



Asamblea General

Distr. general
11 de mayo de 2020
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

53^{er} período de sesiones

Nueva York, 6 a 17 de julio de 2020

Posible labor futura en materia de cartas de porte ferroviario

Nota de la Secretaría

I. Introducción

1. En el 52^o 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 euroasiático¹. En la propuesta se indicó que, a diferencia de los conocimientos de embarque marítimos, las cartas de porte ferroviario (en adelante, las “CPF”) 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 CPF 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 cobro².

2. La Comisión examinó con interés la propuesta, que se estimó tenía una importancia práctica considerable para el comercio mundial, en particular para el crecimiento económico de los países en desarrollo. Sin embargo, habida cuenta de la amplitud y la complejidad de las cuestiones que planteaba, la Comisión acordó, como medida inicial, pedir a la 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

¹ Programa de trabajo: posible labor futura en materia de cartas de porte ferroviario: propuesta del Gobierno de la República Popular China (A/CN.9/998).

² *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/74/17)*, párr. 216.



Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Al respecto, la Comisión solicitó a la Secretaría que le informara en su 53^{er} período de sesiones, que se celebraría en 2020, sobre los progresos que se realizaran en relación con esa labor³.

3. En la presente nota se resumen la labor de investigación que ha llevado a cabo la Secretaría en respuesta a la solicitud de la Comisión, las conclusiones provisionales a las que ha llegado y sus propuestas acerca del modo de proceder, que se someten al examen de la Comisión.

II. Sinopsis de la labor de investigación realizada por la Secretaría

4. La labor de investigación que ha llevado a cabo la Secretaría desde el 52^o período de sesiones de la Comisión ha consistido fundamentalmente en lo siguiente: a) estudiar el tema, en particular en lo que se refiere a proyectos similares que actualmente se están analizando en otros foros, y b) mantener consultas con expertos y organizaciones interesadas, principalmente participando en dos reuniones de grupos de expertos organizadas especialmente a tal efecto.

A. Documentos negociables previstos en los tratados vigentes en materia de transporte

5. Tal como se define en la *Guía legislativa de la CNUDMI sobre las operaciones garantizadas (Guía sobre las operaciones garantizadas)*, un documento negociable es “todo documento, como, por ejemplo, un resguardo de almacén o un conocimiento de embarque, que comporte un derecho a la entrega de bienes corporales y que cumpla los requisitos de negociabilidad en virtud del régimen aplicable a los documentos negociables”. En la *Guía sobre las operaciones garantizadas* se distingue entre “documento negociable” y “título negociable”, por el que se entiende “todo título, como, por ejemplo, un cheque, una letra de cambio o un pagaré, que incorpore un derecho de cobro y que cumpla los requisitos para su negociabilidad con arreglo a la ley aplicable a los títulos negociables”. En el derecho interno de algunos Estados, los documentos negociables y los títulos negociables tienen muchos rasgos en común, entre ellos, unos requisitos de forma estrictos, unos mecanismos especiales de ejecución y la negociabilidad. A pesar de que en la *Guía sobre las operaciones garantizadas* no se define el término “negociabilidad”, se utiliza para indicar que los derechos incorporados en un documento negociable pueden transmitirse mediante la entrega física del documento y para hacer referencia al mayor grado de protección jurídica conferido al tenedor de buena fe del documento negociable frente a las excepciones oponibles referidas a un vicio en la titularidad de un tenedor anterior del documento. Sin embargo, los documentos negociables y los títulos negociables se diferencian en que estos últimos solo contienen una promesa de pago mientras que los primeros facultan al tenedor para exigir la entrega de las mercancías, elemento que en la práctica ha permitido a los comerciantes hacer uso de esos documentos como garantía financiera o como medio para comercializar los productos comprendidos en ellos. Por otra parte, los diferentes ordenamientos jurídicos nacionales tienen conceptos distintos de la naturaleza de los derechos incorporados en el documento negociable y de los efectos que surte la entrega de dicho documento con respecto a la titularidad (la propiedad) de los bienes comprendidos en él. Estas divergencias explican por qué el término “título representativo de mercancías” es común en algunos ordenamientos jurídicos y desconocido en muchos otros. Del mismo modo que en la *Guía sobre las operaciones garantizadas*, en la presente nota se utiliza únicamente el término “documentos negociables”.

6. El hecho de que en la *Guía sobre las operaciones garantizadas* se haga referencia al “conocimiento de embarque” y no a otros documentos de transporte en la definición de “documento negociable” indica que el derecho mercantil internacional vigente reconoce que únicamente el conocimiento de embarque (marítimo) cumple los requisitos de

³ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo cuarto período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/74/17)*, párrs. 217 y 218.

negociabilidad. Esta función del conocimiento de embarque es el fruto de siglos de evolución del derecho mercantil y fue finalmente codificada en la legislación nacional sobre transporte de mercancías de muchos países y en instrumentos internacionales. Mientras que los tratados marítimos anteriores no son explícitos al respecto, la posibilidad de transmitir el derecho de control sobre las mercancías mediante la transferencia del documento de transporte está recogida expresamente en el artículo 51, párrafo 3, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (“Reglas de Rotterdam”)⁴. Sin embargo, ninguno de los tratados internacionales en materia de transporte de mercancías por otros medios, ya sea transporte aéreo⁵, por carretera⁶ o por ferrocarril⁷, contempla la transmisión del derecho de control sobre las mercancías⁸ mediante la transferencia del documento de transporte correspondiente. Las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional por Ferrocarril de Mercancías, que figuran como apéndice del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (CIM-COTIF)⁹, incluso disponen expresamente, en su artículo 6, párrafo 5, que “[l]a carta de porte no tendrá el valor de un conocimiento”.

