



Asamblea General

Distr. limitada
14 de febrero de 2002
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

Grupo de Trabajo sobre Comercio Electrónico
39º período de sesiones
Nueva York, 11 a 15 de marzo de 2002

Aspectos jurídicos del comercio electrónico

Los obstáculos jurídicos para el desarrollo del comercio electrónico en los instrumentos internacionales que rigen el comercio internacional

Nota de la Secretaría*

1. En su 32º período de sesiones, celebrado en 1999, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional examinó una recomendación que había aprobado, el 15 de marzo de 1999, el Centro para la Facilitación de los Procedimientos y Prácticas para la Administración, el Comercio y el Transporte, actualmente conocido como Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT), de la Comisión Económica para Europa¹. En el texto se recomendaba que la CNUDMI adoptara las medidas necesarias para asegurar que las referencias a “escrito”, “firma” y “documento” en las convenciones y los acuerdos de comercio internacional dieran cabida a los equivalentes electrónicos. Se apoyó la idea de elaborar un protocolo global encaminado a modificar los regímenes jurídicos de los tratados multilaterales de modo que pudiera recurrirse más al comercio electrónico.

2. Se propusieron otros temas, como: las operaciones electrónicas y el derecho contractual; la transferencia electrónica de derechos sobre bienes corporales; la transferencia electrónica de derechos inmateriales; los derechos sobre datos y programas electrónicos (eventualmente en cooperación con la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual); cláusulas modelo para la formación de

* Debido a la falta de personal, la secretaría de la CNUDMI sufrió una demora en la presentación de esta nota.



contratos por medios electrónicos (eventualmente en cooperación con la Cámara de Comercio Internacional y el *Internet Law and Policy Forum*); el derecho aplicable y la competencia (eventualmente en cooperación con la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado); y los sistemas de solución de controversias por vía informática².

3. La Comisión tomó nota de las propuestas mencionadas. Se decidió que, una vez concluida su tarea actual de preparación de un proyecto de régimen uniforme sobre las firmas electrónicas, el Grupo de Trabajo examinaría, en el contexto de su función general de asesoramiento sobre cuestiones de comercio electrónico, algunos de los temas arriba mencionados, o todos ellos, así como temas suplementarios, con miras a formular propuestas más concretas para la labor futura de la Comisión³.

4. En su 38º período de sesiones, celebrado en 2001, el Grupo de Trabajo examinó propuestas para eliminar los obstáculos al comercio electrónico en las convenciones internacionales existentes, basándose en una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.IV/WP.89). En esa nota se reproducía un análisis de las cuestiones de derecho internacional público que se plantearían al adoptarse las medidas necesarias para asegurar que las referencias a los conceptos de “escrito”, “firma” y “documento” en las convenciones y los acuerdos de comercio internacional dieran cabida a sus equivalentes electrónicos; ese análisis fue preparado, a petición de la Secretaría, por la Sra. Geneviève Burdeau, profesora de la Universidad de París I-Pantheón Sorbonne, Profesora Adjunta del Instituto de Derecho Internacional y Secretaria General de la Academia de Derecho Internacional de La Haya.

5. El Grupo de Trabajo convino en recomendar a la Comisión que emprendiera la labor de preparación de un instrumento o de instrumentos internacionales apropiados para eliminar los obstáculos jurídicos a la utilización del comercio electrónico que pudieran derivarse de los instrumentos internacionales de derecho mercantil. El Grupo de Trabajo convino asimismo en recomendar que se pidiera a la Secretaría que llevara a cabo un amplio estudio sobre los posibles obstáculos jurídicos para el desarrollo del comercio electrónico en instrumentos internacionales, sin limitarse a los instrumentos ya mencionados en el estudio del CEFACT. En tal estudio debería tratarse de determinar la naturaleza y el contexto de esos obstáculos con miras a que el Grupo de Trabajo pudiera formular recomendaciones concretas de medidas pertinentes. En la realización del estudio, la Secretaría debería contar con la asistencia de expertos externos y mantener consultas con las organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales pertinentes. La Comisión hizo suya esa recomendación en su 34º período de sesiones celebrado en 2001⁴.

6. La finalidad de la presente nota es informar al Grupo de Trabajo sobre los progresos realizados por la Secretaría en la labor que le encomendó la Comisión a raíz de la recomendación del Grupo de Trabajo. Previendo que la Comisión haría suya la recomendación formulada por el Grupo de Trabajo en su 38º período de sesiones, la Secretaría había iniciado inmediatamente un estudio sobre los posibles obstáculos jurídicos para el desarrollo del comercio electrónico en los instrumentos internacionales. Con ese fin, la Secretaría utilizó como material de base los instrumentos ya mencionados en el estudio del CEFACT. En esa lista se incluyeron posteriormente otros instrumentos pertinentes de derecho mercantil. Hasta la fecha, el estudio se ha limitado a los instrumentos depositados en poder del Secretario General. Ulteriormente, el estudio podría abarcar instrumentos internacionales en

poder de otros depositarios. El anexo de la presente nota contiene los resultados del análisis inicial de los instrumentos actualmente abarcados por el estudio (en total, 33 convenciones internacionales), así como una reseña de las conclusiones preliminares sobre los tipos de disposición de cada instrumento que podrían crear obstáculos para el comercio electrónico.

7. El estudio se limitaba a los tratados multilaterales registrados ante el Secretario General de las Naciones Unidas, enumerados en los capítulos X (Comercio internacional y desarrollo), XI (Transporte y comunicaciones), XXI (Derecho del mar), y XXII (Arbitraje comercial) del “*Status of Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General*”⁵. En la fase actual no se han incluido en el estudio las convenciones registradas por gobiernos u otras organizaciones, como la Organización de Aviación Civil Internacional, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) o la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado. En el estudio no entran los tratados bilaterales, las leyes modelo ni los textos no gubernamentales.

8. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la labor realizada hasta la fecha por la Secretaría y determinar, en particular, si la metodología empleada por la Secretaría en la realización del estudio es adecuada para este proyecto conforme a lo previsto por el Grupo de Trabajo.

Notas

¹ El texto de la recomendación dirigida a la CNUDMI figura en el documento TRADE/CEFACT/1999/CRP.7. Su adopción por el CEFACT se recoge en el informe de esta entidad sobre la labor de su 50º período de sesiones (TRADE/CEFACT/1999/19, párr. 60).

² *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/52/17)*, párr. 251, e *ibíd.*, *quincuagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/53/17)*, párr. 211.

³ *Ibíd.*, *quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17)*, párrs. 315 a 318.

⁴ Debido al poco tiempo transcurrido desde el 34º período de sesiones de la Comisión y el 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo, en el momento de redactarse la presente nota aún no se disponía del informe de la Comisión sobre ese período de sesiones.

⁵ Información disponible en <http://untreaty.un.org>

Anexo**Estudio preliminar de posibles obstáculos al comercio internacional en los instrumentos internacionales de comercio internacional depositados en poder del Secretario General***

Índice**

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Comercio internacional y desarrollo	1-46	6
3. Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral	1-4	6
7. Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías y Protocolo de dicha Convención	5-20	6
10. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías	21-27	8
12. Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales	28-34	9
13. Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional	35-40	10
15. Convención de las Naciones Unidas sobre Garantías Independientes y Cartas de Crédito Contingente	41-46	11
II. Transporte y comunicaciones	47-147	12
A. Cuestiones aduaneras	47-82	12
5. Convenio internacional para facilitar la importación de muestras comerciales y material de propaganda	52-55	13
9. Convenio Aduanero sobre Contenedores (1956)	56	14
15. Convenio Aduanero sobre Contenedores (1972)	57-61	14
13. Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (1959)	62-63	15
16. Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (1975)	64-72	15
14. Convención Europea sobre el régimen aduanero de los bastidores de carga utilizados en el transporte internacional	73	17
17. Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras	74-78	17
18. Convenio sobre el régimen aduanero aplicable a los contenedores utilizados en el transporte internacional	79-82	17

* Todos los datos sobre la situación de las convenciones y los acuerdos corresponden a la fecha del 5 de febrero de 2002.

** El número que precede al título de cada instrumento corresponde al número con el que el instrumento figura bajo el respectivo capítulo de la publicación "*Status of Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General*".

B.	Tráfico por carretera	83-118	18
1.	Convención sobre la circulación vial (1949)	83	18
19.	Convención sobre el Tráfico por Carretera (1968)	84	18
8.	Acuerdo General para la reglamentación del aspecto económico del transporte internacional por carretera, y Protocolos de dicho Acuerdo	85	19
11.	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera y Protocolo de dicho Convenio	86-104	19
12.	Convenio relativo al régimen fiscal de los vehículos de carretera que realizan transportes internacionales de mercancías	105	23
13.	Convenio relativo al régimen fiscal de los vehículos de carretera que realizan transportes internacionales de pasajeros	106	24
14.	Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera y Protocolos de dicho Acuerdo	107	24
22.	Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para su transporte	108-110	24
21.	Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera	111-112	25
23.	Acuerdo europeo que complementa la Convención sobre la circulación vial	113	25
26.	Convención sobre el contrato de transporte internacional de pasajeros y equipaje por carretera, y Protocolo de dicha Convención	114-118	25
C.	Transporte por ferrocarril	119	26
2.	Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a mercaderías transportadas por ferrocarril	119	26
D.	Transporte por vía acuática	120-140	27
1.	Convención sobre la limitación de la responsabilidad de los dueños de barcos para la navegación interior, y Protocolo de dicha Convención	120	27
3.	Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías	121-134	27
4.	Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval	135-140	29
E.	Transporte multimodal	141-147	30
1.	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías	141-146	30
2.	Acuerdo europeo sobre las grandes líneas internacionales de transporte combinado e instalaciones conexas y Protocolo de dicho Acuerdo	147	32
III.	Arbitraje comercial	148-156	32
1.	Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras	148-154	32
2.	Convención europea sobre arbitraje comercial internacional	155-156	33

I. Comercio Internacional y Desarrollo

3. Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral (Nueva York, 8 de julio de 1965)

Situación: entró en vigor el 9 de junio de 1967 (27 signatarios; 37 Estados partes).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 597, N° 8641, pág. 3.

Observaciones

1. La finalidad de la Convención es invitar a las partes contratantes a reconocer plenamente las necesidades de los Estados sin litoral en cuestiones de comercio de tránsito, especialmente en lo referente a los impuestos y recargos especiales, y brindar a los Estados sin litoral la oportunidad de disfrutar de un trato y de derechos idénticos a los reconocidos a los Estados con litoral.

2. De conformidad con el artículo 5, los Estados contratantes se comprometen a utilizar documentación simplificada y métodos expeditivos en los procedimientos aduaneros, administrativos y de transporte relativos a todo el período de tránsito por el territorio de los Estados sin litoral. Dado que la Convención no establece la forma que debe revestir esta documentación, no parece crear obstáculos para el desarrollo del comercio electrónico. La cuestión de si la “documentación simplificada y los métodos expeditivos para los trámites aduaneros” afecta o no a las comunicaciones electrónicas se deja en manos de la legislación de aplicación de la Convención.

Conclusiones

3. Las disposiciones de la Convención regulan cuestiones comerciales y van dirigidas a los Estados que no establecen reglas directamente aplicables a las operaciones de derecho privado. Además, la posibilidad de que los documentos sobre papel sean sustituidos por comunicaciones electrónicas para los fines de la Convención depende en gran medida de que las autoridades de los Estados parte en la

Convención puedan y deseen procesar esos documentos en forma electrónica.

4. Dada la estrecha relación entre la Convención y otros instrumentos internacionales sobre cuestiones aduaneras y de facilitación del comercio, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar, junto con esos otros instrumentos, otras cuestiones relacionadas con el comercio electrónico que puedan plantearse en el marco de la Convención (véanse los párrafos 52 a 82 *infra*).

7. Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (Nueva York, 14 de junio de 1974) y Protocolo de dicha Convención (Viena, 11 de abril de 1980)

Situación: entró en vigor el 1° de agosto de 1988 (Convención: 12 signatarios, 24 Estados parte; Protocolo: 17 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1511, N° 26119, pág. 1.

Observaciones

5. La finalidad de la Convención es adoptar reglas uniformes que rijan el plazo de prescripción en la compraventa internacional de mercaderías.

6. La Convención contiene diversas referencias a la forma escrita, así como a los documentos sobre papel u otras formas de comunicación, algunas de las cuales pueden crear incertidumbre en relación con el comercio electrónico. Estas disposiciones pueden reagruparse, esencialmente, en las cuatro categorías que se indican a continuación:

a) Disposiciones que prevén el intercambio de notificaciones o de declaraciones entre las partes

7. Diversas disposiciones de la Convención otorgan determinados efectos jurídicos a las notificaciones que pueden intercambiar las partes o a las declaraciones que pueden efectuar.

