



Asamblea General

Distr.: General
26 de agosto de 2008
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional 41° período de sesiones

Acta resumida de la 874ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el viernes 20 de junio de 2008, a las 15.00 horas

Presidente: Sr. Illescas. (España)

Sumario

Elección de la Mesa (*continuación*)

Finalización y aprobación del proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (*continuación*)

La presente acta está sujeta a correcciones.

Las correcciones deberán redactarse en uno de los idiomas de trabajo y presentarse en forma de memorando. Además, deberán 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 Documentos Oficiales, oficina DC2-750, 2 United Nations Plaza.

Las correcciones que se introduzcan en las actas del presente período de sesiones se publicarán en un solo documento de corrección, poco después de finalizar el período de sesiones.



Se declara abierta la sesión a las 15.20 horas.

Elección de la Mesa (continuación)

1. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d'Ivoire), que hace uso de la palabra en nombre del Grupo de Estados Africanos, propone la candidatura del Sr. Amadou Kane Diallo (Senegal) al cargo de Vicepresidente.

2. **El Sr. Mbiah** (Observador de Ghana), **el Sr. Elsayed** (Egipto), en nombre de los Estados Árabes, **la Sra. Wakarima Karigithu** (Kenya), **el Sr. Egbadon** (Nigeria), **la Sra. Downing** (Australia), **el Sr. Moulopo** (Observador del Congo), **el Sr. Miller** (Estados Unidos de América), **el Sr. Berlingieri** (Italia), **el Sr. Lebedev** (Federación de Rusia), **el Sr. Delebecque** (Francia), **el Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido), **la Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda), **el Sr. Sato** (Japón), **el Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos), **el Sr. Ousseimi** (Observador del Níger), **el Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea), **la Sra. Czerwenka** (Alemania), **el Sr. Hu Zhengliang** (China), **el Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca), **el Sr. Imorou** (Benin), **el Sr. Sharma** (India), **el Sr. Luvambano** (Observador de Angola), **el Sr. Schelin** (Observador de Suecia), **el Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo), **el Sr. Tsantzalos** (Grecia), **la Sra. Mbeng** (Camerún), **la Sra. Halde** (Canadá), **el Sr. Nzibe** (Gabón), **la Sra. Slettemoen** (Noruega) y **la Sra. Traoré** (Observadora de Burkina Faso) apoyan la candidatura.

3. *Por aclamación, el Sr. Amadou Kane Diallo (Senegal) queda elegido presidente.*

Finalización y aprobación del proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

(continuación) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 y A/CN.9/658 y Add.1-13)

Proyecto de artículo 59 (Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable)

4. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido) dice que a su delegación le causa una honda preocupación el capítulo 11 sobre la transferencia de derechos. El proyecto de texto es actualmente demasiado escueto para lograr ya sea la certidumbre, ya la armonización de la legislación nacional. Además, no debe ser objeto

de las mismas condiciones de aplicabilidad que el resto del convenio. Es preciso aclarar y modificar aún más este capítulo para que redunde en beneficio de los futuros cargadores, destinatarios y porteadores. Por tanto, es preciso retirar el capítulo en su integridad y elaborarlo aún más.

5. Por poner un ejemplo, el proyecto del artículo 59 no aborda cuándo y en qué circunstancias un documento de transporte negociable puede quedar agotado como título representativo o cuándo y en qué circunstancias el derecho de posesión de las mercancías podría por tanto dejar de estar vinculado al documento. Tampoco aborda los efectos derivados de la transferencia del documento una vez que se ha llegado a esa fase. También resulta insatisfactorio que no se incluya la transferencia de derechos bajo los conocimientos de embarque nominativos. Es más lógico disponer que los derechos de entrega de las mercancías se transfieran mediante la transferencia del documento del cargador al destinatario, en lugar de remitir la cuestión a la legislación nacional. A su delegación le preocupa también el proyecto del artículo 60, pero reservará sus comentarios hasta que finalicen las deliberaciones sobre el proyecto de artículo 59.

6. **La Sra. Downing** (Australia), que destaca las observaciones por escrito de su delegación (A/CN.9/658, párrafo 55) y expresa su apoyo a las cuestiones que preocupan al representante del Reino Unido, dice que las preocupaciones de su delegación con respecto a los proyectos de los artículos 59 y 60 se derivan del hecho de que su alcance es más limitado que la legislación nacional vigente y está formulado en unos términos imprecisos.

