



Asamblea General

Distr. limitada
3 de julio de 2002
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
Décimo período de sesiones
Viena, 16 a 20 de septiembre de 2002

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 y legislaciones actuales 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 las convenciones internacionales contenían importantes lagunas, que constituían un obstáculo para la libre circulación de las mercancías e incrementaban el costo de las operaciones. La propagación de los medios electrónicos de comunicación en los transportes de mercaderías agravaba aun más las consecuencias de estas legislaciones fragmentarias y dispares y creaba además la necesidad de establecer normas uniformes para regular los problemas 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 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 Transitarios 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 información.

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 derecho⁵.

6. En ese período de sesiones se informó 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 universal⁶.

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 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 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, determinando las cuestiones del derecho del transporte sobre las que la Comisión podría emprender una labor futura y, en la medida de lo posible, sugiriendo soluciones viables. En ese coloquio, la mayoría de los oradores reconocieron que existían importantes lagunas en las legislaciones nacionales y en los tratados 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 2001, 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 amplitud 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 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 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, que modernizaría el derecho del transporte, tendría en cuenta los últimos adelantos tecnológicos, incluido el comercio electrónico, y eliminaría las dificultades jurídicas mencionadas por la Comisión que obstaculizaban el transporte marítimo de mercancías.

11. En su 34º período de sesiones, la Comisión decidió encomendar el proyecto al Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte⁷.

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 responsabilidad⁸. 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 mandato⁹. 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 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 de 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 gubernamentales¹⁰.

13. En su 35º período de sesiones, celebrado en Nueva York del 17 al 28 de junio de 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 que ya había realizado.

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, pero que tenía libertad para estudiar si sería conveniente y factible tratar de 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 consideraciones del Grupo de Trabajo sobre la cuestión del alcance del proyecto de instrumento figuran expuestas 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 dicha 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 a los transportes terrestres), 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 a la vez para el transporte marítimo y para 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 puerta (A/57/17, cap. VIII, que se publicará en julio o agosto de 2002).

16. 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

17. 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

18. 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*).

19. La nota mencionada podrá consultarse también en la página de UNCITRAL en Internet (www.uncitral.org).

Tema 5. Aprobación del informe

20. 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

21. El período de sesiones del Grupo de Trabajo tendrá lugar los días 16 a 20 de septiembre de 2002 en el Centro Internacional de Viena. En el período de sesiones se dispondrá de cinco días laborables para examinar los temas del programa. El Grupo de Trabajo tal vez desee observar que, conforme a las decisiones adoptadas por la Comisión en su 34º período de sesiones (véase A/56/17, párr. 381), se prevé que el Grupo de Trabajo celebre deliberaciones de fondo durante las primeras nueve sesiones de media jornada (es decir, de lunes a viernes por la mañana), y que la Secretaría prepare un proyecto de informe sobre todo el período para su aprobación en la décima y última sesión del Grupo de Trabajo (el viernes por la tarde). El horario de las reuniones será de las 9.30 a las 12.30 horas y de las 14.00 a las 17.00 horas, salvo el lunes 16 de septiembre de 2002, día en que la sesión se iniciará a las 10.00 horas.

Notas

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17).*

² *Ibíd.*, párr. 210.

³ *Ibíd.*, párr. 211.

⁴ *Ibíd.*, párr. 215.

⁵ *Ibíd.*, quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17), párr. 413.

⁶ *Ibíd.*, párr. 415.

⁷ *Ibíd.*, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/56/17), párr. 345.

⁸ *Ibíd.*

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ *Ibíd.*