



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 871ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el jueves 19 de junio de 2008, a las 10.00 horas

Presidente: Sr. Illescas. (España)

Sumario

Finalización y aprobación de un 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 10.10 horas.

Finalización y aprobación de un 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 a 13)

Proyecto de artículo 37 (Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte)

1. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 37 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 38 (Datos del contrato)

2. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal), haciendo referencia a la versión propuesta de proyecto de artículo 38 que figura en las observaciones formuladas por escrito por un grupo de Estados africanos (A/CN.9/658/Add.1, párr. 15), pide que se incluya información adicional —específicamente el nombre del destinatario, el nombre del buque, los puertos de carga y descarga y la fecha aproximada de entrega— en la lista de datos del contrato del proyecto de artículo 38. Dicha información es esencial para el cumplimiento del contrato.

3. **El Sr. Elsayed** (Egipto) hace suya la propuesta presentada por el representante del Senegal y subraya la necesidad de proporcionar detalles tales como el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte, el nombre y dirección del porteador, el valor de las mercancías, el lugar de entrega, una descripción suficiente de las mercancías potencialmente peligrosas y el número de ejemplares del documento.

4. **El Sr. Imorou** (Benin) dice que su delegación apoya firmemente la propuesta del representante del Senegal. Como país esencialmente de embarque, Benin considera esencial la información adicional. Sin conocer datos tales como el nombre del buque, el lugar en que se cargan las mercancías y la fecha aproximada de arribo el cargador no puede tomar las medidas necesarias y por lo tanto se lo debe proveer de toda la información pertinente.

5. **La Sra. Wakarima Karigithu** (Kenya) hace suyas las propuestas formuladas por los representantes del Senegal, Benin y Egipto.

6. **La Sra. Malanda** (Observadora del Congo) dice que su delegación también apoya el agregado de los datos propuesto por el representante del Senegal. No comprende las razones para omitir tal información básica, que fue incluida en proyectos anteriores hasta el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo.

7. **El Sr. Ndzibe** (Gabón), **el Sr. Lavambano** (Observador de Angola) y **el Sr. Ousseimi** (Observador del Níger) también apoyan la propuesta presentada por el representante del Senegal y que figura en las observaciones conjuntas presentadas por escrito por un grupo de Estados africanos (A/CN.9/658/Add.1, párr. 15).

8. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) explica que el proyecto de artículo 38 incluye solamente los datos obligatorios y permite a las partes ponerse de acuerdo sobre la información adicional que se debe incluir en el documento de transporte. En muchos casos, los datos como el nombre del buque, el nombre y dirección del destinatario, los puertos de carga y descarga y la fecha aproximada de entrega simplemente no están disponibles en el momento de la emisión del documento de transporte. Por ejemplo, en un contrato de transporte multimodal, el nombre del buque en el que se cargarán las mercancías después de su transporte desde un punto inicial del interior —lo que puede llevar días— quizás no se conozca anticipadamente, e incluso los puertos utilizados podrían quedar a criterio del porteador. De manera similar, el nombre del destinatario no se considera obligatorio, porque la identidad del comprador final a veces es desconocido en el momento de la emisión del documento de transporte. Con respecto a la fecha de entrega, aunque en el sector marítimo es habitual proporcionar al destinatario estimaciones y avisos de llegada, sería ir demasiado lejos exigir la inclusión de esa información en el documento de transporte. Además, el cargador se encuentra bajo presión para obtener un documento de transporte lo antes posible a fin de presentarlo al banco para obtener el precio de compra. Por lo tanto, el cargador está interesado en la pronta emisión del documento de transporte.

9. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) agradece al representante de los Países Bajos por su explicación y pide que aclare mejor la idea de que los datos del contrato enumerados en el artículo 38 son obligatorios. Desea saber si una información inexacta o la falta de ella harán que el documento de transporte sea nulo y carente de valor.

10. **El Presidente** dice que en el proyecto de artículo 41 se podría considerar la preocupación expresada por la representante de Alemania.

11. **El Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo) apoya la propuesta de los Estados africanos. La exigencia de más detalles relacionados con las mercancías que se embarcan —como el nombre de la nave en que se transportan las o los puertos en que se cargan o descargan— sería un complemento útil de la información básica enumerada en el proyecto de artículo 38 y daría más precisión al artículo.

12. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que el concepto en que se basa el proyecto de artículo 38 es requerir información solamente sobre aquellos aspectos que son absolutamente necesarios. Muchos de los agregados propuestos serían contraproducentes y tendrían como resultado transacciones más costosas para el cargador, debilitando el propósito del proyecto de convenio. Considera irónico que las delegaciones que han estado defendiendo los intereses de los cargadores propicien disposiciones que en muchos casos interferirían con esos intereses. Por las razones explicadas por el representante de los Países Bajos, su delegación se opone a la inclusión de requisitos adicionales en el artículo 38.