7. **El Presidente** dice que, si no se produce ningún otro comentario, cree entender que la Comisión desea aprobar el proyecto de artículo 59.

8. *Se aprueba en sustancia el proyecto de artículo 59 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 60 (Responsabilidad del tenedor)

9. **El Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) se pregunta si pudiera ser apropiado sustituir la frase "ejercite algún derecho" en los párrafos 1, 2 y 3 por la frase "solicite la entrega de mercancías", por analogía con el cambio realizado en el proyecto de artículo 45.

10. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) dice que la referencia al artículo 45 en el párrafo 3 no resulta ya necesaria y que por tanto se puede suprimir.
11. **La Sra. Downing** (Australia), que destaca las observaciones por escrito de su delegación (A/CN.9/658, párrafos 53 a 55), dice que la industria bancaria de Australia ha señalado que los documentos de transporte negociables se traspasan a menudo a un banco sin previo aviso o acuerdo. Según el proyecto de artículo 60, párrafo 2, el banco, actuando como destinatario, podría contraer responsabilidades por compromisos contractuales, costos y otras cuestiones. Según el punto de vista de la industria bancaria, un enfoque de este tipo no está en consonancia con los principios generales y podría crear problemas en la cuestión de la recuperación de costos.
12. **El Sr. Sato** (Japón) dice que aunque el proyecto de artículo 60 puede sin duda funcionar bien en algunos países, supondrá importantes dificultades para otros, incluido el Japón. En el peor de los casos, podría incluso impedir a otros países ratificar el convenio. La Comisión debe considerar por tanto la supresión, si no de todo el proyecto de artículo, por lo menos del párrafo 2.
13. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América), **el Sr. Mayer** (Suiza), **el Sr. Hu Zhengliang** (China) y **el Sr. Sharma** (India) expresan su apoyo a la propuesta de Dinamarca de suprimir la referencia al artículo 45 en el párrafo 3.
14. **El Sr. Mayer** (Suiza) expresa también su apoyo a la propuesta del Japón de suprimir el párrafo 2.
15. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido) dice que se debe suprimir el proyecto de artículo 60 en su totalidad.
16. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) expresa su apoyo a la propuesta de Dinamarca, pero dice que el resto del proyecto de artículo se debe mantener en su modalidad actual. El proyecto de artículo 60 beneficia a los tenedores y a los bancos. Según el párrafo 1, un banco que no tome ninguna medida no asume responsabilidad alguna. Por tanto, no logra comprender las preocupaciones de la industria bancaria de Australia. Entretanto, el párrafo 2 refleja simplemente una regla general con respecto a los títulos representativos y confirma que esta regla se aplica también al conocimiento de embarque.
17. **El Sr. Berlingieri** (Italia) respalda las propuestas de la República de Corea y de Dinamarca. Sin embargo, si, como propone la República de Corea, la frase “ejercite algún derecho” se sustituye por “solicite la entrega de mercancías” en los párrafos 1 y 2, el párrafo 3 deja de tener objetivo alguno y por tanto habría que suprimirlo en su totalidad.
18. **El Sr. Elsayed** (Egipto) expresa su apoyo a la posición de Italia.
19. **El Presidente** dice que si no hay ninguna objeción, cree entender que la Comisión desea realizar las enmiendas técnicas propuestas por las delegaciones de la República de Corea y Dinamarca.
20. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) dice que preferiría dejar sin cambios los párrafos 1 y 2 y suprimir simplemente la referencia al proyecto de artículo 45.
21. **El Sr. van der Ziel** (Países Bajos), apoyado por **el Sr. Ibrahim Khalil Diallo** (Senegal), objeta la declaración del Presidente de que la enmienda propuesta por el representante de la República de Corea es de naturaleza puramente técnica. En el contexto del proyecto de artículo 45, el ejercicio de los derechos del destinatario se refiere solamente a la entrega de las mercancías; sin embargo, el proyecto de artículo 60, no sólo se relaciona con el destinatario sino con cualquier tenedor y con todo el período de transporte. Si se realiza la enmienda al párrafo 1 propuesta, un banco que ejerza el derecho de control — y podría verse obligado a hacerlo si detenta una garantía— podría tener también que asumir cualquier tipo de responsabilidad; la referencia al proyecto de artículo 57 se había incluido precisamente a fin de abordar esta situación. En cualquier caso, no cree que la Comisión desee atenuar el significado de los párrafos 1 y 2 reemplazando “ejercite algún derecho” por “solicite la entrega de mercancías”.
22. El orador preferiría dejar los párrafos 1 y 2 en su modalidad actual; no obstante, si se realizan los cambios propuestos, el representante de Italia tiene razón cuando indica que entonces ya no sería necesario el párrafo 3; también se puede suprimir la referencia al artículo 57 en el párrafo 1.
23. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que está de acuerdo con el observador de los Países Bajos; su delegación preferiría simplemente suprimir la

