



Asamblea General

Distr. limitada
23 de julio de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
20º período de sesiones
Viena, 15 a 25 de octubre de 2007

Programa provisional anotado

I. Programa provisional

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Preparación de un proyecto de convenio 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, Armenia, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Benin, Bolivia, Bulgaria, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Fiji, Francia, Gabón, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Irán (República Islámica del), Israel, Italia, Japón, Kenya, Letonia, Líbano, Madagascar, Malasia, Malta, Marruecos, México, Mongolia, Namibia, Nigeria, Noruega, Pakistán, Paraguay, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, Senegal, Serbia, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, Uganda, Venezuela (República Bolivariana de) y Zimbabwe.
2. Además, podrá invitarse al período de sesiones como observadores a Estados que no sean miembros de la Comisión, así como a las organizaciones



intergubernamentales, que podrán participar en las deliberaciones. Asimismo, representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales podrán asistir al período de sesiones en calidad de observadores y exponer las opiniones de sus respectivas organizaciones sobre las cuestiones en las que cada una de ellas disponga de conocimientos prácticos y de experiencia internacional, de modo que contribuyan a facilitar las deliberaciones del período de sesiones.

III. Notas sobre los temas del programa

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

3. El 20º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrará en el Centro Internacional de Viena del 15 al 25 de octubre de 2007. Las sesiones tendrán lugar de las 09.30 a las 12.30 horas y de las 14.00 a las 17.00 horas, salvo el lunes 15 de octubre de 2007, día en que la sesión se iniciará a las 10.00 horas. Durante el período de sesiones se dispondrá de ocho días laborables para examinar los temas del programa. Se prevé que el Grupo de Trabajo debatirá cuestiones de fondo durante las 14 primeras sesiones (es decir, del lunes 15 de octubre hasta la tarde del martes 23 de octubre, inclusive). No se ha previsto ninguna reunión oficial para el miércoles 24 de octubre, a fin de facilitar la preparación del proyecto de informe sobre el período de sesiones, que se someterá a la aprobación del Grupo de Trabajo durante las sesiones 15ª y 16ª que se celebrarán el jueves 25 de octubre de 2007. Se ruega tomar nota de que el viernes 26 de octubre de 2007 las oficinas de las Naciones Unidas en Viena estarán cerradas.

4. Se prevé que en su 20º período de sesiones el Grupo de Trabajo prosiga su tercera lectura del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (“el proyecto de convenio” o “el proyecto de instrumento”), que figura en los documentos A/CN.9/WG.III/WP.81 y A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

Tema 2. Elección de la Mesa

5. 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 convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

a) Deliberaciones previas del Grupo de Trabajo

6. En su 29º 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 lograr una mayor uniformidad de las leyes¹.

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17), párr. 210.*

7. En ese período de sesiones, se informó a la Comisión de que las legislaciones nacionales y los convenios internacionales contenían importantes lagunas respecto de varias cuestiones, que constituían un obstáculo para la libre circulación de las mercancías y que incrementaban el costo de las operaciones. El creciente uso de los medios electrónicos de comunicación en los transportes de mercancías agravaba aun más las consecuencias de estas legislaciones fragmentarias y dispares y además creaba la necesidad de establecer normas uniformes para regular las cuestiones inherentes a la utilización de nuevas tecnologías².

8. En el mismo período de sesiones, la Comisión también pidió 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 Naviera Internacional y la Asociación Internacional de Puertos³.

9. En su 31º período de sesiones, celebrado en 1998, se expuso ante la Comisión una declaración en nombre del CMI, en la que éste aceptaba la invitación de la Comisión y se manifestaba dispuesto a cooperar con la Secretaría para recabar las opiniones de los sectores interesados en el transporte internacional de mercancías y preparar un análisis de la información⁴.

10. En el 32º período de sesiones de la Comisión, celebrado en 1999, en nombre del CMI se informó de que se había 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 que se unificara y armonizara el derecho⁵.

11. 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 al cuestionario, el CMI se proponía crear un subcomité internacional para que analizara los datos y sentara 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 universal *Ibíd.*, párr. 415⁶.

12. 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 exponían los progresos realizados por el CMI en su labor de cooperación con la Secretaría. También se presentó verbalmente a la Comisión un informe en nombre del CMI según el cual el

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.

grupo de trabajo del CMI, en cooperación con la Secretaría, 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 diversos ramos de la industria. En esas reuniones se hizo patente el apoyo y el interés que seguía manifestando la industria por el proyecto.

