



Asamblea General

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

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

Período de sesiones 41º

Acta resumida de la 879ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el miércoles 25 de junio de 2008, a las 15.00 horas

El 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.

Dichas 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 desde 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.

08-39911 (S)



Se declara abierta la sesión a las 15.15 horas.

Finalización y aprobación de un proyecto de convención sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (continuación) (A/CN.9/642, A/CN.9/645, A/CN.9/658 y Add.1-13; A/CN.9/XLI/CRP.7)

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

1. El Sr. Sato (Japón), en nombre de las delegaciones que han participado en las consultas oficiosas, presenta una propuesta relativa al proyecto de artículo 49, que figura en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7, y dice que ha habido profundos desacuerdos de principio a fin, y que la versión de avenencia del documento que la Comisión tiene ante sí ha sido aprobada por la mayoría, aunque todavía se enfrenta a una fuerte oposición. En el texto propuesto, el párrafo 1 del proyecto de artículo 49 reproduce básicamente la introducción y los apartados a) a c) del texto actual, excepto una corrección menor, y se aplica a todos los casos en los que se emite un documento de transporte negociable. El nuevo párrafo 2, que tiene aproximadamente el mismo ámbito de aplicación que los actuales apartados d) a h), comienza con una nueva introducción que indica que la norma que sigue se aplica cuando el documento de transporte establece que las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento, constituyéndose de esta forma un sistema de remisión contractual explícita (*opt-in*) que pone en marcha el propio documento de transporte. Para evitar posibles objeciones de los bancos, se ha dispuesto que en el propio documento se indique la posibilidad de entrega sin necesidad de restitución. Otro cambio es el texto del apartado a) del nuevo párrafo 2, que, a diferencia del actual apartado d), dice que el porteador puede simplemente solicitar instrucciones del cargador, sin que exista obligación por parte de éste de proporcionarlas, ya que no siempre está en posición de hacerlo. Además, mientras que en el actual apartado d) se notifica al tenedor la condición previa del resto del párrafo, el nuevo apartado a) del párrafo 2 establece dos posibles situaciones en las que se aplicarán los apartados a) a e) del párrafo 2: cuando el tenedor no responde a la notificación y cuando no es posible localizar al tenedor (un problema frecuente). En caso de que el documento de transporte no indique nada sobre la entrega sin necesidad de que se restituya

el documento, se aplicarán las normas previstas en el párrafo 1 del artículo 49.

2. Este nuevo sistema tiene ventajas e inconvenientes. Se han aportado argumentos sólidos a favor de una norma a título supletorio o de exclusión explícita (*opt-out*), pero el sistema que se presenta en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7 es el que ha obtenido el mayor apoyo en las consultas oficiosas. Debe tenerse en cuenta que, si se aprueba el nuevo texto, sería necesario introducir enmiendas complementarias en los artículos 47, 48 y 50.

3. El Sr. van der Ziel (Observador de los Países Bajos) opina que el nuevo texto propuesto no resta valor al conocimiento de embarque, sino que pretende abordar un problema estructural que es frecuente en el comercio de productos básicos, en el que, por motivos comerciales, normalmente los plazos de crédito son mayores que la duración del viaje de transporte de las mercancías, aunque a veces el viaje dura más que el período necesario para comercializar las mercancías. Durante el encarnizado debate que ha tenido lugar en las consultas oficiosas se han formado dos bandos: los que, liderados por el Reino Unido, quieren eliminar el proyecto de artículo 49 del proyecto de convención y convertirlo en una ley modelo, y los que, como su delegación, están convencidos de que el proyecto de artículo 49 debe permanecer como derecho imperativo. Ha habido también un importante desacuerdo acerca del valor de un sistema de remisión explícita frente a uno de exclusión explícita, aunque, en su opinión, no hay una gran diferencia entre los dos.