13. En respuesta a las preguntas formulada por la representante de Alemania, señala que los datos requeridos con arreglo al proyecto de artículo 38 son, por cierto, obligatorios en un sentido jurídico, aunque el párrafo 1 del proyecto de artículo 41 preserva la validez legal del documento de transporte en el caso de ausencia o inexactitud de uno o más datos del contrato, y por lo tanto no perjudica los intereses del cargador por un error cometido por el porteador. Sin embargo, el proyecto de convenio no tiene por objeto regular todos los aspectos de la relación contractual entre el porteador y el cargados. Algunos aspectos serán contemplados por las leyes nacionales, y muchos regímenes jurídicos nacionales tienen, ciertamente, disposiciones que estipulan lo que va a ocurrir si el porteador se niega a incluir en el documento información que el cargador tiene derecho a exigir. En el párrafo 3 del artículo 41 el propio proyecto de convenio prevé la presunción de buen estado y condición de las mercaderías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibe, si en los datos del contrato no se dispone otra cosa.

14. **El Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) dice que algunos de los datos adicionales sugeridos en la propuesta africana usualmente no se establecen en el momento de la emisión del documento de transporte. Esos datos podrían incluirse en ese documento con carácter voluntario, pero no deben estar contemplados en el proyecto de artículo 38. Su delegación adhiere a las opiniones expresadas por el representante de los Países Bajos y a la explicación del representante de los Estados Unidos.

15. **El Sr. Sandoval** (Chile) entiende que el proyecto de artículo 38 sólo comprende la información requerida para la emisión del documento de transporte, y su delegación apoya el mantenimiento del artículo tal como está, adhiriendo a los puntos de vista expresados por los representantes de los Países Bajos y los Estados Unidos. Cualesquier otros datos deben proveerse como parte de un acuerdo previo entre el cargador y el porteador.

16. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que la explicación dada por el representante de los Países Bajos es convincente, ya que el proyecto de convenio es de “transporte marítimo complementado”. Cuando se emite un documento de transporte o un documento electrónico de transporte, ni el porteador ni el cargador conocen algunos datos. También acoge con beneplácito la referencia del Presidente al proyecto de artículo 41, que confirma que la ausencia de uno o más datos no afecta la validez legal del documento de transporte. Tal disposición implica que los puntos enumerados en el proyecto de artículo 38 no son totalmente obligatorios. Su delegación está de acuerdo, en alguna medida, con el punto de vista africano, en tanto el destinatario, una vez recibido un documento de transporte, sea informado del lugar de entrega de las mercancías. No obstante, no es necesario incluir ese dato en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte como tal.

17. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que, como legisladores, los miembros de la Comisión deben incluir todos los elementos que brinden mayor claridad y precisión. En el caso de presentarse un recurso de arbitraje, datos como el nombre del buque pueden resultar valiosos.

18. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) pone de relieve que la omisión o inexactitud de cualquier información que se podría exigir con arreglo al proyecto de artículo 38 no afectará la validez del

documento de transporte, como se deja sentado en el proyecto de artículo 41. La información que los Estados africanos desean que se agregue a la lista facilitaría el comercio. Los cargadores necesitan saber el lugar y, por lo menos, la fecha de entrega aproximada. No hay ninguna razón evidente por la cual la inclusión de esa información entrañe mayores costos.

19. **La Sra. Traoré** (Observadora de Burkina Faso) dice que es importante incluir los elementos adicionales, especialmente para los cargadores de países sin litoral, que necesitan información confiable sobre los puertos de tránsito y las fechas de entrega de las mercancías para poder realizar su entrega en el momento y el lugar correctos.

20. **La Sra. Slettemoen** (Noruega), aunque está a favor del proyecto de texto tal como está, sugiere, con espíritu de avenencia, que los elementos adicionales se incluyan con carácter explícitamente no obligatorio.

21. **El Sr. Delebecque** (Francia) dice que el requisito de incluir información adicional en los documentos de transporte puede resultar contraproducente. No es necesario dar el nombre del buque en esos documentos, que se refieren esencialmente a las mercancías transportadas y no a los medios utilizados con ese fin. En el proyecto de artículo 22 ya se prevé la cuestión de los límites de tiempo, que dependen de un acuerdo expreso o implícito entre las partes.

