



Asamblea General

Distr. limitada
15 de febrero de 2005
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
15º período de sesiones
Nueva York, 18 a 25 de abril de 2005

Programa provisional anotado

I. Programa provisional

1. Calendario de reuniones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe.

II. Composición del Grupo de Trabajo

1. El Grupo de Trabajo está formado por todos los Estados miembros de la Comisión, que son los siguientes: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Croacia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Fiji, Francia, Gabón, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Israel, Italia, Japón, Jordania, Kenya, la ex República Yugoslava de Macedonia, Líbano, Lituania, Madagascar, Marruecos, México, Mongolia, Nigeria, Pakistán, Paraguay, Polonia, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, Rwanda, Serbia y Montenegro, Sierra Leona, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Uganda, Uruguay, Venezuela y Zimbabwe.



2. Además, podrá invitarse al período de sesiones como observadores a Estados que no sean miembros de la Comisión, así como a organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales pertinentes. De conformidad con la práctica seguida hasta ahora por la CNUDMI, las delegaciones de observadores podrán participar activamente en las deliberaciones al término de las cuales se adopten, por consenso, decisiones.

III. Apertura del período de sesiones y calendario de las reuniones

Tema 1. Apertura del período de sesiones y calendario de las reuniones

3. El 15° período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrará en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 18 al 28 de abril de 2005. Las sesiones tendrán lugar de las 10.00 a las 13.00 horas y de las 15.00 a las 18.00 horas, salvo el lunes 18 de abril de 2005, día en que la sesión será abierta a las 10.30 horas. Durante el período de sesiones, el Grupo de Trabajo dispondrá de siete y media jornadas laborables para el examen de los temas del programa del período de sesiones. Está previsto que el Grupo de Trabajo dedique sus 15 primeras sesiones (del lunes 18 de abril a la mañana del miércoles 27 de abril, inclusive) al debate de las cuestiones de fondo. No se ha previsto ninguna reunión para la tarde del miércoles 27 de abril, a fin de facilitar la preparación del proyecto de informe sobre el período de sesiones, que será presentado, para su aprobación, durante las sesiones 17ª y 18ª del Grupo de Trabajo, el jueves 28 de abril de 2005.

Tema 2. Elección de la Mesa

4. 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 4. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

a) Deliberaciones previas del Grupo de Trabajo

5. En su 29° período de sesiones, celebrado en 1996, 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 leyes¹.

6. 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 tecnologías².

7. 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 las autoridades competentes, 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 Transitarios y Asimilados (FIATA), la Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Asociación Internacional de Puertos³.

8. 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 información⁴.

9. 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.

10. 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 universal⁶.

11. 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 de que, en cooperación con la Secretaría, el grupo de trabajo del CMI había iniciado una investigación basada en el cuestionario. 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.

12. 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.

13. 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 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.

14. 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.

15. En su 34º período de sesiones, la Comisión decidió encomendar el proyecto al Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte. 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 gubernamentales⁷.

16. En su 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión observó que el Grupo de Trabajo, consciente del mandato que le había encomendado la Comisión⁸ (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). 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 puerta⁹.