4. La respuesta a la pregunta de cuándo debe aplicarse en la práctica el párrafo 2 del nuevo proyecto de artículo 49 está en manos de los bancos, o más concretamente de la Comisión Bancaria de la Cámara de Comercio Internacional (CCI). En el comercio de productos básicos las condiciones de las cartas de crédito exigen, sin excepción, un documento de transporte negociable, es decir, el conocimiento de embarque; y las Costumbres y Práctica Uniformes en materia de Créditos Documentarios de la CCI establecen los requisitos que debe cumplir el conocimiento de embarque para que sea aceptable por los bancos. Si la Comisión Bancaria de la CCI decide emitir una directiva a los bancos para que no acepten ningún conocimiento de embarque conforme a las disposiciones del párrafo 2 del artículo 49, ello significaría que el artículo 49 no es aplicable en la práctica. En realidad, las tres partes comerciales

implicadas –bancos, comerciantes de productos básicos y portadores– tendrían que estar de acuerdo en que el enfoque del párrafo 2 del artículo 49, es aceptable y que, por lo tanto, todos los conocimientos de embarque pueden cumplir con sus disposiciones contractuales; sin embargo, los portadores y comerciantes no tendrán opción si los bancos lo prohíben. Conociendo la importancia de la aprobación de la CCI, la secretaría de la CNUDMI hizo ante ella dos presentaciones sobre el proyecto de convención, incluyendo el proyecto de artículo 49. Los bancos estuvieron muy atentos y, en general, mantuvieron una actitud positiva, y la CCI mencionó el tema en un artículo publicado en la revista bimensual sobre cartas de crédito que se distribuye a los bancos de todo el mundo. No obstante, todavía no ha habido un debate significativo en el seno de la CCI, que de momento se mantiene a la expectativa.

5. En cualquier caso, el sistema establecido en el proyecto de convención debería ser una cuestión de conveniencia para los profesionales. El comercio de productos básicos se realiza esencialmente con contratos de fletamento, que, en virtud del proyecto de artículo 7, se aplican a la entrega de mercancías; y el conocimiento de embarque es un documento muy sencillo que alude a los términos y condiciones del contrato de fletamento; éste se negocia entre dos partes iguales y establece si el porteador debe entregar la carga siguiendo las instrucciones del cargador, con o sin necesidad de que se restituya el documento.

6. La introducción del nuevo párrafo 2 del proyecto de artículo 49 mejoraría si estuviera redactada con la terminología usual del conocimiento de embarque, por lo que el orador propone corregirlo de la siguiente forma: “En el caso de que el documento de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable indique, ya sea expresamente o mediante su incorporación como referencia en el contrato de fletamento, que las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, se aplicará la siguiente norma.”

7. El **Sr. Schelin** (Observador de Suecia) cree que el sistema previsto en el párrafo 2 de la propuesta sólo restará valor al conocimiento de embarque y no resolverá el problema, ya que, si los comerciantes de productos básicos no disponen de documentos, no habrá forma de saber si están protegidos o no. Además, dado que el proyecto de artículo 48 exige la restitución de un documento de transporte no negociable, en otras

palabras, de un conocimiento de embarque nominativo o, en inglés “recta bill of lading” al hacer la entrega, es contradictorio no exigir la restitución de un documento negociable. Por otra parte, el párrafo 2 alude a los principios generales de los documentos de titularidad, y algunas jurisdicciones tendrían dudas a la hora de aprobar un proyecto de convención que afecta a tales principios generales. En ocasiones tener normas estrictas es beneficioso para el sector, incluso cuando causan problemas en el mercado. En su opinión, el principio en el que se basa el proyecto de artículo 49 debería ser entrega frente a restitución de documento: ni más ni menos. En consecuencia, su delegación apoya el párrafo 1 de la propuesta, pero prefiere eliminar el párrafo 2.

8. La **Sra. Downing** (Australia) dice que, aunque su delegación prefiere la propuesta del documento A/CN.9/XLI/CRP.7 al texto actual del proyecto de artículo 49, la nueva propuesta sigue sin abordar la posibilidad de que la función del conocimiento de embarque como documento de titularidad pueda verse socavada. Un conocimiento de embarque que no tiene que restituirse al hacer la entrega de las mercancías no se considerará como tal documento en algunas jurisdicciones. Incluso con la nueva redacción propuesta es demasiado fácil eliminar la titularidad. El sector bancario de Australia ha expresado su preocupación acerca de la posible pérdida de confianza en el conocimiento de embarque como documento de titularidad, y es cuestionable si los compradores continuarán pagando si tener un conocimiento de embarque no representa una posesión deducible de las mercancías.