8. Por ejemplo, el artículo 12 dispone que “cuando, en los casos previstos por la ley aplicable al contrato, una parte tenga derecho a declararlo resuelto antes de la fecha en que corresponda su cumplimiento, y ejercite tal derecho, el plazo de prescripción correrá a partir de la fecha en que tal decisión sea comunicada a la otra parte”. Otro ejemplo es el párrafo 2 del artículo 14, en virtud del cual a efectos de determinar el momento a partir del cual el plazo de prescripción cesará de correr al iniciarse un procedimiento arbitral, tal procedimiento se considerará iniciado en la fecha en que el requerimiento de someter la controversia al arbitraje sea notificado en la residencia habitual o en el establecimiento de la otra parte, o, en su defecto, en su última residencia o último establecimiento conocidos.

9. La Convención no especifica si esas declaraciones o notificaciones pueden efectuarse por medios electrónicos. Tampoco dice a partir de qué momento se considerarán efectuadas esas declaraciones o notificaciones ni establece criterios para efectuar tal determinación respecto de las comunicaciones electrónicas.

b) Disposiciones que prevén expresamente notificaciones o comunicaciones escritas, incluida la definición de “forma escrita”

10. En diversas disposiciones de la Convención se hace referencia a comunicaciones que deben efectuarse “en forma escrita”.

11. Por ejemplo, el párrafo 1 del artículo 18 dispone que el procedimiento iniciado contra el deudor hará que el plazo de prescripción previsto en la Convención cese de correr con respecto al codeudor solidario siempre que el acreedor informe a este último por escrito, dentro de dicho plazo, de la iniciación del procedimiento. Además, el párrafo 2 dispone que cuando el procedimiento sea iniciado por un subadquirente contra el comprador, el plazo de prescripción previsto en la Convención cesará de correr en cuanto a las acciones que correspondan al comprador contra el vendedor, a condición de que aquél informe por escrito a éste, dentro de dicho plazo, de la iniciación del procedimiento.

12. Asimismo, de conformidad con el artículo 20, si antes de la expiración del plazo de prescripción el deudor reconoce por escrito su obligación respecto

del acreedor, un nuevo plazo de cuatro años comenzará a correr a partir de tal reconocimiento. También figuran requisitos sobre la forma en el artículo 22, en virtud del cual el plazo de prescripción no podrá ser modificado ni afectado por ninguna declaración o acuerdo entre las partes salvo si el deudor, durante el curso del plazo de prescripción, proroga dicho plazo mediante declaración escrita hecha al acreedor.

13. La definición de “escrito” en el párrafo 3 g) del artículo 1, en la que entran “los telegramas y télex”, tal vez no incluya “*prima facie*” las comunicaciones electrónicas.

c) Disposiciones relativas a la fecha y al lugar de perfeccionamiento del contrato

14. Las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de la Convención se basan esencialmente en dos elementos: el carácter internacional del contrato y la ubicación de las partes en los territorios de distintos Estados contratantes, partes en la Convención, en el momento de la celebración del contrato (véase el artículo 2, párrafo a), y el artículo 3, párrafo 1 a)).

15. Estas disposiciones pueden plantear dificultades en el comercio electrónico, dado que en la mayoría de los regímenes de derecho contractual se toman como referencias para determinar la fecha de perfeccionamiento del contrato el envío y la recepción de la oferta, así como la aceptación. Puede ser difícil determinar el lugar en que se ha enviado o recibido un mensaje. Normalmente, los protocolos de transmisión de mensajes de datos entre distintos sistemas de información registran el momento en que el mensaje pasa de un sistema a otro o el momento en que el destinatario lo recibe o lo lee. Sin embargo, los protocolos de transmisión no suelen indicar la ubicación de los sistemas de comunicación.

d) Disposiciones relativas a un compromiso o acuerdo existente entre las partes

16. Algunas de las disposiciones de la Convención se refieren a una garantía o acuerdo existente entre las partes al que la Convención atribuye ciertas consecuencias en relación con el plazo de prescripción.

17. El artículo 11 dispone que si el vendedor ha dado, respecto de las mercaderías vendidas, una garantía expresa, válida durante cierto período, caracterizado como un período de tiempo determinado o de cualquier otra manera, el plazo de prescripción de una acción fundada en la garantía comenzará a correr a partir de la fecha en que el comprador notifique al vendedor el hecho en que funde su reclamación, pero tal fecha no podrá ser nunca posterior a la expiración del período de garantía.

18. Con respecto a las disposiciones que prevén notificaciones o declaraciones (véanse los párrafos 7 a 9 *supra*), la Convención no especifica si esa garantía puede darse por medios electrónicos de comunicación. Tampoco aclara cuándo se considera que se ha dado tal garantía ni establece criterios para efectuar esta determinación con respecto a las comunicaciones electrónicas.

19. Además, el artículo 14 dispone que cuando las partes hayan convenido en someterse a arbitraje, el plazo de prescripción cesará de correr a partir de la fecha en que una de ellas inicie el procedimiento arbitral según la forma prevista por el compromiso de arbitraje o por la ley aplicable a dicho procedimiento. Esta disposición presupone la validez del acuerdo de arbitraje, pero no establece ningún requisito sobre la forma que debe revestir el acuerdo, lo cual se deja implícitamente en manos de la ley aplicable al acuerdo de arbitraje.

Conclusiones

20. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si los tipos de cuestiones referentes a la contratación electrónica que se plantean en la Convención no habrían de examinarse en el contexto de las deliberaciones sobre la elaboración de un instrumento internacional que regule algunas cuestiones de contratación electrónica (véase A/CN.9/WG.IV/WP.95).

10. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 11 de abril de 1980)

Situación: entró en vigor el 1° de enero de 1988 (18 signatarios; 61 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1489, N° 25567, pág. 3.

Observaciones

21. La finalidad de la Convención es adoptar una serie de reglas uniformes para regir los contratos de compraventa de mercaderías celebrados entre las partes cuyos establecimientos se encuentren en distintos Estados, a fin de eliminar los obstáculos jurídicos y de promover el desarrollo del comercio internacional.

22. Las cuestiones de contratación electrónica que pudieran plantearse en el marco de la Convención ya se examinaron con detenimiento en una nota anterior de la Secretaría (A/CN.9/WG.IV/WP.91) y el Grupo de Trabajo las estudió en su 38° período de sesiones (véase A/CN.9/484, párrs. 94 a 127). Algunas de estas cuestiones se examinaron también en una nota más reciente de la Secretaría (A/CN.9/WG.IV/WP.95). Por razones de economía en la presente nota no se repiten esas consideraciones y se agregan únicamente las breves observaciones que figuran a continuación.

23. En general, las cuestiones de contratación electrónica que puedan plantearse en el marco de la Convención entran prácticamente en las mismas categorías mencionadas con respecto a la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, con la información suplementaria que figura a continuación.

a) Naturaleza de mercaderías reguladas por la Convención

24. Se considera que la Convención es únicamente aplicable a los contratos de compraventa internacional de "mercaderías", término con el que suele hacerse referencia principalmente a los bienes muebles corporales; quedan así excluidos de su ámbito de aplicación los bienes inmateriales, como los derechos de patente, las marcas comerciales, los derechos de autor y los conocimientos técnicos.

25. Al principio de sus deliberaciones sobre la contratación electrónica, el Grupo de Trabajo convino en general en que los instrumentos internacionales existentes, concretamente la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa, no regulaban diversas operaciones que actualmente se efectúan por vía electrónica, por lo

que se consideró útil preparar normas armonizadas que rigieran las operaciones internacionales que no fueran de compraventa de bienes muebles corporales en el sentido tradicional de la expresión (A/CN.9/484, párr. 115). No obstante, el Grupo de Trabajo recordó que en la práctica, no siempre era posible hacer una distinción clara entre los contratos de compraventa de bienes y los contratos de prestación de servicios. La dificultad de distinguir entre bienes y servicios se ponía de manifiesto en las operaciones con artículos como los discos o los vídeos. La venta por vía electrónica de artículos como minidiscos o cintas de vídeo se consideraba en general compraventa de bienes, mientras que la oferta de difusión informática de películas, programas de televisión o conciertos de música entraba, al parecer, en la categoría de servicios. Sin embargo, la tecnología moderna ofrecía también la posibilidad de adquirir registros de música o de vídeo digitalizados que podían obtenerse directamente descargándolos de la página de Internet del vendedor sin que se entregara ningún medio material. Se observó que convenía examinar con más detenimiento la intención de las partes, a fin de determinar si la operación era de bienes o de servicios (A/CN.9/484, párr. 117).

b) Definición de cumplimiento en el comercio electrónico

26. Diversas disposiciones de la Convención regulan las obligaciones del vendedor y del comprador con respecto al suministro de los bienes. Por ejemplo, el artículo 60 dispone que la obligación del comprador de proceder a la recepción consiste en: a) realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el vendedor pueda efectuar la entrega; y b) hacerse cargo de las mercaderías. En lo que se refiere al suministro de bienes corporales no hay dudas sobre la naturaleza de esos actos. Ahora bien, si se interpreta la Convención en el sentido de que puede regular la compraventa de productos que no sean bienes muebles corporales (véase la observación anterior en el apartado a) *supra*), pueden surgir problemas a la hora de determinar qué actos constituyen efectivamente el suministro de tales bienes.

Conclusiones

27. En general, las cuestiones que plantea la Convención son, a juicio del Grupo de Trabajo, de contratación electrónica (véase A/CN.9/WG.IV/WP.95, párrs. 10 a 12). Así pues, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la conveniencia de abordar esas cuestiones en el contexto de sus deliberaciones sobre la preparación de un instrumento internacional para regular algunas cuestiones de contratación electrónica (véase A.CN.9/WG.IV/WP.95).

12. Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales (Nueva York, 9 de diciembre de 1988)

Situación: aún no ha entrado en vigor (3 signatarios; 3 Estados parte).

Fuente: resolución 43/165 de la Asamblea General, anexo.

Observaciones

28. La finalidad de la Convención es superar las divergencias e incertidumbres en el comercio internacional cuando se utilizan letras de cambio o pagarés internacionales como instrumentos de pago internacional.

29. Las letras de cambio y los pagarés son, en la mayoría de los ordenamientos jurídicos, títulos negociables. Como tales, el régimen legal de esos títulos suele presuponer la existencia de un título que, al menos en algún momento, existe en forma de documento material. En una nota anterior, la Secretaría analizó diversas cuestiones jurídicas que se plantean a la hora de elaborar un equivalente electrónico de los títulos negociables sobre papel (A/CN.9/WG.IV/WP.90). A fin de evitar repeticiones innecesarias, en los párrafos que figuran a continuación se resumen algunas de las consideraciones hechas en esa nota.

30. Con la solución de los problemas del escrito y de la firma en un contexto electrónico no se resuelve la cuestión de la negociabilidad, que se ha considerado tal vez el aspecto más problemático del intercambio electrónico de datos en las prácticas

comerciales internacionales. Los derechos representados por los documentos de titularidad, como los conocimientos de embarque o los recibos de almacén, suelen estar condicionados por la posesión física de un documento original sobre papel. Los análisis de la base jurídica para la negociabilidad de los documentos de titularidad han indicado que en general no existen medios legislativos en virtud de los cuales las partes comerciales, mediante el intercambio de mensajes electrónicos, puedan transferir válidamente sus derechos del mismo modo que con los documentos sobre papel.

31. Esta conclusión también es esencialmente válida para los derechos representados por títulos negociables como las letras de cambio o los pagarés. Además, el régimen legal de los títulos negociables se basa en lo esencial en la técnica del documento material original sobre papel, inmediatamente verificable visualmente. Conforme a la legislación actual, la negociabilidad es indisociable de la posesión física del documento original sobre papel.

32. Así pues, se ha dicho que uno de los problemas a la hora de elaborar legislación para regular la transmisión electrónica de documentos de titularidad radica en que esos documentos se generen de tal modo que los tenedores que reclamen la debida negociación tengan la seguridad de que existe un documento de titularidad, de que no adolece de defectos, de que la firma o lo que sirva de firma es auténtico, que es negociable y que existen medios para hacerse con el documento electrónico que equivalgan jurídicamente a la posesión física (A/CN.9/WG.IV/WP.90, párr. 36).

33. Por consiguiente, la elaboración de equivalentes electrónicos de los documentos de titularidad y de los títulos negociables requeriría la formulación de sistemas a través de los cuales pudieran realizarse transacciones por medios electrónicos de comunicación. Este objetivo podría lograrse mediante un sistema de inscripción en que una autoridad central registrara y gestionara las operaciones, o mediante un dispositivo técnico basado en la criptografía, que asegurara la singularidad del mensaje de datos pertinente. En el caso de operaciones en que se utilizaran documentos transferibles o casi negociables para transferir derechos que fueran exclusivos, tanto el sistema de inscripción como el dispositivo técnico deberían

ofrecer una garantía razonable de la singularidad y de la autenticidad de los datos transmitidos.