referencia al proyecto de artículo 45, tal como ha propuesto la delegación de Dinamarca.

24. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que había creído que existía un acuerdo general en torno a la propuesta del representante de la República de Corea. Está de acuerdo en que las enmiendas propuestas a los párrafos 1 y 2 harían innecesario el párrafo 3; por el contrario, si se mantiene este párrafo no se deben realizar los cambios propuestos en los párrafos 1 y 2.

25. **El Sr. Sharma** (India) dice que, aunque apoya la propuesta de la delegación de Dinamarca para suprimir la referencia al proyecto de artículo 45, no favorece las enmiendas propuestas por la delegación de la República de Corea. Como ha señalado el observador de los Países Bajos, los proyectos de artículos 45 y 60 se refieren a situaciones diferentes; en el último caso, el tenedor podría ser la parte controladora, en cuyo caso sus derechos no se limitan al período de entrega.

26. **El Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) dice que su intención no ha sido realizar una propuesta oficial, sino que simplemente ha realizado una pregunta. Después de escuchar la explicación dada por el representante de los Países Bajos, considera que sería suficiente suprimir del párrafo 3 la referencia al proyecto de artículo 45.

27. **El Presidente** dice que cree entender que la Comisión desea suprimir la referencia al proyecto de artículo 45 en el párrafo 3.

28. *Se aprueba en sustancia el proyecto de artículo 60 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 61 (Límites de la responsabilidad)

29. **La Sra. Hu Shengtao** (China) dice que su Gobierno otorga una gran importancia al proyecto de convenio y le gustaría que se convirtiera en un instrumento jurídico viable. Sin embargo, la industria del transporte marítimo de China es de la opinión de que es preciso mantener los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de La Haya-Visby. Su delegación ha intentado mostrar su flexibilidad durante las largas negociaciones en torno al proyecto de artículo 61, pero si los límites de la responsabilidad que se establezcan son superiores a los de las Reglas de Hamburgo, China no podrá firmar el proyecto de convenio.

30. **El Sr. Delebecque** (Francia) dice que su delegación apoya plenamente el texto vigente del

proyecto de artículo, que representa un avance con respecto a las versiones existentes.

31. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que la mayoría de los Estados de África se rigen por una legislación que data ya de más de un siglo. Han realizado numerosas concesiones durante las negociaciones del proyecto de convenio y, sin embargo, el nivel de protección que concede a los cargadores está todavía por debajo del de las Reglas de Hamburgo. Aunque el texto del proyecto de artículo 61 no es perfecto, forma parte de la propuesta global de avenencia concerniente a la limitación de la responsabilidad del porteador (A/CN.9/WG.III/XXI/CRP.5) que se negoció durante la vigésimo primera sesión del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), y los límites que se acordaron entonces eran razonables. Su delegación apoya firmemente la disposición en su modalidad actual.

32. **El Sr. Mbiah** (Observador de Ghana) dice que, aunque el texto del proyecto de convenio no está grabado en piedra, representa un delicado equilibrio que no sería posible cambiar sin volver a negociar una serie de disposiciones que preocupan enormemente a las economías en desarrollo como la suya. El proyecto de artículo debería permanecer como está.