9. Además, la oradora señala que la nueva versión sigue sin resolver las dudas del porteador sobre la forma de hacer la entrega, ya que un cargador prudente se abstendría de dar instrucciones de entrega por miedo a ser demandado por conversión. Hay otras formas de enfocar esta cuestión, por ejemplo, anticipándose al problema en determinados destinos o comercios, el porteador puede exigir un flete prepagado o incluir una cláusula en virtud de la cual, si las mercancías no se recogen, el porteador las devolverá al cargador, al coste establecido por éste.

10. El **Sr. Imorou** (Benin) dice que su delegación comparte plenamente la preocupación con respecto a la entrega sin restitución de un documento de transporte. Por lo que respecta al envío de mercancías cubiertas por cartas de crédito, la notificación al banco es

fundamental. El apartado d) del párrafo 2 de la nueva propuesta habla de una persona que adquiere la condición de tenedor del documento de transporte “según acuerdo contractual u otros acuerdos”, sin especificar si tales acuerdos deben ser escritos o verbales; un acuerdo verbal puede crear problemas. El apartado e) del párrafo 2, en su segunda frase, incluye la siguiente cláusula: “Siempre que en los datos del contrato se haya indicado la fecha y la hora previstas para la llegada de las mercancías”. En su momento, el proyecto de artículo 38 sobre los datos del contrato no incluía ninguna mención de la fecha y hora previstas de llegada de las mercancías, y cuando los Estados Africanos propusieron la inclusión de esa mención, la propuesta no fue aceptada.

11. El **Sr. Honka** (Observador de Finlandia) explica que su delegación está a favor de una cierta innovación con respecto al statu quo. El proyecto de artículo 49 pretende resolver el eterno problema que se plantea cuando las mercancías llegan antes que el conocimiento de embarque. La propuesta presentada en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7 mejora el texto, ofreciendo una alternativa de remisión explícita en la introducción del párrafo 2. El texto propuesto representa una desviación mínima de la norma tradicional y, por tanto, podría obtener un mayor respaldo. Cabe recordar que, incluso cuando el conocimiento de embarque establece que las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento de transporte, los apartados siguientes establecen condiciones adicionales para la entrega, de forma que el cambio propuesto no supone una desviación de la función tradicional del conocimiento de embarque. Dado que éste ya incluye diversas cláusulas estándar, añadir una declaración al conocimiento de embarque es una exigencia razonable; debería, por tanto, mantenerse la palabra “establece”. La preocupación de Suecia acerca de los conocimientos de embarque nominativos tiene su justificación, pero pueden evitarse las contradicciones introduciendo algunas modificaciones en el proyecto de artículo 48. Tal como ha subrayado el representante del Japón, si se aprobara la propuesta sería necesario introducir enmiendas en otros proyectos de artículos.

12. El **Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) opina que la tarea que tiene ante sí la Comisión es simplemente decidir si la nueva versión constituye o no una mejora con respecto a la redacción actual del proyecto de artículo 49; de lo contrario, debería

mantenerse el texto actual. Su delegación ha defendido una legislación imperativa al respecto en el proyecto de convención y preferiría un régimen de exclusión explícita cuando se apliquen las disposiciones del proyecto de artículo 49, si no se establece lo contrario en el documento de transporte. Ello forzaría a las partes interesadas del sector a declararse a favor si quiere mantener el statu quo, lo cual no sucedería con un régimen de remisión explícita. Otro motivo para preferir un régimen de exclusión explícita es la opinión manifestada por Australia de que un conocimiento de embarque que incluya una declaración según la cual las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento de transporte podría no considerarse como tal documento en algunas jurisdicciones. Las salvaguardas incluidas en el texto actual serían suficientes para proteger a todas las partes interesadas. El problema que se está abordando se da sobre todo en el comercio a granel, y los bancos y los comerciantes de productos básicos son capaces de idear una forma de protegerse recurriendo a las salvaguardas; el documento de transporte ya advertiría a los tenedores de conocimientos de embarque.