22. **El Sr. Sato** (Japón) dice que los datos adicionales, como el nombre del buque y los puertos de carga y descarga, son ciertamente útiles para la operación, pero sólo se pueden incluir si son conocidos. La no provisión de esa información no debe ser un obstáculo para la emisión del documento de transporte, mientras que la inclusión de la fecha de entrega en la lista exige alguna reserva. En vista de las condiciones de detalle y complejidad que habría que incluir para condicionar los agregados propuestos, sería mejor no introducir cambios en la lista. Está de acuerdo con los representantes de los Estados Unidos y China que el incumplimiento de alguno de los requisitos del proyecto de artículo no necesariamente invalidará el documento de transporte. Eso dependerá de la legislación nacional. El proyecto de convenio no detalla las posibles consecuencias del incumplimiento de muchas de sus disposiciones.

23. **El Sr. Sharme** (India) recuerda que la lista de datos se completó tras un prolongado debate. Aunque

hay algún mérito en la propuesta de los Estados africanos, acepta el razonamiento de los representantes de los Países Bajos y los Estados Unidos. Desde el punto de vista técnico, los requisitos del proyecto de artículo 41, pero eso no tiene relación con el presente debate. Otra información que sería útil y no se ha mencionado es el lugar y fecha de la recepción de las mercancías, especialmente teniendo en cuenta el proyecto de artículo 33.

24. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que, efectivamente, la información sobre lugar y fecha de recepción debe ser incluida, puesto que de conformidad con el proyecto de artículo 5, si falta esa información no sería posible determinar si se aplica o no el proyecto de convenio.

25. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) dice que el proyecto de artículo 38 no se puede considerar aisladamente del proyecto de artículo 41. Sólo es necesario suministrar la información requerida si está disponible y no sería obligatoria.

26. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) recuerda que en el artículo 15 de las Reglas de Hamburgo, aprobadas en 1978, se enumera una serie de requisitos contractuales que no se incluyeron en el proyecto de convenio. Ciertamente, es importante que los contratos incluyan toda la información esencial, incluidos el lugar y la fecha de recepción de las mercancías. Aunque el objeto del contrato no son los buques sino las mercancías, sería útil dar el nombre de los buques que participen en el transporte.

27. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que, por cierto, las Reglas de Hamburgo contienen una lista más larga de requisitos sobre datos del contrato, pero el aspecto principal en que difiere el proyecto de convenio es que en éste se pide la inclusión del nombre y la dirección del porteador. En 1978, antes del desarrollo de las comunicaciones electrónicas, el documento de transporte era un medio esencial para tener los datos necesarios. Hoy en día, una vez identificado el porteador, es fácil obtener cualquier información requerida. Como todos los porteadores importantes tienen direcciones de Internet y ofrecen buenos sistemas de seguimiento, ya no es necesario incluir esos datos en el documento de transporte. Otra consideración es que, para incluir la información ésta tiene que estar disponible, y como gran parte de ella sólo lo está en el curso del viaje,

dicho requisito podría obstaculizar la pronta emisión de los documentos de viaje. Esto es particularmente cierto con respecto al lugar de entrega, puesto que los cargadores no siempre conocen el lugar donde finalmente se descargarán las mercancías. Además, el cargador puede ser un cargador documentario, que podría preferir que el nombre del cargador sea un dato confidencial. En cuanto al lugar de recepción de las mercancías, puesto que, si es desconocido, puede no haber transporte, no es necesario mencionarlo: esto es fundamental en todo contrato de porte.

28. **La Sra. Downing** (Australia) reconoce la utilidad de nombrar el lugar de recepción y de entrega y, respondiendo al representante de los Países Bajos, señala que, en los casos en que, por ejemplo, no se conociera el lugar de entrega, no se aplicaría el proyecto de artículo 41.

29. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca) dice que, en casos como el citado por el representante de Burkina Faso, se dejará librado al porteador y al cargador ponerse de acuerdo sobre la información que se incluirá en el contrato. No sería práctico incluir una disposición obligatoria a ese efectos. No está de acuerdo con el representante de Australia con respecto a la aplicabilidad del proyecto de artículo 41, que simplemente establece que las deficiencias en los datos del contrato no afectarán la validez del documento de transporte. Tales deficiencias pueden tener otras consecuencias de acuerdo con la legislación nacional, que ese proyecto de artículo no mitigaría.

30. **La Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelandia) dice que podría ser útil celebrar consultas officiosas para considerar las sugerencias de los representantes de Noruega y el Japón.

