



Asamblea General

Distr. limitada
18 de diciembre de 2002
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
11º período de sesiones
Nueva York, 24 de marzo a 4 de abril de 2003

Programa provisional

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa.
3. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte.
4. Otros asuntos.
5. Aprobación del informe.

Notas sobre el programa provisional

1. En su 29º período de sesiones, celebrado en 1996¹, la Comisión examinó la propuesta de incluir en su programa de trabajo un análisis de las prácticas actuales y de las legislaciones vigentes en materia de transporte marítimo internacional de mercancías con miras a determinar la necesidad de establecer reglas uniformes para las cuestiones no reguladas y a lograr una mayor uniformidad en las leyes².

2. En ese período de sesiones, se informó a la Comisión de que las legislaciones nacionales y los convenios internacionales contenían importantes lagunas, que constituían un obstáculo para la libre circulación de las mercancías y que incrementaban el costo de las operaciones. La propagación de los medios electrónicos de comunicación en los transportes de mercancías agravaba aún más las consecuencias de estas legislaciones fragmentarias y dispares y creaba además la necesidad de establecer normas uniformes para regular las cuestiones inherentes a la utilización de nuevas tecnologías³.

3. En el mismo período de sesiones, la Comisión pidió también a la Secretaría que recopilara información, ideas y opiniones sobre los problemas que se planteaban en la práctica y sobre las posibles soluciones a fin de que pudiera presentársele ulteriormente un informe al respecto. Se convino en que esta recopilación de información tuviera envergadura y abarcara, además de los gobiernos, las organizaciones internacionales que representan a los sectores comerciales



interesados en el transporte marítimo de mercancías, como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Unión Internacional de Seguros de Transportes, la Federación Internacional de Asociaciones de Transitorios y Asimilados (FIATA), la Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Asociación Internacional de Puertos⁴.

4. En su 31º período de sesiones, celebrado en 1998, se hizo ante la Comisión una declaración en nombre del CMI, en la que éste aceptaba la invitación de la Comisión y estaba dispuesto a cooperar con la Secretaría recabando las opiniones de los sectores interesados en el transporte internacional de mercancías y preparando un análisis de dicha información⁵.

5. En el 32º período de sesiones de la Comisión, celebrado en 1999, se informó en nombre del CMI que se habían dado instrucciones a un grupo de trabajo del CMI para que preparara un estudio sobre una amplia gama de cuestiones de derecho internacional del transporte con miras a determinar los aspectos en que las industrias interesadas necesitaban una unificación y armonización del derecho⁶.

6. En ese período de sesiones se informó también de que el grupo de trabajo del CMI había enviado un cuestionario a todas las organizaciones afiliadas al CMI, que representaban un gran número de ordenamientos jurídicos. Una vez recibidas las respuestas dadas al cuestionario, el CMI se proponía crear un subcomité internacional para analizar los datos y sentar las bases de la futura labor de armonización del derecho aplicable al transporte internacional de mercancías. Se había asegurado a la Comisión que el CMI le prestaría asistencia en la preparación de un instrumento armonizador de aceptación universal⁷.

7. En su 33º período de sesiones, celebrado en 2000⁸, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General sobre la posible labor futura en materia de derecho del transporte (A/CN.9/476), en el que se describían los progresos realizados por el CMI en la labor llevada a cabo en cooperación con la Secretaría. También se presentó a la Comisión un informe verbal en nombre del CMI. En cooperación con la Secretaría, el grupo de trabajo del CMI había iniciado una investigación que abarcaba un gran número de ordenamientos jurídicos y se basaba en un cuestionario que se había enviado a las organizaciones afiliadas al CMI. También se señaló que, al mismo tiempo, se habían celebrado varias mesas redondas para examinar las características de la futura labor con organizaciones internacionales representativas de diversas industrias. En esas reuniones se hizo patente el apoyo y el interés que seguía manifestando la industria por el proyecto.