13. Aunque la delegación del orador es partidaria de la norma imperativa del texto actual, podría apoyar la nueva versión, aunque prefiere una fórmula de exclusión explícita. Y si se mantuviera la fórmula de remisión explícita, su delegación apoyaría la corrección propuesta por los Países Bajos a la introducción del nuevo párrafo 2, para hacer frente a la situación, habitual en el comercio a granel, en la que un conocimiento de embarque irregular sólo hace referencia a las condiciones del contrato de fletamento. En cualquier caso, este tema queda fuera del control de la Comisión, y serán los profesionales del sector los que decidan utilizar o no la disposición para resolver su problema.

14. El **Sr. Delebecque** (Francia) explica que su delegación sigue estando claramente a favor de eliminar los apartados d) a h) del texto actual, pero que, con espíritu de avenencia, podría admitir la nueva versión. No obstante, sólo podría aceptar una fórmula de remisión explícita y se opondría a que el párrafo 2 se aplique simplemente como referencia en un contrato de fletamento. El propio documento de transporte debe “establecer claramente” que las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento de transporte. El orador tiene la impresión de que la Comisión trata de forzar a los bancos a

funcionar sin un documento que ellos consideran necesario; su delegación no cree estar en posición de juzgar cuáles son las necesidades de los bancos.

15. El **Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido) expone que, lamentablemente, la nueva versión del proyecto de artículo 49 no resuelve las preocupaciones de su delegación. Se pregunta si la ausencia de respuesta por parte de la Comisión Bancaria de la CCI sobre las disposiciones indica acuerdo tácito o incredulidad manifiesta. Los procedimientos detallados en el proyecto de artículo 49 incrementarán el riesgo de fraude. Tanto una alternativa de remisión explícita como una de exclusión explícita contribuirán a fracturar aún más el comercio internacional y complicarán las cosas a los porteadores. La decisión más inteligente sería eliminar la totalidad del capítulo 9 sobre la entrega de las mercancías y replantear el problema. Sin embargo, fiel al espíritu del Grupo de Trabajo, su delegación aceptará la decisión de la mayoría.

16. El **Sr. Gombrii** (Noruega) dice que, al parecer, existe un problema en relación con algunas actividades comerciales, en las que las partes interesadas utilizan conocimientos de embarque cuando éstos no son el instrumento adecuado. Como ha puesto de manifiesto la representante de Australia, hay alternativas, pero los profesionales del sector parecen reacios a recurrir a ellas. Sin embargo, estas actividades comerciales son la excepción; los conocimientos de embarque funcionan adecuadamente en los miles de transacciones que se realizan a diario. Su delegación se opone a una norma a título supletorio que socavaría la calidad del conocimiento de embarque como documento de titularidad y, si se mantuvieran las disposiciones del párrafo 2 de la nueva versión, estaría claramente a favor de una fórmula de remisión explícita. La nueva versión propuesta parece más viable que la actual; los porteadores, los comerciantes de productos básicos y los bancos pueden hacer que el sistema funcione si se ponen de acuerdo entre ellos. Por otro lado, ha surgido la cuestión de los conocimientos de embarque nominativos; éstos están incluidos en la definición del proyecto de artículo 48 y no necesitan incluirse en el proyecto de artículo 49.

17. Con respecto a la propuesta, hecha por los Países Bajos, de enmendar la introducción del párrafo 2 de la nueva versión, la delegación del orador preferiría mantener la palabra “establece”, que tiene más fuerza que “indica”, y no está a favor de añadir la posibilidad

de incorporarlo como referencia en los contratos de fletamento. A menudo hay largas cadenas de contratos de fletamento relacionados con la misma carga, y es difícil saber con precisión qué términos y condiciones aplicar. Es mejor, especialmente para el responsable de la entrega de las mercancías, que esté claramente establecido en el propio conocimiento de embarque que éstas pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento de transporte.