7. La situación descrita anteriormente podría haber cambiado si hubiera entrado en vigor el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías¹⁰, puesto que dicho convenio contemplaba la negociabilidad de los documentos de transporte multimodal. Sin embargo, el convenio no ha alcanzado el número de ratificaciones suficiente para entrar en vigor. Posteriormente, en 1992, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la CCI elaboraron unas reglas sobre el transporte multimodal. Las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal (las “Reglas de la UNCTAD y la CCI”)¹¹ contemplan la emisión de documentos de transporte negociables y no negociables y a menudo se incorporan por remisión en los documentos de transporte, como los conocimientos de embarque estandarizados de la FIATA¹². Sin embargo, las Reglas

⁴ Documento de las Naciones Unidas [A/RES/63/122](#), anexo (con correcciones en los documentos [C.N.563.2012](#) y [C.N.105.2013](#)).

⁵ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, Varsovia, 12 de octubre de 1929 (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. 137, pág. 1), modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Protocolo de Montreal Núm. 4, 25 de septiembre de 1975 (Doc. 7632 de la Organización de Aviación Civil Internacional). Véase también el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, Montreal, 28 de mayo de 1999 (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 22249, pág. 309).

⁶ Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Convenio CMR) (Ginebra, 19 de mayo de 1956) (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189), modificado por el Protocolo de 1978.

⁷ Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) (9 de mayo de 1980), según la redacción que figura en el Protocolo de Modificación de 3 de junio de 1999 (<https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>) (en español: <https://www.boe.es/boe/dias/2006/06/23/pdfs/A23722-23768.pdf>).

El COTIF se aplica en más de 50 Estados, principalmente de Europa, el Norte de África y el Oriente Medio. El segundo acuerdo fundamental del sector ferroviario es el Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (SMGS) (1 de noviembre de 1951), modificado y complementado el 1 de julio de 2019, que fue elaborado por la Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD). El SMGS se aplica en 29 países, principalmente de Asia y Europa Oriental.

⁸ El derecho de control enunciado en el art. 50, párr. 1, de las Reglas de Rotterdam comprende: a) el derecho a dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte; b) el derecho a obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o, respecto del transporte terrestre o interior, en algún lugar en ruta, y c) el derecho a sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.

⁹ Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional por Ferrocarril de Mercancías, apéndice B del COTIF (CIM-COTIF), según la redacción que figura en el Protocolo de Modificación de 1999 (<https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>) (en español: <https://www.boe.es/boe/dias/2006/06/23/pdfs/A23722-23768.pdf>).

¹⁰ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Ginebra, 24 de mayo de 1980), documento de las Naciones Unidas [TD/MT/CONF/16](#) (copia auténtica certificada).

¹¹ Documento de las Naciones Unidas [TRADE/WP.4/INF.117/CORR.1](#).

¹² Véase el conocimiento de embarque negociable de la FIATA para el transporte multimodal ([Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading](#)).

de la UNCTAD y la CCI tienen carácter contractual y no se sabe con certeza cuántas jurisdicciones reconocerían la negociabilidad de un documento de transporte multimodal únicamente en razón de una cláusula contractual si el contrato de transporte no incluyera un segmento marítimo.

8. En cuanto a las modalidades de transporte específicas, la Secretaría no tiene conocimiento de que se haya tratado de introducir los documentos de transporte negociables en los tratados existentes en materia de transporte internacional aéreo o por carretera de mercancías. Los expertos del sector ferroviario consultados por la Secretaría han indicado que quizás sería posible que las partes en un contrato de transporte regido por las CIM-COTIF utilizaran el duplicado de la CPF como documento de transporte negociable (un “conocimiento de embarque contractual”) y que las CIM-COTIF ya contemplarían esa posibilidad. Las partes podrían lograr ese resultado pactando excepciones específicas a las normas supletorias de las CIM-COTIF, por ejemplo las siguientes: a) que únicamente el portador de buena fe del duplicado de la CPF tendría derecho a disponer de la mercancía conforme a los artículos 18 y 19 de las CIM-COTIF y que, en caso de impedimentos para el transporte o la entrega, el porteador tendría la obligación de ejecutar las instrucciones solo cuando se le exhibiera el duplicado de la CPF, y b) que el porteador tendría la obligación de entregar las mercancías cuando se le entregara el duplicado de la CPF. Sin embargo, ese tipo de solución contractual solo sería posible en los contratos comprendidos dentro del campo de aplicación de las CIM-COTIF y no sería una opción disponible en la zona que se regía por el SMGS ni en el transporte ferroviario transcontinental entre Europa y Asia y viceversa, puesto que el SMGS no parece ofrecer esa misma flexibilidad.

B. Iniciativas actuales de modernización y armonización de la legislación ferroviaria

9. La mayor parte del transporte internacional por ferrocarril que circula entre Europa y Asia se rige por las CIM-COTIF y el SMGS. Con el fin de promover la interoperabilidad jurídica y armonizar los documentos de transporte ferroviario, en 2006 el CIT elaboró, con el apoyo de las dos organizaciones ferroviarias que administran esos acuerdos (la OTIF y la OSJD), una carta de porte CIM/SMGS estandarizada, y en julio de 2019 se dieron a conocer las especificaciones técnicas de la carta de porte electrónica CIM/SMGS¹³. Se espera que, una vez generalizado su uso en la práctica, la carta de porte CIM/SMGS facilite en gran medida el tránsito de carga entre las zonas que se rigen por las CIM-COTIF y por el SMGS sin necesidad de reexpedición de la carga entre ambas zonas. Las cartas de porte CIM/SMGS contemplan la entrega de la carga al destinatario y no prevén en la actualidad la existencia de cartas de porte negociables.

