



Asamblea General

Distr. limitada
2 de febrero de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
19º período de sesiones
Nueva York, 11 a 27 de abril 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, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Croacia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Francia, Gabón, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Israel, Italia, Japón, Jordania, Kenya, 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, Sierra Leona, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Uganda, Uruguay, 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 y organizaciones no gubernamentales internacionales pertinentes. De conformidad con la práctica seguida hasta ahora por la CNUDMI, las delegaciones de observadores podrán participar activamente en las deliberaciones que culminen en decisiones, que se adoptan por consenso.

III. Notas sobre los temas del programa

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

3. El 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrará en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 16 al 27 de abril de 2007. 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 16 de abril de 2007, día en que la sesión se iniciará a las 10.30 horas. Durante el período de sesiones se dispondrá de ocho días laborables y medio para examinar los temas del programa. Se prevé que el Grupo de Trabajo debatirá cuestiones de fondo durante las 17 primeras sesiones (es decir, del lunes 16 de abril hasta el jueves 26 de abril, inclusive). No se ha previsto ninguna reunión oficial para el jueves 26 de abril, por la tarde, 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 18ª y 19ª que se celebrarán el viernes 27 de abril de 2007.

4. Se prevé que en su 19º período de sesiones el Grupo de Trabajo continúe examinando cualesquiera temas que hayan quedado pendientes en su segunda lectura del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (“el proyecto de convenio” o “el proyecto de instrumento”), y que inicie su tercera lectura del mismo.

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.

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 aún 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 Internacional de Navegación Marítima y la Asociación Internacional de Puertos³.

9. En su 31º período de sesiones, celebrado en 1998, la Comisión escuchó 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 universal⁶.

12. En su 33º período de sesiones, celebrado en 2000, la Comisión tuvo a la vista 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 respecto de la labor realizada en cooperación con la Secretaría. También se presentó verbalmente a la Comisión un informe en nombre del CMI según el cual el 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 diversas industrias. 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 las partes en los 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 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 ante sí 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 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.

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 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 a esta ampliación del alcance del proyecto de instrumento, en general se opinó que, para proseguir 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 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 vinculados 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 hechos hasta la fecha. Predominó el parecer de 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 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 un compromiso basado 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 reunido dos semanas, 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 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 completar su labor lo más rápidamente posible y a que, a tal fin, aprovechara toda oportunidad que se presentara para celebrar consultas entre períodos de sesiones, posiblemente 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, formular propuestas y llegar a 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 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 convenía terminar la tercera lectura del proyecto de texto a tiempo para su aprobación por la Comisión en 2006. Ahora bien, algunos oradores estimaron también que el principal objetivo de la labor preparatoria debía ser lograr que el instrumento fuera de alta calidad. No debía comprometerse dicho objetivo 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 acordó que en su 38º período de sesiones, en 2005, reconsideraría la cuestión de fijar una meta para completar ese 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 hecho importantes progresos 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 libertad 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 informó asimismo a la Comisión de 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 formulación 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 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 informó a la Comisión de que el Grupo de Trabajo había examinado la cuestión del plazo para concluir su labor sobre el proyecto de instrumento, y de que varias delegaciones sostenían que, si bien era poco probable que se concluyera 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 era una meta conveniente para terminar el proyecto, si bien debería estudiarse de nuevo en su 39º período de sesiones, en 2006, la cuestión de fijar un plazo para su conclusión²⁰.

26. En su 39º período de sesiones, celebrado en 2006, por 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 el otoño de 2006 y la primavera de 2007, utilizando 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 su 17º período de sesiones, 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 los asuntos de la transmisión de derechos y, a título más general, la cuestión de determinar si debían aplazarse algunos de los temas de fondo actualmente abarcados en el proyecto de convenio para examinarlos en un posible instrumento futuro. Se informó a la Comisión de que la Secretaría había facilitado la celebración de las consultas en curso entre expertos del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y otros del Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) en la esperanza de llegar a un acuerdo sobre las disposiciones del proyecto de convenio relativas al arbitraje.