33. **El Sr. Tsantzalos** (Grecia), que destaca las observaciones por escrito de su delegación (A/C.9/658/Add.10, párrafos 5 a 8), dice que durante las deliberaciones del Grupo de Trabajo, su delegación expresó la opinión de que no se deberían aumentar los límites de la responsabilidad por encima de los niveles establecidos en las Reglas de La Haya-Visby, que son adecuados para gestionar la gran mayoría de reclamaciones, como contrapeso al traspaso al portador de la asignación del riesgo y de la responsabilidad que se establece en el proyecto de convenio. Su delegación ha estado dispuesta a asumir un enfoque positivo con respecto a la propuesta de compromiso inicial para la adopción de unos límites máximos que estén en consonancia con los de las Reglas de Hamburgo, en combinación con la supresión de otras disposiciones controversiales, como conjunto global. Sin embargo, no puede apoyar la nueva propuesta representada en el proyecto de artículo 61, que dispone límites incluso mayores que los de las Reglas de Hamburgo. Es preciso buscar otra solución.

34. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca), que hace uso de la palabra en nombre de **la Sra. Slettenmoen** (Noruega), que no ha podido estar presente, dice que la delegación de Noruega apoya la propuesta global de avenencia acordada en el Grupo de Trabajo y no puede apoyar ninguna propuesta alternativa.

35. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) dice que, aunque su delegación no está plenamente satisfecha con los límites de la responsabilidad establecidos en el proyecto de artículo, otras delegaciones han demostrado su flexibilidad en torno a cuestiones de gran importancia para los Estados Unidos como parte de la propuesta global de avenencia. Reconoce que la adhesión de China al proyecto de convenio, una vez aprobado, será fundamental para que tenga éxito, pero su propia delegación apoya el proyecto de artículo en su modalidad actual.

36. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación es partidaria de dejar el texto como ha quedado, con una ligera enmienda en la segunda frase del párrafo 3: en lugar de referirse al valor de la moneda “en la fecha de la sentencia o el laudo”, sería más justo que la fecha del valor sea la fecha en que se presentó la demanda o se iniciaron los procedimientos de arbitraje. Puede producirse un cambio considerable en el valor de una moneda entre el momento en que se realiza una demanda y la sentencia del juez o el laudo, y la primera fecha está más cerca de la fecha en que se produjo la pérdida o daño.

37. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que el objetivo más importante es garantizar que el mayor número posible de Estados encuentren el proyecto de convenio satisfactorio en su conjunto, a fin de que sea ratificado por Estados que en un gran porcentaje participan en el comercio y el transporte mundiales en todas las regiones. Solamente si sus disposiciones representan un equilibrio justo entre los intereses del porteador y los del cargador hay esperanzas de que el convenio se convierta en la norma mundial del comercio marítimo. El debate ha demostrado que un número de delegaciones encuentran que algunos de los proyectos de artículos más importantes son insatisfactorios, incluidos los que se aplican al transporte terrestre y a los límites de la responsabilidad del porteador, especialmente las cantidades de los límites. Su delegación cree que no es demasiado tarde para alcanzar un compromiso sobre estas cuestiones.

Aunque sabe muy bien que las disposiciones actuales son el resultado de muchos años de negociaciones y representan un delicado equilibrio, es posible que sólo sea necesario realizar cambios mínimos para alcanzar el consenso más amplio posible. Su delegación desea hacer constar que está dispuesta a trabajar en favor de un compromiso de este tipo junto a otras delegaciones.

38. Con respecto específicamente al proyecto de artículo 61, párrafo 1, Suecia propone reemplazar la frase “la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones” por “la responsabilidad del porteador por las pérdidas debidas a la pérdida o daño de las mercancías, así como por las pérdidas resultantes de un error en la entrega de las mercancías”. La pérdida o daño de las mercancías y el error en la entrega representan las situaciones típicas en que el porteador es responsable y reduce de alguna forma el alcance de las obligaciones del porteador que están cubiertas por la limitación. No se limitará, por ejemplo, la responsabilidad por la pérdida debida a la falsedad de la información. Considerando que el cargador no tiene la posibilidad de limitar su responsabilidad por falsedad de la información, esto representa un equilibrio más justo.

39. **El Sr. Hu In Hyeon** (República de Corea) recuerda que en el Grupo de Trabajo su delegación sostuvo que los límites estipulados en las Reglas de La Haya-Visby, que la República de Corea incorporó el año precedente en su derecho marítimo, son los apropiados. Después de realizar largas consultas con la industria, ha decidido mantener esa posición. La mayoría de los países de Asia oriental están satisfechos con los límites de La Haya-Visby. Incluso las asociaciones de cargadores consideraron necesario poner límites de la responsabilidad mayores que los de las Reglas de Hamburgo. Los últimos avances en el empaquetado han hecho posible aumentar el número de bultos en un contenedor; al declarar el número de bultos en su totalidad y pagar un flete más elevado, un cargador puede recibir una reparación completa por pérdida. La eliminación en el proyecto de convenio del error de navegación como una de las defensas del porteador aumentará en cualquier caso las primas del seguro del porteador; los porteadores de Corea no están dispuestos tampoco a aceptar mayores límites de la responsabilidad. Su delegación por tanto sigue propugnando la utilización de los límites de La Haya-Visby en el proyecto de artículo 61.

