



Asamblea General

Distr. limitada
24 de febrero de 2003
Español
Original: francés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo sobre Comercio Electrónico
41º período de sesiones
Nueva York, 5 a 9 de mayo de 2003

Obstáculos jurídicos que imponen al desarrollo del comercio electrónico los instrumentos internacionales relativos al comercio internacional

Recopilación de observaciones de gobiernos y organizaciones internacionales

Índice

	<i>Página</i>
II. Recopilación de observaciones	2
B. Organizaciones intergubernamentales	2
1. Unión Internacional de Transportes por Carretera	2



II. Recopilación de observaciones

B. Organizaciones intergubernamentales

1. Unión Internacional de Transportes por Carretera

[Original: francés]
[25 de noviembre de 2002]

1. La Unión Internacional de Transportes por Carretera sigue con interés los trabajos de la CNUDMI para eliminar los obstáculos jurídicos que imponen al desarrollo del comercio electrónico los instrumentos internacionales relativos al comercio internacional. Valora la gran calidad del análisis de los instrumentos jurídicos, entre ellos los relativos al transporte por carretera, que figuran en el documento A/CN.9/WG.IV/WP.94.

2. La Unión ha examinado con atención el anteproyecto de convenio sobre los contratos [internacionales] concertados o documentados por medio de mensajes de datos. Habiéndolo examinado, en particular, a la luz del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Convenio CMR), de 19 de mayo de 1956, desea formular las observaciones siguientes:

1. Anteproyecto de convenio

Artículo 1

Variante A

3. La disposición según la cual “el presente convenio se aplica a los contratos concertados o consignados por medio de mensajes de datos” puede plantear problemas de interpretación. Todos los medios de comunicación entre las partes en el contrato de transporte tienen un carácter complementario y no excluyente. En consecuencia, un contrato de transporte internacional por carretera puede celebrarse verbalmente por teléfono, confirmarse mediante el intercambio de correspondencia en formato impreso y documentarse mediante la carta de porte prevista en el convenio CMR en formato electrónico. No está claro si en tal caso el futuro convenio se aplica o no. Si esta aplicación en el caso mencionado se confirmara, quedarían entonces armonizadas las reglas de la formación del contrato, no sólo cuando éste se celebrara por vía informática, sino también cuando se concertara verbalmente o mediante un intercambio de correspondencia impresa, por el mero hecho de que uno de los documentos contractuales (en este caso, la carta de porte prevista en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (CMR)) se intercambiaría por vía informática. En cambio, si esta aplicación al caso en cuestión no se confirmara, surgiría una contradicción entre el ámbito de aplicación previsto y el contenido del futuro convenio.

4. El párrafo 3 del anteproyecto, que reserva a las Partes contratantes el derecho a declarar que aplicarán el futuro convenio únicamente a los contratos celebrados entre las partes que tengan sus respectivos establecimientos en dos Estados diferentes, excluiría un número importante de contratos de transporte sujetos al Convenio CMR que se hubieran celebrado entre las partes que tuvieran su

establecimiento en un mismo Estado. De hecho, conviene distinguir “entre los contratos internacionales” y “los transportes internacionales”.

Variante B

5. El término “internacional” en el sentido del anteproyecto es incompatible con el término “internacional” en el sentido que se le da en el Convenio CMR. En éste se considera (párrafo 1 del artículo 1) como internacional todo transporte cuyo lugar de recepción de la mercancía y cuyo lugar previsto para su entrega se encuentren situados en dos países diferentes, de los cuales por lo menos uno sea un Estado contratante. Tal es el caso cualesquiera sean el domicilio y la nacionalidad de las partes en el contrato de transporte. La definición del anteproyecto según la cual se considera que un contrato tiene carácter internacional (es decir, que permite la aplicación del futuro convenio) si, en el momento de la celebración del contrato, las partes tienen sus respectivos establecimientos en Estados diferentes, excluiría un número importante de contratos de transporte, sujetos al Convenio CMR, concretamente aquellos que hubieran sido celebrados entre partes cuyos establecimientos se encontraran en el mismo país.

Artículo 3

6. Un contrato de transporte internacional por carretera “documentado” por la carta de porte prevista en el Convenio CMR, establecida en forma electrónica, podría considerarse sujeto, por lo que atañe a su formación, al futuro convenio, incluso en el caso en que este contrato se celebrara verbalmente o sobre papel. A fin de evitar problemas de interpretación, convendría definir mejor el ámbito de aplicación del futuro convenio (véanse las observaciones relativas al artículo 1).

Artículo 5

7. La definición del concepto de “mensaje de datos” abarca, entre otras cosas, “el telégrafo, el télex y la telecopia”. Sin embargo, las variantes A y B del párrafo 3* artículo 13 del anteproyecto no parecen tener en cuenta esta definición.

