



## Asamblea General

Distr.  
GENERAL

A/CN.9/SR.601  
26 de noviembre de 1997  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

---

COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO  
MERCANTIL INTERNACIONAL

29º período de sesiones

ACTA RESUMIDA DE LA 601ª SESIÓN

Celebrada en la Sede, Nueva York, el lunes  
10 de junio de 1996 a las 10.00 horas

Presidenta: Sra. PIAGGI de VANOSI (Argentina)

### SUMARIO

Intercambio electrónico de datos: proyecto de Ley Modelo; posible labor futura  
(continuación)

---

La presente acta está sujeta a correcciones.

Las correcciones deberán redactarse en uno de los idiomas de trabajo. Dichas correcciones deberán presentarse en forma de memorando y, además, incorporarse en un ejemplar del acta. Las correcciones deberán enviarse, dentro del plazo de una semana a contar de la fecha del presente documento, a la Jefa de la Sección de Edición de los Documentos Oficiales, Oficina de Servicios de Conferencias y de Servicios de Apoyo, oficina DC2-750, 2 United Nations Plaza.

Las correcciones que se introduzcan en el acta del presente período de sesiones se consolidarán en un solo documento de corrección que se publicará poco después de finalizar el período de sesiones.

Se declara abierta la sesión a las 10.15 horas.

INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS: PROYECTO DE LEY MODELO; POSIBLE LABOR FUTURA (continuación) (A/50/17; A/CN.9/421; A/CN.9/XXIX/CRP.3)

Artículo "x" (continuación)

1. El Sr. CHANDLER (Estados Unidos de América) dice que al proponer sus dos formulaciones del párrafo 3 del proyecto de artículo "x" (A/CN.9/XXIX/CRP.3), su delegación simplemente quiso advertir a los usuarios que debía evitarse que coexistieran mensajes de datos con conocimientos de embarque de papel. Como las formulaciones de dicho párrafo propuestas por otras delegaciones parecen entrañar consecuencias no deseadas para los usuarios, el orador sugiere que se utilice la segunda formulación propuesta por la delegación de los Estados Unidos; sin embargo, debería insertarse entre la primera y la segunda oraciones actuales una nueva oración que dijese: "Todo documento de papel que se emita deberá contener una declaración en el sentido de que se ha puesto fin al intercambio de mensajes de datos."
2. El Sr. LLOYD (Australia), el Sr. ILLESCAS (España), el Sr. RENGER (Alemania) y el Sr. SANDOVAL LÓPEZ (Chile) apoyan la propuesta.
3. La Sra. BAZAROVA (Federación de Rusia) pide que se aclare si tal declaración se aplica sólo al documento de papel determinado en el que aparece, o a todos los documentos posteriores relacionados con una transacción determinada.
4. El Sr. CHANDLER (Estados Unidos de América) dice que, para evitar la duplicación de documentos, los transportadores y los emisores de conocimientos de embarque entenderán que dicha declaración se aplicará a todos los documentos posteriores emitidos en el curso de una transacción.
5. El Sr. MASUD (Observador del Pakistán) sugiere que, para lograr mayor claridad, se sustituya la nueva oración adicional recién propuesta por el representante de los Estados Unidos por las palabras "y dicho documento contenga una declaración a tal efecto".
6. El Sr. CHOUKRI (Observador de Marruecos) dice que, en la forma propuesta, la regla parece referirse únicamente al contrato de transporte, y sugiere que se le dé un alcance más general.
7. El Sr. LLOYD (Australia) dice que la redacción sugerida por la delegación del Pakistán convertiría a la inclusión de una declaración de esa índole en requisito de validez de un documento de papel, y propone que en lugar de ella se inserte en la nueva oración adicional propuesta por el representante de los Estados Unidos la frase "en esas circunstancias" después de las palabras "Todo documento que se emita".
8. La PRESIDENTA dice que parece haber un consenso para aceptar la segunda formulación del párrafo 3 propuesta por la delegación de los Estados Unidos, con los retoques finales que le dé el grupo de redacción.
9. Queda aprobado el artículo "x", en su forma enmendada.

