



Asamblea General

Distr. limitada
22 de agosto de 2005
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
16º período de sesiones
Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

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 instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe.

II. Composición del Grupo de Trabajo

1. El Grupo de Trabajo está formado por todos los Estados miembros de la Comisión, que son los siguientes: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Croacia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, 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 y Montenegro, Sierra Leona, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Uganda, Uruguay, Venezuela y Zimbabwe.



2. Además, podrá invitarse al período de sesiones como observadores a Estados que no sean miembros de la Comisión, así como a organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales 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, las cuales se adoptan por consenso.

III. Nota sobre los temas del programa

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

3. El 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrará en el Centro Internacional de Viena del 28 de noviembre al 9 de diciembre de 2005. Las sesiones tendrán lugar de las 9.30 a las 12.30 horas y de las 14.00 a las 17.00 horas, excepto el lunes 28 de noviembre de 2005, día en que el período de sesiones se inaugurará a las 10.00 horas. Durante el período de sesiones, el Grupo de Trabajo dispondrá de ocho días laborables para examinar los temas del programa del período de sesiones. Se prevé que el Grupo de Trabajo celebre deliberaciones de fondo durante las primeras 16 sesiones (es decir, del lunes 28 de noviembre al miércoles 7 de diciembre inclusive). No se ha previsto oficialmente ninguna reunión para el jueves 8 de diciembre, a fin de facilitar la preparación del proyecto de informe sobre el período de sesiones, que será presentado para su aprobación durante las sesiones 17ª y 18ª del Grupo de Trabajo, el viernes 9 de diciembre de 2005.

Tema 2. Elección de la Mesa

4. De conformidad con la práctica seguida en anteriores períodos de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee elegir un Presidente y un Relator.

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

a) Deliberaciones previas del Grupo de Trabajo

5. En su 29º período de sesiones, celebrado en 1996, la Comisión estudió una propuesta de que incluyera en su programa de trabajo un examen de las prácticas y leyes actuales en materia de transporte marítimo internacional de mercancías, con miras a determinar la necesidad de elaborar un régimen uniforme para todo ámbito que adoleciera de falta de uniformidad, uniformando así la normativa legal aplicable¹.

6. En aquel período de sesiones se dijo a la Comisión que el derecho interno y los convenios y convenciones internacionales existentes dejaban importantes lagunas sobre diversas cuestiones que suponían un obstáculo para la libre circulación de mercancías y aumentaban el costo de las operaciones. El creciente recurso a los medios de comunicación electrónicos en el transporte de mercancías hacía aún más latentes los inconvenientes de esa fragmentación y disparidad jurídicas y hacía sentir más la necesidad de una reglamentación uniforme de las cuestiones inherentes al empleo de las nuevas tecnologías².

7. En ese período de sesiones, la Comisión también decidió que la Secretaría reuniera información, ideas y opiniones sobre los problemas suscitados en la práctica, así como sobre las posibles soluciones al respecto, con miras a presentar posteriormente un informe a la Comisión. Se convino en que la información debía reunirse sobre una base amplia y, además de los gobiernos, debían intervenir las organizaciones internacionales que representaban a los sectores comerciales en el transporte marítimo de mercancías, tales 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 Transitorios y Asimilados (FIATA), la Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Asociación Internacional de los Puertos³.

8. En su 31º período de sesiones, celebrado en 1998, se declaró ante la Comisión, en nombre del CMI, que éste aceptaba complacido la invitación a cooperar con la Secretaría para recabar opiniones de los sectores interesados en el transporte internacional de mercancías y para preparar un análisis de esa información⁴.

9. En el 32º período de sesiones de la Comisión, celebrado en 1999, se comunicó en nombre del CMI que se había pedido a un grupo de trabajo del CMI que preparara un estudio sobre una amplia variedad de cuestiones relativas al derecho internacional del transporte con miras a determinar respecto de cuáles de ellas se hacía sentir más, entre los sectores comerciales interesados, la necesidad de unificación o armonización⁵.

10. En ese período de sesiones se informó también a la Comisión de que el grupo de trabajo del CMI había enviado un cuestionario a todas las organizaciones miembros del CMI representativas de un gran número de ordenamientos jurídicos. Una vez recibidas las respuestas al cuestionario, el CMI tenía pensado crear un subcomité internacional que se encargara de analizar los datos y sentar las bases de la futura labor de armonización del régimen del transporte internacional de mercancías. El CMI aseguró a la Comisión que le brindaría su asistencia para la preparación de un instrumento de armonización universalmente aceptable⁶.