10. En la actualidad, se está realizando una labor de armonización más amplia bajo los auspicios de la CEPE, que en noviembre de 2009 estableció un grupo de expertos en el marco de su Grupo de Trabajo sobre Transporte por Ferrocarril (SC.2), al cual encargó la elaboración de una legislación ferroviaria unificada¹⁴. El grupo de expertos, que cuenta con la participación activa de la OTIF, la OSJD, el CIT y otras partes interesadas fundamentales del sector ferroviario, ha celebrado varias reuniones desde su constitución

¹³ Pueden consultarse las especificaciones técnicas de la carta de porte electrónica CIM/SMGS en https://www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

¹⁴ Véase CEPE, “Towards unified railway law in the pan-European region and on Euro-Asian transport corridors - Position paper by the Working Party on Rail Transport” (ECE/TRANS/2011/3).

y ha elaborado un proyecto de convención sobre el contrato de transporte que abarca una amplia variedad de cuestiones sustantivas, como los documentos de transporte, las obligaciones de las partes, la responsabilidad en caso de pérdida o daño y la entrega de las mercancías¹⁵.

11. La legislación ferroviaria unificada pretende ofrecer a las empresas ferroviarias y a sus clientes la posibilidad de celebrar un único contrato de transporte específico para el transporte internacional de mercancías por ferrocarril (en particular, entre Europa y Asia) y pactar en dicho contrato la aplicación de un único régimen jurídico internacional (una cláusula de aceptación expresa)¹⁶. El grupo de expertos examina cuáles serán los mecanismos exactos por los que se aplicará la legislación ferroviaria unificada junto con los tratados en vigor y si resultará necesario elaborar un nuevo instrumento internacional vinculante a tal efecto¹⁷.

12. En su versión original, la legislación ferroviaria unificada no contemplaba las cartas de porte negociables. Se presentó al grupo de expertos una propuesta de inserción de disposiciones a tal efecto para que la examinara en su 21^{er} período de sesiones (Ginebra, 16 a 18 de octubre de 2019)¹⁸. Esas disposiciones, que siguen sin contemplar una versión electrónica de la CPF, no han sido examinadas aún por el grupo de expertos¹⁹.

C. Consultas organizadas por la Secretaría

13. Desde el 52^o período de sesiones de la Comisión, la Secretaría ha participado en dos eventos organizados por ella en los que se han analizado las vías para elaborar documentos de transporte negociables que puedan utilizarse en el transporte de mercancías por ferrocarril. En los siguientes párrafos se resumen las consultas celebradas y las conclusiones provisionales que han arrojado.

1. Simposio de Alto Nivel sobre el Uso de la Carta de Porte Ferroviario y el Marco Jurídico Futuro del Comercio Internacional (Chongqing (China), 11 y 12 de diciembre de 2019)

14. El grupo de expertos estudió la propuesta por primera vez en el marco del Simposio de Alto Nivel sobre el Uso de la Carta de Porte Ferroviario y el Marco Jurídico Futuro del Comercio Internacional (en adelante, “el Simposio de Chongqing”), evento organizado conjuntamente por el Ministerio de Comercio de China, otras entidades públicas chinas y la secretaria de la CNUDMI y celebrado los días 11 y 12 de diciembre de 2019 en Chongqing (China) con el apoyo del Gobierno Municipal de Chongqing.

15. La primera jornada del Simposio de Chongqing estuvo abierta a todos los participantes y consistió en cuatro mesas redondas integradas por expertos locales e internacionales de renombre, en representación de organizaciones internacionales intergubernamentales y empresariales (UNCTAD, CEPE, CIT, FIATA, Comité Maritime International (CMI), CCI), profesionales y académicos. La primera mesa redonda se centró en los retos actuales en el transporte ferroviario desde la perspectiva de los comerciantes y el sector de la logística. Los expertos destacaron el aumento del transporte de mercancías por ferrocarril y el valor limitado que tenían las CPF como respaldo de las solicitudes de créditos a la exportación y la importación presentadas por los comerciantes porque las CPF no constituían documentos negociables aceptables para los bancos. En la segunda

¹⁵ La versión más reciente del proyecto de legislación ferroviaria unificada figura en el documento “Towards unified railway law in the pan-European region and along Euro-Asian transport: Draft of relevant legal provisions” ([ECE/TRANS/2016/15](#)).

¹⁶ Véase CEPE, “Presenting the Unified Railway Law (URL) as a new UNECE statutory instrument for the international transport of goods by rail” ([Information Note on URL](#)).

¹⁷ Véase CEPE, “Options available for converting URL into a legally binding instrument – URL as contract of carriage’s convention” ([ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5](#)).

¹⁸ Véase CEPE, “Proposal on provisions about a negotiable transport document in the URL” ([ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16](#)).

¹⁹ “Report of the Group of Experts towards Unified Railway Law at its the twenty-first session” ([ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14](#)).

mesa redonda, los expertos de las empresas de logística, los operadores portuarios y los bancos expusieron a grandes rasgos algunas formas innovadoras de resolver los problemas mencionados en la primera mesa redonda y describieron algunos desafíos y obstáculos conexos, así como algunos posibles riesgos legales. Se señaló que, en la práctica nacional, algunos transitarios emitían documentos de transporte ferroviario que pretendían desempeñar la función de negociabilidad de un conocimiento de embarque utilizando un sistema denominado “de doble vía”, por el cual se utilizaba la CPF con fines de transporte y despacho aduanero y se usaba el documento de transporte del transitario para acceder a la financiación, es decir, para controlar las mercancías celebrando contratos con porteadores, puertos y comerciantes. Sin embargo, se expresó preocupación porque, conforme a los regímenes jurídicos existentes en materia de CPF, el portador de ese documento podría correr determinados riesgos legales, como el de no tener la posibilidad de hacer valer sus derechos frente a terceros. En la tercera mesa redonda se trató la coordinación y la cooperación entre marcos jurídicos internacionales en materia ferroviaria. El experto del CIT describió la labor de armonización de las normas ferroviarias y las formalidades de las CPF entre las dos principales organizaciones ferroviarias (OTIF y OSJD), que aumentaba la interoperabilidad de los regímenes ferroviarios y hacía el transporte más eficiente. El experto de la CEPE explicó la labor que esta venía realizando con vistas a elaborar una legislación ferroviaria unificada, que podría incluir el tema de la transmisibilidad y negociabilidad de las CPF. Después de que se expusiera un resumen de la propuesta del Gobierno de China y de las deliberaciones que habían tenido lugar al respecto en el 52º período de sesiones de la CNUDMI, los expertos de la cuarta mesa redonda deliberaron sobre la posible labor futura.