Conclusiones

34. Dada la peculiaridad de las cuestiones que plantean los equivalentes electrónicos de los títulos negociables, parece necesario elaborar un nuevo marco jurídico general que regule la utilización internacional de mensajes de datos en sustitución de los títulos negociables sobre papel. La Secretaría considera que la elaboración de tal marco jurídico general trascendería la labor del Grupo de Trabajo de supresión de los obstáculos para el comercio electrónico en los instrumentos comerciales internacionales. La Secretaría estima también que sería oportuno que el Grupo de Trabajo analizara los requisitos específicos de ese marco jurídico general durante su examen de los problemas jurídicos que plantea la transferencia de derechos por medios electrónicos, en particular de los derechos sobre bienes corporales (véase A/CN.9/484, párrafos 87 a 93)^a.

13. Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 17 de abril de 1991)

Situación: aún no ha entrado en vigor (5 signatarios; 2 Estados parte).

Fuente: A/CONF.152/13.

Observaciones

35. La finalidad del Convenio es facilitar el movimiento de mercancías estableciendo reglas uniformes de responsabilidad por la pérdida o el deterioro de mercancías o el retraso en su entrega mientras estén a cargo de los empresarios de terminales de transporte. Estas mercancías no están necesariamente cubiertas por la legislación de transportes derivada de las convenciones aplicables a los diversos modos de transporte.

36. El Convenio contiene una serie de disposiciones relativas a las comunicaciones entre los particulares interesados, que en mayor o menor grado pueden generar dudas sobre la aceptabilidad de las comunicaciones electrónicas para los fines previstos en el Convenio. Las disposiciones pertinentes entran generalmente en las mismas categorías que ya se han descrito con respecto a la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (véanse los párrafos 7 a 19 *supra*).

37. Algunas de estas disposiciones ya se han formulado para su adaptación a los medios electrónicos de comunicación. Así se ha hecho, por ejemplo, con las definiciones de “aviso” (“todo aviso dado en una forma por la que queda constancia de la información que contiene”) y de “solicitud” (“toda solicitud hecha en una forma por la que queda constancia de la información que contiene”), que figuran en los apartados e) y f) del artículo 1, respectivamente. En el Convenio se utiliza el concepto de “aviso” sobre todo en relación con las comunicaciones de pérdidas de mercancías o de desperfectos sufridos por mercancías entregadas a un empresario de una terminal de transporte (véanse, por ejemplo, los párrafos 1 a 3 y 5 del artículo 11) y el concepto de “solicitud” se emplea en relación con la petición cursada por el cliente con miras a que se le expida un acuse de recibo de las mercancías (véase, por ejemplo, el párrafo 1 del artículo 4) y las solicitudes de entrega de mercancías (véanse, por ejemplo, los párrafos 3 y 4 del artículo 5).

38. Sin embargo, parecen más problemáticos los requisitos de forma para el instrumento mediante el cual el empresario de la terminal de transportes acusa recibo de las mercancías. En efecto, el párrafo 1 a) y b), del artículo 4 del Convenio, además de referirse a la “firma”, utiliza con ese fin el término “documento” en un contexto que parece presuponer medios materiales. Estas disposiciones dicen lo siguiente:

“El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable y a su elección:

a) bien acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se identifican las mercaderías, o

b) bien emitir un documento firmado en el que se identifiquen las mercaderías, se acuse su recibo, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.”

39. Convendría señalar que el término “documento” empleado en el Convenio no es un documento de titularidad sobre los bienes, sino únicamente la prueba de que el empresario de la terminal de transporte tiene las mercaderías a su cargo. La principal cuestión que puede plantear la utilización de comunicaciones electrónicas con este fin sería, pues, el valor probatorio de esas comunicaciones, y no su eficacia para conferir titularidad sobre las mercaderías.

Conclusiones

40. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si los tipos de problemas de contratación electrónica que plantea el Convenio podrían abordarse en el contexto de sus deliberaciones sobre la elaboración de un instrumento internacional para regular las cuestiones de contratación electrónica (véase A/CN.9/WG.IV/WP.95).

15. Convención de las Naciones Unidas sobre Garantías Independientes y Cartas de Crédito Contingente (Nueva York, 11 de diciembre de 1995)

Situación: entró en vigor el 1º de enero de 2000 (4 signatarios; 6 Estados parte).

Fuente: A/50/640 y Corr.1, anexo.

Observaciones

41. La finalidad de la Convención es regular y facilitar la utilización de las garantías independientes y de las cartas de crédito contingente dadas por un banco u otra institución o persona a fin de pagar al beneficiario una cantidad determinada o determinable a petición del interesado y adjuntando o no otros documentos.

42. La Convención contiene una serie de disposiciones relativas a las comunicaciones entre las

partes interesadas. Las disposiciones pertinentes entran en general en las mismas categorías que se han descrito más arriba en relación con las disposiciones de la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (véanse los párrafos 7 a 19).

43. Examinando las disposiciones pertinentes se llega a la conclusión de que la Convención ya prevé la utilización de comunicaciones electrónicas, como se señala en el estudio del CEFAC (véase TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, párr. 2.22.3).

44. En efecto, en el apartado g) del artículo 6 se define “documento” como la comunicación hecha “en una forma por la que se deje constancia completa de su contenido”, con lo cual se pretende abarcar el mensaje electrónico. Además, el párrafo 2 del artículo 7 dispone que se puede emitir una “promesa” en el sentido de la Convención, que incluye una garantía o crédito, “en cualquier forma por la que se deje constancia del texto de la promesa y que permita autenticar su origen por un medio generalmente aceptado o un procedimiento convenido al efecto por el garante/emisor y el beneficiario”.

45. Asimismo, el párrafo 2 del artículo 11 de la Convención se refiere expresamente a la posibilidad de que se emita una promesa “en forma que no sea sobre papel” y reconoce el derecho de las partes a convenir, en tal caso, “algún trámite funcionalmente equivalente” a la devolución del documento.

Conclusiones

46. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar que la Convención no impone obstáculos a la utilización de medios electrónicos de comunicación como opción distinta a la emisión y al intercambio de documentos sobre papel, y que, por consiguiente, no es preciso adoptar medidas particulares con respecto a la Convención.

II. Transporte y comunicaciones

A. Cuestiones aduaneras

Nota de antecedentes generales

47. En el contexto de su análisis de los posibles obstáculos para el comercio electrónico que puedan

derivarse de las convenciones relativas a cuestiones aduaneras, el Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que las organizaciones internacionales y las autoridades aduaneras nacionales llevan años preparando sistemas electrónicos para la tramitación de documentación e información aduanera.

48. Hace ya dos decenios, el Consejo de Cooperación Aduanera (conocido como Organización Mundial de Aduanas) aprobó una recomendación relativa a la transmisión y autenticación de información aduanera procesada por ordenador, de fecha 16 de junio de 1981, en la que se invitaba a las autoridades aduaneras a adoptar medidas para permitir la utilización de comunicaciones electrónicas (véase http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/authen_rece.htm). En particular, la Organización Mundial de Aduanas recomendó lo siguiente:

a) Permitir, conforme a las condiciones establecidas por las autoridades aduaneras, que las declaraciones se hagan mediante diversos medios electrónicos (redes de valor añadido, correos, telégrafos y teléfonos nacionales, discos, cintas, etc.) a efectos de transmitir a las autoridades aduaneras información aduanera reglamentaria para su tramitación automática y recibir de los servicios de aduanas una respuesta automática al respecto;

b) Aceptar, conforme a las condiciones fijadas por las autoridades aduaneras, información aduanera reglamentaria transmitida por declarantes u otras entidades gubernamentales por medios electrónicos y validada y autenticada mediante tecnología de seguridad sin necesidad de presentar documentación sobre papel con una firma manuscrita;

c) Aceptar, cuando no se reconozca legalmente la transmisión de información aduanera reglamentaria por vía electrónica, que los servicios de aduanas autoricen a los declarantes, en condiciones que establezcan los servicios de aduanas u otras autoridades competentes, a presentar información aduanera reglamentaria sobre papel;

d) Aceptar, cuando se utilicen medios seguros de intercambio electrónico de datos y técnicas de procesamiento automatizado aunque por requisito legal deba presentarse documentación sobre papel con firmas manuscritas, la presentación

periódica de documentación sobre papel o su almacenamiento en los locales del declarante, conforme a las condiciones establecidas por la administración aduanera.

49. En 1990, la Organización Mundial de Aduanas recomendó que los miembros de la Organización y todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y de las uniones aduaneras o económicas aplicaran el reglamento EDIFACT de las Naciones Unidas para la preparación de mensajes electrónicos a intercambiar entre administraciones aduaneras, y que otros usuarios comerciales hicieran uso del reglamento EDIFACT de las Naciones Unidas (véase la recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera sobre la utilización del reglamento EDIFACT de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos, de 26 de junio de 1990, que puede consultarse en la dirección de Internet <http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/Recom2.html>).

50. Una notable y práctica iniciativa internacional es el Sistema Aduanero Automatizado (ASYCUDA), un sistema informatizado de gestión aduanera elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo que abarca la mayoría de los procedimientos de comercio externo (véase <http://www.asycuda.org>). El Sistema regula los manifiestos y las declaraciones aduaneras, los procedimientos contables y los procedimientos de tránsito y suspensión. El ASYCUDA genera datos comerciales que pueden utilizarse para el análisis de estadísticas económicas y tiene en cuenta los códigos y normas internacionales preparados por la Organización Internacional de Normalización, la Organización Mundial de Aduanas y las Naciones Unidas. El ASYCUDA puede adaptarse a las características nacionales de los regímenes aduaneros concretos, los aranceles y la legislación aduanera. El ASYCUDA facilita el intercambio electrónico de datos entre comerciantes y autoridades aduaneras utilizando el reglamento EDIFACT. El ASYCUDA se ha instalado o se está instalando en unos 60 países y se espera que el número de países usuarios llegue a 100, con lo cual pasará a ser *de facto* un sistema aduanero de ámbito mundial.

51. A nivel nacional, el estudio realizado por la Organización Mundial de Aduanas indica que la

automatización de algunos de los procedimientos aduaneros ha fomentado, en muchos países, la mayoría de las iniciativas de modernización de los procedimientos aduaneros (véase http://www.wcoomd.org/hrds/surve_e.htm#INTRODUCTION).

5. Convenio internacional para facilitar la importación de muestras comerciales y material de propaganda (Ginebra, 7 de noviembre de 1952)

Situación: entró en vigor el 20 de noviembre de 1955 (6 signatarios; 63 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 221, N° 3010, pág. 255.

Observaciones

52. La finalidad del Convenio es promover el comercio internacional mediante la exención de derechos de importación, derechos de aduana y todos los demás derechos e impuestos que se perciben por la importación de muestras comerciales y material de propaganda de valor despreciable, o en conexión con ella.

53. El Convenio prescribe que las partes contratantes eximan de impuestos a la importación a catálogos, listas de precios y avisos comerciales relacionados con bienes ofrecidos en venta o alquiler, o con servicios de transporte o de seguros comerciales ofrecidos por una persona establecida en el territorio de otra parte contratante, cuando esos documentos se importen desde el territorio de cualquier parte contratante.

54. Las referencias que se hacen en el artículo IV del Convenio al número de “documentos o ejemplares”, o a los “envíos”, incluido su “peso bruto” máximo, indican a las claras que el Convenio se aplica principalmente a materiales impresos en un medio tangible. Sin duda, podría interpretarse que el Convenio se aplica a la importación de muestras y material de propaganda que estén almacenados en forma electrónica en un medio tangible (como un disquete o un CD-ROM). En cambio, parece dudoso que el Convenio se pueda aplicar a los “equivalentes electrónicos” más corrientes de la importación de material de propaganda, como la divulgación internacional por Internet de material de propaganda

o catálogos de productos, ya que la mayor parte de las veces el acto de colocar esa información en un sitio web podría tener lugar enteramente en una sola jurisdicción, sin ninguna comunicación transfronteriza de datos.

Conclusiones

55. Las disposiciones del Convenio pertenecen al ámbito de la política comercial. Están dirigidas a los Estados y no establecen normas que se refieran directamente a las transacciones de derecho privado. En consecuencia, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar que sería más apropiado que los nuevos estudios sobre cuestiones relativas al comercio electrónico en el ámbito del Convenio corrieran a cargo de otras organizaciones internacionales, como la Organización Internacional del Comercio o la Organización Mundial de Aduanas. El Grupo de Trabajo tal vez desee, además, pedir a la Secretaría que siga de cerca toda labor que emprendan esas organizaciones y que informe sobre su desarrollo en una etapa ulterior.

9. Convenio Aduanero sobre Contenedores (Ginebra, 18 de mayo de 1956)

Situación: entró en vigor el 4 de agosto de 1959 (12 signatarios; 43 Estado parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 338, N° 4834, pág. 103.

Observaciones

56. La finalidad del Convenio es desarrollar y facilitar la utilización de contenedores en el comercio internacional. El Convenio ha expirado y ha sido reemplazado, en las relaciones entre sus Partes, por el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972 (véase *infra*). Sin embargo, como varias partes contratantes del Convenio de 1956 aún no han ratificado el Convenio de 1972 o no se han adherido a él, el Convenio de 1956 permanece en vigor. En su examen del Convenio de 1956, la Secretaría no ha encontrado ninguna disposición que pudiera guardar relación directa con el comercio electrónico.