31. **La Sra. Mbeng** (Camerún) subraya que su país, como la mayoría de los países africanos, se encuentra en el extremo receptor de las operaciones comerciales y por lo tanto considera muy útil que los datos del contrato incluyan el nombre y dirección del destinatario. Esa obligación debe ser obligatoria y debe ser incluida en la lista de requisitos del proyecto de artículo.

32. **El Sr. Morán Bovio** (España) subraya que es importante tener presente que los aspectos que rigen la implementación del contrato de transporte, tal como se prevé en el proyecto de artículo 5, no están necesariamente contenidos en el documento de transporte. Su delegación preferiría mantener el texto

actual del proyecto de artículo 38, puesto que la inclusión de datos adicionales del contrato puede ser problemática.

33. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) apoya la propuesta del representante de Nueva Zelandia, de que se celebren consultas officiosas para preparar un proyecto, con matices detallados, que contemple las diversas preocupaciones que se plantearon.

34. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que el documento de transporte, tal como se define en el inciso b) del párrafo 14 del artículo 1, evidencia o contiene un contrato de transporte. De esto se deduce que los elementos clave deben estar reflejados en el documento de transporte. Por esa razón, su delegación apoya la inclusión de una lista más larga de datos del contrato en el proyecto de artículo 38 y adhiere a la propuesta del representante de Nueva Zelandia de que se celebren consultas officiosas.

35. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación también puede apoyar la celebración de consultas officiosas para enmendar el proyecto de artículo 38. Insta al grupo al que se encomiende esa tarea que se asegure de que su lista de datos adicionales del contrato incluya el nombre del buque.

36. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que su delegación puede aceptar la inclusión de una lista más larga de datos del contrato en el proyecto de artículo 38, siempre que también se incluyan las necesarias condiciones. No se puede obligar a las partes a acordar los puertos de carga y descarga, por ejemplo, en el momento de la emisión del documento de transporte. Por lo tanto, la referencia a esos puertos en el proyecto de artículo 38 debe ser seguida por una frase como “si es especificado por las partes”. De manera similar, el proyecto de artículo 38 debe permitir que el lugar de recepción y entrega, si es incluido, lo determinen las partes interesadas en una etapa posterior.

37. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) reitera que la información adicional que su delegación desea que se incluya en los datos del contrato consiste del nombre y la dirección del destinatario, el nombre del buque, los puertos de carga y descarga y la fecha aproximada de entrega.

38. **El Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) recuerda que el proyecto de artículo 38 está estrechamente vinculado con el efecto probatorio de

los datos del contrato del artículo 43. A ese respecto, señala que el proyecto de convenio, a diferencia de las Reglas de La Haya-Visby, permite que figuren datos del contrato adicionales en el documento de transporte, distintos a los que hace referencia el proyecto de artículo 38 para causar el efecto probatorio de los incisos a) y b) del proyecto de artículo 43.

39. **El Sr. Sharma** (India) pide que la inclusión del lugar de recepción también se considere en las consultas oficiosas.

40. **El Sr. Ibrahim Khalil Diallo** (Senegal) señala que debe ser posible llegar a un consenso, ya que una clara mayoría de las delegaciones desea hacer agregados al proyecto de artículo 38 y prever las necesarias condiciones. Sin embargo, si no se puede llegar a un consenso para incluir todos esos elementos, espera que se pueda aprobar la propuesta original de su delegación como decisión de consenso.

41. **El Presidente** considera que la Comisión desea celebrar consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 38, para considerar no solamente las propuestas del Senegal y Egipto sino también la inclusión del lugar y la fecha de recepción y las necesarias condiciones. Sin embargo, si no se llega a una solución de transacción, el proyecto de artículo 38 se mantendrá en su forma actual.

42. *Así queda acordado.*

Se suspende la sesión a las 11.55 horas y se reanuda a las 12.20 horas.

Artículo 39 (Identidad del porteador)

43. **El Sr. Elsayed** (Egipto) sugiere que, en beneficio de la seguridad jurídica, se de una nueva redacción al párrafo 2 del artículo 39, ya que da demasiada libertad al porteador para eludir su responsabilidad.

44. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación no está satisfecha con el texto del proyecto de artículo 39, pero a pesar de ello, como es parte de una transacción de conjunto, ha decidido aceptarlo.

45. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 39 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 40 (Firma)

46. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), señalando a la atención las observaciones formuladas por escrito por su delegación (A/CN.9/658/Add.11, párr. 17) señala

que el párrafo 2 del proyecto de artículo 40 estipula que todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador y establece algunos requisitos. Tal como su delegación interpreta ese párrafo, la legislación nacional puede imponer requisitos más específicos para las firmas electrónicas. Sobre esa base, su delegación puede aceptar el párrafo 2 del proyecto de artículo 40.