16. En la segunda jornada, los expertos de la CNUDMI, el CIT, el CIM, la CEPE, la UNCTAD, la CCI, la FIATA y otras organizaciones internacionales trataron en una sesión privada con los expertos locales invitados por el Ministerio de Comercio de China la posible labor futura que podría emprender la CNUDMI. Se sugirió que la labor emprendida por las organizaciones ferroviarias y otras organizaciones internacionales, especialmente en el seno de la OSJD y la CEPE, con el fin de modificar las normas sobre la función probatoria de las CPF y sobre el control de las mercancías, podía sentar las bases para que los documentos de transporte ferroviario pudieran ser aceptados como documentos negociables por los bancos. También se observó que la función probatoria de los documentos de transporte sería esencial para los bancos, para los cuales la existencia de un documento de transporte “limpio” y la posibilidad de que el portador reclamara la entrega de las mercancías eran medios fundamentales para ejercer el control sobre estas. Las normas ferroviarias actuales tenían aspectos que podían mejorarse. Había otras soluciones posibles (que no necesariamente se excluían entre sí), entre ellas un modelo “de doble vía” o un documento de transporte multimodal que tuviera la misma naturaleza que los títulos representativos de mercancías aceptables para los bancos, si bien ese modelo conllevaba importantes riesgos legales a falta de reconocimiento explícito en las normas internacionales. También se indicó que las nuevas tecnologías, como los sistemas de registros descentralizados, podrían complementar las normas tradicionales aplicables a las cuestiones anteriores. Se señaló además que muchas empresas de logística e instituciones financieras estaban creando plataformas electrónicas experimentales con las que hacer un seguimiento del transporte de las mercancías y conceder la correspondiente financiación a los comerciantes. La labor legislativa que se pudiera realizar en el futuro debía tener en consideración el uso de los documentos electrónicos emitidos por esas plataformas.

17. A modo de conclusión de la reunión, la Secretaría anunció su intención de convocar otra reunión del grupo de expertos antes del 53º período de sesiones de la Comisión, que debería contar nuevamente con la participación de la CEPE, la OTIF, la OSJD y el CIT habida cuenta de sus conocimientos especializados sobre el transporte ferroviario y su mandato en ese ámbito. Hubo acuerdo en que las cuestiones fundamentales que debía analizar el grupo de expertos en su siguiente reunión eran, entre otras: a) la práctica bancaria actual en cuanto a la aceptabilidad de documentos de transporte no negociables en las operaciones de crédito documentario, y b) la posible reacción del sector bancario a las propuestas formuladas en el Simposio de Chongqing, en particular la propuesta de elaborar (como forma posible de solucionar las dificultades que enfrentaban

los comerciantes a la hora de obtener financiación para las operaciones de comercio exterior cuando las mercancías se transportaban por ferrocarril) un documento de transporte multimodal de la misma naturaleza que los títulos representativos de mercancías aceptables para los bancos, sin modificar los regímenes existentes en materia de responsabilidad del porteador. Este último aspecto era especialmente importante dadas las grandes discrepancias que había entre los tratados de transporte unimodal internacional vigentes en lo referente a las normas de responsabilidad y los límites económicos previstos en ellos y habida cuenta de que los intentos anteriores de establecer un régimen uniforme de responsabilidad en el transporte multimodal no habían arrojado resultados satisfactorios.

2. Reunión del Grupo de Expertos sobre el Uso de la Carta de Porte Ferroviario y la Posible Labor Futura de la CNUDMI en materia de Títulos Representativos de Mercancías en el Transporte Multimodal (15 y 16 de abril de 2020)

18. La Secretaría organizó una segunda reunión del grupo de expertos, que tuvo lugar los días 15 y 16 de abril de 2020, con miras a seguir analizando las ideas que se habían planteado en el Simposio de Chongqing y ayudar a la Secretaría a formular propuestas concretas de posible labor futura de la CNUDMI en este ámbito. La reunión se llevó a cabo por videoconferencia debido a las medidas implantadas por los Estados y las Naciones Unidas en respuesta a la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19).

19. Asistieron a la reunión más de 20 expertos en representación de la UNCTAD, la CEPE, la OTIF, la Comisión Bancaria de la CCI, el CIT, la FIATA, el CMI, el Ministerio de Comercio de China, la Administración Nacional de Ferrocarriles de China, el China Merchants Group y el Industrial and Commercial Bank of China, así como profesionales y académicos. Se invitó a los expertos a reflexionar en particular sobre las siguientes cuestiones: la respuesta del sector ferroviario y las organizaciones pertinentes al aumento de la demanda de créditos a la importación y la exportación por parte de los usuarios del transporte ferroviario; los documentos de transporte no negociables en la práctica internacional en materia de créditos documentarios; la compatibilidad de los documentos de transporte de los transitarios con las normas ferroviarias vigentes; el contenido y las funciones de los documentos de transporte como documentos negociables, y la relación que habría entre un marco jurídico internacional de los documentos de transporte multimodal y los tratados en vigor.

20. Se informó de que, en respuesta a una mayor demanda de créditos a la importación y exportación por parte de los usuarios del transporte ferroviario, las empresas chinas de transporte utilizaban el documento de transporte emitido por el transitario (conocido como “conocimiento de embarque ferroviario del transitario”, entendiéndose por tal un conocimiento de embarque multimodal de carácter contractual para el transporte de mercancías total o parcialmente ferroviario) a efectos de obtener financiación, junto con una CPF emitida por el porteador y utilizada para el transporte de las mercancías. Se hizo hincapié en que el conocimiento de embarque ferroviario del transitario era un documento nuevo, independiente de la CPF. Los expertos describieron además la práctica de los porteadores ferroviarios, que utilizaban un ejemplar de la CPF como “certificado de entrega” y obtenían el consentimiento de los clientes y los bancos para utilizarlo como método de acreditación de la entrega. Sin embargo, se señaló que esa práctica tenía una relevancia limitada por los siguientes motivos: a) los riesgos derivados del mecanismo de entrega del transporte ferroviario (por ejemplo, entrega únicamente al destinatario real), b) la falta de fundamento jurídico para considerar que las CPF acreditaban derechos de propiedad y c) la falta de práctica establecida en el uso de las CPF para respaldar la emisión de cartas de crédito.