11. En su 33º período de sesiones, celebrado en 2000, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General sobre la posible labor futura en materia de derecho del transporte (A/CN.9/476), en el que se consignaba la evolución de la labor que llevaba a cabo el CMI en colaboración con la Secretaría. También se le presentó verbalmente un informe en nombre del CMI en el que se indicaba que el grupo de trabajo del CMI había iniciado, en colaboración con la Secretaría, una investigación basada en el cuestionario. También se señaló que, al mismo tiempo, se había celebrado una serie de mesas redondas con objeto de determinar la naturaleza de la labor futura con organizaciones internacionales que representaban a diversos sectores comerciales. En esas reuniones se puso de manifiesto que el apoyo de esos sectores al proyecto y su interés por éste no habían disminuido.

12. El 6 de julio de 2000, en el contexto del 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. El coloquio tuvo por objeto recabar ideas y opiniones de los expertos sobre los problemas que se planteaban en el transporte internacional de mercancías, en particular en materia de transporte marítimo, y determinar cuestiones relativas al derecho del transporte que la

Comisión pudiera considerar dignas de examen en el futuro y, en la medida de lo posible, sugerir soluciones. En el curso del coloquio, la mayoría de los oradores reconocieron que el derecho interno actual y los convenios y convenciones internacionales vigentes adolecían de graves lagunas sobre cuestiones como el funcionamiento del conocimiento de embarque y de la carta de porte marítimo, la relación entre esos documentos de transporte y los derechos y obligaciones del vendedor y el comprador de las mercancías y la situación jurídica de las entidades que financiaban a una u otra de las partes en el contrato de transporte. En general hubo consenso en que, debido a los cambios que habían traído consigo el desarrollo del transporte multimodal y el recurso al comercio electrónico, se hacía sentir la necesidad de reformar el régimen jurídico del transporte a fin de que regulara todo tipo de contratos de transporte, tanto si se aplicaban a una o más modalidades de transporte como si se celebraban por vía electrónica o por escrito.

13. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General (A/CN.9/497) que había sido preparado atendiendo a la solicitud de la Comisión. En ese informe se resumían las opiniones y sugerencias emanadas hasta ese momento de las deliberaciones del Subcomité Internacional del CMI. El informe tenía por objeto ayudar a la Comisión a determinar los aspectos principales y el alcance de las posibles soluciones y decidir de qué manera deseaba proceder al respecto. Entre las cuestiones consignadas en el informe para regular en el futuro instrumento figuraban las siguientes: el ámbito de aplicación del instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador, los documentos de transporte, el flete, la entrega al consignatario, el derecho de control de las partes interesadas en la carga durante el transporte, la transferencia de derechos sobre las mercancías, la parte que tenía derecho a interponer una demanda contra un porteador, y el plazo límite para tal demanda.

14. En el informe se sugería que las consultas celebradas por la Secretaría en cumplimiento del mandato que le encomendó la Comisión en 1996 indicaban que ya se podía iniciar la preparación de un instrumento internacional, en forma tal vez de un tratado internacional, que modernizara el derecho del transporte, adaptándolo a los últimos adelantos tecnológicos, particularmente en materia de comercio electrónico, y que solucionara los problemas jurídicos del transporte marítimo internacional de mercancías que le fueran señalados por la Comisión.

15. En su 34º período de sesiones, la Comisión decidió encomendar el proyecto al Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte. En cuanto al alcance de la labor, después de celebrar debates la Comisión decidió que en el documento de trabajo que se presentara al Grupo de Trabajo se abordaran las cuestiones relativas a la responsabilidad. La Comisión decidió también que las deliberaciones del Grupo de Trabajo se centraran, en un principio, en las operaciones de transporte de puerto a puerto; no obstante, el Grupo de Trabajo estaría facultado para estudiar si sería conveniente y viable ocuparse también de las operaciones de transporte de puerta a puerta, o de determinados aspectos de esas operaciones y, a la luz del resultado de esos estudios, recomendar a la Comisión una ampliación apropiada del mandato del Grupo de Trabajo. Se indicó que debían tenerse cuidadosamente en cuenta también las soluciones incorporadas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio

Internacional (Viena, 1991). Se convino asimismo en que la labor se llevase a cabo en estrecha colaboración con las organizaciones intergubernamentales interesadas en el tema 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 no gubernamentales internacionales⁷.

