



# Asamblea General

Distr. limitada  
27 de diciembre de 2023  
Español  
Original: inglés

---

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
**Grupo de Trabajo VI**  
**(Documentos de Carga Negociables)**  
**44º período de sesiones**  
Nueva York, 6 a 10 de mayo de 2024

## Nota de la Secretaría

### **Hoja informativa: proyecto de la CNUDMI sobre documentos de carga negociables**

La presente nota contiene una breve descripción de las características fundamentales del documento de carga negociable contemplado en el proyecto de nuevo instrumento (labor en curso). La secretaria de la CNUDMI la preparó para facilitar las consultas entre los órganos pertinentes del sector.



## Hoja informativa: proyecto de la CNUDMI sobre documentos de carga negociables

1. El Grupo de Trabajo VI de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) está elaborando en la actualidad un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables<sup>1</sup>. Mientras que los conocimientos de embarque vienen utilizándose de manera generalizada como títulos representativos de mercancías en el sector marítimo, los documentos de transporte emitidos por transportistas ferroviarios, aéreos y por carretera (denominados a menudo “cartas de porte”), que no suelen ser negociables, no pueden cumplir esa función. El nuevo instrumento pretende crear un nuevo tipo de título representativo de mercancías denominado “documento de carga negociable”, que podría cumplir una función análoga a la del conocimiento de embarque marítimo para el transporte de mercancías por cualquier modo de transporte en un contexto multimodal o unimodal.

2. Desde que la Comisión asignara el tema al Grupo de Trabajo VI en 2022, se han celebrado en Viena y Nueva York tres períodos de sesiones del Grupo de Trabajo en que se ha examinado un anteproyecto de disposiciones con miras a la elaboración de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables. *Está previsto que el próximo período de sesiones tenga lugar del 6 al 10 de mayo de 2024 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.*

3. En los párrafos siguientes se resumen las características fundamentales del documento de carga negociable contemplado en el proyecto de nuevo instrumento (*labor en curso*). El proyecto de nuevo instrumento fomenta y respalda el uso de documentos de carga negociables electrónicos, pero el Grupo de Trabajo aún no ha examinado las disposiciones pertinentes del proyecto. A fin de disipar toda duda, cabría señalar que estas características fundamentales reflejan hipótesis de trabajo del Grupo de Trabajo, que podrían modificarse o ajustarse en futuros períodos de sesiones a fin de dar una respuesta adecuada, por ejemplo, a las necesidades e inquietudes de los órganos pertinentes del sector.

### ¿Por qué hay demanda de documentos de carga negociables?

4. Los títulos representativos de mercancías pueden transmitirse a otra persona, lo que facilita la compraventa de mercancías mientras están en tránsito. Se trata de algo especialmente valioso en el comercio internacional, en el que los envíos pueden demorarse o es posible que se tengan que volver a cargar las mercancías durante el trayecto (p. ej., en el transporte multimodal) y las partes tal vez deseen tener la posibilidad de vender o enajenar de otro modo las mercancías por motivos financieros, operacionales o estratégicos. Además, los títulos representativos de mercancías pueden aportar mayores garantías a los bancos y las instituciones financieras que financian el comercio, como la carta de crédito<sup>2</sup>. Al convertirse en tenedores de títulos representativos de mercancías, los bancos y las instituciones financieras podrían ejercer el control sobre las mercancías. A modo de resumen, los títulos representativos de mercancías pueden aportar flexibilidad en el comercio internacional y también pueden facilitar el uso de la financiación del comercio. El documento de carga negociable que está elaborando la CNUDMI pretende fungir de título representativo de mercancías, de

<sup>1</sup> En el 52º período de sesiones de la CNUDMI, celebrado en 2019, China presentó una propuesta de posible labor futura con vistas a la creación de un documento de transporte negociable que facilitara el transporte de mercancías, en particular por ferrocarril en el espacio euroasiático. En la propuesta se indicaba 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 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 cobro.

<sup>2</sup> La carta de crédito es un instrumento de financiación del comercio de uso generalizado que sigue siendo importante para generar confianza entre las partes en las operaciones del comercio internacional, en particular cuando el comprador y el vendedor no han tenido trato entre sí con anterioridad.

modo que se colme una laguna en el transporte multimodal y unimodal en que no haya un tramo marítimo.

#### **¿Quién emitirá los documentos de carga negociables?**

5. El Grupo de Trabajo prevé en la actualidad que cualquier operador de transporte que actúe en calidad de contratista del transporte pueda emitir un documento de carga negociable, independientemente de que esa persona ejecute el transporte ella misma o no. Esto incluye todo transportista ferroviario, aéreo o por carretera o transitario que celebre un contrato de transporte con el expedidor y, por ende, asuma la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

#### **¿Cómo emitir documentos de carga negociables?**

6. También se contempla que se puedan extender documentos de carga negociables a la orden de una persona indeterminada, a la orden de una persona determinada o al portador. Si bien el proyecto de instrumento no prescribe cuántos originales deben emitirse, contempla que en un documento de carga negociable emitido en un juego de varios originales se indique el número de originales de que conste el juego.

#### **¿Qué relación hay entre un documento de carga negociable y un documento de transporte emitido por el mismo operador de transporte?**

7. El Grupo de Trabajo considera en la actualidad que, como norma supletoria, el documento de transporte (negociable o no negociable) emitido por el mismo operador de transporte, al que se solicite la emisión de un documento de carga negociable, cumplirá la función de documento de carga negociable insertando la correspondiente referencia al proyecto de nuevo instrumento. Se contempla que el conocimiento de embarque multimodal de la FIATA pueda cumplir la función de documento de carga negociable si incluye la correspondiente referencia al proyecto de nuevo instrumento.

8. A modo de norma subsidiaria, se contempla en la actualidad que, en el supuesto de que las leyes nacionales prohíban que el documento de transporte cumpla la función de documento negociable (como las Reglas Uniformes CIM-COTIF, art. 6.5), el documento de carga negociable pueda emitirse como documento independiente además del documento de transporte no negociable. No sería posible que el mismo operador de transporte emitiera dos documentos negociables respecto de las mismas mercancías.

#### **¿Cómo afectaría el proyecto de instrumento a los derechos y las obligaciones del operador de transporte, del expedidor y del consignatario y a la responsabilidad que les incumben de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables?**

9. El proyecto de instrumento presupone actualmente que, en principio, la emisión y la transmisión de un documento de carga negociable no deberían afectar a los derechos y las obligaciones que incumben al operador de transporte, al expedidor y al consignatario de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables. Sin embargo, en la medida en que el tenedor del documento de carga negociable adquiriría el derecho a controlar las mercancías mientras estuvieran en tránsito y, como resultado de ello, se extinguirían todos los derechos preexistentes sobre las mercancías, ello modificaría ciertamente los derechos que tuviera el expedidor conforme a los tratados internacionales aplicables.

10. El proyecto de instrumento pretende evitar interferencias en los regímenes de responsabilidad vigentes en materia de transporte internacional de mercancías. Se contempla en la actualidad que las cuestiones relativas a la responsabilidad del operador de transporte se resuelvan por regla general de acuerdo con la ley que rija el contrato de transporte, excepto, por ejemplo, la responsabilidad del operador de transporte por la entrega errónea de las mercancías con arreglo al documento de carga negociable, que todavía no ha analizado el Grupo de Trabajo.