40. **El Sr. Sandoval** (Chile) dice que su delegación considera que los límites establecidos en el proyecto de artículo 61, que son ligeramente mayores que los de las Reglas de Hamburgo, son aceptables. De hecho, hubiera deseado que los límites fuesen incluso mayores, pero ha aceptado el compromiso con la esperanza de que sirva para facilitar que el convenio brinde una unificación del derecho del transporte internacional. Exhorta a las delegaciones a apoyar el texto actual.

41. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que, ya que su delegación ha participado en la negociación de los límites de la responsabilidad, está comprometida con ellos.

42. **La Sra. Peer** (Austria) dice que su delegación apoya los límites de la responsabilidad actuales pero esta a favor de adoptar la propuesta de Suecia.

43. **La Sra. Wakarima Karigithu** (Kenya) dice que su delegación está firmemente a favor de mantener el proyecto de artículo 61 en sus términos actuales por las razones expresadas en particular por Francia, Ghana, Senegal y los Estados Unidos de América.

Se suspende la sesión a las 16.40 horas y se reanuda a las 17.05 horas.

44. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) dice que, al ser una de las patrocinadoras del compromiso, su delegación lamenta escuchar que las limitaciones sean una causa de gran preocupación para algunas delegaciones, entre ellas China y la República de Corea. El compromiso se aprobó como propuesta global de avenencia, y es importante no reabrir cuestiones particulares. Lo que la delegación de Suecia ha propuesto como un ajuste menor es de hecho un cambio importante que podría tener grandes repercusiones sobre el proyecto de convenio.

45. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) hace hincapié en que el texto actual es el resultado de un compromiso complejo; la cuestión de los límites no puede reabrirse sin reabrir todas las otras cuestiones vinculadas a la propuesta global de avenencia. Es preciso tener en cuenta a todas las regiones del mundo y muchos países en desarrollo consideran que se deben mantener los límites del proyecto de artículo 61. Con respecto a la propuesta de Suecia, su delegación no está a favor de redefinir el incumplimiento de las obligaciones del porteador, ya que los términos actuales han formado parte también del compromiso.

46. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que, a pesar de los argumentos a favor de que no se reabra la cuestión, es la tarea de la Comisión considerar todos los aspectos del proyecto de convenio. La oradora dice que ella también está muy interesada en que el convenio se ponga en vigor en todo el mundo; sería lamentable si algunas regiones quedaran fuera. Su delegación está dispuesta a examinar la cuestión de los límites y quizás, sin reabrir todos los aspectos, contribuir a establecer una propuesta global en la que se reflejen todas las preocupaciones.

47. Su delegación comparte también las preocupaciones de Suecia sobre el alcance de las obligaciones del porteador cubiertas por los límites de la responsabilidad y por tanto apoya el cambio de redacción propuesto. Muchas delegaciones mostraron su preocupación de que simplemente una referencia a la pérdida y daño podría ser demasiado restringida, y por tanto se concibió la fórmula actual, pero nunca se pretendió que los límites de la responsabilidad abarcaran la incapacidad del porteador de proporcionar información, o de hecho de suministrar los medios de transporte en general. Una referencia al error en la entrega así como a la pérdida y al daño servirá para clarificar lo que originalmente se propuso como “incumplimiento de sus obligaciones”; la propuesta de Suecia supone por tanto una clarificación y no un cambio sustancial.

48. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) dice que los proyectos de artículos 18 y 61 son indudablemente fundamentales para el proyecto de convenio. Importantes expertos en derecho marítimo han estado trabajando durante seis años en el proyecto y es esencial lograr algún tipo de resultado. Por supuesto, una vez aprobado, el convenio se examinará a fondo. En ese momento habrá tres convenios internacionales en existencia que gobiernen el comercio marítimo y no está claro cuál de los tres será el que se aplique con mayor amplitud.

