



Asamblea General

Distr. general
2 de septiembre de 2008
Español
Original: inglés

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

Acta resumida de la 872ª sesión

Presidente Sr. Illescas. (España)

Sumario

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre los contratos 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. Dichas correcciones deberán presentarse en forma de memorando, y además incorporarse en un ejemplar del acta. Las correcciones deberán enviarse, *dentro del plazo de una semana a contar de la fecha del presente documento*, a la Jefa de la Sección de Edición de 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 15.10 horas.

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre los contratos 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 43 (continuación)

1. **El Presidente** dice que, al no formularse más observaciones, entiende que la mayoría de los miembros de la Comisión no apoya las enmiendas propuestas en la sesión anterior.

2. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 43 y se remite su texto al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 44 (“Flete prepagado”)

3. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 44 y se remite su texto al grupo de redacción.*

4. **El Presidente** invita a la Comisión a retomar las definiciones enunciadas en el proyecto de artículo 1, párrafos 14 a 16, 18 a 22 y 27.

Proyecto de artículo 1, párrafo 14 (definición de “documento de transporte”)

5. **El Sr. Sato** (Japón), tras señalar a la atención de la Comisión las observaciones formuladas por escrito por su delegación (A/C.9/658/Add.6, párr. 2), recuerda que el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), en su 21º período de sesiones, había suprimido toda mención del consignador en el texto del proyecto de convenio, y había acordado que un simple recibo de las mercancías emitido por una parte ejecutante no constituye un documento de transporte a los efectos del proyecto de convenio, debido a que un documento de transporte también debería constituir un medio de prueba o bien incluir un contrato de transporte. Su delegación considera que, según la definición actual, una parte ejecutante no puede emitir un documento de transporte por iniciativa propia, sino sólo en nombre del porteador. En consecuencia, propone que se supriman de la definición del “documento de transporte” toda mención a “una parte ejecutante”.

6. **El Sr. Elsayed** (Egipto) manifiesta su conformidad con el representante de Japón. Su delegación también desea añadir un nuevo apartado c) acorde con el texto “constituye la prueba de la entrega de las mercancías al destinatario”.

7. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) manifiesta su apoyo a la opinión de la delegación japonesa. Asimismo, propone que las palabras “o una persona que actúe en su nombre” se añadan a continuación de las dos menciones al “porteador”, con el fin de adecuar el párrafo al proyecto de artículo 40 sobre la firma.

8. **El Sr. Sharma** (India) señala también su conformidad con la propuesta presentada por el representante de Japón.

9. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos), apoyado por los señores **Sandoval** (Chile), **Romero-Nasser** (Honduras), **Berlingieri** (Italia), **Mayer** (Suiza) y **Miller** (Estados Unidos de América), indica que, aunque manifiesta su conformidad con el representante de Japón, no puede apoyar la enmienda propuesta por el representante de Egipto. En cualquier caso, en el proyecto de artículo 11 se estipula claramente que el porteador debe entregar las mercancías al destinatario. Aunque declara su adhesión a la opinión de la delegación china, se muestra vacilante a la hora de aceptar su propuesta. La inclusión del proyecto de artículo 40 está motivada por el deseo de dejar claro que los documentos de transporte pueden ir firmados por una persona en nombre de otra. No obstante, en términos generales, el concepto de agencia (una práctica antigua que ha originado numerosos problemas), ha quedado omitido deliberadamente del proyecto de convenio.

10. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) confirma su adhesión a la declaración realizada por el representante de Japón. También apoya la propuesta china, ya que, de otro modo, el párrafo 14 podría sugerir que solamente el porteador puede emitir un documento de transporte.

11. **El Presidente** señala que entiende el deseo de la Comisión de suprimir del párrafo 14 todas las menciones a “una parte ejecutante”, pero observa que no existe apoyo suficiente para el resto de las propuestas.

