Naciones Unidas A/CN.9/WG.III/WP.20

Asamblea General

Distr. limitada
15 de enero de 2002
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
Grupo de Trabajo III (Derecho del transporte)
Noveno período de sesiones
Nueva York, 15 a 26 de marzo de 2002

Programa provisional

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

Notas sobre el programa provisional

1. En su 29º período de sesiones en 1996[1], la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) estudió una propuesta de que incluyera en su programa de trabajo un examen de las prácticas y leyes actuales en materia de transporte marítimo internacional de mercancías, con miras a determinar la necesidad de normas uniformes en aquellos ámbitos en que no existieran dichas normas y a fin de lograr una mayor uniformidad en las leyes[2].

2. En aquel período de sesiones se dijo a la Comisión que las leyes nacionales y los convenios internacionales existentes dejaban importantes lagunas sobre diversas cuestiones que representaban un obstáculo para la libre circulación de mercancías y aumentaban el costo de las operaciones. El empleo creciente de los medios electrónicos de comunicación en el transporte de mercancías agravaba aún más las consecuencias de esas leyes fragmentarias y dispares, y hacía sentir también la

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento Nº 17* (A/51/17).
[2] Ibíd., párr. 210.

V.02-50311 (S) 220102 220102

0250311

necesidad de elaborar disposiciones uniformes que regularan las cuestiones concretas que planteaba la utilización de las nuevas tecnologías[3].

3. En ese período de sesiones, la Comisión decidió que la Secretaría reuniera información, ideas y opiniones sobre los problemas que se daban en la práctica, con el fin de poder presentar en una etapa posterior un informe a la Comisión, así como sobre las posibles soluciones al respecto. Se acordó que para ello deberían consultarse muy diversas fuentes, no sólo los gobiernos, sino también las organizaciones internacionales que representaban a los sectores comerciales del ramo de los transportes marítimos de mercancías, tales como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Unión Internacional de Seguros de Transporte, la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, la Cámara Naviera Internacional y la Asociación Internacional de Puertos[4].

4. En su 31º período de sesiones, en 1998, se declaró ante la Comisión, en nombre del CMI, que éste acogía con beneplácito la invitación a que cooperara con la Secretaría para recabar opiniones de los sectores interesados en el transporte internacional de mercancías y para preparar un análisis de esa información.

5. En el 32º período de sesiones de la Comisión, en 1999, se comunicó en nombre del CMI que se había pedido a un grupo de trabajo del CMI que preparara un estudio sobre una amplia variedad de cuestiones relativas al derecho internacional del transporte con miras a determinar los aspectos en que se requería unificación o armonización por parte de los sectores comerciales interesados[5].

6. En aquel período de sesiones se informó también a la Comisión de que el grupo de trabajo del CMI había enviado un cuestionario a todas las organizaciones miembros del CMI representativas de un gran número de ordenamientos jurídicos. El objetivo del CMI, una vez recibidas las respuestas al cuestionario, consistía en crear un subcomité internacional del CMI con miras a analizar los datos y determinar la base sobre la cual podía asentarse la labor futura de armonización del derecho que rige los transportes internacionales de mercancías. El CMI aseguró a la Comisión que le brindaría su asistencia en la preparación de un instrumento de armonización universalmente aceptable[6].

7. En su 33º período de sesiones, celebrado en 2000, 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 describía el desarrollo de la labor que llevaba a cabo el CMI en colaboración con la Secretaría. También se le presentó verbalmente un informe en nombre del CMI. En colaboración con la Secretaría, el grupo de trabajo del CMI había iniciado una investigación basada en un cuestionario dirigido a las organizaciones integrantes del CMI que abarcaba diferentes ordenamientos jurídicos. También se señaló que, al mismo tiempo, se había celebrado una serie de mesas redondas con objeto de determinar la naturaleza de la labor futura con organizaciones internacionales que representaban a diversos

[3] Ibíd., párr. 211.
[4] Ibíd., párr. 215.
[5] Ibíd., *quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento Nº 17* (A/54/17), párr. 413.
[6] Ibíd., párr. 415.

sectores comerciales. En esas reuniones se puso de manifiesto que el apoyo de esos sectores al proyecto y su interés por éste no habían disminuido.

8. El 6 de julio de 2000, en el contexto del 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. El coloquio tuvo por objeto que los expertos expusieran sus ideas y opiniones sobre los problemas que se planteaban en el transporte internacional de mercancías, en particular en materia de transporte marítimo, y determinar cuestiones relativas al derecho del transporte que la Comisión pudiera considerar dignas de examen en el futuro y, en la medida de lo posible, sugerir soluciones.

9. En el curso del coloquio la mayoría de los oradores reconocieron que las normas de derecho interno y los convenios internacionales vigentes contenían importantes lagunas sobre cuestiones como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo, la relación de esos documentos de transporte con los derechos y obligaciones 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 general hubo consenso en que, debido a los cambios que habían traído consigo el desarrollo de los transportes multimodales y el comercio electrónico, era necesario reformar el régimen jurídico del transporte con objeto de regular todos los contratos de transporte, tanto si se aplicaban a una o más modalidades de transporte como si se celebraban de forma electrónica o por escrito. Entre las cuestiones que se plantearon para tener en cuenta en el proceso de reforma figuraban las de formular definiciones más exactas de las funciones, responsabilidades, derechos y obligaciones de todas las partes interesadas y enunciar con más claridad cuándo se suponía que se perfeccionaba la entrega, las normas para regular los casos en que no quedaba claro en qué etapa de la operación de transporte se había perdido o dañado la carga, y las disposiciones o el régimen de responsabilidad aplicables, así como los límites financieros de responsabilidad y la incorporación de disposiciones encaminadas a prevenir el empleo fraudulento de los conocimientos de embarque.