13. 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 de las que la Comisión podría ocuparse en el futuro y, en la medida de lo posible, sugerir soluciones viables. En ese coloquio, la mayoría de los oradores reconocieron que había 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 una parte en un contrato 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 que el transporte fuera unimodal o multimodal y de que el contrato se hubiese celebrado por medios electrónicos o por escrito.

14. 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 atendiendo a una solicitud de la Comisión. En él se resumían las consideraciones y sugerencias que se habían hecho hasta el momento en los debates del Subcomité Internacional del CMI. El informe tenía por finalidad ayudar a la Comisión a evaluar la orientación y el alcance de las posibles soluciones y decidir cómo procedería. Entre las cuestiones señaladas en el informe que habrían de abordarse 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 destinatario, el derecho de control de las partes interesadas en la carga 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.

15. 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 internacional de mercancías que había mencionado la Comisión.

16. 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.

17. 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 de que ésta había decidido que el Grupo de Trabajo estudiara inicialmente las operaciones de transporte de puerto a puerto, sin que ello impidiera estudiar si sería conveniente y factible abordar también las operaciones de transporte de puerta a puerta, o ciertos aspectos de esas operaciones), había opinado 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 se complementara con uno o más tramos terrestres (respecto de las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre la cuestión del alcance del proyecto de instrumento, véanse los párrafos 26 a 32 del documento A/CN.9/510). Se señaló asimismo que el Grupo de Trabajo consideraba que sería conveniente que prosiguiera 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 apoyaron resueltamente 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 del transporte 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 ante esta ampliación del alcance del proyecto de instrumento, en general se opinó que, para proseguir sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo debería 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

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

⁸ *Ibid.*

entrañar el hacer extensivas al transporte terrestre las reglas del transporte marítimo, y a que, al elaborar el proyecto de instrumento, tuviera en cuenta las necesidades concretas del transporte terrestre. La Comisión también invitó a los Estados miembros y observadores a que se aseguraran de que en las delegaciones que participaran en las deliberaciones del Grupo de Trabajo hubiera expertos en transporte terrestre. 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. 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 evitar esos conflictos no bastaría 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 independientes pero vinculadas entre sí (algunas de las cuales 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 comprendiera de forma más completa su funcionamiento en el contexto del transporte puerta a puerta⁹.

18. 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 los progresos realizados hasta la fecha. Predominó el parecer de que, tras haber concluido 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 había un número considerable de cuestiones controvertidas que seguían siendo objeto de debate en cuanto al ámbito del instrumento y algunas de sus disposiciones. Para seguir avanzando habría que llegar a un difícil equilibrio entre los diversos intereses conflictivos que estaban en juego. Se expresó el parecer de que cabría concertar un régimen para el transporte de puerta a puerta si se llegaba a una transacción basada en un régimen uniforme de la responsabilidad, la selección del foro y el trato a otorgar a los contratos negociados, pero sin 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 indispensable para cumplir los objetivos del texto. Se expresó la opinión de que el Grupo de Trabajo debía seguir estudiando la posibilidad de flexibilizar más la estructura del instrumento propuesto, 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, durante su 11º período de sesiones, el Grupo de Trabajo se había

⁹ *Ibíd.*, quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17), párrs. 223 y 224.

reunido dos semanas, aprovechando así el tiempo de reuniones que había dejado libre el Grupo de Trabajo I al haber concluido 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 los preparativos del proyecto de instrumento progresaran conforme a un calendario aceptable, el Grupo de Trabajo tendría que seguir celebrando períodos de sesiones de dos semanas de duración. Tras deliberar al respecto, la Comisión autorizó al Grupo de Trabajo III a que, excepcionalmente, sus períodos de sesiones 12º y 13º tuvieran dos semanas de duración. Se acordó que la situación del Grupo de Trabajo a ese respecto tendría que reevaluarse en el 37º período de sesiones de la Comisión, en 2004. Se invitó al Grupo de Trabajo a que hiciera todo lo posible por concluir su labor lo más rápidamente posible y a que, con tal fin, aprovechara toda oportunidad que se presentara para celebrar consultas entre períodos de sesiones, tal vez por vía electrónica. No obstante, la Comisión señaló que se daba 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 el máximo número posible de reuniones¹⁰.