8. El 6 de julio de 2000, paralelamente al 33º período de sesiones de la Comisión, se celebró en Nueva York un coloquio sobre el derecho del transporte, organizado conjuntamente por la Secretaría y el CMI. La finalidad del coloquio era reunir ideas y opiniones de expertos sobre problemas que se planteaban en el transporte internacional de mercancías, en particular en el transporte marítimo, determinar las cuestiones del derecho del transporte sobre las que la Comisión podría emprender una labor futura y, en la medida de lo posible, sugerir soluciones viables. En ese coloquio, la mayoría de los oradores reconocieron que existían importantes lagunas en las legislaciones nacionales y en los convenios internacionales, concretamente en cuestiones como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y de las cartas de porte marítimo, la relación de esos documentos de transporte con los derechos y obligaciones del vendedor y del comprador de las mercancías y la

posición jurídica de las entidades que prestan fondos a las partes en contratos de transporte. Hubo consenso general en que los cambios que había traído consigo el desarrollo del transporte multimodal y la utilización del comercio electrónico hacían necesaria una reforma para regular todos los contratos de transporte, independientemente de si el transporte era unimodal o multimodal y de si el contrato se había celebrado por medios electrónicos o por escrito.

9. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001⁹, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General (A/CN.9/497) que se había preparado conforme a lo solicitado por la Comisión. En el informe se resumían las consideraciones y sugerencias que se habían hecho hasta el momento en los debates del Subcomité Internacional del CMI. La finalidad del informe era ayudar a la Comisión a evaluar la orientación y el alcance de las posibles soluciones y a decidir cómo iba a proceder. Entre las cuestiones descritas en el informe que habrían de tratarse en el futuro instrumento figuraban: el ámbito de aplicación del instrumento, el período de responsabilidad, las obligaciones y la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador, los documentos de transporte, el flete, la entrega al consignatario, el derecho de control de las partes interesadas en el cargamento durante el transporte, la transferencia de derechos sobre las mercancías, la parte que tenía derecho a presentar una demanda contra el porteador y el plazo límite para la presentación de tales demandas.

10. Según el informe, a juzgar por las consultas celebradas por la Secretaría conforme al mandato recibido de la Comisión en 1996, ya podían iniciarse los trabajos para elaborar un instrumento internacional, que posiblemente revestiría la forma de un tratado internacional en virtud del cual se modernizaría el derecho del transporte, se tendrían en cuenta los últimos adelantos tecnológicos, incluido el comercio electrónico, y se eliminarían las dificultades jurídicas para el transporte marítimo de mercancías que había mencionado la Comisión.

11. En su 34º período de sesiones, la Comisión decidió encomendar el proyecto al Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte¹⁰.

12. Con respecto al alcance de la labor, la Comisión, tras algunos debates, decidió que en el documento de trabajo que se presentara al Grupo de Trabajo se trataran cuestiones de responsabilidad. La Comisión decidió también que inicialmente el Grupo de Trabajo se ocupara de las operaciones de transporte de puerto a puerto; no obstante, el Grupo de Trabajo tendría libertad para estudiar si sería conveniente y factible abordar también las operaciones de transporte de puerta a puerta, o ciertos aspectos de esas operaciones, y, en función de los resultados de esos estudios, podría recomendar a la Comisión que concediera al Grupo de Trabajo una prórroga apropiada de su mandato. Se opinó que habría que estudiar también detenidamente las soluciones que ofrecía el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991). Se convino también en que la labor se realizara en estrecha cooperación con las organizaciones intergubernamentales interesadas que se ocuparan del derecho del transporte (como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Comisión Económica para Europa (CEPE) y otras comisiones regionales de las Naciones Unidas, y la Organización de los Estados Americanos (OEA), así como con organizaciones internacionales no gubernamentales¹¹.

13. En su 35º período de sesiones¹², celebrado en 2002, la Comisión tuvo a su disposición el informe del noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte, celebrado en Nueva York del 15 al 26 de abril de 2002, durante el cual se inició el examen del proyecto (A/CN.9/510). En ese período de sesiones, el Grupo de Trabajo emprendió un examen preliminar de las disposiciones del proyecto de instrumento sobre derecho del transporte que figuraba en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21). El Grupo de Trabajo también tuvo a su disposición las observaciones preparadas por la CEPE y la UNCTAD, que se reproducían en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no concluyó su examen del proyecto de instrumento, que se ultimaré en su décimo período de sesiones. Se pidió a la Secretaría que preparara disposiciones revisadas del proyecto de instrumento basándose en las deliberaciones y decisiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/510, párr. 21). La Comisión expresó su reconocimiento al Grupo de Trabajo por la labor realizada hasta entonces.