16. En su 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión observó que el Grupo de Trabajo, consciente del mandato que le había encomendado la Comisión⁸ (y en particular del hecho de que la Comisión había decidido que el Grupo de Trabajo estudiara inicialmente las operaciones de transporte de puerto a puerto, sin que ello fuera óbice para estudiar si sería conveniente y viable ocuparse también de las operaciones de transporte de puerta a puerta, o de determinados aspectos de esas operaciones), había adoptado el criterio de que sería conveniente incluir también en sus debates las operaciones de puerta a puerta y abordar esas operaciones formulando un régimen que resolviera todo conflicto entre el proyecto de instrumento y las disposiciones que rigieran el transporte terrestre en los casos en que el transporte marítimo fuera complementado por uno o más tramos terrestres (las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre la cuestión del alcance del proyecto de instrumento se exponen en los párrafos 26 a 32 del documento A/CN.9/510). También se señaló que el Grupo de Trabajo consideraba útil proseguir sus deliberaciones sobre el proyecto de instrumento asumiendo provisionalmente que sería aplicable a la operación de transporte de puerta a puerta. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo había pedido a la Comisión que aprobara ese enfoque (A/CN.9/510, párr. 32). Con respecto al alcance del proyecto de instrumento, varias delegaciones se declararon firmemente partidarias de que se partiera de la hipótesis de trabajo de que el alcance del nuevo régimen se extendería a las operaciones de transporte de puerta a puerta. Se destacó que la armonización del régimen jurídico del transporte de puerta a puerta era una necesidad práctica, habida cuenta de que era cada vez más frecuente en la práctica que el transporte de mercancías (en particular su transporte en contenedores) se efectuara en el marco de un contrato de puerta a puerta. Si bien no hubo objeciones a que se extendiera así el alcance del proyecto de instrumento, se opinó en general 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 hecho de hacer extensivas las reglas del transporte marítimo al transporte terrestre, y a que, al elaborar el proyecto de instrumento, tuviera en cuenta las necesidades concretas del transporte terrestre. La Comisión invitó también a los Estados miembros y observadores a que incluyeran a expertos en transporte terrestre en las delegaciones que participaran en las deliberaciones del Grupo de Trabajo. Además, la Comisión invitó al Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y al Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) a que coordinaran sus trabajos en lo relativo a la documentación de transporte informatizada. 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 los que contenían reglas imperativas aplicables al transporte terrestre), se

expresó la opinión de que el hecho de evitar esos conflictos no sería suficiente para garantizar una amplia aceptación del proyecto de instrumento, a menos que éste fijara reglas aceptables tanto para el transporte marítimo como para el transporte terrestre. Se invitó al Grupo de Trabajo a que estudiara la posibilidad de que el proyecto de instrumento previera regímenes separados pero interfuncionales (algunas de cuyas reglas pudieran ser de carácter facultativo) para el transporte marítimo y el transporte por carretera. Tras un debate, la Comisión aprobó, a título de hipótesis de trabajo, que el proyecto de instrumento regulara la operación de transporte de puerta a puerta, a reserva de que se volviera a examinar su ámbito de aplicación una vez que el Grupo de Trabajo hubiera estudiado las disposiciones de fondo del proyecto de instrumento y hubiera adquirido un conocimiento más cabal de su funcionamiento en un contexto de puerta a puerta⁹.

17. En su 36º período de sesiones, celebrado en 2003, la Comisión tuvo presente la envergadura del proyecto emprendido por el Grupo de Trabajo y expresó su reconocimiento por el progreso alcanzado hasta el momento. Predominó el criterio de que, al 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 seguía debatiéndose un importante número de cuestiones controvertidas relacionadas con el alcance del régimen del instrumento y algunas de sus disposiciones particulares. Para poder seguir avanzando en la labor era necesario lograr un equilibrio delicado entre los distintos intereses divergentes que estaban en juego. Se expresó la opinión de que cabría adoptar un instrumento para las operaciones de puerta a puerta, llegando a una transacción en lo relativo a la responsabilidad uniforme, la elección del foro y los contratos negociados, en que no entraran las acciones entabladas contra partes ejecutantes del interior de un país. Se afirmó también que para que el texto cumpliera sus objetivos era importante englobar los transportes internos por carretera y ferrocarril. Se expresó el parecer de que, al formular el instrumento propuesto, el Grupo de Trabajo debería seguir tratando de dotarlo de mayor flexibilidad, a fin de que los Estados pudieran adherirse total o parcialmente al régimen concebido para el transporte de puerta a puerta. La Comisión también observó que, habida cuenta de la complejidad del proceso de elaboración del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo se había reunido, durante dos semanas, en su 11º período de sesiones, aprovechando el tiempo adicional que el Grupo de Trabajo I había dejado disponible al concluir, en su quinto período de sesiones, celebrado en septiembre de 2002, la labor sobre los proyectos de infraestructura con financiación privada. El Presidente del Grupo de Trabajo III confirmó que, para avanzar en la elaboración del proyecto de instrumento y poder finalizarlo en un plazo aceptable, el Grupo de Trabajo tendría que seguir celebrando períodos de sesiones de dos semanas de duración. Tras un debate, la Comisión autorizó excepcionalmente al Grupo de Trabajo III a que sus dos siguientes períodos de sesiones (12º y 13º) tuvieran, cada uno, una duración de dos semanas. Se convino en que la situación del Grupo de Trabajo a ese respecto se volviera a evaluar en el 37º período de sesiones de la Comisión, que se celebraría en 2004. Se invitó al Grupo de Trabajo a que se esforzara al máximo por concluir rápidamente su labor, y a que aprovechara, a tales efectos, todas las posibilidades de celebrar consultas entre períodos de sesiones, de ser posible por correo electrónico. Sin embargo, la Comisión comprendía que, debido al número de cuestiones que quedaban por abordar y al hecho de que muchas de ellas debían tratarse