18. El **Sr. Sato** (Japón) señala que la inclusión en un documento de transporte de una declaración en la que se afirme que las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento puede ser válida en algunas jurisdicciones, pero no en otras. En aquellos casos en los que se considera válido, el nuevo párrafo 2 pretende garantizar la existencia de un procedimiento que debe seguirse. Las delegaciones que son partidarias de eliminar el párrafo 2 deberían ser conscientes de que con ello podrían dejar el procedimiento al criterio exclusivo del porteador.

19. El **Sr. Essigone** (Gabón) opina que la versión del documento A/CN.9/XLI/CRP.7 resulta más clara al dividirla en dos párrafos. El párrafo 1 resalta el papel que debe desempeñar un conocimiento de embarque, que es el de otorgar el derecho a recibir las mercancías, y le da, por tanto, el mismo peso que una orden de pago. Sin embargo, el párrafo 2 afecta a otro actor importante del comercio marítimo, es decir, los bancos. Involucrar a los bancos en un sistema sin consultar previamente al sector bancario puede acarrear problemas. Por tanto, debería revisarse el párrafo 2 de forma que los bancos lo acepten.

20. El **Sr. Alba Fernández** (España) apoya, en principio, la propuesta que figura en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7, porque aborda algunas de las preocupaciones de las delegaciones que prefieren dejar a los tribunales nacionales decidir sobre las cuestiones relativas a los documentos de transporte negociables. En la práctica, la norma de remisión explícita representaría la mínima desviación posible con respecto a las normas tradicionales.

21. El orador preferiría que la introducción del párrafo 2 contuviera un lenguaje más explícito, que exigiera a las partes su adhesión a las normas establecidas en los apartados a) a e). Algunos conocimientos de embarque incluyen especificaciones técnicas con propósitos concretos, lo cual demuestra

que el sector puede adaptar sus documentos y prácticas a situaciones jurídicas concretas.

22. El **Sr. Miller** (Estados Unidos) opina que la cuestión es complicada, como suele suceder en el derecho mercantil cuando el riesgo debe repartirse entre dos partes inocentes. Reconoce la necesidad de abordar las preocupaciones del sector bancario. Sin embargo, la propuesta pretende abordar un problema real que surge en la práctica, y que la Comisión debe esforzarse en resolver. Por lo tanto, apoya el párrafo 2 de la propuesta, con la enmienda presentada por la delegación de los Países Bajos con respecto a la incorporación por referencia que, a pesar del riesgo que conlleva, conferiría una mayor eficacia a esta solución.

23. El **Sr. Berlingieri** (Italia) expone que, en el pasado, el conocimiento de embarque viajaba más despacio que el barco que transportaba la carga; ese problema se resolvió al permitir a la persona a la que iba a entregarse el conocimiento de embarque ponerse en contacto con el porteador, presentar una garantía bancaria y recibir las mercancías. Esa situación ha cambiado con el tiempo, pero a él le parece que un documento que no es el documento que debe restituirse y que no reconoce una posesión deducible de las mercancías no puede considerarse un documento de transporte negociable.

24. Su delegación no está de acuerdo con las modificaciones propuestas por el representante de los Países Bajos; en su opinión es preferible añadir “expresamente” después de “establece” en la introducción del párrafo 2. Tiene la misma objeción con respecto a la incorporación de una cláusula de arbitraje simplemente como referencia al contrato de fletamento que la contiene. En Italia, si un conocimiento de embarque establece que ha sido emitido en virtud de un contrato de fletamento concreto y se invoca una cláusula de arbitraje contenida en dicho contrato, los tribunales considerarán que no existe incorporación, ya que la cláusula de arbitraje no se menciona en el conocimiento de embarque. La solución es exigir que el documento contenga una declaración explícita para que las terceras partes sepan que el documento establece condiciones diferentes a las que normalmente se encuentran en un documento de transporte negociable.