19. En su 37º período de sesiones, en 2004, la Comisión, por las razones señaladas en su 36º período de sesiones, en 2003¹¹, decidió atender de nuevo a 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), ya que no estaba previsto que éste se reuniera ni en el segundo semestre de 2004 ni en 2005¹².

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

21. Se informó a la Comisión de que, durante sus períodos de sesiones 12º y 13º, el Grupo de Trabajo había procedido a efectuar la segunda lectura del proyecto de instrumento y había avanzado respecto de cierto número de cuestiones difíciles, como el ámbito de aplicación del instrumento y sus disposiciones clave en lo concerniente a la responsabilidad. También se informó a la Comisión de que, con miras a acelerar el intercambio de opiniones, la presentación de propuestas y el logro de un consenso que sirviera de base para la tercera y última lectura del proyecto de instrumento, cierto número de delegaciones participantes en el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo habían tomado la iniciativa de crear

¹⁰ Ibid., *quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17)*, párrs. 207 y 208.

¹¹ Ibid., párr. 272.

¹² Ibid., *quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17)*, párrs. 132 y 133.

¹³ Ibid., párrs. 63 y 64.

un grupo de consultas oficiosas para que prosiguieran las deliberaciones en los intervalos entre los períodos de sesiones del Grupo¹⁴.

22. La Comisión apoyó el empeño del Grupo de Trabajo de acelerar el progreso de su labor relativa al complejo proyecto. Respecto del posible calendario para ultimar el proyecto de instrumento, varios oradores opinaron que convendría terminar la tercera lectura del proyecto de texto a tiempo para su aprobación por la Comisión en 2006. Ahora bien, otros oradores estimaron también que el objetivo primordial de la labor preparatoria debería ser que el resultado final fuera un instrumento de alta calidad. Dicho objetivo no debía comprometerse acelerando indebidamente el examen de las importantes cuestiones que quedaban por resolver. Tras deliberar al respecto, la Comisión acordó que 2006 constituía una meta conveniente para terminar el proyecto, pero también convino en reconsiderar, en su 38º período de sesiones en 2005, la cuestión de fijar el plazo para la conclusión del instrumento¹⁵.

23. En su 38º período de sesiones, celebrado en 2005, por las razones ya señaladas en su 36º período de sesiones de 2003¹⁶, la Comisión decidió atender de nuevo a 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 IV (Comercio Electrónico), ya que no estaba previsto que éste se reuniera ni en el segundo semestre de 2005 ni en 2006¹⁷.

24. En ese mismo período de sesiones, la Comisión tomó nota de los progresos realizados por el Grupo de Trabajo durante sus períodos de sesiones 14º y 15º (A/CN.9/572 y A/CN.9/576, respectivamente). La Comisión tomó nota con reconocimiento de los progresos que el Grupo de Trabajo había hecho en el examen del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. Se informó a la Comisión de que, en sus períodos de sesiones 14º y 15º, el Grupo de Trabajo había continuado la segunda lectura del proyecto de instrumento y había avanzado notablemente en relación con una serie de cuestiones delicadas, en particular las relativas al fundamento de la responsabilidad en el proyecto de instrumento, así como al ámbito de aplicación del instrumento y las cuestiones relacionadas con la autonomía contractual. Además, se informó a la Comisión de que, en sus períodos de sesiones 14º y 15º, el Grupo de Trabajo había examinado los capítulos del proyecto de instrumento relativos a la vía judicial y la vía arbitral, y había mantenido un intercambio inicial de opiniones sobre el derecho de control y la transferencia de derechos. Se comunicó asimismo a la Comisión que, tras celebrar consultas con el Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico), el Grupo de Trabajo había examinado por primera vez, en su 15º período de sesiones, las disposiciones del proyecto de instrumento relacionadas con el comercio electrónico¹⁸.

25. En su 38º período de sesiones, se informó asimismo a la Comisión de que, con miras a acelerar el intercambio de opiniones, la presentación de propuestas y el logro de un consenso antes de la tercera y última lectura del proyecto de instrumento, varias delegaciones que habían participado en los períodos de

¹⁴ Ibid., párr. 65.

¹⁵ Ibid., párr. 66.

¹⁶ Ibid., *quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17)*, párr. 272.

¹⁷ Ibid., *sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17)*, párr. 238.