14. La Comisión observó que el Grupo de Trabajo, consciente del mandato que le había encomendado la Comisión (A/56/17, párr. 345) (y en particular del hecho de que la Comisión había decidido que el Grupo de Trabajo estudiara inicialmente las operaciones de transporte de puerto a puerto, sin que ello fuera óbice para estudiar si sería conveniente y factible abordar también las operaciones de transporte de puerta a puerta, o ciertos aspectos de esas operaciones), había adoptado el criterio de que sería conveniente incluir también en sus debates las operaciones de puerta a puerta y abordar esas operaciones formulando un régimen que resolviera todo conflicto entre el proyecto de instrumento y las disposiciones que rigieran el transporte terrestre en los casos en que el transporte marítimo fuera complementado por uno o más tramos terrestres (las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre la cuestión del alcance del proyecto de instrumento se exponen en los párrafos 26 a 32 del documento A/CN.9/510). Se señaló asimismo que el Grupo de Trabajo consideraba útil continuar sus deliberaciones sobre el proyecto de instrumento asumiendo provisionalmente que abarcaría las operaciones de transporte de puerta a puerta. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo había pedido a la Comisión que aprobara este enfoque (A/CN.9/510, párr. 32).

15. Con respecto al alcance del proyecto de instrumento, varias delegaciones se declararon firmemente partidarias de la hipótesis de trabajo conforme a la cual el proyecto de instrumento abarcaría las operaciones de transporte de puerta a puerta. Se señaló que la armonización del régimen legal de los transportes de puerta a puerta era una necesidad práctica, habida cuenta de que cada vez eran más frecuentes las situaciones en que los transportes (en particular los transportes de mercancías en contenedores) se regían por contratos de puerta a puerta. Si bien no hubo objeciones frente a esta ampliación del alcance del proyecto de instrumento, se opinó en general que, para continuar sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo debía recabar la participación de organizaciones internacionales como la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF) y de otras organizaciones internacionales que se ocupaban del transporte terrestre. Se invitó al Grupo de Trabajo a que examinara los peligros que podía entrañar el hecho de hacer extensivas las reglas del transporte marítimo al transporte terrestre, y a que, al elaborar el proyecto de instrumento, tuviera en cuenta las necesidades concretas del transporte terrestre. La Comisión invitó también a los Estados miembros y

observadores a incluir a expertos en transporte terrestre en las delegaciones que participaran en las deliberaciones del Grupo de Trabajo. Además, la Comisión invitó al Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y al Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) a que coordinaran sus trabajos en lo relativo a la documentación de transporte desmaterializada, es decir, electrónica. Si bien se convino en general en que el proyecto de instrumento previera mecanismos apropiados para evitar posibles conflictos entre el proyecto de instrumento y otros instrumentos multilaterales (en particular con los instrumentos que contenían reglas imperativas aplicables al transporte terrestre), se expresó la opinión de que el hecho de evitar esos conflictos no sería suficiente para garantizar una amplia aceptación del proyecto de instrumento, a menos que éste previera disposiciones de fondo en que se establecieran reglas aceptables que rigieran a la vez el transporte marítimo y el transporte terrestre. Se invitó al Grupo de Trabajo a estudiar la posibilidad de que el proyecto de instrumento previera conjuntos de reglas separados pero vinculados entre sí (algunas de cuyas reglas pudieran ser de carácter facultativo) para el transporte marítimo y el transporte por carretera. Tras un debate, la Comisión aprobó la hipótesis de trabajo de que el proyecto de instrumento abordara las operaciones de transporte de puerta a puerta, a reserva de que se reexaminara el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento una vez que el Grupo de Trabajo hubiera estudiado las disposiciones de fondo del proyecto de instrumento y hubiera adoptado una concepción más completa de su funcionamiento en un contexto de puerta a puerta¹³.

16. En su décimo período de sesiones, que se celebró en Viena del 16 al 20 de septiembre de 2002, el Grupo de Trabajo prosiguió su examen de las disposiciones del proyecto de instrumento que figura en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21). El informe correspondiente se recoge en el documento A/CN.9/525. El Grupo de Trabajo trató los artículos 6 y los párrafos 4 y 5 del artículo 9 del proyecto de instrumento. Por falta de tiempo, aplazó el examen del proyecto de artículo 4 y de las disposiciones restantes del proyecto de instrumento hasta su próximo período de sesiones (A/CN.9/525, párr. 123).