21. Se señaló que, tras haber estudiado la cuestión a fondo a fin de comprender mejor las necesidades reales de los usuarios del transporte ferroviario y las limitaciones que estos percibían en el actual marco de las CPF, la Administración Nacional de Ferrocarriles de China había empezado a promover la solución del problema en el marco de la OSJD. Dicha organización había decidido, en el transcurso del 47º período de sesiones de su Conferencia Ministerial, celebrado en junio de 2019, constituir un Grupo de Trabajo Provisional sobre la Función de Título Representativo de Mercancías de las Cartas de Porte

Ferrovionario (el “Grupo de Trabajo de la OSJD”), en el que participarían diez Estados miembros de la OSJD (a saber: Azerbaiyán, Belarús, China, Federación de Rusia, Hungría, Georgia, Kazajstán, Mongolia, Polonia y Ucrania). El Grupo de Trabajo de la OSJD había celebrado su primera reunión en Varsovia en febrero de 2020. Actualmente, estaba recabando la opinión de los Estados miembros participantes sobre si se debía optar por un sistema “de vía única” o por uno “de doble vía” para resolver la cuestión. La OSJD se proponía acometer en el futuro, entre otras, las siguientes tareas: a) definir las dificultades generales que planteaba el uso de títulos representativos de mercancías en el transporte ferroviario internacional de carga, b) aclarar el tipo de mecanismo de control de la carga que debería adoptarse cuando se utilizaran títulos representativos de mercancías, c) proponer los elementos esenciales necesarios para que las cartas de porte SMGS cumplieran la función de títulos representativos de mercancías y d) formular sugerencias específicas para superar los principales obstáculos que planteaban el SMGS y los instrumentos conexos.

22. Los expertos señalaron que también las CIM-COTIF trataban las CPF como documentos de transporte no negociables. Hasta la fecha, la OTIF (en calidad de depositario de las CIM-COTIF) no había recibido ninguna petición de un Estado miembro de la OTIF o de una asociación ferroviaria para que se examinara la “negociabilidad de los documentos de transporte ferroviario”. No obstante, la OTIF había decidido estudiar la cuestión de los documentos negociables en el transporte ferroviario, teniendo en cuenta varias iniciativas internacionales. En la etapa actual, 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, pero todavía no se había planificado ninguna actividad específica.

23. En relación con el sector financiero, los expertos observaron que, en opinión de los bancos chinos, la naturaleza de las CPF generaba otros riesgos legales. La comparación entre documentos de transporte negociables y no negociables había puesto de manifiesto que los primeros ofrecían mayor seguridad a los bancos, puesto que conferían al tenedor el control efectivo sobre las mercancías. En consecuencia, era más probable que los bancos ofrecieran a sus clientes más líneas de crédito y en condiciones más favorables. A falta de un documento de transporte negociable, se ofrecía crédito atendiendo fundamentalmente al balance, teniendo en cuenta la solvencia del solicitante y la disponibilidad de garantías personales. Como ejemplo de la renuencia del sector bancario a aceptar alternativas puramente contractuales a la documentación mercantil reconocida por la ley se citó el caso de los conocimientos de embarque y otros documentos en formato electrónico, que, según una encuesta mundial realizada por la CCI, tan solo eran aceptados por el 24 % de los bancos, en parte por la ausencia de legislación que los contemplara.

24. Se señaló que las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (UCP 600) admitían los documentos de transporte no negociables como respaldo de una carta de crédito y que los bancos aceptarían como original un documento de transporte ferroviario marcado como “duplicado”. Sin embargo, dado el carácter contractual no vinculante de las UCP, esta flexibilidad tendría escasa importancia práctica mientras la ley no reconociera la CPF como documento negociable.

25. Se expuso ante los expertos, en forma detallada, cómo podrían aplicarse las disposiciones actuales de las CIM-COTIF para que apoyaran los acuerdos contractuales que permitían utilizar la CPF emitida conforme a las CIM-COTIF como documento de transporte negociable (véase el párr. 8 *supra*). Conforme a la propuesta, el duplicado de esa CPF podría utilizarse a modo de “conocimiento de embarque contractual”, a condición de que las partes en el contrato de transporte y el destinatario convinieran en ello. En ese sentido, se recordó la fuerza probatoria de la CPF emitida conforme a las CIM-COTIF (art. 12, párrs. 1 y 2, de las CIM-COTIF), en particular su función de hacer fe, salvo prueba en contrario, de los siguientes elementos: a) la celebración y las condiciones del contrato de transporte; b) la recepción de las mercancías; c) el estado de las mercancías y de su embalaje indicado en la CPF o, a falta de tales indicaciones, el buen estado aparente en el momento de la recepción por el porteador, y d) la exactitud de los datos de la CPF relativos al número de bultos, sus marcas y sus números, así como del peso bruto de las mercancías o de la cantidad indicada de otra forma.

26. Se señaló que, para que la CPF emitida conforme a las CIM-COTIF pudiera utilizarse como un documento de transporte negociable, tenía que aumentarse su fuerza probatoria a fin de que el porteador no pudiera refutar las presunciones mencionadas anteriormente frente a las siguientes personas: a) un destinatario de buena fe designado en la CPF, a quien se hubiera entregado el duplicado de la CPF, y b) cualquier tercero a quien se hubiera transmitido el duplicado de la CPF. Las partes en el contrato de transporte tendrían que llegar a un acuerdo (y consignarlo en la CPF y su duplicado) a fin de que el porteador pudiera asumir una mayor responsabilidad y unas obligaciones más onerosas que las previstas en las CIM-COTIF.