¹⁸ Ibid., párr. 181 y 182.

sesiones 14º y 15º del Grupo de Trabajo habían mantenido su iniciativa de celebrar consultas oficiosas con miras a continuar los debates entre los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo. También se comunicó a la Comisión que el Grupo de Trabajo había examinado la cuestión del plazo para concluir su labor sobre el proyecto de instrumento, y que varias delegaciones sostenían que, si bien era poco probable que se finalizara esa labor a finales de 2005, gracias a la valiosa ayuda que había supuesto el proceso de consultas oficiosas, el Grupo de Trabajo confiaba en poder concluir su labor a finales de 2006 y presentar el proyecto de instrumento a la Comisión para su posible aprobación en 2007¹⁹. La Comisión elogió al Grupo de Trabajo por los progresos realizados y reiteró su reconocimiento por la envergadura del proyecto y por las dificultades que entrañaba la preparación del proyecto de instrumento, en particular el carácter de los intereses en juego y las complejas cuestiones de orden jurídico que se planteaban, todo lo cual requería un delicado equilibrio, así como un tratamiento coherente y ponderado de los problemas que planteaba el texto. Con respecto al posible plazo para la terminación del proyecto de instrumento, la Comisión convino en que el año 2007 sería una meta conveniente para concluir el proyecto, si bien en su 39º período de sesiones en 2006, debería estudiarse de nuevo el plazo en que debería quedar concluido el instrumento²⁰.

26. En su 39º período de sesiones, celebrado en 2006, ante la magnitud y complejidad del proyecto, que también observó la Comisión en sus períodos de sesiones 36º a 38º²¹, la Comisión decidió atender nuevamente a la necesidad del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de celebrar períodos de sesiones de dos semanas en otoño de 2006 y en primavera de 2007, aprovechando el tiempo asignado al Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico), que no se reuniría antes del 40º período de sesiones de la Comisión²².

27. En el mismo período de sesiones, la Comisión observó con reconocimiento los progresos realizados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones 16º y 17º (A/CN.9/591, A/CN.9/591/Corr.1, y A/CN.9/594, respectivamente). Se informó a la Comisión de que, en sus períodos de sesiones 16º y 17º, el Grupo de Trabajo había continuado la segunda lectura del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías y había logrado avances satisfactorios respecto de varias cuestiones difíciles, incluidas las relativas a la vía judicial, la vía arbitral, las obligaciones del cargador, la entrega de las mercancías, incluido el período de responsabilidad del porteador, el derecho de control, la entrega al destinatario, el ámbito de aplicación y la autonomía contractual, así como los documentos de transporte y los documentos electrónicos de transporte. Además, el Grupo de Trabajo examinó el tema de la transmisión de derechos y, de forma más general, la cuestión de si algunos de los temas de fondo actualmente tratados en el proyecto de convenio debían dejarse para su eventual regulación en un posible instrumento futuro. Se informó también a la Comisión de que la Secretaría había dado facilidades para entablar las consultas en curso entre expertos del Grupo de

¹⁹ Ibid., párr. 182.

²⁰ Ibid., párr. 184.

²¹ Ibid., *quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17)*, párr. 272, Ibid., *quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17)*, párrs. 132 y 133, e Ibid., *sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17)*, párr. 238.

²² Ibid., *sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17)*, párrs. 200, 270 y 273 c).

Trabajo III (Derecho del Transporte) y otros del Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) con la esperanza de que se consiguiera un acuerdo sobre las disposiciones del proyecto de convenio relativas al arbitraje²³.

28. Se informó a la Comisión de que, con miras a seguir agilizando el intercambio de opiniones, la formulación de propuestas y el logro de un consenso en preparación de la tercera y última lectura del proyecto de convenio, varias de las delegaciones que participaron en los períodos de sesiones 16º y 17º del Grupo de Trabajo habían seguido adelante con su iniciativa de celebrar consultas oficiosas para continuar los debates entre los períodos de sesiones del mismo²⁴.

29. Se expresaron ciertas reservas sobre la regulación en el proyecto de convenio de las cuestiones relativas al ámbito de aplicación y a la autonomía contractual. Se consideró que la libertad otorgada a las partes en contratos de volumen para hacer excepciones a las disposiciones del proyecto de convenio constituía una desviación importante respecto del régimen legal enunciado en los convenios sobre el derecho del transporte. Se argumentó que, habida cuenta de la amplia definición de los contratos de volumen enunciada en el artículo 1 del proyecto de convenio, la autonomía contractual podría abarcar casi todo el transporte de mercancías efectuado por buques de línea que entrara en el ámbito del proyecto de convenio. Se sostuvo también que las condiciones para excluir válidamente la aplicación de disposiciones del proyecto de convenio no requerían el consentimiento expreso de las exclusiones de ambas partes, que, se dijo, entrañaban la posibilidad de que pudieran presentarse a los cargadores contratos modelo que contuvieran cláusulas encaminadas a excluir la aplicación de disposiciones²⁵.