15. Convenio Aduanero sobre Contenedores, 1972 (Ginebra, 1° de diciembre de 1972)

Situación: entró en vigor el 6 de diciembre de 1975 (15 signatarios; 29 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 988, N° 14449, pág. 43.

Observaciones

57. La finalidad del Convenio es conceder la admisión temporal a los contenedores, cargados o no de mercancías, que deben ser reexportados en un lapso de tres meses, para facilitar los transportes internacionales mediante contenedores.

58. El Convenio contiene unas pocas disposiciones concernientes a la documentación que los importadores o los exportadores de contenedores deben presentar a las autoridades aduaneras o sobre los registros que deben llevar.

59. En el artículo 8, por ejemplo, se prevé que las partes contratantes, en ciertas circunstancias, podrán “exigir la constitución de alguna forma de garantía y/o la presentación de documentos aduaneros para la importación y reexportación del contenedor”. Asimismo, en el párrafo 1 del anexo 2 se prescribe que, para controlar los desplazamientos de los contenedores admitidos temporalmente, las partes contratantes utilicen “los documentos en los que efectúen el registro de dichos desplazamientos los propietarios u operadores o sus representantes”. En el apartado b) del párrafo 2 del anexo 2 se prevé, además, que el operador de un contenedor “se comprometerá por escrito”, entre otras cosas, a facilitar a las autoridades aduaneras competentes cierta clase de información. Como el Convenio no contiene definiciones de términos como “documento”, “comprometerse” o “por escrito”, se pueden plantear interrogantes en cuanto a si esas prescripciones podrían cumplirse mediante la presentación de información en forma de mensajes de datos.

Conclusiones

60. Las disposiciones del Convenio pertenecen al ámbito de la política comercial. Están dirigidas a los Estados y no establecen normas que se refieran

directamente a las transacciones de derecho privado. Además, la medida en que las comunicaciones electrónicas puedan sustituir a los documentos en papel para los fines del Convenio depende en gran parte de la capacidad y la disposición de la administración pública de las partes contratantes del Convenio para tramitar esos documentos en forma electrónica.

61. En consecuencia, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar que sería más apropiado que los nuevos estudios sobre cuestiones relativas al comercio electrónico en el ámbito del Convenio corrieran a cargo de otras organizaciones internacionales, como la Organización Mundial del Comercio o la Organización Mundial de Aduanas. El Grupo de Trabajo tal vez desee, además, pedir a la Secretaría que siga de cerca toda labor que emprendan esas organizaciones y que informe sobre su desarrollo en una etapa ulterior.

13. Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Ginebra, 15 de enero de 1959)

Situación: entró en vigor el 7 de enero de 1960 (9 signatarios; 37 Estados parte)

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 348, N° 4996, pág. 13, vol. 481, pág. 598.

Observaciones

62. La finalidad del Convenio TIR es reglamentar el transporte internacional de mercancías sin ruptura de carga a través de una o más fronteras entre una oficina de aduanas de partida de una parte contratante y una oficina de aduana de destino de otra parte contratante.

63. El Convenio ha expirado y ha sido reemplazado, en las relaciones entre sus Partes, por el Convenio TIR de 1975 (véase *infra*). Como todas las partes contratantes del Convenio menos una han ratificado el nuevo Convenio TIR o se han adherido a él, las observaciones de la Secretaría se limitan al Convenio TIR de 1975.

16. Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Ginebra, 14 de noviembre de 1975)

Situación: entró en vigor el 20 de marzo de 1978 (16 signatarios; 64 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1079, N° 16510, pág. 89.

Observaciones

64. La finalidad del Convenio TIR es facilitar el transporte internacional de mercancías por vehículos carreteros simplificando y armonizando los trámites administrativos en materia de transporte internacional, en particular en las fronteras.

65. Según el *Manual TIR*, una publicación de la secretaría de la Comisión Económica para Europa (CEPE), que administra el Convenio TIR, los principios y las características fundamentales del sistema de tránsito establecido por el Convenio TIR son los siguientes: a) las mercancías deben transportarse en vehículos o contenedores que ofrezcan garantía total para la seguridad aduanera; b) los derechos e impuestos en cuestión deben garantizarse a lo largo de toda la duración del transporte, merced a una garantía reconocida internacionalmente; c) las mercancías deben ir acompañadas de un documento ("cuaderno TIR") aceptado internacionalmente y utilizado en el país de partida que debe servir de documento de control aduanero en el país de expedición, de tránsito y de destino; d) las medidas de control aduanero tomadas en el país de partida deben aceptarse por los países de tránsito y de destino; y e) el acceso al sistema TIR, tanto de las asociaciones nacionales expedidoras de los cuadernos TIR como de las personas físicas y jurídicas utilizadoras de los cuadernos TIR, debe ser autorizado por las autoridades nacionales competentes (véase http://www.unece.org/trans/new_tir/handbook/english/intro.htm).

66. Como se señaló en el estudio del CEFAC, el Convenio TIR gira fundamentalmente en torno a la cuestión y la utilización de un documento en papel,

el cuaderno TIR. Además, no sólo el Convenio no prevé el intercambio electrónico de datos sino que el cuaderno actual no se ajusta al sistema de las Naciones Unidas (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, párr. 2.23.3). Otra dificultad para reemplazar el sistema TIR por comunicaciones electrónicas tiene que ver con la función misma del cuaderno TIR, aceptado por las autoridades aduaneras nacionales como prueba de la existencia de una garantía internacional que cubre los derechos e impuestos de importación respecto de las mercancías transportadas con arreglo al sistema TIR.

67. Además, el cuaderno TIR cumple otras funciones probatorias, como las estipuladas en diversas disposiciones del Convenio que exigen que las autoridades aduaneras de los Estados contratantes registren cierta información en los comprobantes del cuaderno TIR utilizados en su país, en las matrices correspondientes, y en los comprobantes que quedan en el cuaderno TIR, como los detalles de los precintos fijados y de los controles de la carga de un vehículo carretero, una combinación de vehículos o un contenedor que se hayan efectuado en el curso de un viaje o en una oficina de aduanas durante el trayecto (véanse los artículos 24, 34 y 35).

68. Según la información publicada por la Unión Internacional de Transportes por Carretera, hace cuatro decenios que el sistema TIR funciona sin tropiezos, desde que comenzó a aplicarse el Convenio TIR (véase <http://www.iru.org/TIR/TirSystem.E.htm>). A principios del decenio de 1990, empero, debido al aumento del volumen del comercio y del número de transportistas por carretera que operaban en el régimen TIR, también creció el número de infracciones del procedimiento TIR. Fue necesario encontrar un nuevo medio de controlar el sistema. En consecuencia, el Comité Administrativo del Convenio TIR aprobó el 20 de octubre de 1995 una recomendación en la que se prevé la confirmación electrónica del cumplimiento de una operación TIR, además del sistema vigente basado en documentos impresos. El objetivo del sistema SafeTIR es que las aduanas y la asociación expedidora del cuaderno TIR tengan confirmación directa por las autoridades aduaneras competentes del cumplimiento final o parcial de las operaciones previstas en el cuaderno TIR, principalmente para poder comparar esa confirmación con lo consignado en el documento impreso. La confirmación debe

llegar a la asociación expedidora en el plazo de una semana.

69. Están en curso nuevas medidas para adaptar el sistema TIR a los medios de comunicación electrónicos. En su 99º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 23 al 26 de octubre de 2001, el Grupo de Trabajo de la CEPE sobre cuestiones aduaneras que afectan al transporte decidió establecer un grupo especial de expertos sobre los aspectos conceptuales y técnicos de la informatización del Convenio TIR y un grupo especial de expertos sobre los aspectos jurídicos de la informatización del Convenio TIR.

70. El primer período de sesiones del Grupo especial de expertos sobre los aspectos conceptuales y técnicos de la informatización del Convenio TIR se celebró en Ginebra los días 24 y 25 de enero de 2002. En esa reunión, el Grupo especial de expertos oficioso comenzó a examinar los aspectos conceptuales y técnicos de la informatización de los procedimientos TIR, en particular las consecuencias financieras y administrativas de su aplicación, tanto en el plano nacional como en el internacional. Se prevé que la labor del Grupo especial de expertos conduzca a la preparación de un proyecto de conjunto de mensajes electrónicos que posibilite un intercambio de datos electrónicos, en el plano nacional, entre las partes contratantes y con las organizaciones internacionales.

71. [El informe de la reunión del Grupo especial de expertos no se había publicado aún cuando se preparaba la presente nota, pero en última instancia podrá consultarse en el sitio de la División de Transporte de la CEPE en la web (http://www.unece.org/trans/new_tir/home.html)].

Conclusiones

72. Habida cuenta del particular carácter del régimen establecido por el Convenio TIR, que exige la expedición de documentos originales que puedan ser leídos y tramitados por las autoridades aduaneras y otras autoridades de las distintas partes contratantes, el Grupo de Trabajo tal vez desee pedir a la Secretaría que siga observando de cerca los trabajos que se están realizando bajo los auspicios de la CEPE y que informe sobre su marcha en una etapa ulterior.

14. Convención Europea sobre el régimen aduanero de los bastidores de carga utilizados en el transporte internacional (Ginebra, 9 de diciembre de 1960)

Situación: entró en vigor el 12 de junio de 1962 (8 signatarios; 28 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 429, N° 6200, pág. 211.

Observaciones

73. La finalidad de la Convención es facilitar el transporte internacional por contenedores, otorgando la admisión exenta de derechos e impuestos de importación y libre de prohibiciones o restricciones a la importación, a los bastidores de carga, en ciertas condiciones, para alentar el uso de bastidores de carga en el transporte internacional y reducir su costo. En su examen de la Convención, la Secretaría no ha encontrado ninguna disposición que pudiera guardar relación directa con el comercio electrónico.

17. Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras (Ginebra, 21 de octubre de 1982)

Situación: entró en vigor el 15 de octubre de 1985 (13 signatarios; 41 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1409, N° 23538, pág. 3.

Observaciones

74. La finalidad del Convenio es facilitar la circulación internacional de mercancías que atraviesen una o más fronteras marítimas, aéreas o terrestres, reduciendo formalidades requeridas así como el número y la duración de los controles.

75. Como se señaló en el estudio del CEFAC, el Convenio mismo no es óbice para la utilización de comunicaciones electrónicas (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, párr. 2.24.3). En el párrafo 1 del artículo 9 del Convenio se promueve la utilización de documentos ajustados al modelo del formulario de las Naciones Unidas. En el párrafo 2 del mismo

artículo se prevé que las partes contratantes aceptarán los documentos confeccionados por cualquier procedimiento técnico apropiado, a condición de que se ajusten a las disposiciones oficiales relativas a su forma, autenticidad y certificación y de que sean legibles y comprensibles.

76. Sin embargo, cabe señalar que el Convenio no invalida las prescripciones vigentes en materia de formularios previstas en la legislación nacional o los acuerdos internacionales celebrados por los Estados contratantes. Así pues, si una ley exige documentos impresos, esa disposición seguirá siendo aplicable a pesar de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 9 del Convenio.

Conclusiones

77. Las disposiciones del Convenio pertenecen al ámbito de la política comercial. Están dirigidas a los Estados y no establecen normas que se refieran directamente a las transacciones de derecho privado. Además, la medida en que las comunicaciones electrónicas puedan sustituir a los documentos en papel para los fines del Convenio depende en gran parte de la capacidad y la disposición de la administración pública de las partes contratantes del Convenio para tramitar esos documentos en forma electrónica.

78. En consecuencia, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar que sería más apropiado que los nuevos estudios sobre cuestiones relativas al comercio electrónico en el ámbito del Convenio corrieran a cargo de otras organizaciones internacionales, como la Organización Mundial del Comercio o la Organización Mundial de Aduanas. El Grupo de Trabajo tal vez desee, además, pedir a la Secretaría que siga de cerca toda labor que emprendan esas organizaciones y que informe sobre su desarrollo en una etapa ulterior.

18. Convenio sobre el régimen aduanero aplicable a los contenedores utilizados en el transporte internacional (Ginebra, 21 de enero de 1994)

Situación: entró en vigor el 17 de enero de 1998 (7 signatarios; 11 Estados parte).

Fuente: ECE/TRANS/106.

Observaciones

79. La finalidad del Convenio es facilitar el uso común de contenedores por los miembros de un consorcio, potenciando así una utilización más eficaz de los contenedores en el transporte internacional.