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

29. Se expresaron ciertas preocupaciones por la regulación en el proyecto de convenio de las cuestiones relativas al ámbito de aplicación y la autonomía contractual. Se manifestó 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 dijo que, habida cuenta de la amplia definición de los contratos de volumen 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 entraba en el ámbito del proyecto de convenio. Se añadió que las condiciones para excluir en forma válida la aplicación de disposiciones del proyecto de convenio no requerían el consentimiento expreso de las exclusiones de ambas partes a la aplicación, que, se dijo, entrañaban la posibilidad de que pudieran presentarse a los cargadores contratos modelo que contuvieran cláusulas encaminadas a excluir la aplicación de disposiciones.

30. Se expresó apoyo con respecto a esas preocupaciones 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 dijo 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 deliberaciones.

31. La Comisión tomó nota de las preocupaciones relacionadas con la regulación en el proyecto de convenio de las cuestiones del ámbito de aplicación y la autonomía contractual, así como de la propuesta conjunta de Australia y Francia sobre la autonomía contractual en el marco de los contratos de volumen, contenida en el documento A/CN.9/612, y de la expresión de apoyo al actual proyecto de

disposiciones. 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 de varias delegaciones sobre la necesidad de que el resultado de las deliberaciones del Grupo de Trabajo mereciera amplia aceptación internacional.

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 la lectura final a principios de 2007, a fin de 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 firme.

33. En su 18º período de sesiones (véase A/CN.9/616), el Grupo de Trabajo siguió examinando las disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías contenidas en los anexos de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.56). El Grupo de Trabajo continuó examinando el proyecto de capítulo 9 sobre documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte y el capítulo 8 sobre las obligaciones del cargador frente al porteador, y al iniciar su examen del capítulo 14, que versa sobre los derechos de acción o procesales, el Grupo de Trabajo decidió suprimir dicho capítulo en su totalidad. El Grupo de Trabajo examinó también el capítulo 15, sobre el plazo para presentar una demanda, el capítulo 13, sobre los límites de la responsabilidad del porteador, el capítulo 16 y el documento A/CN.9/WG.III/WP.75 sobre la vía judicial, y el capítulo 17, sobre la vía arbitral, así como los proyectos de artículo 27, 89 y 90, con respecto a la relación del proyecto de convenio con otros convenios. Al concluir su 18º período de sesiones, el Grupo de Trabajo, en su continuación de la segunda lectura del proyecto de convenio, había examinado el texto en su totalidad.

34. Se prevé que en su 19º período de sesiones, el Grupo de Trabajo examine cualesquiera cuestiones que hayan quedado pendientes en relación con su segunda lectura del proyecto de convenio, y que inicie su tercera y última lectura de dicho proyecto.

b) Documentación para el 19º período de sesiones

35. 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 instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.81), nota que podría utilizar como base para proseguir las deliberaciones.

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

- A/CN.9/612;
- A/CN.9/WG.III/WP.82;
- A/CN.9/WG.III/WP.83;
- A/CN.9/WG.III/WP.84;
- A/CN.9/WG.III/WP.85;

- A/CN.9/WG.III/WP.86, y
- A/CN.9/WG.III/WP.87.

35. Los mencionados documentos también podrán consultarse en el sitio web de la CNUDMI (www.uncitral.org), junto con los documentos ya publicados por la Secretaría en relación con el proyecto, que contienen más información sobre la historia del proyecto. Entre esos documentos cabe mencionar los siguientes:

- Los informes de la Comisión sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones 29° y 31° a 39° (A/51/17 y A/53/17 a A/61/17);
- Los informes del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones noveno a 18° (A/CN.9/510, 525, 526, 544, 552, 572, 576, 591, 591/Corr.1, 594 y 616); y
- Los documentos de trabajo que la Secretaría ha sometido al examen del Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones noveno a 18° (A/CN.9/WG.III/WP.20 a 79).

Tema 5. Otros asuntos

38. Se prevé que el 20° período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Viena, del 15 al 25 de octubre de 2007.

Tema 6. Aprobación del informe

39. Al clausurar su período de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee aprobar un informe a fin de presentarlo a la Comisión en su 40° período de sesiones (que se celebrará en Viena del 25 de junio al 12 de julio de 2007).

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 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.

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).