Posible labor futura

10. El Sr. BURMAN (Estados Unidos de América) sugiere que la Comisión considere en primer lugar la propuesta general de su delegación en relación con el transporte internacional de mercancías. Es necesario progresar en la armonización del derecho de los transportes, y la Comisión debería abordar el tema en un contexto suficientemente amplio para incluir todos sus aspectos. Antes de crear un grupo de trabajo sobre el tema, empero, debería darse tiempo suficiente para permitir que los países y los grupos dedicados al transporte comercial internacional de mercancías presentasen a la secretaría sus opiniones sobre lo que podría constituir un núcleo básico de elementos comunes. Entonces la secretaría podría dar a la Comisión la información necesaria para evaluar la posibilidad de lograr una mayor armonización. La estrecha cooperación de la Comisión con todos los órganos gubernamentales y no gubernamentales competentes es esencial en ese esfuerzo, así como la participación de la comunidad comercial, es decir, los cargadores, los transportadores, los aseguradores, los operadores de terminales y las demás personas efectivamente dedicadas al transporte internacional de mercancías.

11. El Sr. CHANDLER (Estados Unidos de América) dice que la falta de uniformidad de las leyes, las costumbres y las prácticas aplicables a los conocimientos de embarque en los distintos países podría generar equívocos y conflictos. Las reglas existentes sobre responsabilidad en el transporte de mercancías, como las Reglas de La Haya-Visby y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo), son inadecuadas, porque permiten que los procedimientos relacionados con los conocimientos de embarque sean determinados por las leyes nacionales. Además, los acontecimientos actuales con respecto a esas reglas son desconexos, y no todos ellos son positivos. Así pues, es necesario armonizar todo el conjunto de leyes y prácticas relativas al transporte de mercancías. Como actualmente todos los grupos de trabajo de la Comisión están ocupados en otros asuntos, la delegación de los Estados Unidos sugiere un enfoque "de abajo hacia arriba", en el que se invite a las partes interesadas a presentar sus ideas. Una vez terminado ese proceso, que insumirá de uno a tres años, la secretaría podría vincular entre sí esas propuestas y se podría crear un grupo de trabajo sobre el tema.

12. El Sr. FALVEY (Asociación Internacional de Puertos) apoya la propuesta de la delegación de los Estados Unidos. Una cuestión importante a ese respecto es el transporte multimodal, que, si bien es tecnológicamente eficiente, se ve obstaculizado por los distintos regímenes de responsabilidad aplicables a los distintos medios de transporte que participan. Es importante armonizar y simplificar dichos regímenes para facilitar el transporte multimodal.

13. El Sr. ABASCAL (México) dice que las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo "x" demostraron la urgencia de ocuparse de las cuestiones relativas al transporte de mercancías. El orador apoya la propuesta presentada por la delegación de los Estados Unidos.

14. El Sr. MASUD (Observador del Pakistán) dice que los instrumentos vigentes, como las Reglas de Hamburgo y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, deberían constituir el punto de partida de los esfuerzos de armonización de la Comisión. Por ejemplo, las

Reglas de Hamburgo, relativas al transporte marítimo de mercancías, son congruentes con las convenciones sobre otros medios de transporte, y ayudan a armonizar los distintos regímenes jurídicos de transporte de mercancías por diversos medios. En lugar de pasar dos años recogiendo opiniones sobre el tema, la secretaría debería comenzar su labor de inmediato.

15. El Sr. STURLESE (Francia) dice que, si bien es indudable la necesidad de armonizar, modernizar y simplificar las reglas internacionales sobre el transporte de mercancías, un nuevo instrumento internacional no lograría necesariamente esa meta. Tal vez sea preferible estimular a los numerosos países que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen o pongan en práctica sin demora las convenciones existentes. Si la secretaría desea abordar la propuesta de la delegación de los Estados Unidos, el orador no se opondrá, pero opina que es prematuro establecer un grupo de trabajo sobre el tema.

