de transporte negociable electrónico puede utilizarse con sujeción a determinados procedimientos (arts. 8 y 9). Pueden sustituirse los documentos de transporte negociables en papel por documentos de	Por “conocimiento electrónico” se entiende un conocimiento establecido en forma de registro electrónico de datos cuya autenticidad e integridad están garantizadas en todo momento y que cumple

<i>Temas</i>	<i>Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal</i>	<i>Reglas de Rotterdam</i>	<i>Legislación ferroviaria unificada</i>
		transporte negociables electrónicos, y viceversa (art. 10).	las mismas funciones que el conocimiento (art. 2 n)).

Cuadro 2

Tratados internacionales existentes en materia de derecho del transporte que tratan únicamente los documentos de transporte no negociables

<i>Temas</i>	<i>Convenio CMR</i>	<i>Reglas Uniformes CIM-COTIF</i>	<i>Reglas SMGS</i>	<i>Convenio de Montreal</i>
<p>* Nota: estos tratados no tratan los documentos de transporte negociables. Regulan el transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril y el transporte aéreo de mercancías.</p> <p>Desde 2020, el Grupo de Trabajo Ad Hoc sobre las Cuestiones relativas al Título Representativo de Mercancías Negociable en el seno de la Comisión sobre el Derecho del Transporte de la Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD) viene preparando proyectos de suplementos y enmiendas al SMGS relacionados con el título representativo de mercancías negociable. Según el concepto principal, se ha de emitir el título representativo de mercancías además de la carta de porte del SMGS y se han de elaborar las disposiciones apropiadas a modo de anexo del SMGS en que se regule el procedimiento para transportar mercancías de acuerdo con la carta de porte del SMGS al tiempo que se utiliza el título representativo de mercancías negociable del SMGS.</p> <p>A finales de 2024, la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) abrió una consulta pública para determinar posibles revisiones del COTIF y sus apéndices contractuales (entre los cuales figuran el apéndice B y las Reglas Uniformes CIM-COTIF). Se espera que se presenten las respuestas a la consulta al Comité Ad Hoc sobre Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional de la OTIF para su posible inclusión y tramitación a través de su programa de trabajo para 2025-2027.</p>				
Efecto jurídico de los documentos de transporte negociables como títulos representativos de mercancías; derechos, obligaciones y responsabilidad de los tenedores de documentos de transporte negociables	Toda cláusula que directa o indirectamente derogue el Convenio será nula y no tendrá ningún efecto, excepto aquellas contempladas en el artículo 40 en el contexto de transportistas sucesivos (art. 41).	Salvo cláusula en contrario establecida en las Reglas Uniformes, será nula y no producirá efecto alguno cualquier estipulación que, directa o indirectamente, haga excepción de las Reglas Uniformes (art. 5). La carta de porte no tendrá el valor de un conocimiento (art. 6, párr. 5).	Toda condición estipulada en un contrato de transporte que contravenga directa o indirectamente las condiciones establecidas en el Acuerdo será nula de pleno derecho y carecerá de fuerza jurídica, excepto que se prevea otra cosa expresamente en el Acuerdo (art. 6).	No contiene una regla explícita sobre la validez de las cláusulas contractuales que dejen sin aplicación normas excepto aquellas cláusulas que guarden relación con los límites de responsabilidad (art. 47). En caso de incumplimiento de los requisitos para los documentos, el contrato de transporte quedará sujeto al Convenio, incluidas las reglas relativas a los límites de responsabilidad (art. 9).
Documentos electrónicos	Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera relativo a la Carta de Porte Electrónica	La carta de porte, incluido su duplicado, podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos. Los procedimientos empleados para el registro y el tratamiento de datos deberán ser equivalentes desde el punto de vista funcional, en particular en lo que concierne a la fuerza probatoria de	La carta de porte puede completarse como carta de porte electrónica (art. 15, párr. 4). La definición de “documento electrónico” incluye el requisito de representar el mismo conjunto de datos que en la forma en papel (art. 2).	Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo, lo que incluye los documentos electrónicos (art. 4, párr. 2).

Temas

Convenio CMR

Reglas Uniformes CIM-COTIF

Reglas SMGS

Convenio de Montreal

la carta de porte representada por
dichos datos (art. 6, párr. 9).