27. Además, las partes tenían que convenir en que únicamente el portador de buena fe del duplicado de la CPF emitida conforme a las CIM-COTIF (en lugar del expedidor o el destinatario) tendría derecho a disponer de las mercancías. Las partes en el contrato podrían acordar posteriormente, y hacer constar en la CPF y su duplicado, que la entrega del duplicado de la CPF, en el que se confirmaba la entrega, constituiría el comprobante de la entrega de las mercancías. Se mencionó que el porteador sería responsable de los daños y perjuicios ocasionados al portador del duplicado de la CPF si entregara las mercancías a una parte que no fuera el portador de buena fe.

28. Los expertos estuvieron de acuerdo en que una de las principales ventajas de la propuesta era que no exigiría modificar las CIM-COTIF, lo cual sería, a juicio de la OTIF, un largo proceso. Sin embargo, los expertos también señalaron que ese mecanismo solo podría habilitarse en estos momentos en la zona que se regía por las CIM-COTIF y no podría utilizarse ni en la zona que se regía por el SMGS ni en el transporte ferroviario transcontinental entre Europa y Asia y viceversa, por lo menos mientras no hubiera interoperabilidad entre ambos sistemas (véanse los párrs. 10 a 12 *supra*).

29. En cuanto a la compatibilidad de los documentos de transporte de los transitarios con las normas ferroviarias actuales, los expertos se centraron en la función del conocimiento de embarque negociable de la FIATA para el transporte multimodal (el “conocimiento multimodal de la FIATA”). Los expertos señalaron que cada año se emitían más de un millón de ejemplares de conocimientos multimodales de la FIATA. La Comisión Bancaria de la CCI los consideraba conformes a las Reglas de la UNCTAD y la CCI y los bancos de todo el mundo los aceptaban generalmente para las operaciones con cartas de crédito regidas por las UCP 600. Se podían emitir con carácter negociable y también se podían presentar a cambio de las mercancías.

30. Además, se explicó la función que desempeñaban los conocimientos multimodales de la FIATA en un sistema “de doble vía” comparándola con la función de las CPF. Un experto de la FIATA señaló que los conocimientos multimodales de la FIATA no se emitían en el marco del contrato de transporte ferroviario, sino que los emitían los operadores de transporte multimodal como documento negociable en el marco del contrato de transporte multimodal que celebraban con sus clientes. En los conocimientos multimodales de la FIATA, el expedidor y el destinatario (o la persona a quien se transmitiera el documento en los conocimientos a la orden) eran el expedidor y el destinatario (o la persona a quien se transmitiera el documento en los conocimientos a la orden) que figuraban efectivamente en el contrato de transporte multimodal (normalmente el vendedor y el comprador en el contrato de compraventa). Los conocimientos multimodales de la FIATA se utilizaban junto con las CPF, que no eran negociables y eran emitidas por los operadores ferroviarios en el marco de los contratos de transporte ferroviario que celebraban con los operadores de transporte multimodal. El expedidor y el destinatario de las CPF eran los operadores de transporte multimodal o sus agentes. Mientras que las normas de entrega previstas en los conocimientos multimodales de la FIATA contemplaban la entrega de un original del conocimiento, la acreditación de la identidad del destinatario, o ambos requisitos, la entrega en el contexto de las CPF solo se producía si se acreditaba la identidad del destinatario.

31. A juicio del experto de la FIATA, el uso del conocimiento multimodal de la FIATA junto con la CPF en el sistema “de doble vía” tenía varias ventajas por los siguientes motivos: a) el conocimiento multimodal de la FIATA era conforme a las UCP 600 y de aceptación general entre las instituciones bancarias de todo el mundo en operaciones con cartas de crédito; b) el conocimiento multimodal de la FIATA venía utilizándose de manera

generalizada en el transporte de puerta a puerta, lo cual reflejaba la tendencia de desarrollo de los servicios de logística y simplificaba el modo de operar de todas las partes interesadas, y c) el operador ferroviario podía mantener su modo de operar actual. Sin embargo, los expertos pusieron de relieve varios obstáculos que dificultaban el uso del conocimiento multimodal de la FIATA junto con la CPF. En primer lugar, en muchas jurisdicciones la función de documento negociable del conocimiento multimodal de la FIATA se basaba fundamentalmente en las condiciones pactadas, a saber, el contrato celebrado entre el operador de transporte multimodal y su cliente, y no en un tratado internacional o el derecho interno. En segundo lugar, no se sabía con absoluta certeza si los bancos y los tribunales judiciales de las distintas jurisdicciones reconocerían la validez de los conocimientos multimodales de la FIATA como documentos negociables equiparables a los conocimientos de embarque cuando se utilizaban para una única modalidad de transporte distinta del transporte marítimo. En tercer lugar, en algunas jurisdicciones, principalmente en algunos países que se regían por el SMGS, el destinatario o el expedidor consignado en las CPF (o ambos) tenía que ser el destinatario o el expedidor que figurase efectivamente en el contrato de transporte por ferrocarril (en la mayoría de los casos, el vendedor y el comprador en el contrato de compraventa), y no se permitía designar al operador de transporte multimodal como destinatario o expedidor en una CPF emitida conforme al SMGS.