49. Aunque resulta difícil volver atrás y reconsiderar los límites de la responsabilidad, la Comisión podría reconsiderar el uso de la frase “incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”, término que no se encuentra en las Reglas de La Haya ni en las Reglas de Hamburgo, a cambio de la tradicional “pérdida o daño físico de las mercancías”. El párrafo 189 del informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre las tareas de su 21º período de sesiones (A/CN.9/645) indica que había

dudas sobre si se habían incluido la falsedad de la información y el error en la entrega, o si se debían incluir. El término “incumplimiento de sus obligaciones” es impreciso y poco claro, y será necesario preparar directrices para que los tribunales generales y los de arbitraje apliquen la disposición. Si fuera posible volver a examinar la noción original de pérdida o daño de las mercancías, sería más fácil alcanzar un consenso sobre los importes monetarios de la responsabilidad.

50. **El Sr. Sharma** (India) dice que el Grupo de Trabajo, después de muchos esfuerzos, alcanzó un texto de compromiso que logró un equilibrio entre aquellos que querían imponer mayores límites de la responsabilidad y quienes querían imponer límites más reducidos. Por consiguiente, aunque el orador simpatiza con las preocupaciones de China y de la República de Corea, su delegación ha aceptado el compromiso; de hecho, ha propuesto los límites actuales y no puede cambiar de posición. La propuesta de Suecia tiene su justificación. Su delegación no puede adoptar una posición definitiva sobre la misma, ya que está comprometida con el acuerdo original.

51. **La Sra. Halde** (Canadá) dice que, al no haber formado parte del acuerdo de compromiso, su delegación apoya los esfuerzos de Suecia encaminados a fomentar un consenso más amplio. Por esa razón, también apoya el cambio propuesto en el párrafo 1.

52. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación no ha patrocinado la propuesta global de avenencia en el Grupo de Trabajo, ya que considera los límites demasiado elevados, pero en última instancia prestó su apoyo al compromiso. No es muy optimista ante la posibilidad de que se produzca un consenso más amplio en torno a una nueva propuesta global, pero apoyaría un consenso de este tipo. Si esos esfuerzos fracasaran, su delegación se mantendrá a favor del texto actual del proyecto de artículo. Asimismo, con respecto a la propuesta de Suecia, el texto del artículo 61 se mantuvo intencionalmente ambiguo. Al mencionar específicamente la pérdida, el daño y el error en la entrega, la propuesta de Suecia afectaría aún más la interpretación del artículo 18, al dejar claro que éste no abarca el error en la entrega. Ese punto también se dejó deliberadamente ambiguo, porque en algunas jurisdicciones el error en la entrega se considera una pérdida de las mercancías.

53. **El Sr. Moulopo** (Observador del Congo) dice que el artículo 61 fue el resultado de un compromiso amplio y que ninguna de sus partes puede ser objeto de reconsideración. Apoya por tanto el texto tal como está.

54. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) dice que el artículo 61 representa una propuesta global única que reconcilia opiniones divergentes sobre una serie de cuestiones, no sólo sobre los límites de la responsabilidad. Aunque su propia delegación preferiría que los límites fuesen mayores, el apoyo a este texto de compromiso envía una firme señal de apoyo al principio de universalidad. Su delegación está comprometida con el texto actual del proyecto de artículo 61.

55. **El Sr. Morán Bovio** (España) dice que su delegación encuentra que el proyecto de artículo 61 es plenamente aceptable en su modalidad actual. Alcanzar el consenso ha supuesto una enorme tarea y no es posible mejorar un acuerdo de este tipo.

56. **La Sra. Mbeng** (Camerún) dice que su delegación ha propugnado límites mayores pero ha aceptado el texto actual del proyecto de artículo 61 en un espíritu de compromiso. La propuesta de Suecia representa un cambio significativo. Su delegación se considera vinculada al acuerdo firme de que no se reabrirá ningún aspecto de la propuesta global de avenencia con respecto a la limitación de la responsabilidad del porteador.

57. **El Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo), tomando nota de que algunos avances son de naturaleza histórica y que la Comisión tiene la posibilidad de adoptar el proyecto de convenio como un instrumento universal, dice que el proyecto de artículo 61 debe ser aprobado en su modalidad actual sin reservas.