12. *Queda aprobado el texto del párrafo 14 del proyecto de artículo 1, en su forma enmendada, y remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 1, párrafo 15 (definición de “documento de transporte negociable”) y párrafo 16 (definición de “documento de transporte no negociable”)

13. *Queda aprobado el texto de los párrafos 15 y 16 del proyecto de artículo 1 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 1, párrafo 18 (definición de “documento electrónico de transporte”)

14. **El Sr. Sato** (Japón) propone que se suprima del párrafo 18 toda mención a “una parte ejecutante” por los motivos por él indicados con respecto al párrafo 14.

15. *Queda aprobado el texto del párrafo 18 del proyecto de artículo 1, en su forma enmendada, y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 1, párrafos 19 (definición de “documento electrónico de transporte negociable”), 20 (definición de “documento electrónico de transporte no negociable”), 21 (definición de “emisión” de un documento electrónico de transporte negociable), 21 (definición de la “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable) y 27 (definición de “flete”)

16. *Queda aprobado el texto de los párrafos 19 a 22 y 27 del proyecto de artículo 1 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 45 (Obligación de aceptar la entrega)

17. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido), tras señalar a la atención de la Comisión las observaciones formuladas por escrito por su delegación (A/C.9/658/Add.13, párr. 15 a 19), expresa su profunda inquietud respecto a la totalidad del capítulo referente a la entrega de las mercancías, que, en caso de aprobarse, perjudicaría la aprobación del proyecto de convenio por parte del Reino Unido. El capítulo crearía más problemas que soluciones y podría facilitar el fraude. Aunque el texto actual es fruto de un largo proceso de negociación, considera que es importante examinarlo de nuevo.

18. El orador explica que el proyecto de artículo 45 plantea las siguientes cuestiones: no queda claro qué debe hacer el destinatario para incurrir en la obligación de aceptar la entrega, tampoco si el caso de un

destinatario que inicialmente no ejerce sus derechos en virtud del contrato de transporte, pero acepta posteriormente la entrega de las mercancías, constituye un incumplimiento retroactivo del proyecto de artículo, ni si el porteador dispone de alguna compensación, en el caso de producirse el incumplimiento de la obligación.

19. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), tras señalar a la atención de la Comisión las observaciones formuladas por escrito por su delegación (A/C.9/658/Add.11, para. 18), afirma que comparte las preocupaciones expuestas por el representante del Reino Unido, ya que el proyecto de artículo establece una obligación para el destinatario, sin especificar el punto del que se deriva tal obligación. Sería preferible sustituir los términos “el destinatario que ejerce sus derechos” por “el destinatario que solicita la entrega de las mercancías”.

20. **El Sr. Kim Bong-hyun** (República de Corea) manifiesta su conformidad con los representantes del Reino Unido y Alemania. Su delegación desearía conocer ejemplos de modos que permitan al destinatario ejercer sus derechos en virtud del contrato de transporte, quizás mediante la presentación de una reclamación al porteador o mediante el ejercicio de su derecho de inspección. Confía en que otras delegaciones puedan aportar información adicional al respecto.

21. **La Sra. Downing** (Australia) está de acuerdo con los oradores anteriores, especialmente con el del Reino Unido.

22. **El Sr. Mayer** (Suiza) también afirma que comparte las inquietudes expresadas por el representante del Reino Unido. En el pasado, su delegación manifestó que no consideraba que el ejercicio, por parte del destinatario, de sus derechos en virtud del contrato de transporte, constituyera un criterio apropiado para determinar el punto a partir del cual el destinatario debe quedar obligado por dicho contrato. En lugar del texto sugerido por el representante de Alemania, propone que se introduzca una mención al consentimiento explícito o implícito del destinatario para adquirir la condición de destinatario.

23. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación ha planteado la cuestión repetidas veces ante el Grupo de Trabajo, pero que su propuesta de sustituir el texto “el destinatario que ejerce sus derechos en virtud del contrato de transporte” por el texto “el destinatario que

exige la entrega” siempre ha sido rechazada. No obstante, está dispuesto a aceptar el texto propuesto por la delegación alemana.

24. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) afirma que no puede apoyar el cambio propuesto. El proyecto de artículo 45 tiene como propósito la resolución de un problema concreto que afecta al porteador, como es el caso de un destinatario que está enterado del envío de las mercancías y no desea aceptar la entrega por diversos motivos. Se trata de una práctica mercantil bastante generalizada contra la que debe legislarse. Un ejemplo del ejercicio de sus derechos por parte del destinatario podría ser el derecho a inspeccionar las mercancías antes de exigir la entrega. Si, posteriormente, el destinatario decide rechazar las mercancías, el problema no debería recaer en el porteador. De acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, aunque un comprador desee rechazar las mercancías, éste deberá aceptar la entrega, pero podrá hacerlo en nombre del vendedor. El proyecto de convenio tendría que establecer la necesidad de que el destinatario acepte las mercancías en calidad de agente del vendedor o indicar al porteador lo que debe hacer con ellas. El destinatario, no el porteador, deberá asumir el riesgo y responsabilizarse de la presentación de una reclamación o bien de la devolución de las mercancías. Evidentemente, la inspección no es la única acción a la que se refiere la frase “ejerce sus derechos”, ya que también puede significar que el destinatario ha colaborado activamente con el porteador. La cuestión es que el destinatario debe permitir la descarga de responsabilidad por parte del porteador y las soluciones propuestas por Alemania y Japón no satisfacen dicho requisito.

25. **El Sr. Tsantzos** (Grecia), apoyado por la **Sra. Carlson** (Estados Unidos de América), el **Sr. Hu Zhengliang** (China), el **Sr. Sandoval** (Chile), la **Sra. Slettemoen** (Noruega) y el **Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca), afirma que los argumentos del representante de los Países Bajos resultan convincentes en cuanto a la necesidad de incorporar dicha disposición. El texto actual del proyecto de artículo 45 es el resultado de una solución de transacción y debe conservarse.

26. **El Sr. Imorou** (Benin), apoyado por el **Sr. Moulopo** (Observador del Congo) afirma que su delegación no considera convincentes los argumentos

de los Países Bajos, dado que el proyecto de artículo 45 se refiere a un contrato de transporte y no a un contrato de venta; por lo que apoya la propuesta de Alemania.

27. **La Sra. Shall-Homa** (Nigeria) afirma que, en vista de las amplias disposiciones recogidas en el capítulo 7 acerca de las obligaciones del cargador frente al porteador y, conforme al principio del reparto equitativo de los riesgos y responsabilidades entre el porteador y el destinatario, su delegación apoya la propuesta de Alemania.

28. **El Sr. Berlingieri** (Italia), la **Sra. Halde** (Canadá), el **Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal), la **Sra. Wakarima Karigithu** (Kenya), la **Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda), el **Sr. Bigot** (Observador de Côte d'Ivoire), la **Sra. Traore** (Observadora de Burkina Faso) y el **Sr. Luvambano** (Observador de Angola), también apoyan la propuesta de Alemania.

29. **El Presidente** indica que existe apoyo suficiente en relación con la propuesta de sustituir los términos “ejerce sus derechos” por los términos “requiere la entrega de las mercancías”.

30. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) señala que el verbo “exige”, propuesto por Japón, quizá resulte más correcto que “requiere”, aunque exprese la misma idea.

31. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) afirma que su delegación no ve ningún problema en utilizar el término “exige” en lugar del término “requiere”.

32. Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 45, en su forma enmendada, y se remite al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 46 (Obligación de confirmar la recepción)

33. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 46 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 47 (Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable)

34. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido), apoyado por el **Sr. Delebecque** (Francia), expresa la preocupación de su delegación respecto al hecho de que la protección establecida para el porteador dependa del cumplimiento, por parte de éste, de los

procedimientos estipulados, lo cual puede que no siempre sea factible. El apartado c) establece que, si el porteador no consigue localizar a la parte controladora, podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Sin embargo, en los casos en los que el cargador haya transferido todos sus derechos a una parte controladora, no podrá dar instrucciones sin la autorización expresa de dicha parte.

35. **El Presidente** señala que, al no formularse más observaciones, entiende que la mayoría de los miembros de la Comisión no comparten esta preocupación.

36. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 47 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 48 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido)

37. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 48 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 49 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable)

38. **La Sra. Downing** (Australia), tras señalar a la atención de la Comisión las observaciones formuladas por escrito por su delegación (A/CN.9/658, párr. 48 a 52), indica que el proyecto de artículo tiene por objeto resolver un problema práctico con el que tropiezan con frecuencia los porteadores en los supuestos en los que no se presenta el propietario de la carga en el lugar de destino o en los que presenta sin la documentación requerida. Sin embargo, la solución propuesta adolece de graves deficiencias. La redacción actual del proyecto de artículo podría socavar la confianza depositada en el conocimiento de embarque como documento de titularidad, además de incrementar el riesgo de fraude, sin que resuelva de forma efectiva el problema del porteador. Los procedimientos alternativos recogidos en el apartado d) para la petición de instrucciones para la entrega de las mercancías sin conocimiento de embarque eliminarían el requisito de proceder a la entrega al presentarse dicho documento, lo que tendría consecuencias para los bancos y para otras partes que confían en la garantía ofrecida por dicho documento. Sin embargo, los procedimientos propuestos no ofrecen una solución al problema, puesto

que un cargador que actúe con prudencia no emitirá instrucciones de entrega sin contar con la autorización del propietario legítimo, ya que, en caso contrario, podría ser objeto de acciones penales. El sector bancario australiano ha comentado que la disposición impondría riesgos adicionales a las entidades bancarias.

39. La oradora afirma que indemnidad exigible en virtud del apartado f) también es problemática. Si el vendedor proporciona involuntariamente una indemnidad al porteador al darle otras instrucciones para la entrega, esta situación dificultará toda acción de reintegro entablada por el asegurador de un envío CIF, así como la recuperación de cargas extraviadas, por parte de los receptores demandantes. Además, considerando que los apartados d) a f) establecen que un porteador que recabe a un cargador otras instrucciones para la entrega quedará exento de la responsabilidad, que pasará a ser del tenedor del conocimiento de embarque, el cargador otorgaría una indemnidad a una parte que está exenta de responsabilidad.

40. La oradora explica que existen otras soluciones prácticas a disposición del porteador. Una posibilidad consiste en que los porteadores que alberguen dudas acerca de determinados destinos puedan recurrir a un flete prepago que incluya todos los cargos de destino, con reembolso de estos últimos, una vez recibidas las mercancías. Australia cuenta con procedimientos que pueden aplicarse para realizar la entrega de las mercancías abandonadas a la policía o las administraciones aduaneras pertinentes.

41. **El Sr. Delebecque** (Francia) conviene en que las disposiciones que obligan a un cargador, que ya no se encuentra en condiciones para hacerlo, a proporcionar instrucciones para la entrega y a otorgar indemnidad al porteador suscitarían problemas y podrían socavar la confianza depositada en el conocimiento de embarque como documento de seguridad. Su delegación prefiere eliminar los apartados d) a h).

42. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) señala que el sector mercantil en general, las instituciones bancarias y los porteadores, se han visto involucrados en prácticas que han minado la función del conocimiento de embarque. Siempre que los expertos han estudiado el problema han determinado que los profesionales no son capaces de resolverlo sin la ayuda de los legisladores. La

Comisión debe, en consecuencia, aprovechar la oportunidad que se presenta para restablecer el derecho mercantil en ese ámbito. Si el sistema establecido por el proyecto de artículo 49 ha originado otros problemas operativos, deberán encontrarse soluciones prácticas destinadas a su solución.

43. El orador entiende que existen importantes excepciones respecto a alguna de las afirmaciones realizadas: en primer lugar, la de que el nuevo sistema pueda conducir al fraude. Hablando con franqueza, ha sido el sistema actual el que ha alentado al fraude: por ejemplo, a menudo existen en circulación tres originales del documento de transporte negociable, lo que facilita su venta a distintos compradores. Gracias a las actuales técnicas de copiado, resulta sencilla la falsificación de un conocimiento de embarque. El sistema de garantía, según el cual la entrega se realiza contra la presentación de una carta de indemnidad, implica que los conocimientos de embarque continúan circulando después de efectuada la entrega. El nuevo sistema, por el contrario, suprime los tipos de fraude existentes. En caso de que se produzcan y faciliten nuevos tipos de fraude, éstos podrían ser resueltos.