25. El orador alberga algunas dudas sobre la parte principal del párrafo 2. El apartado a) utiliza la palabra

“puede”, en relación con las opciones del porteador, pero éste ya está autorizado a seguir los procedimientos expuestos en el proyecto de artículo 50 con respecto a las mercancías no entregadas. Por tanto, sería aconsejable que el apartado a) contuviera una declaración acorde con el texto “sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 50”. Además, el apartado c) establece que la persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado d) debe indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor. Dado que tal responsabilidad no puede aplicarse ya a la entrega de las mercancías al tenedor, la referencia parecería aludir a la obligación básica del porteador de entregarla en las condiciones en las que han sido recibidas. Sin embargo, en el apartado e), al cual se incluye una referencia en el apartado c), establece que la responsabilidad surge únicamente si el tenedor adquiere tal condición después de la entrega de las mercancías. Debería aclararse cuál es la situación de un tenedor que adquiere tal condición antes de la entrega.

26. Con espíritu de avenencia, la delegación del orador está decidida a apoyar la propuesta si se hacen las modificaciones que ésta exige.

27. La **Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda) señala que la propuesta representa una mejora con respecto a la versión anterior del proyecto de artículo 49; su delegación prefiere el enfoque de exclusión explícita plasmado en la introducción del nuevo párrafo 2.

28. El **Sr. Elsayed** (Egipto) opina que el proyecto de artículo contiene cuestiones muy técnicas que son difíciles de abordar. Aunque aprecia los esfuerzos de las delegaciones de Australia e Italia, piensa que el resultado ha sido complicar aún más el problema. A menos que se introduzcan las modificaciones propuestas por el representante de Italia, él prefiere adoptar la propuesta del Reino Unido de eliminar el capítulo 9 en su totalidad, incluido el proyecto de artículo 49. Las cuestiones que ahí se abordan podrían solucionarse en la práctica mediante una ley modelo.

29. La **Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que su delegación está decidida a apoyar la propuesta, ya que es el resultado de las consultas oficiosas y en ella han quedado reflejadas diversas opiniones. No está de acuerdo con las modificaciones propuestas por el observador de los Países Bajos, pero no tiene ninguna objeción a las sugeridas por el representante de Italia.

En el caso de que las delegaciones no acepten la nueva versión propuesta para el proyecto de artículo 49, y regresen al texto actual, ella preferiría eliminar los apartados d) a h).

30. El **Sr. Sharma** (India) explica que, aunque su delegación está satisfecha con el texto actual del proyecto de artículo 49, en principio está dispuesta a aceptar la propuesta de avenencia. Al parecer, existe un acuerdo general sobre el párrafo 1, que refleja la práctica habitual; su delegación podría también aceptar el párrafo 2, con las enmiendas propuestas por el representante de Italia. Sin embargo, no apoya las propuestas del observador de los Países Bajos, dado que podrían diluir el carácter negociable del documento de transporte.

31. El **Sr. Mayer** (Suiza) dice que la propuesta representa un compromiso válido, en el que se han hecho concesiones importantes a las delegaciones que han argumentado a favor de la eliminación de los apartados d) a h) del proyecto de artículo 49. Como bien ha planteado el observador de Finlandia, el nuevo texto no representa una desviación sustancial con respecto a los principios que se aplican a los conocimientos de embarque. No entiende a las delegaciones que piensan que los intereses del tenedor no están aún adecuadamente protegidos. Se trata de elegir entre el texto actual del proyecto de artículo y el nuevo texto propuesto, que supone una clara mejora con respecto al primero.

32. La delegación del orador acepta la introducción del párrafo 2 tal como se ha propuesto, con el añadido de una referencia al proyecto de artículo 50, como propone el representante de Italia. Coincide con las delegaciones de Finlandia y Suecia en que, en el tratamiento de los conocimientos de embarque nominativos, podría haber ciertas contradicciones que deberían abordarse; no obstante, en principio está dispuesto a aceptar la propuesta.

33. El **Sr. Tsantzos** (Grecia) dice que su delegación aceptaría el nuevo texto propuesto con la enmienda de la introducción del párrafo 2 que ha presentado la delegación de los Países Bajos.