32. Los expertos deliberaron acerca de la relación entre un posible nuevo instrumento sobre documentos de transporte multimodal negociables y los tratados vigentes en materia de transporte, especialmente el concepto del sistema “de doble vía”, que solo se refería a los documentos de transporte que podrían aplicarse al transporte ferroviario, aunque no exclusivamente a este. Se convino en que la demanda de transporte de puerta a puerta por parte de los comerciantes, unida a las necesidades de financiación de estos, ponía de manifiesto que la existencia de un documento de transporte negociable que también pudiera utilizarse en el transporte terrestre redundaría en beneficio del comercio internacional. Al respecto, los expertos analizaron la labor relativa a la inclusión de una CPF negociable en el marco de la legislación ferroviaria unificada que estaba elaborando la CEPE (véanse los párrs. 10 a 12 *supra*). Se dijo que, de acuerdo con las nuevas disposiciones presentadas en 2019, las CPF también podrían cumplir la función de documento negociable. Se indicó que la decisión de utilizar esas CPF negociables mediante la aceptación expresa de la legislación ferroviaria unificada podría ser una solución sencilla para los socios comerciales que operaban en el corredor ferroviario entre China y Europa. Se señaló asimismo que el documento de transporte ferroviario unificado que existía, la carta de porte CIM/SMGS (véase el párr. 9 *supra*), también podría ser un instrumento flexible y aplicarse rápidamente en paralelo con el sistema “de doble vía” si se pudieran incorporar las otras funciones de un documento negociable al duplicado de la carta de porte CIM/SMGS.

33. Los expertos coincidieron en que un mecanismo puramente contractual que reprodujera en cierta medida la función de los documentos negociables podía constituir una solución eficaz y pragmática. Sin embargo, también preocupaba que, sin reconocimiento legislativo, se pudiera dificultar la transmisión a un tercero de los derechos y obligaciones dimanantes de un contrato de transporte que se acreditara con un “documento de transporte negociable de carácter contractual”, por el principio de eficacia relativa del contrato. Por ello, varios expertos consideraron que los documentos de transporte multimodal negociables deberían regularse por ley, en el plano nacional o, en el mejor de los casos, en el plano internacional.

34. Los expertos también analizaron la relación entre el documento negociable y la responsabilidad del porteador. Teniendo presente que los regímenes en materia de responsabilidad eran diversos y variados, se expresó preferencia por un sistema que regulara únicamente la función de negociabilidad del documento de transporte y que remitiera a instrumentos existentes en materia de transporte pura o parcialmente unimodal para regular la responsabilidad en caso de pérdida o daño de las mercancías. Los expertos se refirieron reiteradamente al conocimiento multimodal de la FIATA y a las Reglas de la UNCTAD y la CCI, así como a las Reglas de Rotterdam, como modelos posibles de un régimen de responsabilidad de red.

35. Durante sus deliberaciones acerca de los documentos negociables reconocidos por los tratados internacionales en vigor, los expertos también examinaron la relación entre el contrato de compraventa y el contrato de transporte. Se recordó que los conocimientos de embarque podían ser “negociables” o “no negociables”. En el caso de los primeros, los conocimientos de embarque al portador o a la orden podían pasar de unos compradores a otros a lo largo de una cadena de transmisiones y endosos, mientras que los conocimientos de embarque no negociables (o “conocimientos de embarque nominativos”) se emitían a nombre de un determinado destinatario y los derechos comprendidos en ellos no eran transmisibles, si bien, al exigir la entrega física del conocimiento de embarque, se ofrecía de todos modos una garantía documental diferente de la carta de porte marítimo ordinaria.

36. Se señaló que, para remediar las carencias actuales de las CPF, era necesario estudiar con detenimiento las necesidades reales de los comerciantes. De hecho, la función de garantía y control sobre las mercancías se podría reproducir con relativa facilidad si se añadiera una cláusula de presentación al documento de transporte, para lo cual no haría falta un documento de transporte negociable. En cambio, los documentos de transporte negociables eran realmente necesarios en operaciones comerciales más complejas, por ejemplo cuando se requería una garantía documental independiente, cuando se contemplaba la compraventa de mercancías en tránsito o cuando las partes necesitaban financiación comercial. La ventaja de un documento de transporte negociable era que los compradores podían vender las mercancías en tránsito porque les confería el control sobre ellas y ofrecía una garantía documental independiente, lo cual era especialmente importante en el comercio de productos básicos; los compradores, los vendedores y los bancos podían beneficiarse de la existencia de una garantía documental independiente.

37. Los expertos también analizaron la utilización de documentos electrónicos de transporte. Se reconoció que algunos sistemas utilizaban los conocimientos de embarque electrónicos con la ayuda de tecnología moderna, pero seguía sin existir un equivalente electrónico de uso comercial generalizado. Los expertos mencionaron los diversos instrumentos elaborados por la CNUDMI en este ámbito y convinieron en que las mayores dificultades para crear alternativas electrónicas a los documentos de transporte negociables consistían en reproducir en los documentos electrónicos la función de documento original, diseñar un mecanismo electrónico que determinara la identidad del tenedor de los documentos electrónicos y crear un mecanismo que dotara a los documentos electrónicos de negociabilidad y que constituyera el equivalente de la posesión de los documentos tradicionales. Los dos primeros aspectos no eran especialmente problemáticos, puesto que ya se habían regulado en la primera generación de instrumentos de la CNUDMI, como la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico²⁰ y la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales²¹. También se habían incluido las normas jurídicas que regulaban los aspectos de la negociabilidad en el entorno electrónico en instrumentos más recientes, como las Reglas de Rotterdam y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (LMDTE)²².

38. Hasta la fecha, los modelos de negociabilidad en un entorno electrónico que aplicaban la solución de un tercero fiable, a saber, los registros electrónicos, se habían generalizado en el sector financiero debido a su entorno cerrado en el que se autenticaba a todos los participantes. La situación era diferente en el transporte de mercancías, en el cual era fundamental realizar operaciones oponibles a terceros que tal vez no participaban en el sistema comercial de base registral. Esto podía suponer un problema en los casos en que la ley aplicable tal vez no reconociera la equivalencia electrónica de un conocimiento de embarque electrónico. Además de los registros electrónicos, existía otro modelo de negociabilidad en un entorno electrónico, que consistía en utilizar *tokens* electrónicos para

²⁰ Publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.99.V.4.

²¹ Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales (Nueva York, 23 de noviembre de 2005) (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2898, pág. 3).