58. **El Sr. Serrano Martínez** (Colombia) dice que, incluso aunque el derecho de su propio país permite mayores límites de la responsabilidad, su delegación apoya el texto actual del proyecto de artículo 61.

59. **El Sr. Maradiaga** (Honduras) dice que uno de los objetivos básicos de la Comisión es la armonización de la ley. Se ha acordado que el proyecto de texto no se retocaría, y ahora es preciso respetar ese compromiso.

60. **El Sr. Luvambano** (Observador de Angola) dice que la palabra “compromiso” tiene una importante

definición jurídica. Se debe mantener el texto como se redactó.

61. **El Sr. Oyarzábal** (Observador de la Argentina) dice que los límites establecidos en el proyecto de artículo 61 son 10 veces más bajos que los que su Gobierno hubiera querido, y por tanto no puede aceptar un mayor reducción.

62. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido), **el Sr. Imorou** (Benin), **la Sra. Lost-Sieminska** (Polonia), **el Sr. Ndzibe** (Gabón), **el Sr. Hron** (República Checa), **el Sr. Ousseimi** (Observador del Níger) y **la Sra. Traoré** (Observadora de Burkina Faso) dicen que sus delegaciones apoyan el compromiso y desean mantener la redacción actual del proyecto de artículo 61.

63. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice, para clarificar cualquier malentendido sobre la razón por la que su Gobierno no puede aceptar los límites de la responsabilidad establecidos en el proyecto de artículo 61, que la decisión se ha adoptado cuidadosamente, después de consultas con las industrias de carga y transporte marítimo, que han mantenido unánimemente que, aunque las Reglas de La Haya-Visby eran aceptables, los límites establecidos mediante las Reglas de Hamburgo son mayores de lo que resulta comercialmente necesario en el futuro previsible, y que aumentar incluso los límites de las Reglas de Hamburgo perjudicaría el comercio marítimo.

64. En el Grupo de Trabajo, China, como concesión política, había aceptado los límites establecidos en las Reglas de Hamburgo como el máximo absoluto, pero nunca recibió ninguna explicación sobre la razón por la cual había que aumentar los límites. La Comisión, al ir más allá de lo que es necesario, no ha sido fiel a su principio de adoptar reglas que faciliten el comercio. La principal consideración política de la Comisión debería ser alentar la aplicación más amplia posible del convenio al comercio marítimo, tanto por lo que se refiere al volumen de comercio como al número de Estados contratantes. En las estadísticas de la Organización Mundial de Comercio, China se encuentra en el tercer lugar del mundo por el valor de su comercio internacional de mercancías y cuarto por el tamaño de su flota mercante. Como mayor país en desarrollo, China otorga importancia a la armonización de la ley sobre el transporte marítimo de mercancías, pero su propio interés nacional le obliga a rechazar unos límites de la responsabilidad tan elevados.

65. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) pide a China que tenga en cuenta la voluntad de la Comisión. Aunque las necesidades de China son comprensibles, el resto del mundo necesita a China, y este país debe tratar de alcanzar un acuerdo.

66. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) dice que comprende la dificultad que afronta China, el principal socio comercial de varios países de África, pero las consideraciones políticas también son importantes, y pide a la delegación de China que proceda a un nuevo examen antes de adoptar una posición definitiva.

67. **El Presidente** dice que está claro que hay un amplio apoyo en la Comisión en favor del texto actual del proyecto de artículo 61.

68. *Se aprueba en sustancia el proyecto de artículo 61 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 62 (Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso)

69. **El Sr. Oyarzábal** (Observador de la Argentina) señala que el texto establece un límite de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso equivalente a dos veces y medio el flete pagadero por las mercancías retrasadas, pero debido a que el retraso podría dañar las mercancías, ese límite no resulta razonable.

70. **El Sr. Mbiah** (Observador de Ghana) dice que recuerda que en anteriores versiones la Comisión había suprimido los límites basados en el flete pagadero.

71. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) clarifica que el límite de responsabilidad basado en el flete pagadero no se refiere a la pérdida o daño físico de las mercancías causadas por retraso, en cuyo caso se aplicarán los límites generales del proyecto de artículo 61, sino solamente a la pérdida no física, económica o indirecta.

72. *Se aprueba en sustancia el proyecto de artículo 62 y se remite al grupo de redacción.*

Se levanta la sesión a las 18.00 horas.