17. El Grupo de Trabajo está formado por todos los Estados miembros de la Comisión, que son los siguientes:

Alemania, Argentina, Austria, Benin, Brasil, Burkina Faso, Camerún, Canadá, China, Colombia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Fiji, Francia, Honduras, Hungría, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Kenya, la ex República Yugoslava de Macedonia, Lituania, Marruecos, México, Paraguay, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania, Rwanda, Sierra Leona, Singapur, Sudán, Suecia, Tailandia y Uganda.

Tema 1. Elección de la Mesa

18. De conformidad con la práctica seguida en anteriores períodos de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee elegir un Presidente y un Relator.

Tema 3. Preparación de un proyecto de instrumento sobre derecho del transporte

19. El Grupo de Trabajo tendrá a su disposición una nota de la Secretaría de la que tal vez desee servirse como base para sus deliberaciones. En la nota, que fue preparada para el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo, se examinan cuestiones de derecho del transporte, en particular sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.21). Al deliberar, el Grupo de Trabajo tal vez desee tener presentes las instrucciones de la Comisión de examinar las eventuales consecuencias del proyecto de disposiciones en las operaciones de transporte de puerta a puerta (véase el párrafo 15 *supra*).

20. El Grupo de Trabajo tendrá a su disposición también los textos de las propuestas del Canadá (A/CN.9/WG.III/WP.23), que se presentó brevemente en el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo: véase A/CN.9/525, párrs. 25 a 28), de Italia (A/CN.9/WG.III/WP.25) y de Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.26), que tratan del alcance del proyecto de instrumento, un cuadro comparativo de las disposiciones de ese proyecto y de las disposiciones correspondientes de los instrumentos vigentes en materia de transporte (A/CN.9/WG.III/WP.27), una recopilación de observaciones que recibió la Secretaría respecto de la preparación del proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.28) y una nota de la Secretaría sobre el alcance del proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.29). El Grupo de Trabajo tal vez desee servirse de esos documentos como base para sus deliberaciones.

21. Los documentos mencionados en el párrafo anterior podrán consultarse también en el sitio de UNCITRAL en Internet (www.uncitral.org).

Tema 5. Aprobación del informe

22. El Grupo de Trabajo quizá desee aprobar, al término de su reunión, un informe con miras a presentarlo a la Comisión en su 36º período de sesiones (cuya celebración está prevista en Viena del 30 de junio al 18 de julio de 2003).

Fechas y calendario de las reuniones

23. El período de sesiones del Grupo de Trabajo tendrá lugar los días 24 de marzo a 4 de abril de 2003 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. Se dispondrá de ocho días hábiles para examinar los temas del programa. No se programará ninguna sesión para el jueves 3 de abril a fin de que pueda prepararse el proyecto de informe del período de sesiones, que se aprobará el viernes 4 de abril. El horario de las reuniones será de las 10.00 a las 13.00 horas y de las 15.00 a las 18.00 horas, salvo el lunes 24 de marzo de 2003, en que la sesión de la mañana empezará a las 10.30 horas.

24. Se prevé que el Grupo de Trabajo dedique los cinco primeros días de deliberaciones (24 a 28 de marzo) a terminar la lectura de las disposiciones del proyecto de instrumento y que en los tres últimos días de deliberaciones sobre cuestiones de fondo (31 de marzo a 2 de abril) examine detenidamente el alcance del proyecto de instrumento.

Notas

- ¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17), párrs. 210 a 215.*
 - ² *Ibíd.*, párr. 210.
 - ³ *Ibíd.*, párr. 211.
 - ⁴ *Ibíd.*, párr. 215.
 - ⁵ *Ibíd.*, *quincuagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/53/17)*, párr. 264.
 - ⁶ *Ibíd.*, *quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17)*, párr. 413.
 - ⁷ *Ibíd.*, párrs. 414 y 415.
 - ⁸ *Ibíd.*, *quincuagésimo quinto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/55/17)*, párrs. 416 a 427.
 - ⁹ *Ibíd.*, *quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/56/17)*, párrs. 319 a 345.
 - ¹⁰ *Ibíd.*, párr. 345.
 - ¹¹ *Ibíd.*,
 - ¹² *Quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17)*, párrs. 210 a 224.
 - ¹³ *Ibíd.*, párr. 224.
-