30. Se apoyaron esas reservas y se respaldó la necesidad de que las examinara el Grupo de Trabajo. Sin embargo, también hubo objeciones en relación con la crítica de la regulación de la autonomía contractual, así como con la caracterización de los presuntos problemas creados por el proyecto de convenio. A ese respecto, se puso de relieve que la autonomía contractual era un importante elemento que favorecía el equilibrio global del proyecto de convenio, y que el texto actual era fruto del acuerdo a que había llegado el Grupo de Trabajo tras extensas deliberaciones²⁶.

31. La Comisión tomó nota de las reservas expresadas acerca de la regulación en el proyecto de convenio de las cuestiones del ámbito de aplicación y de la autonomía contractual, y de la propuesta presentada conjuntamente por Australia y Francia sobre la autonomía contractual en los contratos de volumen, enunciada en el documento A/CN.9/612, así como de la expresión de apoyo a los actuales proyectos de disposición. La Comisión consideró que el Grupo de Trabajo era el foro apropiado para examinar esos aspectos sustantivos en la etapa actual y expresó la esperanza de que el Grupo de Trabajo atendiera a esas preocupaciones en las deliberaciones en curso sobre el proyecto de convenio. La Comisión tomó nota de las opiniones expresadas por varias delegaciones en el sentido de que era preciso que el resultado de las deliberaciones del Grupo de Trabajo gozara de una amplia aceptación internacional²⁷.

²³ *Ibíd.*, sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17), párrs. 194 y 195.

²⁴ *Ibíd.*, párr. 196.

²⁵ *Ibíd.*, párr. 197.

²⁶ *Ibíd.*, párr. 198.

²⁷ *Ibíd.*, párr. 199.

32. Con respecto al posible calendario para finalizar el proyecto de convenio, se informó a la Comisión de que el Grupo de Trabajo preveía concluir la segunda lectura del mismo a fines de 2006 y su última lectura a fines de 2007, con miras a presentárselo a la Comisión en 2008 para su finalización. La Comisión convino en que 2008 era un buen objetivo para ultimar el proyecto, pero que en la presente etapa no convenía fijar un plazo firme²⁸.

33. En su 40º período de sesiones, la Comisión tomó nota con reconocimiento de los progresos realizados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones 18º (Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006) y 19º (Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007) (véanse, respectivamente, los documentos A/CN.9/616 y A/CN.9/621). En ese período de sesiones se informó a la Comisión de que, en su 18º período de sesiones, el Grupo de Trabajo había proseguido y había prácticamente concluido su segunda lectura del proyecto de convenio, y de que había avanzado notablemente en lo que respecta a una serie de cuestiones difíciles, como las de los documentos de transporte y los documentos electrónicos de transporte, la responsabilidad del cargador por demora, el plazo para presentar una demanda, la limitación de la responsabilidad del porteador, la relación del proyecto de convenio con otros instrumentos, la avería gruesa, la vía judicial y la vía arbitral. El Grupo de Trabajo analizó asimismo la cuestión de los derechos a presentar demandas con arreglo al proyecto de convenio, y se decidió que si bien era un objetivo encomiable tratar de ofrecer soluciones uniformes sobre los derechos a presentar demandas, ese capítulo debería suprimirse del proyecto de convenio a causa de su complejidad y habida cuenta del objetivo del Grupo de Trabajo de finalizar el texto. Se informó asimismo a la Comisión de que la Secretaría había facilitado la celebración de consultas entre expertos del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y expertos del Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación Internacionales), y de que se había llegado a un acuerdo que daba cabida a las necesidades y al enfoque general de ambos grupos de trabajo en lo que respecta a las disposiciones del proyecto de convenio en materia de arbitraje²⁹.

34. Se informó además a la Comisión de que el Grupo de Trabajo, en su 19º período de sesiones, había iniciado su tercera lectura del proyecto de convenio, y de que, a este respecto, se había avanzado considerablemente. Se había concluido la tercera lectura de diversos capítulos del proyecto de convenio, entre ellos las definiciones conexas relativas al ámbito de aplicación, los documentos electrónicos de transporte, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las disposiciones adicionales referentes a determinadas etapas del transporte, la validez de las cláusulas contractuales, la responsabilidad por demora en la entrega de las mercancías, la relación del proyecto de convenio con otros instrumentos, y las obligaciones del cargador. Se informó asimismo a la Comisión de que también estaba casi concluida la tercera lectura del capítulo relativo a los documentos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte³⁰.