16. El Sr. VAN DER ZIEL (Observador del Comité Marítimo Internacional) dice que apoya la propuesta de los Estados Unidos porque hay numerosas lagunas en los instrumentos internacionales existentes sobre el tema. Como observó la delegación de los Estados Unidos, las convenciones actuales no regulan adecuadamente los conocimientos de embarque mismos, ni los derechos de las partes con arreglo a los conocimientos de embarque. La difusión del intercambio electrónico de datos (EDI) en el comercio y el transporte internacionales hace imperioso que se consideren cuestiones tales como la forma de definir los conocimientos de embarque. A lo largo de los años, los conocimientos de embarque han adquirido nuevas funciones, todas las cuales deben armonizarse para asegurar el éxito del EDI en la esfera del comercio y el transporte.

17. El Sr. RENGER (Alemania) dice que comparte las dudas de la delegación de Francia acerca de la utilidad de un nuevo instrumento para armonizar el derecho del transporte internacional. El problema de la transferencia electrónica de derechos no se limita en modo alguno a los conocimientos de embarque ni al derecho del transporte, y los debates sobre el artículo "x" demostraron que es prematuro embarcarse en la labor futura antes de haber logrado una mejor comprensión de los hechos y las necesidades en esa esfera. Ya hay numerosos regímenes distintos de responsabilidad derivados de la aplicación de diversos intentos anteriores de armonizar las leyes y las prácticas, de modo que los conflictos entre distintas convenciones internacionales han pasado a ser más problemáticos que los conflictos entre las leyes nacionales. La CNUDMI debe cuidarse de no agravar la confusión.

18. El Sr. ILLESCAS (España) dice que la falta de armonía del derecho internacional sobre el transporte de mercancías deriva de tres tipos de situaciones: aquéllas en las que las diversas soluciones establecidas en las convenciones internacionales entran en conflictos mutuos porque ninguna fórmula es universalmente aceptada; aquéllas en las que los instrumentos internacionales pertinentes nunca han entrado en vigor, como en el caso del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y aquéllas en las que jamás se hizo un intento por armonizar las leyes pertinentes, como en el caso de los derechos de los terceros y la utilización de mensajes de datos en el transporte internacional de mercancías. Esas situaciones no deben tratarse como si pertenecieran a una misma categoría. Con respecto a los instrumentos que ya están en vigor, la CNUDMI debe tener cuidado de no contradecirse a sí misma elaborando un nuevo conjunto de reglas

inmediatamente después de la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo. En cuanto a las cuestiones de la segunda categoría, tal vez valga la pena explorarlas, y las de la tercera categoría podrían abordarse inmediatamente. Sin embargo, la propuesta de la delegación de los Estados Unidos no distingue entre las tres situaciones, cuyas diferencias esenciales deben tenerse en cuenta.

19. La Sra. CRAGGS (Reino Unido) dice que concuerda con las delegaciones de Francia y Alemania en que no es necesario comenzar de inmediato la tarea de armonización. La oradora no tiene conocimiento de que se hayan planteado grandes dificultades en el funcionamiento de las Reglas de La Haya-Visby, que constituyen el régimen más ampliamente aplicado en esa esfera. En lugar de comenzar a trabajar en un nuevo instrumento, la Comisión debería fomentar la adopción de las Reglas de La Haya-Visby por parte de una mayor cantidad de países. El Reino Unido no apoya las Reglas de Hamburgo y no las ratificará a menos que lo haga la mayoría de sus asociados comerciales.

20. El Sr. BURMAN (Estados Unidos de América) dice que concuerda en que no hay una necesidad inmediata de establecer un grupo de trabajo. Sin embargo, la Comisión podría comenzar el proceso de invitación a formular observaciones y propuestas. Si entonces determinara que hay suficientes posibilidades de lograr progresos, la secretaría podría elaborar un estudio y un proyecto de instrumento. La propuesta de la delegación de los Estados Unidos se funda en prolongadas deliberaciones con grupos dedicados al transporte marítimo de mercancías. Limitarse a hacer hincapié en las convenciones existentes equivale a admitir que no pueden lograrse progresos, pues resulta claro que es improbable que algunas de esas convenciones obtengan una gran cantidad de ratificaciones y jamás abarcarán a una proporción significativa de las mercancías que se transportan en el mundo. Además, es importante lograr que los sectores comerciales participen en la determinación de las posibles bases para la labor futura. La propuesta de la delegación de los Estados Unidos permitiría que la Comisión examinase a fondo, y con muy pocos gastos, una esfera en la cual hasta la fecha sólo se ha obtenido un grado limitado de armonía.