47. **La Sra. Downing** (Australia) dice que su delegación puede aceptar el proyecto de artículo 40 sobre la base de la interpretación formulada por la representante de Alemania.

48. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación da su pleno apoyo a esa interpretación del proyecto de artículo 40 y también recibiría con beneplácito cualquier aclaración ulterior del proyecto de artículo.

49. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) dice que su delegación tiene la misma interpretación que la representante de Alemania. Ese artículo es un caso en que el lenguaje del proyecto de convenio no es exhaustivo, y los temas no previstos quedan sujetos a la legislación nacional.

50. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 40 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 41 (Deficiencias en los datos del contrato)

51. **El Sr. Imorou** (Benin) sugiere que, en el título de la versión francesa del texto, sería más apropiado decir “erreurs” u “omissions” que “lacunes”.

52. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 41 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 42 (Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato)

53. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos), señalando que en el proyecto de artículo 42 se emplea varias veces el término “contenedor”, dice que se lo debe extender también a los vehículos de transporte por carretera y ferroviario, a fin de que la redacción sea congruente con el párrafo 2 del proyecto de artículo 61, que se basó en la llamada “cláusula del contenedor” de las Reglas de La Haya-Visby. De conformidad con el párrafo 2 del proyecto de artículo 61, cada bulto transportado en un contenedor o en un vehículo de transporte por carretera o ferroviario

cuenta como una unidad a los fines de la limitación, a condición de que los bultos estén en la lista de datos del contrato. Si ese es el caso, el porteador podrá formular reservas a la enumeración.

54. **El Sr. Berlingieri** (Italia), señalando que en los párrafos 3 y 4 se utiliza la expresión “contenedor cerrado”, pregunta si, de acuerdo con la propuesta de los Países Bajos, el adjetivo también se aplicaría a los vehículos de transporte por carretera o ferroviario.

55. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que “cerrado” también debe aplicarse a los vehículos de transporte por carretera y ferroviario, porque en el contexto del artículo el término significa que el contenido no es visible desde afuera del contenedor.

56. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que su delegación acepta la propuesta de los Países Bajos.

57. **El Presidente** considera que la Comisión acepta la propuesta de agregar en el proyecto de artículo 42 una referencia a un vehículo de transporte por carretera o ferroviario en cada caso en que se mencione un contenedor.

58. **El Sr. Estrella-Farías** (División de Derecho Mercantil Internacional) dice que sería posible evitar la repetición de las palabras “transporte por carreteras o ferroviario” agregando al proyecto de artículo 1 una definición general de “vehículo”, lo que indicaría que “vehículo” significa “vehículo de transporte por carreteras o ferroviario”. El grupo de redacción puede considerar la cuestión cuando se reúna para armonizar el texto en todos los idiomas.

59. **El Presidente** dice que el grupo de redacción podrá considerar la sugerencia.

60. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 42, en su forma enmendada, y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 43 (Valor probatorio de los datos del contrato)

61. **El Presidente** recuerda la declaración formulada por el representante de la República de Corea durante el debate sobre el proyecto de artículo 38, en el sentido de que todos los datos del contrato que figuren en el documento de transporte, y no solamente los enumerados en el proyecto de artículo 38, tienen efecto

probatorio de conformidad con los incisos a) y b) del proyecto de artículo 43.

62. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que la redacción del apartado ii) del inciso c) abre la puerta a la sustitución de mercancías y el contrabando, y de hecho se han presentado casos similares en tribunales egipcios y jordanos. Propone que se reemplacen las palabras “aun cuando no” antes de la frase “el número de identificación de su respectivo sello o precinto” por la palabra “y”.

63. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca) dice que el proyecto de artículo es uno de los casos en que su delegación duda si es apropiado agregar la expresión “vehículos de transporte por carreteras y ferroviario” debido a las consecuencias prácticas del artículo, que está destinado a los contenedores usuales. Los vehículos de transporte por carreteras habitualmente tienen un número de identificación, o por lo menos una placa de matriculación, pero el orador no sabe si esa práctica se extiende a los vehículos de transporte ferroviario. Con respecto a la sugerencia del representante de Egipto, de que los números de identificación de los sellos del contenedor también se consideren una prueba concluyente, el texto es el resultado de una extensa negociación. La redacción actual se basa en consideraciones prácticas, en que el porteador no tiene un control total sobre los sellos. Por ejemplo, las autoridades aduaneras podrían colocar sellos adicionales. Por lo tanto, su delegación está a favor de mantener el texto en su forma actual.

Se levanta la sesión a las 13.00 horas.