²² Publicación de las Naciones Unidas, eISBN 978-92-1-362736-5, https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/mletr_ebook_s.pdf

representar documentos tangibles. Antes de que en los últimos años se empezara a hacer un uso más avanzado de la tecnología de registros descentralizados gracias a las cadenas de bloques, se había expresado inquietud por las dificultades que existían para crear *tokens* electrónicos en cuanto a la integridad y la singularidad. La tecnología de registros descentralizados podía hacer posible un uso más extendido y seguro de los documentos transmisibles electrónicos.

39. Cualquiera de esos modelos tenía cabida en los instrumentos de la CNUDMI, en particular las Reglas de Rotterdam y la LMDTE. El elemento central de las Reglas de Rotterdam era el concepto de “derecho de control” y las disposiciones conexas, que creaban una equivalencia funcional con la posesión física de un documento de transporte negociable, sin dejar de reconocer la autonomía de las partes para fijar las normas de seguridad y cualquier otra medida necesaria para hacer funcionar el sistema que escogieran. La LMDTE contenía disposiciones similares.

40. Otro instrumento que contemplaba expresamente los documentos electrónicos de transporte era el Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), relativo a la Carta de Porte Electrónica²³. Sin embargo, el Protocolo solo preveía normas relativas a la integridad y certificación de las cartas de porte electrónicas y no contenía ninguna disposición sobre la transmisibilidad.

41. En suma, hubo acuerdo en que en la actualidad ningún instrumento internacional reconocía con claridad documentos de transporte multimodal negociables que comprendieran el transporte por ferrocarril, aun cuando alguno (CIM-COTIF) pudiera contemplar soluciones contractuales. Los bancos y las partes pertinentes que participaban en la financiación del comercio acogerían favorablemente el reconocimiento legislativo de un documento de transporte multimodal negociable, que podría tener un importante papel en la promoción de los servicios de logística de puerta a puerta. Se convino en que cualquier labor legislativa que pudiera emprenderse en el futuro debería tener como finalidad principal resolver la cuestión de la negociabilidad de los documentos de transporte, evitando interferir en el régimen de responsabilidad que fuese de aplicación obligatoria conforme a los tratados en vigor. Al mismo tiempo, los expertos eran conscientes de los importantes esfuerzos encabezados por la CEPE que se venían realizando a fin de armonizar y modernizar la legislación ferroviaria y promover la interoperabilidad jurídica entre las zonas que se regían por las CIM-COTIF y el SMGS (véanse los párrs. 9 a 12 y 25 a 28 *supra*). Se observó que la incorporación de la cuestión de la negociabilidad de las CPF podría contribuir también a concebir una solución para los problemas señalados. La futura labor de la CNUDMI en materia de documentos de transporte negociables debería perseguir la compatibilidad con las soluciones sectoriales que se estaban elaborando en otros foros y, en el mejor de los casos, apoyar su finalización y funcionamiento.

III. Futura labor de la Secretaría

42. La labor de investigación y las consultas que ha llevado a cabo la Secretaría han puesto de manifiesto por el momento que hay aparentemente una demanda de documentos de transporte negociables que puedan comprender otras modalidades de transporte distintas del transporte marítimo, en particular el ferroviario. Si la Comisión comparte esa conclusión, tal vez desee considerar que su historial acreditado de elaboración de instrumentos mundiales en el ámbito del derecho del transporte y el comercio electrónico –como demuestra la amplia codificación de la práctica relacionada con la función probatoria y de negociabilidad de los documentos de transporte (también en formato electrónico) que se logró con las Reglas de Rotterdam, así como otros textos sumamente

²³ Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, relativo a la Carta de Porte Electrónica (Ginebra, 20 de febrero de 2008) (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2767, pág. 23).

influyentes en la esfera del comercio electrónico (el más reciente de los cuales es la LMDTE), hace de la CNUDMI un órgano idóneo para elaborar un régimen uniforme sobre los documentos de transporte multimodal negociables, teniendo en cuenta los tratados, las reglas y las prácticas comerciales en vigor.

43. La Comisión tal vez desee considerar también que debería ser factible emprender esa labor utilizando un sistema denominado “de doble vía”, en el cual el título negociable previsto coexistiría a la larga con los documentos de transporte unimodal sin interferir en los regímenes de responsabilidad que fuesen de aplicación obligatoria de conformidad con los tratados internacionales en vigor. Esa labor podría comprender distintos tipos de 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 de transporte multimodal con respecto al contenido y la función probatoria de los documentos, la entrega de las mercancías y los documentos electrónicos de transporte. La inclusión de los documentos electrónicos de transporte podía ser particularmente oportuna para apoyar los nuevos tipos de cadenas de suministro y modelos logísticos que probablemente se crearán en respuesta a las perturbaciones generalizadas sufridas por el comercio a raíz de la pandemia de COVID-19.

44. Si la Comisión respalda las sugerencias anteriores, tal vez desee solicitar a la Secretaría que comience la labor preparatoria destinada a elaborar un nuevo instrumento internacional sobre los documentos de transporte multimodal negociables que puedan utilizarse también para los contratos que no comprendan el transporte marítimo. La labor inicial de la Secretaría podría consistir en reuniones de un grupo de expertos y, si los recursos lo permitieran, un coloquio de la CNUDMI. La Comisión quizás desee autorizar también a la Secretaría a realizar consultas amplias con Estados miembros de todas las regiones geográficas, en particular con los Estados en los que quizás haya que cumplir requisitos legales o reglamentarios especiales para introducir un documento de transporte negociable de esa índole. La Comisión tal vez desee solicitar a la Secretaría que le informe en su 54º período de sesiones, que tendrá lugar en 2021, de los avances realizados, en particular con respecto al anteproyecto del nuevo instrumento sobre documentos de transporte multimodal. La Comisión quizás desee además dar alta prioridad a este tema para que sea asignado al primer grupo de trabajo que quede disponible.

45. La Comisión tal vez desee asimismo solicitar a la Secretaría que trabaje en estrecha coordinación y cooperación con todas las organizaciones internacionales pertinentes, en particular la CEPE, la OTIF, la OSJD y el CIT, 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.