17. En su 36º período de sesiones, en 2003, la Comisión tuvo presente la magnitud del proyecto emprendido por el Grupo de Trabajo y expresó su reconocimiento por el progreso efectuado hasta la fecha. Predominó el parecer que, tras haber completado recientemente su primera lectura del proyecto de instrumento sobre derecho del transporte, el Grupo de Trabajo había llegado a una etapa particularmente ardua de su labor. La Comisión tomó nota de que un notable número de cuestiones controvertidas seguían siendo debatidas en cuanto al alcance del régimen del instrumento y en lo concerniente a algunas de sus disposiciones particulares. Todo avance ulterior requeriría que se llegara a un equilibrio difícil entre los diversos intereses conflictivos en juego. Se expresó el parecer de que cabría concertar un régimen para el transporte de puerta a puerta si se llegaba a un compromiso basado en un régimen uniforme de la responsabilidad, la selección del foro y el trato a otorgar a los contratos negociados, pero evitándose entrar en la cuestión de las acciones judiciales ejercitables contra las partes ejecutantes de los tramos terrestres del recorrido. Se dijo además que interesar a los transportistas terrestres y ferroviarios era un factor esencial para el logro de los objetivos del nuevo texto. Se expresó el parecer de que la posibilidad de flexibilizar aún más la concepción o estructura del instrumento propuesto era un factor que debía seguir siendo explorado por el Grupo de Trabajo, dando así margen para que los Estados pudieran optar por promulgar total o parcialmente el régimen de puerta a puerta. La Comisión tomó nota también de que, en vista de la complejidad de la preparación del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo se había reunido durante dos semanas, con ocasión de su 11º período de sesiones, aprovechando así el tiempo de reuniones que había dejado libre el Grupo de Trabajo I al haber completado su labor sobre los proyectos de infraestructura con financiación privada en su quinto período de sesiones, celebrado en septiembre de 2002. El Presidente del Grupo de Trabajo III confirmó que, para que progresaran los preparativos del proyecto de instrumento en el marco de un calendario aceptable, el Grupo de Trabajo se vería obligado a seguir celebrando nuevos períodos de dos semanas de duración. Tras deliberar al respecto, la Comisión autorizó al Grupo de Trabajo III, a que, con carácter excepcional, sus períodos de sesiones 12º y 13º fueran de dos semanas de duración. Se convino en que la situación del Grupo de Trabajo a dicho respecto debería ser reevaluada en el 37º período de sesiones de la Comisión, en 2004. Se invitó al Grupo de Trabajo a que hiciera lo posible por completar su labor lo más rápidamente posible y a que aprovechara, para dicho fin, toda oportunidad que se presentara para celebrar consultas entre períodos de sesiones, posiblemente por vía electrónica. La Comisión se dio, no obstante, cuenta de que el número de cuestiones pendientes y la necesidad de examinar muchas de ellas simultáneamente hacía que fuera particularmente importante que el Grupo de Trabajo celebrara reuniones plenarios y prolongadas¹⁰.

18. En su 37º período de sesiones, en 2004, por las razones señaladas por la Comisión en su 36º período de sesiones en 2003¹¹, la Comisión decidió acomodar de nuevo la necesidad del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de celebrar

períodos de sesiones de dos semanas de duración, aprovechando el tiempo de reuniones asignado al Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) que no estaba previsto que se reuniera ni en la segunda mitad de 2004 ni en 2005¹².

19. En ese mismo período de sesiones, la Comisión tomó nota de los progresos efectuados por el Grupo de Trabajo durante sus períodos de sesiones 12° y 13° (A/CN.9/544 y A/CN.9/552, respectivamente). La Comisión tomó nota con agrado de que el Grupo de Trabajo había proseguido su examen del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La Comisión reiteró su reconocimiento de la magnitud del proyecto y de la complejidad inherente a la preparación del proyecto de instrumento, habida cuenta en particular de las cuestiones controvertidas que seguían siendo debatidas y cuya solución requeriría que se equilibraran ponderadamente los diversos intereses conflictivos en juego¹³.

20. Se informó a la Comisión de que el Grupo de Trabajo había proseguido, durante sus períodos de sesiones 12° y 13° con la segunda lectura del proyecto de instrumento y había efectuado progresos respecto de cierto número de cuestiones difíciles, tales como el ámbito de aplicación del instrumento y sus disposiciones clave en lo concerniente a la responsabilidad. Se informó a la Comisión de que, con miras a acelerar el intercambio de pareceres, la formulación de propuestas y la emergencia de un consenso que sirviera de base para la tercera y última lectura del proyecto de instrumento cierto número de delegaciones participantes en el 13° período de sesiones del Grupo de Trabajo habían tomado la iniciativa de crear un grupo de consulta oficiosa para que prosiguiera las deliberaciones en los intervalos entre los períodos de sesiones del Grupo¹⁴.

21. La Comisión expresó su apoyo en pro del empeño del Grupo de Trabajo de que acelerara el progreso de su labor sobre la complejidad del proyecto. Respecto del posible calendario para ultimar el proyecto de instrumento, cierto número de oradores expresaron el parecer de que sería deseable completar la tercera lectura del proyecto de texto a tiempo para su aprobación por la Comisión en 2006. Ahora bien, algunos oradores recordaron también que dotar al instrumento de la debida calidad debía ser el objetivo principal de la labor preparatoria. No debía comprometerse dicho objetivo acelerando indebidamente el examen de las importantes cuestiones que quedaban aún por resolver. Tras deliberar al respecto, la Comisión convino en que 2006 constituía una meta deseable para completar el proyecto, pero convino asimismo en que reconsideraría la conveniencia de fijar una meta para completar dicho instrumento, durante su 38° período de sesiones, en 2005¹⁵.