34. El **Sr. Hu Zhengliang** (China) comparte en su mayor parte el punto de vista expresado por el observador de Suecia. El proyecto de artículo 49 establece normas que rigen la entrega de las mercancías; dado que la entrega es un aspecto tan importante del transporte, estas normas deben ser

perfectamente comprensibles. El texto actual es complicado, y el nuevo texto propuesto lo es más aún. Es extraño que un documento de transporte negociable establezca que las mercancías pueden entregarse sin necesidad de que se restituya el documento. Además, en muchos sistemas jurídicos, entre los que se encuentra el de China, tal declaración no sería válida; por tanto, él prefiere que en el proyecto de convención no se consideren las consecuencias de su inclusión. También está de acuerdo con que el párrafo 2 de la propuesta podría aumentar el fraude comercial por parte del cargador y socavar la credibilidad de los conocimientos de embarque negociables.

35. El **Sr. Schelin** (Observador de Suecia) comparte el temor del representante de Italia de que el proyecto de artículo prive al conocimiento de embarque de su carácter de documento de transporte negociable. Sin embargo, en el caso de que la mayoría de las delegaciones estén a favor de la propuesta, su delegación desearía que se insertara la palabra "expresamente" junto a la palabra "establece".

36. El **Sr. Sandoval** (Chile) señala que su delegación apoya el nuevo texto propuesto para el proyecto de artículo 49.

37. El **Sr. Imorou** (Benin) pide al representante del Japón que explique si el apartado d) del párrafo 2 de la propuesta se refiere a acuerdos tanto verbales como escritos. Además, quiere reiterar la cuestión de que el apartado e) describe una situación en la que los datos del contrato establecen la fecha y hora previstas de llegada de las mercancías, mientras que en el proyecto de artículo 38 sobre los datos del contrato no hay ninguna mención a la fecha y hora previstas de llegada.

38. El **Sr. Sato** (Japón) no puede responder con certeza a las preguntas del representante de Benin, porque la redacción en cuestión está tomada del texto actual de los apartados g) a h), respectivamente, del proyecto de artículo 49. Cree que los "acuerdos" mencionados se refieren a un contrato de venta o a una carta de crédito, ambos documentos escritos; teóricamente, un acuerdo verbal podría también ser un acuerdo contractual o de otro tipo suscrito antes de la entrega de las mercancías, ya que las disposiciones no establecen lo contrario, pero eso sería bastante inusual. La referencia al caso en el que los datos del contrato especifican la fecha y hora previstas de llegada de las mercancías está incluida en el apartado e) del párrafo 2, para cubrir tal eventualidad; no se menciona en el

proyecto de artículo 38 porque el Grupo de Trabajo no ha considerado conveniente pedir a los porteadores que incluyan tal disposición en todos los contratos.

39. El orador piensa que el porteador puede confiar en el artículo 50 sin dar ninguno de los pasos esbozados en el proyecto de artículo 49; puede, por ejemplo, almacenar las mercancías no entregadas sin solicitar el consentimiento del cargador. Sin embargo, no tiene ninguna objeción a la propuesta de añadir una referencia al proyecto de artículo 50 en el apartado a) del párrafo 2 del proyecto de artículo 49, tal como ha sugerido el representante de Italia. Su delegación está dispuesta a aceptar la propuesta de avenencia con el añadido de una referencia al proyecto de artículo 50.

40. El **Presidente** dice que, del debate se desprende que la mayor parte de las delegaciones consideran una buena solución de avenencia la versión del proyecto de artículo que figura en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7. Asimismo, numerosas delegaciones han apoyado la propuesta de la delegación de Italia de sustituir “establece” por “establece expresamente” en la introducción del nuevo párrafo 2 y también algunas delegaciones han apoyado la propuesta de insertar la frase “sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50” en el apartado a) del nuevo párrafo 2.

41. El **Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos), apoyado por el **Sr. Miller** (Estados Unidos), dice que, de acuerdo con sus cálculos, las propuestas de Italia y los Países Bajos tienen el mismo apoyo; sin embargo, al parecer, la mayoría de las delegaciones se han pronunciado a favor de no modificar la versión propuesta del proyecto de artículo 49 que figura en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7.