simultáneamente, era particularmente necesario que el Grupo de Trabajo pudiera celebrar reuniones de máxima duración¹⁰.

18. En su 37º período de sesiones, celebrado en 2004, por las razones señaladas por la Comisión en su 36º período de sesiones en 2003¹¹, la Comisión decidió satisfacer de nuevo la necesidad del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de celebrar períodos de sesiones de dos semanas de duración, aprovechando el tiempo de reuniones asignado al Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) que no estaba previsto que se reuniera ni en la segunda mitad de 2004 ni en 2005¹².

19. En ese mismo período de sesiones, la Comisión tomó nota de los progresos realizados 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 tomó nota con agrado de que el Grupo de Trabajo había proseguido su examen del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La Comisión reiteró su reconocimiento de la envergadura del proyecto y de la complejidad inherente a la preparación del proyecto de instrumento, habida cuenta en particular de las cuestiones controvertidas que seguían debatiéndose y cuya solución requeriría el logro de un equilibrio delicado entre los distintos intereses divergentes que estaban en juego¹³.

20. Se informó a la Comisión de que, en sus períodos de sesiones 12º y 13º, el Grupo de Trabajo había realizado su segunda lectura del proyecto de instrumento y había hecho progresos en relación con una serie de cuestiones delicadas, como las relativas al ámbito de aplicación del instrumento y a las disposiciones clave sobre el régimen de la responsabilidad. Se informó asimismo a la Comisión de que, con miras a acelerar el intercambio de opiniones, la formulación de propuestas y la armonización de criterios antes de la tercera y última lectura del proyecto de instrumento, varias delegaciones que participaron en el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo habían adoptado la iniciativa de establecer un grupo de consulta oficioso con miras a seguir celebrando debates entre los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo¹⁴.

21. La Comisión expresó su apoyo a los esfuerzos desplegados por el Grupo de Trabajo para acelerar su labor sobre el complejo proyecto. Respecto del posible calendario para ultimar el proyecto de instrumento, varios oradores opinaron que sería conveniente terminar la tercera lectura del proyecto de texto a tiempo para su aprobación por la Comisión en 2006. Sin embargo, algunos oradores también consideraban que un objetivo primordial de la labor preparatoria debía ser velar por la alta calidad del instrumento. No debía comprometerse ese objetivo acelerando indebidamente el examen de las importantes cuestiones que quedaban aún por resolver. Tras deliberar al respecto, la Comisión convino en que el año 2006 constituía una meta adecuada para poner a punto el proyecto, aunque también acordó volver a considerar, durante su 38º período de sesiones en 2005, la conveniencia de fijar un plazo para completar dicho instrumento¹⁵.

22. 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 satisfacer de nuevo la necesidad del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de celebrar períodos de sesiones de dos semanas de duración, aprovechando el tiempo de reuniones asignado al Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) que no estaba previsto que se reuniera ni en la segunda mitad de 2005 ni en 2006¹⁷.

23. En ese mismo período de sesiones, la Comisión tomó nota de los progresos realizados por el Grupo de Trabajo durante sus períodos de sesiones 14° y 15° (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 realizado 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 14° y 15°, el Grupo de Trabajo había procedido a la segunda lectura del proyecto de instrumento y había hecho importantes progresos en relación con una serie de cuestiones delicadas, en particular las relativas a la base de la responsabilidad en virtud del proyecto de instrumento, así como el ámbito de aplicación del instrumento y las cuestiones conexas de la autonomía contractual. Además, se informó a la Comisión de que, en sus períodos de sesiones 14° y 15°, el Grupo de Trabajo examinó los capítulos del proyecto de instrumento relativos a la jurisdicción y el arbitraje y celebró 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 15° período de sesiones, las disposiciones del proyecto de instrumento relacionadas con el comercio electrónico¹⁸.