22. En su 14° período de sesiones (véase A/CN.9/572), el Grupo de Trabajo siguió examinando las disposiciones del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías que figura en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.32). El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 14 concerniente al fundamento de la responsabilidad, y la autonomía contractual (proyectos de artículo 1, 2, 88 y 89), así como el ámbito de aplicación, el amparo de terceros y el acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea (OLSA). El Grupo de Trabajo examinó también el capítulo 15 concerniente a la vía judicial y el capítulo 16 concerniente a la vía arbitral.

23. Está previsto que el Grupo de Trabajo prosiga, durante la primera semana de su período de sesiones, su examen de la autonomía contractual, así como del

acuerdo OLSA y del ámbito de aplicación del instrumento, para pasar seguidamente a examinar la vía judicial y la vía arbitral para la solución de controversias. El Grupo de Trabajo examinó ulteriormente el comercio electrónico, los títulos o documentos de transporte, el derecho de control y la transferencia de derechos, por ese orden.

b) Documentación del 15º período de sesiones

24. El Grupo de Trabajo tendrá ante sí, y tal vez desee tomar como base para proseguir sus deliberaciones, una nota preparada por la Secretaría con la primera revisión del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.32).

25. El Grupo de Trabajo tendrá, además, ante sí una reformulación provisional propuesta de ciertos artículos del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, que se examinaron durante su 12º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.36) (proyecto de artículo 1 e), definiciones de “parte ejecutante marítima” y de “parte ejecutante no marítima” y proyectos de artículo 18 2), 1 a), 2, 14, 13 y 15) y en su 13º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.39) (proyectos de artículo 15, 16, 2 bis, 17 a 32, junto con un proyecto de artículo 13 bis y el capítulo 9). El Grupo de Trabajo tendrá asimismo ante sí las disposiciones relativas al ámbito de aplicación conforme fueron presentadas por el grupo de redacción informal al Grupo de Trabajo para que las examinara durante su 14º período de sesiones, junto con un comentario ligeramente revisado (A/CN.9/WG.III/WP.44), una nota de la Secretaría sobre la vía arbitral, conforme se solicitó en el 14º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.45), y el texto reformulado de ciertas disposiciones concernientes a la vía arbitral y a la vía judicial o jurisdiccional (A/CN.9/WG.III/WP.46), preparadas a la luz de las deliberaciones del 14º período de sesiones.

26. La documentación anteriormente mencionada estará además accesible en el sitio *web* de la CNUDMI y (www.uncitral.org), junto con la documentación previamente publicada por la Secretaría concerniente a este proyecto, que contiene información adicional sobre el historial del proyecto. Dicha documentación incluye:

- Informes de la Comisión sobre la labor de sus períodos de sesiones 29º y 31º a 37º (A/51/17 y A/53/17 a A/59/17);
- Informes del Grupo de Trabajo sobre la labor de sus períodos de sesiones noveno a 14º (A/CN.9/510, 525, 526, 544, 552 y 572), y
- Documentos de trabajo preparados por la Secretaría para ser examinados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones noveno a 14º (A/CN.9/WG.III/WP.20 a 42).

Tema 5. Otros asuntos

27. El 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrará en el Centro Internacional de Viena, del 28 de noviembre al 9 de diciembre de 2005.

Tema 6. Aprobación del informe

28. El Grupo de Trabajo tal vez desee aprobar, al clausurarse su período de sesiones, un informe a fin de presentarlo al 38º período de sesiones de la Comisión (que se celebrará en Viena del 4 al 15 de julio de 2005).

Notas

- ¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17), párr. 210.*
 - ² *Ibíd.*
 - ³ *Ibíd.*, párr. 215.
 - ⁴ *Ibíd.*, *quincuagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/53/17)*, párr. 264.
 - 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.*, *quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17)*, párrs. 223 y 224.
 - ¹⁰ *Ibíd.*, *quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17)*, párrs. 207 y 208.
 - ¹¹ *Ibíd.*, párr. 272.
 - ¹² *Ibíd.*, *quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17)*, párrs. 132 y 133.
 - ¹³ *Ibíd.*, párrs. 63 y 64.
 - ¹⁴ *Ibíd.*, párr. 65.
 - ¹⁵ *Ibíd.*, párr. 66.
-