80. El Convenio tiene unas pocas disposiciones que contemplan la posibilidad de acuerdo entre los miembros de un consorcio de usuarios de contenedores así como compromisos por escrito que han de asumir las Partes, que por lo general pueden dar lugar a los mismos tipos de cuestiones que los planteados por disposiciones análogas de la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (véanse los párrafos 7 a 19 *supra*). Más concretamente, en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 5 se prescribe que los miembros de un consorcio, entre otras cosas, ii) lleven registros, para cada tipo de contenedor, que indiquen los desplazamientos de los contenedores así intercambiados. Cabe señalar que en el apartado b) del párrafo 3 del artículo 5 se condiciona la aplicación de las facilidades previstas en el artículo 4 (importación de contenedores en régimen de franquicia arancelaria, exención de la obligación de presentar documentos de aduana) a la comunicación del acuerdo del consorcio a las autoridades aduaneras competentes y su aprobación por éstas.

Conclusiones

81. Las disposiciones del Convenio pertenecen al ámbito de la política comercial. Están dirigidas a los Estados y no establecen normas que se refieran directamente a las transacciones de derecho privado. Además, la medida en que las comunicaciones electrónicas puedan sustituir a los documentos en papel para los fines del Convenio depende en gran parte de la capacidad y la disposición de la administración pública de las partes contratantes del Convenio para tramitar esos documentos en forma electrónica.

82. En consecuencia, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar que sería más apropiado que los nuevos estudios sobre cuestiones relativas al comercio electrónico en el ámbito del Convenio corrieran a cargo de otras organizaciones internacionales, como la Organización Mundial del Comercio o la Organización Mundial de Aduanas. El Grupo de Trabajo tal vez desee, además, pedir a la

Secretaría que siga de cerca toda labor que emprendan esas organizaciones y que informe sobre su desarrollo en una etapa ulterior.

B. Tráfico por carretera

1. Convención sobre la circulación vial (Ginebra, 19 de septiembre de 1949)

Situación: entró en vigor el 25 de marzo de 1952 (19 signatarios; 91 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 125, N° 1671, pág. 3.

Observaciones

83. La finalidad de esta Convención es la de armonizar el régimen del tráfico por carretera entre los Estados contratantes, velando por su observancia a fin de facilitar dicho tráfico y de incrementar la seguridad viaria. Su régimen se ocupa esencialmente de la seguridad viaria y del control de dicho tráfico, sin ocuparse directamente de ninguna operación de derecho privado. El Grupo de Trabajo tal vez no juzgue necesaria ninguna nueva medida respecto de dicha Convención.

19. Convención sobre el Tráfico por Carretera (Viena, 8 de noviembre de 1968)

Situación: entró en vigor el 21 de mayo de 1977 (36 signatarios; 59 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1042, N° 15705, pág. 17.

Observaciones

84. Esta Convención tiene por finalidad facilitar el tráfico por carretera e incrementar la seguridad viaria mediante la adopción de un régimen uniforme al respecto. En su examen de la Convención, la Secretaría no encontró ninguna disposición que guardara relación directa con el comercio electrónico. El Grupo de Trabajo tal vez no juzgue necesaria ninguna nueva medida al respecto.

8. Acuerdo General para la reglamentación del aspecto económico del transporte internacional por carretera y a) Protocolo adicional; y b) Protocolo de firma (Ginebra, 17 de marzo de 1954)

Situación: No ha entrado aún en vigor (10 signatarios; 4 Estados parte).

Fuente: E/ECE/186 (E/ECE/TRANS/460).

Observaciones

85. El Acuerdo General tiene por finalidad favorecer el desarrollo del transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera mediante el establecimiento de un régimen común para el transporte internacional por carretera. Al examinar este Acuerdo, la Secretaría no encontró ninguna disposición que guardara relación directa con el comercio electrónico. El Grupo de Trabajo tal vez considere que no se requiere ninguna nueva medida al respecto.

11. Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Ginebra, 19 de mayo de 1956) y su Protocolo (Ginebra, 5 de julio de 1978)

Situación: entró en vigor el 2 de julio de 1961 (Convenio: 9 signatarios; 44 Estados parte; Protocolo: 6 signatarios; 30 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, N° 5742, pág. 189.

Observaciones

86. Este Convenio tiene por finalidad reglamentar y normalizar las condiciones generales del contrato internacional para el transporte de mercancías por carretera en supuestos en los que el lugar de carga de las mercancías en el vehículo esté ubicado en un país distinto del lugar designado para su entrega, y cuando uno de esos dos lugares esté ubicado en un

Estado contratante. En su forma actual, este Convenio impone ciertos requisitos documentarios que tal vez sea difícil sustituir por comunicaciones por vía electrónica (ver párrafos 87 a 89) y, por esa razón, se está estudiando la posibilidad de revisarlo (ver párrafos 98 a 103).

a) Posibles obstáculos para el empleo de las comunicaciones electrónicas en el marco del Convenio

87. Cabe agrupar en dos categorías las disposiciones del Convenio de particular relevancia para el empleo de las comunicaciones electrónicas: a) disposiciones relativas al instrumento en donde aparece consignado el contrato de transporte (carta de porte); y b) disposiciones en la que se prevé el intercambio de avisos o declaraciones entre las partes.

i) Disposiciones relativas al instrumento del contrato de transporte (carta de porte)

88. El artículo 4 exige que el contrato de transporte sea confirmado por una carta de porte (“documento fehaciente” del mismo) aun cuando “la ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte”, que seguirá estando sometido al régimen del Convenio. El Convenio no define la carta de porte pero la mención que se hace en el párrafo 1 de su artículo 5 de que se ha de emitir en “tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista” sugiere claramente que el Convenio prevé que la carta de porte sea consignada sobre papel. Ello resulta aún más evidente a la luz de la última frase del párrafo 1 del artículo 1 que dispone que “el primer ejemplar [de la carta de porte] será enviado al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista”.

89. Como se indica en el estudio del CEFAC, pudiera haber problemas caso de no presentarse un documento y sólo podrá recurrirse a la vía electrónica para la impresión o el estampado de la firma cuando lo permita el derecho interno del país en donde se haya de presentar esa carta (art. 5, párr. 1) (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, párr. 2.10.3).

a. La carta de porte como documento probatorio del contrato de transporte

90. La función básica de la carta de porte es la de servir como documento probatorio que da fe de la existencia del contrato de transporte y del contenido de sus condiciones. Ciertamente, el párrafo 1 del artículo 9 dispone que “la carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones de contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista”. Esta función probatoria podría ser satisfecha por un mensaje de datos, con tal de que se reconozca legalmente su equivalencia funcional con la de una carta de porte consignada sobre papel. Ahora bien, es posible que el intercambio de uno o más mensajes de datos no sea tenido por los tribunales, en países donde no existe ese reconocimiento general, como un equivalente funcional de una “carta de porte” emitida con arreglo al Convenio.

91. Las consecuencias que un dictamen de esa índole podría tener para las partes son importantes. Con arreglo al artículo 6 del Convenio deberá consignarse en la carta de porte toda declaración por la que, entre otras cosas, se remita al Convenio como instrumento aplicable, se establezca un plazo para la entrega de la mercancía o se declare el valor de la misma o algún interés especial en su entrega. La ausencia de una declaración respecto de la aplicabilidad del Convenio puede dar lugar a que el transportista se vea privado de toda limitación de su responsabilidad. La ausencia de otras cuestiones anteriormente mencionadas pudieran frustrar toda demanda que no vaya dirigida contra el transportista contratante sino contra algún subcontratista o contra algún transportista subsiguiente. Por último, los subcontratistas o “transportistas sucesivos” sólo quedarán sujetos al régimen del Convenio si han tomado del transportista anterior no sólo la mercancía sino la carta de porte consignada sobre papel con arreglo al Convenio (art. 34). El estudio del CEFACCT señala que algunos tribunales pudieran interpretar en sentido muy estricto esta disposición desestimando toda demanda presentada con arreglo al Convenio contra un subcontratista que no haya recibido la entrega material de una carta de porte emitida con arreglo al Convenio (art. 34).

b. La carta de porte y el derecho a disponer de la mercancía

92. A diferencia de otros documentos de transporte tales como el conocimiento marítimo de embarque, la carta de porte no constituye un documento de titularidad sobre las mercancías en tránsito. No obstante, la posesión de una carta de porte surte importantes efectos respecto del derecho a disponer de la mercancía conforme a lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio. Por ejemplo, si el remitente goza de un derecho a disponer de la mercancía en tránsito (párr. 1), dicho derecho se extinguirá entre otros supuestos, “cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se remite al destinatario” a partir de cuyo momento “el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario”.

93. Además, conforme al párrafo 5 del artículo 12, a fin de ejercitar ese derecho, el remitente o, si procede, el destinatario debe presentar el primer ejemplar de la carta de porte, en donde deberán figurar las nuevas instrucciones. La presentación de la carta de porte puede surtir importantes efectos sobre la responsabilidad del transportista, dado que el párrafo 7 de ese mismo artículo dispone que “el transportista que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá ante quien tenga derecho de los perjuicios causados por este hecho”.

94. Sustituir una carta de porte consignada sobre papel por un mensaje de datos resultará normalmente más sencillo que encontrar un sustituto electrónico adecuado para un documento de titularidad. No obstante, para ofrecer un marco jurídico adecuado para esta sustitución sería preciso algo más que un mero reconocimiento de la validez de un mensaje de datos como sucedáneo de una carta de porte tradicional. Sería preciso considerar además los métodos y condiciones de autenticación requeridos para que un mensaje de datos sea un equivalente funcional del “original” de una carta de porte.

ii) *Disposiciones que prevén el intercambio de avisos o de declaraciones entre las partes*

95. Entre los obstáculos que tal vez dificulten el recurso a las comunicaciones electrónicas cabe citar diversas disposiciones por las que el Convenio requiere que las partes den ciertos avisos en determinados supuestos. Por ejemplo, el párrafo 2 del artículo 20 permite que la persona que goce de un derecho a ser indemnizada en caso de no ser entregadas las mercancías solicite por escrito “al tiempo de recibir la indemnización por la pérdida de la mercancía, que se le avise en caso de que la mercancía reaparezca en el período de un año desde que recibió la indemnización”, en cuyo caso, “deberá darse a dicha persona un comprobante por escrito de que ha formulado dicha solicitud”.

96. Cabe señalar otros requisitos de la forma escrita relativos a las reservas formuladas respecto de la indemnización pagadera por demora en la entrega de las mercancías (art. 30, párr. 3); los avisos que se hayan dado de la presentación de una reclamación y sus efectos sobre el transcurso del plazo de prescripción y el aviso dado por el transportista de que rechaza la reclamación presentada (en ambos casos, art. 32, párr. 2).

97. El obstáculo que dichas disposiciones pueden constituir para el comercio electrónico es de índole básicamente idéntica al de otras disposiciones similares que figuran en la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (ver párrafos 5 a 20 *supra*).

b) *Iniciativas internacionales para la revisión de este Convenio*

98. El estudio del CEFACCT informa de que la Unión Internacional de Transportes por Carretera ha llevado a cabo una notable y detallada labor exploratoria sobre la posibilidad de remediar algunas de las dificultades anteriormente señaladas. Esa labor incluye la preparación de un documento, fechado el 2 de febrero de 1994, sobre la transmisión electrónica de información en el contexto de un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera sujeto al régimen del Convenio, y un acuerdo modelo de comunicaciones entre socios comerciales en el contexto del transporte internacional por carretera, fechado el 8 de febrero de 1994. El estudio del

CEFACCT resume las conclusiones de los estudios efectuados por la Unión Internacional de Transportes por Carretera en los siguientes términos: a) la Unión opina que prácticamente todos los problemas que pueda ocasionar el Convenio pueden ser resueltos por medio de alguna aclaración contractual, pero reconoce que sólo será posible recurrir al intercambio electrónico de datos cuando todas las partes en una operación de transporte por carretera estén conectadas entre sí por esa vía (lo que raras veces sucede); y b) no procede revisar ese Convenio, pero la Unión opina que no sería difícil preparar un protocolo que se ocupara únicamente del problema de la transmisión por vía electrónica de documentos comerciales.

99. Esas consideraciones parecen haber sido recogidas por el Grupo de Trabajo sobre el transporte por carretera de la CEPE. En su 92º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 19 al 21 de octubre de 1998, se informó al Grupo de Trabajo que la secretaría de la CEPE se había puesto en contacto con el grupo de ponentes jurídicos del CEFACCT, respecto de la incorporación del intercambio electrónico de datos al régimen del Convenio. El grupo de ponentes jurídicos recomendó que en vez de revisarse el Convenio se preparara un protocolo del mismo y sugirió que la Ley Modelo preparada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional tal vez suministrara algunos elementos requeridos para dicho protocolo. El Grupo de Trabajo convino en que la preparación de un protocolo que incorporara las técnicas del comercio electrónico al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera constituía una tarea compleja que debía ser analizada por expertos en el intercambio electrónico de datos y en cuestiones de transporte y de derecho privado, por lo que pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con el Unidroit para recabar su parecer sobre este asunto (ver TRANS/SC.1/R.363, párrs. 41 y 42).