Se suspende la sesión a las 11.40 horas y se reanuda a las 12.15 horas.

21. El Sr. ABASCAL (México) dice que su delegación puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos en el entendido de que simplemente se autoriza a la secretaría a iniciar un estudio o elaborar un cuestionario pidiendo información a los Estados u otras partes interesadas. Sin embargo, debería quedar claro que la Comisión no está tratando de enmendar las Reglas de Hamburgo, pues ello produciría el efecto de desalentar los Estados que pensarán en llegar a ser partes en ese régimen.

22. El Sr. CHANDLER (Estados Unidos de América) dice que el objetivo de la actividad sería averiguar si se forma un consenso; no operaría en detrimento de las Reglas de Hamburgo. Si en realidad el enfoque fuera prematuro, ello se pondría de manifiesto. La labor no estaría a cargo de la secretaría, sino que comprendería presentaciones de las partes interesadas. La realidad es que además de que existen varios regímenes, los Estados los modifican por su cuenta, cosa que agrava la confusión.

23. La Sra. SABO (Observadora del Canadá) dice que la Comisión debería tener en cuenta que la secretaría tiene recursos limitados, y que hay otros temas que merecen ser considerados, como las reglas sobre las firmas digitales. Asimismo, la Comisión debería reconocer la repercusión de la propuesta de los Estados Unidos en los recursos, y debería cuidarse de no desalentar a los Estados que pensarán en llegar a ser partes en los instrumentos existentes. De todos modos, la delegación del Canadá podría aceptar la propuesta de la delegación de los Estados Unidos, si se tuvieran en cuenta las preocupaciones indicadas.

24. El Sr. VAN DER ZIEL (Observador del Comité Marítimo Internacional) dice que no se necesita trabajar sobre la responsabilidad, que está regulada por las convenciones existentes, sino más bien sobre las lagunas existentes en todos los instrumentos actuales. Por ejemplo, no hay armonización en la esfera de los derechos y las obligaciones de los cargadores en lo tocante a si los cargadores mantienen algún tipo de derechos cuando tales derechos se transfieren a un tenedor posterior. Una segunda esfera de interés es la de los consignatarios y sus posibles obligaciones. Hay señales recientes de una mayor fragmentación con respecto a la situación de los consignatarios, cosa que hace imperiosa la armonización. Desde luego, la Comisión debe permitir que la práctica comercial evolucione, pero no debería seguirla de muy lejos.

25. La Sra. GUREYEVA (Federación de Rusia) acoge con beneplácito la propuesta de la delegación de los Estados Unidos, pero señala la importancia de establecer prioridades para la labor futura de la Comisión. En primera instancia sería preferible realizar un estudio de la práctica actual de diversos países, y tal vez, como lo sugirió el representante de México, podría enviarse un cuestionario para obtener la información pertinente. La oradora también concuerda con la observadora del Canadá en que hay otras cuestiones que exigen la atención de la Comisión.

26. El Sr. LLOYD (Australia) dice que apoya a la observadora del Canadá. Si bien el orador no tiene objeciones respecto de la propuesta de los Estados Unidos, hay otras prioridades, como las reglas sobre el cumplimiento y las firmas digitales. Ya hay incongruencias en esta última esfera y la Comisión debería luchar contra la falta de armonización. Si la secretaría tuviera recursos adecuados, podría realizar el seguimiento de la propuesta de los Estados Unidos, pero con una baja prioridad.

27. La Sra. CRAGGS (Reino Unido) conviene con las delegaciones del Canadá y Australia en que debería aplazarse el estudio propuesto por la delegación de los Estados Unidos hasta que se hayan considerado algunos asuntos más apremiantes. Asimismo la Comisión debería recibir de la comunidad empresarial una clara indicación de que se necesita un estudio de esa índole. La tarea comprendería un amplio espectro de actividades y una gran cantidad de cuestiones, lo cual probablemente exigiría que se crearan varios grupos de trabajo y que la secretaría invirtiera una gran cantidad de tiempo. Además, actualmente no se dispone de recursos.