42. El **Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) respalda los comentarios de los representantes de los Países Bajos y los Estados Unidos, y puntualiza que no debería suponerse que las delegaciones que prefieren “establece” a “indica” en la introducción del párrafo 2 están también a favor de la expresión “establece expresamente”.

43. El **Sr. Delebecque** (Francia) dice que la propuesta de su delegación es similar a la de Italia, la cual cuenta con su apoyo.

44. El **Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que su delegación apoya el comentario del Presidente. Es

importante tener presente que algunas delegaciones han solicitado que se elimine el párrafo 2 en su totalidad.

45. La **Sra. Czerwenka** (Alemania) expone que, aunque su delegación ha expresado su apoyo a la versión del proyecto de artículo 49 propuesta en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7, entiende que “establece” y “establece expresamente” significan lo mismo y, por tanto, acepta cualquiera de los dos términos.

46. El **Sr. Hu Zhengliang** (China) manifiesta su confianza en que se tenga en cuenta la preferencia de su delegación sobre la eliminación del párrafo 2.

47. El **Sr. Sandoval** (Chile) puntualiza que, cuando ha hablado anteriormente, lo ha hecho suponiendo que la propuesta de Italia de insertar la palabra “expresamente” había sido aprobada.

48. El **Presidente** observa que las delegaciones que han expresado su apoyo a la propuesta de Italia lo han hecho porque se oponen a la de los Países Bajos; por tanto, no puede decirse que las dos propuestas han recibido el mismo apoyo. Después de escuchar atentamente todos los comentarios, mantiene su conclusión inicial de que la mayoría de los miembros de la Comisión desean aprobar la versión del proyecto de artículo 49 que figura en el documento A/CN.9/XLI/CRP.7, con las modificaciones propuestas por el representante de Italia.

49. *Se aprueba en sustancia el proyecto de artículo 49 y se remite al grupo de redacción.*

Enmiendas complementarias al proyecto de artículo 47 (Entrega en caso de no haberse emitido ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable), al proyecto de artículo 48 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido) y al proyecto de artículo 50 (Mercancía pendiente de entrega)

50. El **Sr. Sato** (Japón) expone que, como consecuencia de la aprobación del proyecto de artículo 49 modificado, es necesario introducir una serie de cambios técnicos en los proyectos de artículos 47, 48 y 50.

51. El proyecto de artículo 47, apartado (c), debe decir:

“c) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo tras la llegada de la mismas al lugar de destino, indicado en el artículo 45, o ii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega, el porteador podrá informar de ello a la parte controladora y pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías.

52. El proyecto de artículo 48 (b) debe decir:

“(c) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo tras la llegada de la mismas al lugar de destino, indicado en el artículo 45, ii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega, o iii), el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal o a restituir el documento Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías.

53. Por último, en el proyecto de artículo 50, en el apartado b) del párrafo 1 deben insertarse las palabras “el tenedor” después de “la parte controladora”.

54. El **Sr. Mayer** (Suiza) respalda las enmiendas que han sido propuestas pero se pregunta si es necesaria una

cláusula en el proyecto de artículo 49 similar a la del inciso iii) del apartado b) del artículo 48.

55. El **Sr. Sato** (Japón) está de acuerdo en que dicha cláusula podría ser necesaria, pero considera que no está en situación de proponer la redacción exacta en ese momento.

56. La **Sra. Shall-Homa** (Nigeria) propone armonizar el título del proyecto de artículo 49 con el del proyecto de artículo 48, insertando la frase "que no necesita ser restituido" después de "documento electrónico de transporte negociable".

57. La **Sra. Czerwenka** (Alemania), apoyada por el **Sr. Sharma** (India), opina que el proyecto de artículo 49 ha sido ya debatido exhaustivamente y no debería modificarse más. El párrafo 2 del proyecto de artículo 49 introduce una excepción a la norma establecida en el párrafo 1; la enmienda propuesta por la representante de Nigeria podría dar una sensación equivocada del contenido del proyecto de artículo.

58. *Se aprueban en sustancia las enmiendas complementarias a los proyectos de artículos 47, 48 y 50, y se remiten al grupo de redacción.*

Se levanta la sesión a las 18.00 horas.