100. Jacques Putzeys, miembro del Consejo de Administración del Unidroit, preparó subsiguientemente un memorando inicial titulado “*Consideration of the development of a Protocol to [Convention on] the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*” que lo presentó al Grupo de Trabajo el 31 de agosto de 2000. En ese memorando, el Sr. Putzeys formuló las siguientes

conclusiones provisionales (TRANS/SC.1/2000/9, págs. 7 y 8):

a) Un análisis inicial lleva a la conclusión que, de aceptarse la carta de porte “electrónica” o por intercambio electrónico de datos, nada importante se opondría a que se vincularan sus medios probatorios a los de la carta de porte consignada sobre papel, prevista en el Convenio. Esta conclusión está basada en una interpretación teleológica (“equivalencia funcional”) del régimen del Convenio, que, no obstante, tal vez resulte difícilmente aceptable para la jurisprudencia de algunos países;

b) Cabría llegar a la misma conclusión respecto de otros modos de transmisión, tales como el telefax, el telegrama o el télex. El derecho interno de algunos países ha incorporado ya estos instrumentos a sus listas de elementos probatorios;

c) Por razones de seguridad jurídica convendría definir estas nuevas posibilidades probatorias en un régimen legal sustantivo uniforme;

d) Parece, de momento, estar unánimemente admitido que sólo un protocolo adicional, constituiría el instrumento adecuado para dar forma a este nuevo régimen. Todo protocolo modificativo del Convenio entrañaría serias dificultades por razón del sistema de factores de conexión utilizado por el Convenio (lugar de carga de las mercaderías y lugar señalado para su entrega). Un protocolo adicional podría mitigar el efecto de ese criterio, declarándolo, por ejemplo, inaplicable salvo que las partes en el contrato de transporte hubieran concertado entre ellas un acuerdo de comunicaciones;

e) A la luz de otras convenciones en vigor (la Convención sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, de las Naciones Unidas, o el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (el Convenio de Montreal) y la Convención de Budapest relativa al contrato de transporte de mercaderías por vías de navegación interior, convendría que el nuevo protocolo se limitara a lo anteriormente indicado, por lo que bastaría con que declarara la equivalencia funcional del intercambio electrónico de datos (y posiblemente de algunos otros modos de transmisión) con la carta de porte consignada sobre papel;

f) Por si cabe deducir algo de la práctica actual, con arreglo al Convenio, de las empresas de

transporte por carretera, debe señalarse que estas empresas recurren a menudo, en la práctica, al intercambio electrónico de datos. Por ello se juzga que es urgente colmar esta laguna legal.

101. El Grupo de Trabajo de la CEPE examinó ese memorando en su 94º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 14 al 16 de noviembre de 2000. El Grupo agradeció al Sr. Putzeys la labor efectuada y le preguntó si podría preparar un proyecto de texto para el protocolo. El Sr. Putzeys se ofreció a preparar un texto de protocolo oficioso para su presentación a la Secretaría a comienzos de 2001. Advirtió que esa propuesta sólo sería oficial una vez que hubiera sido aprobada por el Consejo de Administración del Unidroit, que se reunió en septiembre de 2001, pero que podría ser examinado por el Grupo de Trabajo de la CEPE en su 95º período de sesiones, en 2001 (TRANS/SC.1/367, párrs. 51 y 52).

102. El Unidroit preparó subsiguientemente un anteproyecto de protocolo que fue sometido oficiosamente a examen del Grupo de Trabajo de la CEPE el 1º de agosto de 2001, en espera de que lo aprobara el Consejo de Administración del Unidroit. El texto de ese anteproyecto dice:

“Proyecto de protocolo para el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera

[...]

en su calidad de Estados parte en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 1º de mayo de 1956,

[...]

Artículo 1. Para los fines del presente Protocolo, por ‘Convenio’ se entenderá el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 2. Al final del artículo 5 del Convenio debe insertarse el párrafo siguiente:

‘3. Salvo acuerdo en contrario de las partes, la carta de porte podrá ser consignada por cualquier otro medio que sirva para transmitir información, por vía electrónica o por vías de comunicación similares, que incluyen, entre otras, el

telegrama, el telefax, el télex, el correo electrónico o el intercambio electrónico de datos (EDI),

- [con tal de que la información así consignada sea susceptible de consulta ulterior.]

- [El procedimiento utilizado para la inscripción o para el procesamiento de los datos transmitidos deberá ser funcionalmente equivalente al empleo para ese mismo fin del papel, particularmente en lo que respecta al valor probatorio de una carta de porte representada por datos así consignados.]

- [De utilizarse algunas de esas otras vías de comunicación, el transportista deberá, caso de solicitarlo el remitente, entregar al remitente un recibo de carga que permita identificar la remesa enviada y deberá darle acceso a toda información preservada por ese otro medio de dejar constancia.]”

103. El Grupo de Trabajo de la CEPE examinó el proyecto de protocolo en su 95º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 16 al 19 de noviembre de 2001. Las deliberaciones al respecto del Grupo de Trabajo pueden verse resumidas en el informe sobre la labor de ese período de sesiones (TRANS/SC.1/369, párrs. 44 y 45) (traducción oficiosa del original francés):

“44. El Grupo de Trabajo de la CEPE agradeció al Profesor Putzeys que hubiera preparado un proyecto de protocolo para el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera con miras a autorizar el empleo del intercambio electrónico de datos (EDI) como sucedáneo de las cartas de porte consignadas sobre papel (TRANS/SC.1/2001/7). Este proyecto de texto, que ofrece tres posibles variantes a las ya incorporadas a los convenios actualmente en vigor, recibió la aprobación oficial del Consejo de Administración del Unidroit en su reunión de septiembre de 2001 (TRANS/SC.1/2001/7/Add.1).

45. Dado que el proyecto suscitó reacciones divergentes ante las cuestiones planteadas por

la delegación de Alemania, el Grupo de Trabajo de la CEPE concluyó que el tema requería ulterior consideración, por lo que pidió a la Secretaría que solicitara por escrito, por medio de un cuestionario, las opiniones de las partes contratantes en el Convenio respecto de las medidas que juzgaran oportuno adoptar en lo relativo al proyecto de protocolo, particularmente en lo referente a la solución que se estimara preferible en el contexto del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera. Pidió asimismo a la Secretaría que preparara un resumen de las respuestas recibidas. El Profesor Putzeys se ofreció a ayudar a la Secretaría en esta tarea. En una tercera etapa, se convocará a un grupo de redacción oficioso para preparar un proyecto de protocolo que será presentado para su aprobación.”

Conclusión

104. Dado que el régimen establecido por el Convenio para la documentación de transporte tal vez requiera soluciones especiales que autoricen el empleo de mensajes de datos en el marco del transporte internacional por carretera, el Grupo de Trabajo tal vez desee pedir a la Secretaría que se mantenga al corriente de la labor emprendida en el marco de la CEPE, a fin de informar sobre el progreso de esa labor en una etapa ulterior.

12. Convenio relativo al régimen fiscal de los vehículos de carretera que realizan transportes internacionales de mercancías (Ginebra, 14 de diciembre de 1956)

Situación: entró en vigor el 29 de agosto de 1962 (5 signatarios; 19 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 436, N° 6292, pág. 115.

Observaciones

105. La finalidad de este Convenio es exonerar de ciertos impuestos y derechos a los vehículos

matriculados en el territorio de una de las partes contratantes y que hayan de ser temporalmente importados en el territorio de otra parte contratante en el curso de una operación de transporte internacional de mercancías, conforme a ciertas condiciones debidamente concertadas. Al examinar este Convenio, la Secretaría no encontró ninguna disposición que guardara relación directa con el comercio electrónico.

13. Convenio relativo al régimen fiscal de los vehículos de carretera que realizan transportes internacionales de pasajeros (Ginebra, 14 de diciembre de 1956)

Situación: entró en vigor el 29 de agosto de 1962 (6 signatarios; 18 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 436, N° 6293, pág. 131.

Observaciones

106. Este Convenio tiene por finalidad facilitar los cobros fiscales aplicables a los vehículos por carretera que transportan pasajeros y sus equipajes entre países por remuneración en metálico o de otra índole. La Secretaría no encontró, al examinar este Convenio, ninguna disposición que guardara alguna relación directa con el comercio electrónico.

14. Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera (Ginebra, 30 de septiembre de 1957) y a) Protocolo de enmienda del artículo 14, párrafo 3; y b) Protocolo de enmienda del artículo 1 a) y de los párrafos 1 y 3 del artículo 14

Situación: entró en vigor el 29 de enero de 1968 (Convención: 9 signatarios; 38 Estados parte); Protocolo a): 20 Estados parte; Protocolo b): 24 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 619, N° 8940 pág. 77.

Observaciones

107. El Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera tiene por objeto reforzar la seguridad del transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera, mediante el recurso a medidas reglamentarias y de índole prohibitiva. La Secretaría no encontró ninguna disposición que guardara relación directa con el comercio electrónico.

22. Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para su transporte (Ginebra, 1° de septiembre de 1970)

Situación: entró en vigor el 21 de noviembre de 1976 (7 signatarios; 38 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1028, N° 15121, pág. 121.

Observaciones

108. Este acuerdo tiene por finalidad mejorar las condiciones de conserva y la calidad de los comestibles perecederos durante su transporte, particularmente en el comercio internacional, mediante la utilización de equipo especial de transporte y la determinación de la temperatura aplicable durante dicho transporte. Un anterior acuerdo sobre este mismo tema (el Acuerdo sobre equipo especial aplicable al transporte de comestibles perecederos y sobre el empleo de ese equipo en el transporte internacional de algunos de esos comestibles), concertado en Ginebra el 15 de enero de 1962 (E/ECE/456), no ha entrado en vigor.

109. Este Acuerdo trata de facilitar el comercio internacional de productos perecederos mediante la aplicación de prácticas comunes de inspección, ensayo y aprobación del equipo de transporte. Una vez emitido un certificado de inspección por las autoridades competentes de una parte contratante, de

conformidad con las normas enunciadas en el anexo de dicho Acuerdo, la validez de ese certificado debe ser aceptada por las autoridades de toda otra parte contratante.

Conclusiones

110. Pese a su importancia para el comercio internacional, las disposiciones sustantivas de este Acuerdo son esencialmente de índole sanitaria o de salud y van dirigidas a los Estados, por lo que no figura ninguna regla directamente aplicable a las operaciones de derecho privado. Más aún, la medida en que sea posible sustituir, para los fines de este Acuerdo, los documentos consignados sobre papel por comunicaciones electrónicas dependerá de la medida en que las autoridades públicas de las partes contratantes en este Acuerdo estén dispuestas a tramitar esa documentación por vía electrónica. El Grupo de Trabajo tal vez juzgue que este Acuerdo no requiere la adopción de ninguna medida al respecto.

21. Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera (Ginebra, 1º de julio de 1970)

Situación: entró en vigor el 5 de enero de 1976 (13 signatarios; 41 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 993, N° 14533, pág. 143.

Observaciones

111. Este Acuerdo tiene por finalidad reforzar la seguridad del tráfico por carretera velando por que el personal que se dedica al transporte internacional por carretera observa las condiciones impuestas en lo relativo al período diario de descanso, plazo de conducción o manejo del vehículo, y libros de control de la actuación del personal. Un Acuerdo anterior concluido en Ginebra el 19 de enero de 1962, con este mismo título (E/ECE/457), no ha entrado en vigor.

Conclusiones

112. Las disposiciones de este Acuerdo se ocupan esencialmente de cuestiones sociales relacionadas con la seguridad en el trabajo y no se ocupan directamente de ninguna operación de derecho privado. Además, la medida en que los libros o expedientes que han de guardarse a tenor de este Acuerdo puedan ser llevados por medio de comunicaciones electrónicas dependerá en gran medida de la capacidad técnica y del interés de las autoridades públicas de las partes contratantes en este Acuerdo en tramitar dicha documentación por vía electrónica. El Grupo de Trabajo tal vez considere que este Acuerdo no requiere la adopción de ninguna medida al respecto.

23. Acuerdo europeo que complementa la Convención sobre la circulación vial, abierto a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968 (Ginebra, 1º de mayo de 1971)

Situación: entró en vigor el 7 de junio de 1979 (12 signatarios; 28 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1137, N° 17847, pág. 369.

Observaciones

113. Este Acuerdo tiene por finalidad armonizar el régimen del tráfico por carretera en Europa, velando por su observancia a fin de facilitar el tráfico internacional por carretera y de reforzar su seguridad. En su examen de este Acuerdo la Secretaría no encontró ninguna disposición que guardara relación directa con el comercio electrónico.

26. Convención sobre el contrato de transporte internacional de pasajeros y equipaje por carretera (Ginebra, 1º de marzo de 1973) y su Protocolo

Situación: entró en vigor el 2 de abril de 1994 (2 signatarios; 6 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1774, N° 30887, pág. 109.

Observaciones

114. Esta Convención tiene por finalidad normalizar las condiciones del contrato para el transporte internacional por carretera de pasajeros y su equipaje. Las disposiciones que pudieran suscitar dificultades en lo relativo al empleo de la vía electrónica son esencialmente las que guardan relación con los documentos de transporte.