10. En su 34º período de sesiones, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General (A/CN.9/497) que había sido preparado atendiendo a la solicitud de la Comisión[7].

11. En el informe que examinó la Comisión se resumían las opiniones y sugerencias que habían emanado hasta el momento de las deliberaciones celebradas en el Subcomité Internacional del CMI. No se presentaron los detalles de las posibles soluciones legislativas porque el Subcomité las estaba ultimando. La finalidad del informe consistía en que la Comisión determinara los aspectos principales y el alcance de las posibles soluciones y decidiera de qué manera deseaba proceder al respecto. Entre las cuestiones descritas en el informe que habría que regular en el futuro instrumento figuraban las siguientes: el ámbito de aplicación del instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador, los documentos de transporte, el flete, la entrega al consignatario, el derecho de supervisión de las partes interesadas en la carga durante el transporte, la

[7] Ibíd., *quincuagésimo quinto período de sesiones, Suplemento Nº 17* (A/56/17), párrs. 319 a 345.

transferencia de derechos sobre mercancías, la parte que tenía derecho a interponer una demanda contra un porteador, y el plazo límite para tal demanda.

12. En el informe se sugería que las consultas celebradas por la Secretaría en cumplimiento del mandato que le encomendó la Comisión en 1996 indicaban que ya se podía iniciar la preparación de un instrumento internacional, posiblemente de la categoría de un tratado internacional, encaminado a modernizar el derecho de transporte teniendo en cuenta los últimos adelantos tecnológicos como el comercio electrónico, y a solucionar los problemas jurídicos del transporte marítimo internacional de mercancías determinados por la Comisión. El CMI estaba progresando en la elaboración de posibles soluciones legislativas y para diciembre de 2001 se esperaba haber preparado un texto preliminar con proyectos de posibles soluciones, conjuntamente con opciones y comentarios, para un futuro instrumento legislativo.

13. Tras un debate, la Comisión decidió establecer un grupo de trabajo que se denominaría “Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte” encargado de examinar el proyecto. Estaba previsto que la Secretaría redactara un documento de trabajo preliminar para el Grupo de Trabajo con proyectos de las posibles soluciones para un futuro instrumento legislativo, con variantes y observaciones, que ya estaba preparando el CMI.

14. En cuanto al alcance de la labor, la Comisión, tras algún debate, decidió que en el documento de trabajo que se presentara al Grupo de Trabajo se trataran cuestiones relacionadas con la responsabilidad. La Comisión decidió también que las deliberaciones del Grupo de Trabajo abarcaran en un principio las operaciones de transporte de puerto a puerto; no obstante, el Grupo de Trabajo tendría libertad para estudiar si sería conveniente y viable ocuparse también de las operaciones de transporte puerta a puerta, o de determinados aspectos de esas operaciones y, según los resultados de esos estudios, recomendar a la Comisión una ampliación apropiada del mandato del grupo de trabajo. Se indicó que debían tenerse cuidadosamente en cuenta las soluciones incorporadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991). Se convino asimismo en que la labor se llevase a cabo en estrecha colaboración con organizaciones intergubernamentales interesadas que se ocupaban del derecho de transporte (como la UNCTAD, la CEPE y otras comisiones regionales de las Naciones Unidas y la Organización de los Estados Americanos (OEA)), así como con organizaciones no gubernamentales internacionales.

15. El Grupo de Trabajo está formado por todos los Estados Miembros de la Comisión, que son los siguientes: Alemania, 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, Uganda y Uruguay.

Tema 1. Elección de la Mesa

16. De conformidad con la práctica adoptada 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 el transporte marítimo de mercancías

17. El Grupo de Trabajo tendrá ante sí, y tal vez desee servirse de ella como base para sus deliberaciones, una nota de la Secretaría en la que se examina la cuestión del transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.21).

18. También podrá accederse a la nota antes mencionada a través de la página en la Red de UNCITRAL (www.uncitral.org).

Tema 5. Aprobación del informe

19. El Grupo de Trabajo quizá quiera aprobar, en la clausura de la reunión, un informe para su presentación en el 35º período de sesiones de la Comisión (que se celebrará en Nueva York del 17 al 28 de junio de 2002, y no del 10 al 28 de junio de 2002 como se había previsto originalmente).

Fechas y calendario de las reuniones

20. El período de sesiones del Grupo de Trabajo se desarrollará los días 15 a 26 de abril de 2002 en la Sede de las Naciones Unidas de Nueva York. En el período de sesiones se dispondrá de ocho días laborables para examinar los temas del programa. No se ha previsto ninguna reunión oficial el jueves 25 de abril, con el fin de permitir que se prepare el proyecto de informe del período de sesiones, que se aprobará el viernes 26. El horario de las reuniones se extenderá desde las 10.00 a las 13.00 horas y desde las 15.00 a las 18.00 horas, salvo el lunes 15 de abril de 2002, día en que la sesión se iniciará a las 10.30 horas.