24. En su 38° 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 participaron en los períodos de sesiones 14° y 15° del Grupo de Trabajo habían continuado 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 relativa al proyecto de instrumento, y que varias delegaciones sostenían que, si bien era improbable que se concluyera esa labor a finales de 2005, gracias a la valiosa asistencia del 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 y las complejas cuestiones de orden jurídico que encerraba dicha tarea, todos los cuales requerían una transacción equilibrada, 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 constituía una meta conveniente para terminar el proyecto, si bien la cuestión de establecer un plazo para su conclusión debería estudiarse de nuevo en su 39° período de sesiones, en 2006²⁰.

25. Se prevé que, en su 16° período de sesiones, el Grupo de Trabajo examine o prosiga el examen de los temas siguientes, en el mismo orden en que se relacionan a continuación: la jurisdicción y el arbitraje, las obligaciones del cargador, la entrega de las mercancías, incluido el período de responsabilidad, el párrafo 2) del proyecto de artículo 14 y los proyectos de artículo 49 a 55, la transferencia de derechos y el derecho de control.

b) Documentación para el 16° período de sesiones

26. El Grupo de Trabajo tendrá a su disposición, y tal vez desee utilizar como base de su examen, una nota preparada por la Secretaría en que se reúnen las versiones revisadas hasta la fecha de las disposiciones del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.56).

27. El Grupo de Trabajo tendrá también a su disposición una nota sobre la información relativa al derecho de control introducida en nombre de la delegación de Noruega en su 15° período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.50) y una nota sobre la información relativa a la transferencia de derechos introducida por la delegación de Suiza en su 15° período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.52). Asimismo, el Grupo de Trabajo tendrá ante sí una nota de la Secretaría sobre los límites de la responsabilidad del porteador, preparada atendiendo a la solicitud que formuló en su 13° período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.53), una nota sobre la entrega de las mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.54), una nota sobre las obligaciones del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.55) y una propuesta relativa a las disposiciones sobre arbitraje (A/CN.9/WG.III/WP.57), así como una nota sobre la información relativa a la jurisdicción y el arbitraje presentada por la delegación de Dinamarca en su 15° período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.49) y una nota sobre la información relativa al ámbito de aplicación y la libertad contractual presentada por la delegación de Finlandia en su 15° período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.51).

28. Los documentos mencionados en el párrafo anterior podrán consultarse también en la página web de la CNUDMI (www.uncitral.org). Allí figuran asimismo los documentos ya publicados por la Secretaría en relación con el proyecto, que contienen información suplementaria sobre los antecedentes de éste. Los documentos son, entre otros:

- Los informes de la Comisión sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones 29° y 31° a 38° (A/51/17 y A/53/17 a A/60/17);
- Los informes del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones noveno a 15° (A/CN.9/510, A/CN.9/525, A/CN.9/526, A/CN.9/544, A/CN.9/552, A/CN.9/572 y A/CN.9/576); y
- Los documentos de trabajo que la Secretaría ha sometido al examen del Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones noveno a 15° (A/CN.9/WG.III/WP.20 a 47).

Tema 5. Otros asuntos

29. Se ha previsto que el 17° período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Nueva York, en la Sede de las Naciones Unidas, del 3 al 13 de abril de 2006.

Tema 6. Aprobación del informe

30. Al término de su período de sesiones, el Grupo de Trabajo tal vez desee aprobar un informe para presentarlo a la Comisión en su 39° período de sesiones (cuya celebración está prevista en Nueva York del 19 de junio al 7 de julio de 2006).

Notas

- ¹ Documentos *Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento (N° 17 A/51/17)*, párr. 210.
- ² *Ibid.*
- ³ *Ibid.*, párr. 215.
- ⁴ *Ibid.*, *quincuagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/53/17)*, párr. 264.
- ⁵ *Ibid.*, *quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17)*, párr. 413.
- ⁶ *Ibid.*, párr. 415.
- ⁷ *Ibid.*, *quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/56/17)*, párr. 345.
- ⁸ *Ibid.*
- ⁹ *Ibid.*, *quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17)*, párrs. 223 y 224.
- 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.
- 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