115. La Convención contiene una serie de disposiciones relativas a documentos de transporte. Respecto del transporte de pasajeros, su artículo 5 requiere que el transportista emita un billete individual o colectivo, aun cuando su ausencia no surta efecto ni sobre la existencia ni sobre la validez del contrato de transporte. Respecto del equipaje, el artículo 8 requiere que el transportista emita un comprobante de la inscripción del equipaje. Ninguna de esas disposiciones requiere que esos documentos figuren impresos sobre papel. Ahora bien, la transferibilidad del billete de pasaje (art. 7) y la obligación de presentar el comprobante de inscripción del equipaje para la entrega del mismo (art. 10, párr. 1) parecen presuponer que esos documentos hayan sido emitidos en forma tangible.

116. Además de esas disposiciones, el párrafo 3 del artículo 22 enuncia dos requisitos de la forma escrita respecto del plazo de prescripción para las acciones disponibles con arreglo a la Convención: el curso de la prescripción se verá interrumpido por la presentación de “reclamación escrita” hasta la fecha en que el transportista rechace la reclamación por medio de una notificación escrita y devuelva todo documento que le haya sido entregado como respaldo de esa reclamación.

Conclusiones

117. En vista de la índole peculiar de las cuestiones suscitadas por los sucedáneos electrónicos de los documentos transferibles, se diría que tal vez se requiera un marco legal que permita el empleo internacional de mensajes de datos como sucedáneos de los documentos de transporte consignados sobre papel previstos en la Convención. La Secretaría

sugiere que la preparación de un marco legal completo pudiera trascender del ámbito de la labor emprendida por el Grupo de Trabajo para eliminar los obstáculos que se opongan al comercio electrónico en los instrumentos internacionales actualmente en vigor relativos al comercio. La Secretaría sugiere además que sería preferible analizar las necesidades concretas, que abogan en favor de ese marco legal general, en el curso del examen por el Grupo de Trabajo de las cuestiones jurídicas relativas a la transmisión de derechos por medios electrónicos y particularmente de derechos sobre bienes corporales (ver A/CN.9/484, párrs. 87 a 93)^a.

118. En lo que respecta a los requisitos de la forma escrita impuestos en esta Convención, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinarlos en el marco de sus deliberaciones sobre la preparación de un instrumento internacional relativo a las cuestiones que suscita la contratación por vía electrónica (ver A/CN.9/WG.IV/WP.95).

C. Transporte por ferrocarril

2. Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a mercaderías transportadas por ferrocarril (Ginebra, 10 de enero de 1952)

Situación: entró en vigor el 1° de abril de 1953 (7 signatarios; 10 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 163, N° 2139, pág. 27 y vol. 328, pág. 319.

Observaciones

119. Este Convenio tiene por finalidad asegurar que se lleva a cabo un examen eficiente y eficaz de las mercancías que atraviesan fronteras por ferrocarril en estaciones designadas a este fin. En su examen de este Convenio, la Secretaría no encontró ninguna disposición que guardara relación directa con el comercio electrónico.

D. Transporte por vía acuática

1. Convención sobre la limitación de la responsabilidad de los dueños de barcos para la navegación interior (Ginebra, 1º de marzo de 1973)

Situación: aún no ha entrado en vigor (Convención: 2 signatarios; 1 Estado parte; Protocolo: 1 Estado parte).

Fuente: ECE/TRANS/3.

Observaciones

120. Esta Convención tiene por finalidad facultar a los propietarios y miembros de la tripulación de embarcaciones de navegación interior para limitar su responsabilidad, ya sea por vía contractual o extracontractual, constituyendo un fondo de limitación al respecto de conformidad con lo previsto en la Convención. Al examinar esta Convención, la Secretaría no ha encontrado ninguna disposición que guarde relación directa con el comercio electrónico.

3. Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978)

Situación: entró en vigor el 1º de noviembre de 1992 (28 signatarios; 28 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1695, N° 29215, pág. 3.

Observaciones

121. Este Convenio tiene por finalidad establecer un régimen uniforme de los derechos y responsabilidades del porteador y del cargador en el marco del transporte marítimo de mercancías. Cabe agrupar en tres categorías básicas las disposiciones que pueden constituir un obstáculo para el empleo de las comunicaciones electrónicas: a) disposiciones relativas al contrato de transporte; b) disposiciones que prevean expresamente el envío de avisos o comunicaciones por escrito, así como la definición

de “escrito”; y c) disposiciones relativas a todo acuerdo o compromiso existente entre las partes.

a) Disposiciones relativas al contrato de transporte

122. Este Convenio rige los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. Si bien el único instrumento del contrato de transporte que se menciona expresamente en el Convenio es el conocimiento de embarque, el Convenio prevé asimismo la posibilidad de que se concierte un contrato de transporte recurriendo al empleo de un documento de transporte de índole no negociable.

i) Disposiciones relativas al conocimiento de embarque

123. El conocimiento de embarque constituye en la mayoría de los ordenamientos jurídicos un documento de titularidad. Los derechos sobre las mercancías representadas por un documento de titularidad dependen normalmente de la posesión o tenencia efectiva de un documento original consignado sobre papel (conocimiento de embarque, recibo de almacén u otro documento de índole similar). Por ello, el régimen legal de dichos documentos presupone, por principio, que existe un título o instrumento consignado en forma documentaria tangible que puede transferirse por endoso.

124. En una nota anterior, la Secretaría analizó diversas cuestiones jurídicas que plantea el desarrollo de un equivalente electrónico de los documentos de titularidad y demás instrumentos negociables consignados sobre papel, insistiendo en la complejidad de crear un equivalente electrónico del conocimiento del embarque consignado sobre papel (A/CN.9/WG.IV/WP.90, en particular párrs. 35 a 37, 75 a 78 y 95 a 106). Tras examinar esa nota y las diversas opiniones que se expresaron al respecto, el Grupo de Trabajo convino en general que se requeriría un estudio ulterior para poder definir en términos más precisos el alcance de toda futura tarea en esta esfera. El Grupo de Trabajo convino, por ello, en recomendar a la Comisión que se pidiera a la Secretaría que estudiara más a fondo las cuestiones relativas a la transferencia de derechos, particularmente de derechos sobre bienes corporales, por medios electrónicos, así como los mecanismos

requeridos para dejar constancia y dar publicidad a todo acto de transmisión o creación de un derecho de garantía real sobre dichos bienes o mercancías. En dicho estudio se examinaría hasta qué punto el recurso a la vía electrónica para la transmisión de derechos sobre mercancías podría afectar a los derechos de terceros. Debería también considerar la relación recíproca existente entre los sucedáneos electrónicos de los documentos de titularidad y la documentación financiera que se utiliza en el comercio internacional, prestando atención a la labor actualmente en curso para la sustitución de la documentación consignada sobre papel, tales como cartas de créditos y garantías bancarias, por mensajes electrónicos (A/CN.9/484, párr. 93). La Comisión hizo suyas esas recomendaciones en su 34º período de sesiones, celebrado en 2001^b.

ii) Disposiciones relativas a otros documentos empleados para el contrato de transporte

125. A diferencia del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Reglas de La Haya) de 1924, que sólo son aplicables en el supuesto de que el porteador emita un conocimiento de embarque, las Reglas de Hamburgo son aplicables a los derechos y obligaciones de las partes de todo contrato de transporte con independencia de si se ha emitido o no un conocimiento de embarque. Ello resulta cada vez más importante a medida que se va recurriendo cada vez más a documentos no negociables para el transporte de mercancías, tales como la carta de porte marítimo.

126. Como se hizo notar en una nota anterior preparada por la Secretaría, existe una tendencia innegable hacia un mayor empleo de la carta de porte marítimo en lugar del conocimiento de embarque. La carta de porte marítimo es un documento no negociable que hace prueba del contrato de transporte y sirve como recibo de las mercancías al ser emitida por el porteador. No es un documento de titularidad y no puede ser utilizado para transferir la propiedad sobre las mercancías. No es necesario presentar la carta de porte marítimo para obtener la entrega de las mercancías; el porteador hace la entrega al consignatario designado que deberá únicamente probar su identidad (A/CN.9/WG.IV/WP.69, párrs. 46 a 48).

127. No existen requisitos de forma específicos para los instrumentos de contratos de transporte aparte del conocimiento de embarque. No obstante, la referencia, en el artículo 18, a la emisión de un “documento” distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse sugiere que el Convenio contempla la utilización de documentos basados en papel.

128. Dada su naturaleza no negociable, es lógico suponer que es más simple elaborar equivalentes electrónicos de las cartas de porte marítimos que alternativas electrónicas de los conocimientos de embarque basados en papel. Las cuestiones que deben examinarse a este respecto son esencialmente las mismas que las relacionadas con la sustitución de otros documentos contractuales por equivalentes electrónicos. Entre esas cuestiones figuran principalmente las que se abordan en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas, como el reconocimiento de la validez jurídica de las comunicaciones o los registros electrónicos que pretenden constituir un documento de transporte marítimo; el reconocimiento jurídico de las firmas electrónicas y los equivalentes electrónicos de los documentos “originales” en papel. No obstante, al igual que en el caso de las cartas de porte para el transporte por carretera (véanse los párrafos 92 a 94), un marco jurídico apropiado requeriría al parecer algo más que el simple reconocimiento de la validez de los mensajes de datos como sustitutos de las cartas de porte marítimo tradicionales. También sería necesario examinar los métodos de autenticación y las condiciones para la equivalencia funcional de los mensajes de datos y las cartas de porte marítimo “originales”.

129. A ese respecto, el Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que la Comisión, en su 34º período de sesiones, decidió establecer un grupo de trabajo para examinar diversas cuestiones relativas al derecho marítimo^c. Entre esas cuestiones figuran el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo, la relación de esos documentos de transporte con los derechos y las obligaciones existentes entre el vendedor y el comprador de las mercancías, y la posición jurídica de las entidades que financiaban a una de las partes en el contrato de transporte. En cooperación con el *Comité Maritime International* (CMI), la Secretaría

preparó un documento de trabajo en el que figuran proyectos de las posibles soluciones para un futuro instrumento legislativo, con variantes y observaciones, que incluye disposiciones relativas a los equivalentes electrónicos de los documentos de transporte basados en papel (A/CN.9/WG.III/WP.21 y Add.1). Está previsto que el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) examine ese documento de trabajo en su noveno período de sesiones, que se celebrará en Nueva York, del 15 al 26 de abril de 2002.

b) Disposiciones que contemplan expresamente notificaciones o comunicaciones escritas, incluida la definición de "por escrito"

130. Diversas disposiciones del Convenio se refieren a comunicaciones que deben realizarse "por escrito", expresión que se define en el párrafo 8 del artículo 1 indicándose que comprende "entre otras cosas, el telegrama y el télex".

131. Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 10, todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por este Convenio o renuncie a derechos conferidos por el mismo "surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito". En los párrafos 1 y 2 del artículo 19 se requiere que se dé "por escrito" aviso de pérdida o daño de las mercancías a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario dado que, de otro modo, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte. El párrafo 7 contiene una disposición similar con respecto a los avisos de pérdida o daño que puede dar el porteador o el porteador efectivo al cargador.

c) Disposiciones que se refieren a un compromiso o acuerdo existente entre las partes

132. Algunas disposiciones del Convenio se refieren a compromisos o acuerdos existentes entre las partes sin especificar la forma que deben adoptar. Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 9, el porteador podrá transportar mercancías sobre

cubierta "sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes". Conforme al párrafo 2, a falta de una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta.

Conclusiones

133. En lo que respecta a las cuestiones planteadas por los sustitutos electrónicos de los conocimientos de embarque (véanse los párrafos 120 y 121) y otros documentos de transporte (véanse los párrafos 122 a 126), la Secretaría señala que el examen de las cuestiones concretas que se plantean tal vez vaya más allá del ámbito en que el Grupo de Trabajo desarrolla sus esfuerzos por eliminar los obstáculos al comercio electrónico en los instrumentos internacionales existentes relacionados con el comercio. En la actual etapa de su labor, el Grupo de Trabajo tal vez desee solicitar que la Secretaría le informe sobre los progresos realizados por el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte). El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar asimismo la posibilidad de formular observaciones sobre esa labor en el momento oportuno.

134. En cuanto a las restantes cuestiones relacionadas con el comercio electrónico que se plantean en el Convenio (véanse los párrafos 127 a 129), el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la posibilidad de que se aborden en el contexto de sus deliberaciones sobre la elaboración de un instrumento internacional sobre determinadas cuestiones relativas a la contratación electrónica (véase A/CN.9/WG.IV/WP.95).

4. Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (Ginebra, 6 de mayo de 1993)

Situación: aún no ha entrado en vigor (11 signatarios; 5 Estados parte).

Fuente: A/CONF.162/7.