44. En segundo lugar, se ha afirmado que el sector bancario debe asumir riesgos adicionales. Sin embargo, el nuevo sistema tiende a eliminar el riesgo existente y restablecer la propia esencia del conocimiento de embarque, es decir, que es el propio documento de transporte y no una carta de indemnidad lo que legitima a la persona con derecho a recibir la entrega, en el lugar de destino. El proyecto de artículo 49 hace al tenedor del documento, que bien puede tratarse de un banco, responsable de proporcionar al porteador las instrucciones de entrega cuando las mercancías llegan a su destino. Ello supone, evidentemente, que el banco podría emprender acciones si no desea perder sus garantías, pero, en ningún caso, puede describirse como riesgo. Asimismo, el nuevo sistema proporciona seguridad jurídica respecto a los conocimientos de embarque que pudieran seguir en circulación con posterioridad a la entrega, originando todo tipo de conflictos jurídicos acerca de su validez, generalmente mediante la anulación de dichos conocimientos de embarque que permanezcan en circulación.

45. En tercer lugar, se ha afirmado que las líneas de autoridad no quedan claras. Según el proyecto de artículo 49, el tenedor de la factura no precisa, obviamente, ninguna autorización especial; cuando el tenedor se ha determinado previamente, el porteador

(que suele encontrarse en condiciones para hacerlo), tiene la obligación de buscar al tenedor y, si el porteador no lo localiza, deberá solicitar instrucciones al cargador, quien verdaderamente tendrá que requerir la autorización de un tenedor ausente. No obstante, se trata de un problema que afecta a la carga y para el que existen soluciones, por lo que le complacería mejorar el proyecto de artículo 49 a este respecto.

46. En vista del grave problema estructural existente en el ámbito mercantil, el orador pide urgentemente a la Comisión que reconozca que el proyecto de artículo 49, redactado tras prolongados debates y conversaciones con los profesionales del sector, incluidos bancos y comerciantes, resuelve numerosos problemas. Ha llegado el momento de que el sector modifique sus prácticas mercantiles.

47. **El Sr. Elsayed** (Egipto) conviene con Alemania, Australia y otros países en que el artículo 49 es ambiguo y es partidario de que se celebren consultas individuales, con vistas a modificar la redacción del artículo, más desde un punto de vista jurídico que desde un punto de vista técnico. Debería haberse adoptado un enfoque de carácter más jurídico desde el principio.

48. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido) reconoce que el sistema actual ha alentado el fraude, pero ha facilitado el control de los riesgos habituales. El inconveniente del nuevo sistema propuesto en el proyecto de artículo 49 radica en que complica la situación jurídica actual y obstaculiza una reforma satisfactoria y completa de la legislación. La Comisión tiene ahora la oportunidad de mejorar el sistema, pero ese objetivo no puede lograrse tan sólo en unos días. En consecuencia, vuelve a plantear su propuesta original de eliminar el proyecto de artículo 49 y dedicar, en el futuro, más tiempo a buscar la solución más apropiada a este problema concreto.

49. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que existen diversos sistemas jurídicos nacionales que establecen un procedimiento para anular un documento de titularidad pero que, lamentablemente, requieren un plazo prolongado, a menudo de meses. El proyecto de artículo 49 ofrece un procedimiento rápido, aunque tal vez no ofrezca la suficiente seguridad a todas las partes interesadas. Deben adoptarse medidas para celebrar consultas informales dirigidas a mejorar el aspecto de la seguridad.

Se suspende la sesión a las 16.45 horas y se reanuda a las 17.15 horas.

50. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) señala que el apartado d) del proyecto de artículo 49 no ofrece una solución práctica, ya que no se basa en los derechos y obligaciones del porteador, sino en las instrucciones que deben proporcionarse, lo cual crea problemas respecto al conocimiento de embarque. Esta disposición constituye un motivo de preocupación para el sector bancario noruego. Propone que se elimine el apartado d) y, por idénticos motivos, que se elimine la disposición similar incluida en el apartado b) del artículo 48.