28. El Sr. BURMAN (Estados Unidos de América) dice que, si bien comparte las preocupaciones expresadas por el representante del Reino Unido, la comunidad empresarial ha dado numerosas indicaciones de que no debería demorarse el estudio. Tal vez se pueda emprender la labor pero asignarle una baja prioridad, como sugirieron las delegaciones de Australia y el Canadá. Por lo menos así se

iniciaría una corriente de propuestas y se enviaría a la comunidad empresarial un claro mensaje en el sentido de que existe un foro dispuesto a considerar el tema en el momento adecuado. El orador también cree que no se requeriría trabajo alguno en el futuro inmediato, pues a la comunidad le llevaría algún tiempo organizar sus ideas.

29. La Sra. CRAGGS (Reino Unido) dice que no tiene conocimiento de presión alguna por parte de la comunidad empresarial para que se inicie un estudio de esa índole. Sin embargo, no se pierde nada con pedir sugerencias acerca de las esferas que deberían considerarse. La oradora se pregunta qué querrá decir en la práctica "baja prioridad". Si se piden propuestas, la secretaría deberá estar preparada para trabajar sobre ellas; no resulta claro cuánto tiempo y cuántos esfuerzos insumiría ese trabajo.

30. La Sra. SABO (Observadora del Canadá) pregunta si la secretaría podría estimar el tiempo y el trabajo que se necesitaría.

31. El Sr. HERRMANN (Secretario de la Comisión) dice que "baja prioridad" significa que la armonización se consideraría después de la conclusión de todos los temas respecto de los cuales existen actualmente grupos de trabajo, la futura labor sobre los proyectos de construcción-explotación-trabajo (CET) y otros temas que la Comisión considerase más urgentes. Tal vez el estudio insumiera más trabajo en los momentos iniciales, pues habría que distribuir un cuestionario. Sin embargo, el orador presume que, si tal fuera el caso, la Comisión podría aprovechar la experiencia del Comité Marítimo Internacional, que envió un cuestionario sobre armonización a las asociaciones internacionales de derecho marítimo. Es difícil prever cuánto trabajo se necesitaría más adelante; dependerá en gran medida de la cantidad y el tipo de propuestas que se presenten y de si resulta necesario pedir aclaraciones sobre las respuestas al cuestionario.

32. El orador también desea recordar a la Comisión que la secretaría está funcionando con un presupuesto muy ajustado debido a la crisis financiera, y que no es probable que se modifique su dotación de cinco funcionarios del cuadro orgánico mientras las contrataciones estén congeladas. La secretaría podría enviar cartas en las que se invitara a formular propuestas y presentaría a la Comisión un informe sobre los progresos realizados dentro de un plazo aproximado de dos años. Asimismo, la Comisión tal vez pueda limitar su tarea centrandó la atención sólo en algunas esferas en las que se podría llegar a un consenso, en lugar de abarcar todo el espectro de actividades.

33. El Sr. LLOYD (Australia) sugiere que, como fórmula de avenimiento, en el informe de la Comisión se indique que, en su período de sesiones siguiente, adoptará una decisión acerca de si existen recursos disponibles para emprender un estudio en materia de armonización. Ello reflejaría la importancia que la Comisión asigna al estudio, sin requerir que comience los trabajos en el año en curso.

34. La Sra. SABO (Observadora del Canadá) señala que, en el proyecto encaminado a la elaboración de un instrumento jurídico relativo a la insolvencia transfronteriza, la secretaría colaboró con la Asociación Internacional de Letrados Especializados en la Insolvencia, que realizó la mayor parte de la labor preparatoria de reunión de información y determinación de las esferas

básicas. Tal vez la secretaría pueda aliviar su trabajo celebrando un acuerdo análogo con una organización externa.

35. El Sr. BURMAN (Estados Unidos de América) apoya la sugerencia de la observadora del Canadá, pero dice que la propuesta de Australia de que se mencione el estudio en el informe de la Comisión podría constituir una señal más clara de que la Comisión está dispuesta a servir de foro para el estudio. Sería lamentable que se perdiera esta oportunidad.

36. La Sra. CRAGGS (Reino Unido) dice que la sugerencia de la observadora del Canadá es aceptable, si queda claramente entendido que las sugerencias que reciba la Comisión sólo darán lugar a medidas en el momento oportuno.

Se levanta la sesión a las 13.05 horas.