35. La Comisión elogió al Grupo de Trabajo III por los progresos realizados en su labor, en particular habida cuenta del objetivo del Grupo de Trabajo de someter el

²⁸ Ibid., párr. 200.

²⁹ Ibid., *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/62/17), párrs. 180 y 181.

³⁰ Ibid., párr. 182.

proyecto de convenio al examen de la Comisión en 2008. Se expresaron algunas reservas sobre la forma en que se regulaban en el proyecto de convenio ciertas cuestiones sustantivas, como la autonomía contractual en los contratos de volumen, y se sugirió que esas cuestiones volvieran a analizarse antes de concluir el proyecto de convenio. Una delegación hizo saber que la forma en que se regulara la autonomía contractual en los contratos de volumen condicionaría su postura ante la adopción del proyecto de convenio³¹.

36. Con respecto al plazo para la conclusión del proyecto de convenio, la Comisión fue informada en su 40º período de sesiones de que el Grupo de Trabajo tenía previsto concluir su tercera y última lectura a fines de 2007, con miras a presentar el proyecto de convenio para que lo ultimara la Comisión en 2008. A fin de poder cumplir este objetivo y de tener en cuenta la posibilidad de que el Grupo de Trabajo podría requerir cierto tiempo suplementario, una vez finalizado su 20º período de sesiones, para concluir la lectura final, la Comisión convino en programar el 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo entre los días 14 y 25 de enero de 2008, de modo que se dispusiera de tiempo suficiente para ultimar la lectura final del proyecto de convenio y para distribuirlo a los gobiernos a fin de que hicieran sus comentarios antes del 41º período de sesiones de la Comisión en 2008. Además, la Comisión convino en que el 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo no se celebrara en Nueva York, como estaba previsto, sino en Viena, dado que si la lectura final se concluía en ese período de sesiones, se requeriría la participación de un grupo de redacción, en el que participaran traductores y editores, lo cual sólo era posible en Viena. La Comisión señaló además que el Grupo de Trabajo podría decidir, al término de su 20º período de sesiones, si para enero de 2008 precisaba un período de sesiones de una semana o de dos semanas, aunque, en general, habida cuenta de las complejidades y de la magnitud del trabajo que supone la preparación del proyecto de convenio, la Comisión autorizó al Grupo de Trabajo a que celebrara sus períodos de sesiones con una duración de dos semanas³².

b) Documentación para el 20º período de sesiones

37. El Grupo de Trabajo tendrá a su disposición una nota de la Secretaría en que figuran todas las versiones revisadas de las disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.81 y A/CN.9/WG.III/WP.81/Add.1), nota que podría utilizar como base para proseguir las deliberaciones.

38. Además, el Grupo de Trabajo dispondrá de los documentos siguientes:

- A/CN.9/WG.III/WP.93;
- A/CN.9/WG.III/WP.94; y
- A/CN.9/WG.III/WP.95.

39. Los mencionados documentos también podrán consultarse en el sitio de la CNUDMI en Internet (www.uncitral.org), junto con los documentos ya publicados

³¹ Ibid., párr. 183.

³² Ibid., párrs. 184 y 251 c).

por la Secretaría en relación con el proyecto, que contienen más información sobre la evolución del proyecto. Entre esos documentos cabe mencionar los siguientes:

- Los informes de la Comisión sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones 29º y 31º a 40º (A/51/17 y A/53/17 a A/62/17);
- Los informes del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones noveno a 19º (A/CN.9/510, 525, 526, 544, 552, 572, 576, 591, 591/Corr.1, 594 y 616 y 621); y
- Los documentos de trabajo que la Secretaría ha sometido al examen del Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones noveno a 19º (A/CN.9/WG.III/WP.20 a 91, y A/CN.9/612).

Tema 5. Otros asuntos

40. Se prevé que el 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Viena, del 14 al 25 de enero de 2008.

Tema 6. Aprobación del informe

41. Al término de su período de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee aprobar un informe a fin de presentarlo a la Comisión en su 41º período de sesiones (que se celebrará en Viena del 16 de junio al 11 de julio de 2008).