8. Según la variante A, la firma no sería válida si no se utilizara “un método” para identificar al signatario. Esta disposición, de mantenerse en su forma actual, podría perturbar la práctica relativa, por ejemplo, al intercambio de documentos contractuales por fax. Según la variante B, el requisito de la firma se da por cumplido cuando “un mensaje de datos” lleva “una firma electrónica cuya fiabilidad sea suficiente ...”. El telégrafo, el télex y la telecopia no presuponen la utilización de firmas electrónicas.

Artículo 8

9. Según este artículo, “la aceptación de una oferta se hace efectiva en el momento en que la otra parte indica su asentimiento al autor de esta oferta; conforme al párrafo g) del artículo 5, dicho autor debe ser “una persona física o jurídica que ofrezca bienes o servicios”.

* *Nota del traductor:* Se ha agregado la referencia al párrafo en la traducción inglesa para dar una mayor claridad al texto.

10. Ahora bien, a diferencia del porteador público, cuya oferta de servicios es permanente, la empresa de transportes por carretera debe aceptar el contrato. El solicitante es por regla general el ofertante (véase J. Putzeys, “Le Contrat de transport routier de marchandises, págs. 113 y 114). Su pedido de un medio de transporte debe ser aceptado por la empresa de transportes por carretera.

11. En consecuencia, contrariamente a lo dispuesto en el artículo 8, el momento de la formación del contrato de transporte corresponde casi siempre al momento en que el solicitante recibe la “indicación de asentimiento”.

2. Otros problemas

12. La Sra. Geneviève Burdeau, profesora de la Universidad de París, (anexo del documento A/CN.9/WG.IV/WP.89) propone un acuerdo interpretativo que bastaría, según ella, para eliminar los obstáculos que los tratados en vigor imponen al comercio electrónico.

13. En cambio, Francia opina (párrafo 7 del documento A/CN.9/WG.IV/WP.93) que la fórmula del acuerdo interpretativo de un tratado anterior no cumpliría el objetivo previsto. Efectivamente, no se trata de negociar un acuerdo por el cual se interpretarían, modificarían o enmendarían tratados anteriores, sino de celebrar otro nuevo que admita los equivalentes electrónicos.

14. Como señala acertadamente la delegación Suiza (A/CN.9/WG.IV/WP.98, Add.4, párr. 7), la cuestión de si conviene o no enmendar o sencillamente complementar los tratados en vigor no puede decidirse *a priori*. Para resolverla, habría que examinar cada uno de estos tratados por separado. Así pues, la delegación de Suiza tampoco considera que exista la posibilidad de eludir la necesidad de una revisión eligiendo la forma de una interpretación auténtica. Según esta delegación, cuando se cambian las normas de interpretación de un instrumento jurídico, se enmienda tal instrumento; en consecuencia, tal intervención debe considerarse una revisión.

15. Procediendo, según el consejo de la delegación de Suiza, al examen del Convenio CMR, la Unión Internacional de Transportes por Carretera debe subrayar que los redactores de este Convenio quisieron evitarle el destino del Convenio de Varsovia y el de las reglas del derecho marítimo relativas a los conocimientos de embarque y al contrato de transporte marítimo.

16. En consecuencia, el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio CMR contiene una disposición según la cual “las partes contratantes se abstendrán de introducir, mediante acuerdos particulares celebrados entre dos o más de esas partes, una modificación en el presente Convenio”. Gracias a esta disposición existe, entre el Atlántico y el Pacífico, un solo texto que rige de manera uniforme el contrato de transporte internacional por carretera. Por lo que atañe al Convenio CMR, la única vía que subsiste es, pues, la de un acuerdo complementario en que se admitan los equivalentes electrónicos. Esta vía, que se aplicaría al Convenio CMR por medio de un protocolo para el intercambio electrónico de datos, es utilizada en la actualidad por el Grupo de Trabajo sobre el transporte por carretera de la CEPE de las Naciones Unidas, que examina el suplemento del Convenio CMR elaborado y propuesto por el Profesor Jacques Putzeys y por el UNIDROIT.

Conclusiones

17. Habida cuenta de que:

a) a fin de tener presentes los aspectos propios del transporte por carretera presentados en los párrafos anteriores, convendría modificar en profundidad varios principios que ya aprobaron, por analogía con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, los redactores del anteproyecto de convenio sobre los contratos [internacionales] celebrados o documentados mediante mensajes de datos,

b) los trabajos relativos al acuerdo complementario del Convenio CMR por el que se admiten los equivalentes electrónicos ya se han emprendido en el seno de la CEPE de las Naciones Unidas, la Unión Internacional de Transportes por Carretera considera que convendría no incluir el transporte internacional por carretera en el anteproyecto de convenio, pero, como se sugiere en la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.IV/WP.94, párr. 104), que la CNUDMI “continuara siguiendo de cerca la labor emprendida en el marco de la CEPE” y se mantuviera informada del “progreso de esa labor en una etapa ulterior”. De este modo se evitaría la duplicación de actividades, que generaría confusión y daría lugar a resultados incoherentes.