51. **La Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda) manifiesta que su delegación apoya los comentarios de Australia, cuyo sistema bancario coincide en gran medida con el de Nueva Zelanda. El proyecto de artículo 49, al intentar resolver un problema real al que se enfrentan los porteadores, parece originar otros problemas al sector bancario.

52. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) afirma que el artículo 49 no ofrece una solución perfecta a un problema reconocido, pero que se trata del mejor mecanismo que el Grupo de Trabajo ha logrado desarrollar en seis años. Plantea sus dudas acerca de la posibilidad de que la Comisión pueda mejorarlo en la sesión actual pero se muestra deseoso de participar en las conversaciones informales para contribuir a ello. Considera que la Comisión no debe desaprovechar la oportunidad para realizar algunos cambios, lo que siempre será mejor que no adoptar ninguna solución.

53. **El Sr. Tsantzas** (Grecia), en apoyo de los Países Bajos, afirma que su delegación se muestra partidaria de conservar el texto actual.

54. **El Sr. Morán Bovio** (España) manifiesta que el texto actual del proyecto de artículo 49 debe conservarse, dado que resuelve numerosos problemas y cuenta con la aprobación, tanto de la banca como del sector marítimo de su país.

55. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) comenta que considera las declaraciones de Australia y el Reino Unido muy convincentes. No es probable que la Comisión pueda resolver un asunto de tanta complejidad de modo satisfactorio para todas las partes y no está claro que el proyecto de artículo 49 vaya a mejorar realmente la situación. Se requiere una decisión política y no simples conversaciones

informales. Su delegación apoya la propuesta de Francia de eliminar los párrafos d) a h).

56. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) indica que existe un problema práctico que exige solución, porque afecta no sólo a los porteadores sino a todas las partes que intervienen en una transacción comercial, particularmente a los destinatarios que no presentan conocimiento de embarque. Puede que el proyecto de artículo 49 no constituya la solución perfecta pero es resultado de prolongados debates y cuenta con una aceptación muy favorable por parte del sector. Respaldas las observaciones de los Países Bajos. El proyecto de artículo resolvería muchos de los problemas prácticos que se plantean a todas las partes y sería un error no aprovechar la oportunidad para mejorar la situación. Su delegación recomienda enérgicamente la aprobación del proyecto de artículo 49 sin modificaciones.

57. **El Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) y el **Sr. Sandoval** (Chile) convienen en que el proyecto de artículo 49 debe conservarse con su redacción actual.

58. **El Sr. Delebecque** (Francia) afirma que la situación descrita en el apartado d) se produce muy habitualmente y, por tanto, debe solventarse. Tras un ejercicio de reflexión, la solución propuesta, en virtud de la cual, en caso de que el tenedor no reclame la entrega de las mercancías, el porteador deberá recabar otras instrucciones de entrega a la parte controladora, al cargador o al cargador documentario.

59. No obstante, en relación con los apartados e) a h), a la delegación del orador le preocupa la idea de que, en el caso de que el tenedor no reclame la entrega de las mercancías, la responsabilidad pueda recaer en el cargador. El cargador no es el garante del destinatario. Además, el destinatario y el cargador son dos partes totalmente diferentes, por lo que las responsabilidades del primero no pueden transferirse al segundo. Aunque su delegación apoya algunas de las ideas expresadas en los apartados en cuestión, en términos generales, considera que su alcance es demasiado amplio, puesto que invalida las prácticas existentes y pone en cuestión, incluso, el medio por el que se preserva el contrato de transporte y la relación entre la venta y el transporte. Por tanto, deberían eliminarse al menos los apartados e) a h).

60. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) reitera la postura de su delegación en cuanto que los acuerdos establecidos en el proyecto de artículo 49 resuelven

algunos problemas pero crean otros. En concreto, el acuerdo incluido en el apartado d) sería un procedimiento laborioso y costoso para el porteador. Si, como propone su delegación, se eliminan los apartados d) a h), las mercancías cuya entrega no se reclame pasarían a considerarse mercancías pendientes de entrega, por lo que se aplicaría el proyecto de artículo 50. Por todo lo antedicho, su delegación consideraría la posibilidad de conservar las disposiciones en cuestión, siempre que se mejore la redacción, aunque esta posibilidad no parece viable a esta hora tan tardía.

61. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que su delegación también considera problemático el apartado d). Sin embargo, lo que preocupa a su delegación es la parte en la que se afirma que, si tras un esfuerzo razonable, el porteador no fuera capaz de localizar a la parte controladora, el porteador deberá avisar al cargador, ya que el cargador no es el tenedor del documento. Consecuentemente, su delegación aprueba la eliminación de los apartados d) a h).

62. **La Sra. Halde** (Canadá) indica que su delegación apoya la eliminación de los apartados d) a h). Dicho esto, acoge con satisfacción la idea de celebrar consultas informales con objeto de mejorar la redacción del proyecto de artículo.

63. **El Sr. Sharma** (India) dice que los apartados en cuestión, aunque con cierta complicación, resuelven el problema, esencialmente práctico, de las acciones que deben emprenderse en el caso de que el tenedor no reclame la entrega de las mercancías. Si se considera que éstas son simplemente mercancías pendientes de entrega, se aplicará el artículo 50. En su opinión, parece razonable exigir al porteador que cumpla una serie de pasos, antes de que esto se produzca. En consecuencia, su delegación aprueba la conservación de los apartados d) a h).

64. **El Presidente** observa que parece existir en la Comisión una división prácticamente igualitaria entre las delegaciones que apoyan la eliminación, total o parcial, del proyecto de artículo y las delegaciones partidarias de conservarlo. Considerando que algunas de las últimas delegaciones han reconocido la posibilidad de mejorar su redacción, sugiere que en las conversaciones informales se adopten las medidas necesarias para lograrlo. De no alcanzarse un resultado satisfactorio, se conservará la versión actual del proyecto de artículo, conforme a las prácticas habituales en tales casos.

65. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) manifiesta que la declaración del Presidente, según la cual, en ausencia de un resultado favorable, se conservará la versión actual del proyecto de artículo, entra en conflicto con el enfoque por él adoptado hasta ahora. En su opinión, los esfuerzos siempre deben ir dirigidos a buscar una solución de transacción que resulte aceptable para todas las delegaciones; la afirmación de que se conservará la redacción actual, de no alcanzarse un resultado satisfactorio, no constituye una solución de transacción. En caso de fracasar las conversaciones informales, la Comisión deberá reconsiderar la formulación, con el fin de adoptar una decisión clara acerca de la posibilidad de conservar el texto actual.

66. **El Presidente** señala que el proyecto de convención presentada a la Comisión constituye el resultado de seis años de debates en el seno del Grupo de Trabajo. Tal y como ha anunciado al comienzo de la sesión, el texto solamente se modificará cuando ése sea el deseo expreso de la mayoría de los miembros de la Comisión. El día anterior, la Comisión mostró su evidente desacuerdo con el Grupo de Trabajo, en relación al proyecto de artículo 36, lo que conllevó la eliminación del mismo. La única ocasión en la que no ha aplicado esta regla es en relación con proyecto de artículo 12, en el cual, a pesar de existir una ligera mayoría partidaria de conservar el texto, él facilita la vía para la realización de conversaciones informales.

67. El Presidente explica que en relación al proyecto de artículo 49, el número de delegaciones que apoyan la eliminación, total o parcial, del proyecto de artículo sigue siendo menor que el número de delegaciones partidarias de que se conserve con la redacción actual. Sin embargo, puesto que algunas de las delegaciones partidarias de que se conserve han manifestado su deseo de mejorar la redacción, entiende que la Comisión desea celebrar conversaciones informales acerca del proyecto de artículo 49.

68. *Así queda decidido.*

69. **El Sr. Elsayed** (Egipto) explica que su delegación está de acuerdo con la propuesta del Presidente y, en su calidad de representante de los Estados pertenecientes al Consejo de Ministros de Transportes Árabes, desea participar en las medidas destinadas a mejorar la redacción del proyecto de artículo 49.

Se levanta la sesión a las 18.05 horas.