Observaciones

135. El propósito del Convenio es mejorar las condiciones de financiación de los buques y el desarrollo de las flotas mercantes nacionales y lograr la uniformidad internacional en la esfera de los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Las disposiciones pertinentes para la utilización de comunicaciones electrónicas pueden agruparse esencialmente en dos categorías: a) disposiciones relativas a la inscripción de los privilegios marítimos y la hipoteca naval; y b) disposiciones que contemplan expresamente notificaciones o comunicaciones por escrito.

a) Disposiciones relativas a la inscripción de los privilegios marítimos y la hipoteca naval

136. El Convenio prevé que las partes contratantes establezcan un sistema de inscripción para las hipotecas y *mortgages* y los gravámenes reales inscribibles del mismo género que hayan de constituirse de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque. Además de disposiciones relativas a los actos relacionados con los procedimientos de inscripción, el Convenio contiene disposiciones sobre diversas cuestiones conexas, como la prelación de los privilegios marítimos, y disposiciones que rigen la emisión de diversos certificados por las autoridades competentes.

137. En una nota anterior de la Secretaría se señala que, además de cuestiones generales como las relacionadas con el cumplimiento de requisitos legales de “escritura”, “firma” y “original”, la determinación de equivalentes electrónicos de los sistemas de registro sobre papel plantea cierto número de problemas particulares. Entre ellos figuran la satisfacción de los requisitos legales de mantenimiento de constancias, la suficiencia de los métodos de certificación y autenticación y la posible necesidad de una habilitación legislativa expresa para explotar los sistemas electrónicos de registro, la imputación de la responsabilidad por los mensajes erróneos, los defectos de comunicación y los colapsos del sistema, la incorporación de condiciones y cláusulas generales y las salvaguardias de la privacidad (A/CN.9/WG.IV/WP.90, párr. 31).

138. Los posibles obstáculos jurídicos nacidos de los requisitos de ese orden en materia de mantenimiento

de constancias pueden eliminarse mediante legislación que ponga en práctica los principios expuestos en los artículos 8 y 10 de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico. La incorporación de condiciones y cláusulas es objeto del artículo 5 *bis* de la Ley Modelo. No obstante, ésta no se ocupa de otras cuestiones específicamente pertinentes al funcionamiento de los sistemas electrónicos de registro (A/CN.9/WG.IV/WP.90, párr. 32).

b) Disposiciones que contemplan expresamente notificaciones o comunicaciones por escrito

139. En el artículo 11 del Convenio se dispone que, antes de la venta forzosa de un buque en un Estado parte, la autoridad competente de ese Estado parte velará por que sean notificadas diversas autoridades y personas. Si bien en el párrafo 3 del mismo artículo se establece que esa notificación se hará “por escrito”, la misma disposición reconoce expresamente que la notificación puede practicarse “bien por correo certificado, bien por cualquier medio de comunicación electrónica u otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo”.

Conclusiones

140. En vista de la índole especial de las cuestiones planteadas por los sistemas electrónicos de registro, la Secretaría señala que sería tal vez más conveniente que el Grupo de Trabajo iniciara un análisis de los requisitos concretos para el funcionamiento de los sistemas electrónicos de registro en el marco del Convenio en el curso de su examen de las cuestiones jurídicas relativas a la transferencia de derechos, en particular los derechos sobre bienes corporales, mediante medios electrónicos (véase A/CN.9/484, párrs. 87 a 93)^a.

E. Transporte multimodal

1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Ginebra, 24 de mayo de 1980)

Situación: aún no ha entrado en vigor (6 signatarios; 10 Estados parte).

Fuente: TD/MT/CONF.16.

Observaciones

141. El objetivo del Convenio es fomentar el desarrollo y la eficacia del transporte internacional de mercancías solucionando las incertidumbres jurídicas y determinando los niveles de indemnización en casos de pérdida, daño o retraso de las mercaderías en tránsito.

142. En el párrafo 1 del artículo 5 del Convenio se establece que el operador de transporte multimodal deberá emitir un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable. En el párrafo 3 de ese artículo se dispone que la firma en el documento podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos “o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal”. No es necesario que el documento en sí esté impreso en papel, como se establece claramente en el párrafo 4 del mismo artículo. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico “o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal”. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor “un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal”. Si bien el Convenio no proporciona una definición de “documento”, del contexto del artículo 5 se desprende que es posible que la noción de “documento” sea más amplia que la definición bastante limitada de la expresión “por escrito” que figura en el párrafo 10 del artículo 1 del Convenio y que comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

143. Los requisitos de forma del documento de transporte multimodal tienen por objeto permitir la utilización de medios electrónicos de comunicación. No obstante, parece dudoso que pueda resultar suficiente armonizar esos requisitos con los métodos de comunicación modernos. Los documentos negociables de transporte plantean al parecer *mutatis mutandis* las mismas cuestiones que las planteadas en

relación con el conocimiento de embarque marítimo, mientras que los no negociables plantean problemas similares a los que se presentan en el caso de los documentos de transporte marítimo equivalentes (véanse los párrafos 123 a 129).

144. Además de las disposiciones directamente relacionadas con los tipos de documentos de transporte regidos por el Convenio, éste contiene otras disposiciones susceptibles de crear obstáculos para la utilización de las comunicaciones electrónicas. Esas disposiciones se relacionan esencialmente con avisos o comunicaciones por escrito (en particular avisos de pérdida o daño de las mercancías) y con un compromiso o acuerdo entre las partes. Las cuestiones de comercio electrónico planteadas por estas disposiciones son de una índole muy similar a la de las disposiciones correspondientes del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (véanse los párrafos 130 a 132).

Conclusiones

145. En lo que respecta a las cuestiones planteadas por los sustitutos electrónicos de los documentos de transporte multimodal (véanse los párrafos 142 y 143), la Secretaría señala que el examen de ese tipo de cuestiones concretas tal vez vaya más allá del ámbito en que el Grupo de Trabajo desarrolla sus esfuerzos por eliminar los obstáculos al comercio electrónico de los instrumentos internacionales existentes relacionados con el comercio. El Grupo de Trabajo tal vez desee solicitar a la Secretaría que realice consultas con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y que le informe oportunamente de la labor que pueda llegar a emprenderse en relación con los asuntos examinados más arriba.

146. En cuanto a las restantes cuestiones relativas al comercio electrónico que se plantean en el Convenio (véase el párrafo 144), el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la posibilidad de que se aborden en el contexto de sus deliberaciones sobre la elaboración de un instrumento internacional sobre determinadas cuestiones relativas a la contratación electrónica (véase A/CN.9/WG.IV/WP.95).

2. Acuerdo europeo sobre las grandes líneas internacionales de transporte combinado e instalaciones conexas y Protocolo conexo (Ginebra, 1º de febrero de 1991)

Situación: entró en vigor el 20 de octubre de 1993 (Acuerdo: 19 signatarios; 23 Estados parte; Protocolo: 15 signatarios; 7 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1746, N° 30382, pág. 3.

Observaciones

147. El objetivo del Acuerdo europeo sobre las grandes líneas internacionales de transporte combinado e instalaciones conexas es facilitar el funcionamiento de los servicios de transporte combinado y de las infraestructuras necesarias para la prestación eficiente de esos servicios en Europa. En su examen del Acuerdo la Secretaría no encontró ninguna disposición que se refiriera directamente al comercio electrónico.

III. Arbitraje comercial

1. Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 10 de junio de 1958)

Situación: entró en vigor el 7 de junio de 1959 (24 signatarios; 128 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 330, N° 4739, pág. 3.

Observaciones

148. El objetivo de la Convención es establecer reglas uniformes para el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras que promuevan la confianza en la eficacia del proceso de arbitraje como medio de solucionar controversias a través de las fronteras entre Estados. Las disposiciones que podrían llegar a plantear problemas se inscriben esencialmente en una de las tres categorías mencionadas a continuación.

a) Disposiciones relativas a la forma escrita del acuerdo de arbitraje

149. En el párrafo 1 del artículo II se requiere que cada uno de los Estados contratantes reconozca “el acuerdo por escrito conforme al cual las partes se obliguen a someter a arbitraje todas las diferencias o ciertas diferencias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto a una determinada relación jurídica”. La expresión “acuerdo por escrito” se define en el párrafo 2 del mismo artículo, estableciendo que denotará “una cláusula compromisoria incluida en un contrato o un compromiso, firmados por las partes o contenidos en un canje de cartas o telegramas”.

150. Como se indicó en un estudio anterior de la Secretaría, se acepta generalmente que la expresión “contenidos en un canje de cartas o telegramas” que figura en el párrafo 2 del artículo II debe interpretarse en sentido lato de modo que incluya otros medios de comunicación, en particular el télex (al que podría añadirse actualmente el facsímil). La misma interpretación teleológica podría ampliarse para hacerse extensiva al Comercio Electrónico. Tal ampliación estaría también en consonancia con la decisión adoptada por la Comisión cuando aprobó la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico en 1996 (véase A/CN.9/460, párr. 23). El problema se plantea cuando se combinan la cuestión de la forma y la manera en que nace el acuerdo de arbitraje (es decir, su formación), en la expresión “canje de cartas o telegramas”, que se presta a una interpretación excesivamente literal en el sentido de un mutuo intercambio de escritos.

151. Con arreglo al mandato recibido de la Comisión en su 32º período de sesiones, en 1999, el Grupo de Trabajo sobre Arbitraje está examinando actualmente, entre otras temas de su programa, propuestas para aclarar el significado del artículo II de la Convención. El estado actual de las deliberaciones del Grupo de Trabajo se refleja en el informe del Grupo de Trabajo sobre la labor de su 33º período de sesiones (véase A/CN.9/485, párrs. 60 a 77) y en el documento de trabajo preparado para el 36º período de sesiones (A/CN.9/WG.II/WP.118).

b) Disposiciones relativas a la presentación de documentos "originales"

152. Pueden plantearse dificultades para la utilización de las comunicaciones electrónicas en vista, en particular, del requisito que figura en el párrafo 1 del artículo IV, en el que se establece que, para obtener el reconocimiento y la ejecución de una sentencia arbitral, la parte que pida el reconocimiento y la ejecución deberá presentar: "a) el original debidamente autenticado de la sentencia o una copia de ese original que reúna las condiciones requeridas para su autenticidad"; y "b) el original del acuerdo a que se refiere el artículo II, o una copia que reúna las condiciones requeridas para su autenticidad". En vista del creciente interés que despiertan los mecanismos de solución de controversias en línea, el apartado a) de esta disposición puede constituir una fuente de incertidumbre jurídica, especialmente en los Estados que no hayan promulgado legislación para la aplicación de la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico, en particular el artículo 8 de esta Ley, o que no hayan previsto otras disposiciones para la equivalencia funcional de los mensajes de datos y los originales basados en papel.

c) Disposiciones relativas a notificaciones o declaraciones que puedan intercambiar las partes

153. En el apartado b) del párrafo 1 del artículo V se establece que se podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una sentencia arbitral si se prueba, entre otras cosas, "que la parte contra la cual se invoca la sentencia arbitral no ha sido debidamente notificada de la designación del árbitro o del procedimiento de arbitraje o no ha podido, por cualquier otra razón, hacer valer sus medios de defensa".

Conclusiones

154. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de la labor que está realizando el Grupo de Trabajo II (Arbitraje) en relación con la forma escrita del acuerdo de arbitraje a que hace referencia el artículo II de la Convención y cuestiones conexas. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota asimismo de que esas cuestiones serán examinadas por el

Grupo de Trabajo II (Arbitraje) en su 36° período de sesiones, que se celebrará en Nueva York del 4 al 8 de marzo de 2002. El Grupo de Trabajo tal vez desee solicitar también a la Secretaría que le informe acerca de los progresos de esa labor con miras a formular oportunamente observaciones al respecto.

2. Convención europea sobre arbitraje comercial internacional (Ginebra, 21 de abril de 1961)

Situación: entró en vigor el 7 de enero de 1964 (16 signatarios; 28 Estados parte).

Fuente: Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 484, N° 7041, pág. 349.

Observaciones

155. El objetivo de la Convención es promover el reconocimiento y la ejecución del proceso de arbitraje como medio de solución de controversias entre personas físicas y jurídicas en los países europeos. Si bien la Convención no requiere específicamente que un acuerdo de arbitraje conste por escrito o que una sentencia arbitral figure en un documento escrito, las cuestiones que plantea son esencialmente las relacionadas que las relacionadas con la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (véanse los párrafos 148 a 154).

Conclusiones

156. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de la labor que está realizando el Grupo de Trabajo II (Arbitraje) en relación con la forma escrita del acuerdo de arbitraje a que hace referencia el artículo II de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras y cuestiones conexas. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota asimismo de que esas cuestiones serán examinadas por el Grupo de Trabajo II (Arbitraje) en su 36° período de sesiones, que se celebrará en Nueva York, del 4 al 8 de marzo de 2002. El Grupo de Trabajo tal vez desee solicitar también a la Secretaría que le informe acerca de los progresos de esa labor con miras a formular oportunamente observaciones al respecto.

Notas

^a Véanse también *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 y correcciones (A/56/17 y Corrs.2 y 3)*, párrafo 291.

^b *Ibíd.*, párrs. 292 y 293.

^c *Ibíd.*, párr. 345.