



## Asamblea General

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

---

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

#### Acta resumida de la 873ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el viernes 20 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*)

---

\* No se levantó acta resumida del resto de la sesión.

---

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 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)

1. **El Presidente**, respondiendo a preguntas formuladas en la sesión anterior respecto de los métodos de trabajo de la Comisión, señala a la atención de los presentes el párrafo 11 del documento A/CN.9/653, “Reglamento y métodos de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional”, en el que se explica el concepto de consenso en la labor de la Comisión. En el apartado c) del párrafo 11 se describe el papel de la Presidencia en la determinación de la existencia de un consenso y se prevé la posibilidad de proceder a una votación en el caso de que una delegación esté en desacuerdo con la apreciación de la Presidencia. Aunque el caso se plantea raramente en la práctica actual, los miembros tienen ese derecho de impugnación.

*Proyecto de artículo 50 (Mercancías pendientes de entrega)*

2. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) dice que los proyectos de artículos 49 y 50 están estrechamente relacionados entre sí. El proyecto de artículo 49 tiene por objeto hacer posible la entrega de mercancías sin un documento de transporte, mientras que en el proyecto de artículo 50 se imparten instrucciones a los porteadores sobre lo que procede hacer con las mercancías en el caso de que no sea posible su entrega. El orador considera que los artículos constituyen posibilidades alternativas que no tienen por qué aplicarse consecutivamente. Un porteador podría seguir los procedimientos esbozados en el proyecto de artículo 50 antes de recurrir a los del proyecto de artículo 49, o podría utilizar ambos procedimientos simultáneamente.

3. **El Sr. Rapatzikos** (Grecia), señalando a la atención de la Comisión las observaciones presentadas por escrito por su delegación (A/CN.9/658/Add.10, párr. 13), dice que Grecia comparte la interpretación dada por Dinamarca al proyecto de artículo 50, pero considera que el texto precisa de una ulterior clarificación.

4. **El Sr. Imorou** (Benin), apoyado por el **Sr. Elsayed** (Egipto), el **Sr. Egbadon** (Nigeria), el **Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo), la **Sra. Traoré** (Observadora de Burkina Faso), el **Sr. Moulopo** (Observador del Congo), el **Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) y el **Sr. Luvambano** (Observador de Angola), dice que en muchos Estados la legislación nacional no permite a un porteador destruir las mercancías no entregadas, que han de ponerse bajo custodia de las autoridades aduaneras. La destrucción de mercancías es una medida muy drástica. Por consiguiente, el apartado b) del párrafo 2 debería contener la misma fórmula que figura en el apartado c) en relación con la venta de mercancías no entregadas, es decir, “de conformidad con las leyes o reglamentos del lugar en el que se encuentren a la sazón las mercancías”.

5. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) dice que su delegación está de acuerdo en que el porteador debería poder aplicar las disposiciones del proyecto de artículo 50 sin tener que aplicar antes las del proyecto de artículo 49, pero esa interpretación no se desprende claramente del texto en su redacción actual. Ese entendimiento debe recogerse en el informe de la Comisión y clarificarse asimismo en el propio texto.

6. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que, aunque no tiene una opinión firme al respecto, no cree que la posición del observador de Dinamarca pueda conciliarse con el texto del proyecto de artículo 50. La utilización de las palabras “comprenderá únicamente” en el encabezamiento del párrafo 1 entraña que la lista de condiciones contenida en los apartados a) a e) es exhaustiva, y del apartado b) se desprende que el porteador deberá ante todo seguir los procedimientos de los proyectos de artículos 47, 48 o 49. En cuanto al apartado b) del párrafo 2, su delegación es partidaria de mantener el texto actual.

7. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que, puesto que la destrucción de carga es un asunto de suma gravedad, su delegación apoya la modificación propuesta por Benin. En los demás aspectos el texto del proyecto de artículo 50 es suficientemente explícito.

8. **El Sr. Sharma** (India) dice que comparte las apreciaciones del representante de Suiza sobre la interpretación del proyecto de artículo 50. El procedimiento contemplado en el proyecto de artículo 50 para las mercancías que no se pueden entregar sólo

puede iniciarse una vez agotado el procedimiento del proyecto de artículo 49.

9. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) considera útil la propuesta del representante de Benin; su delegación comparte el entendimiento de que toda destrucción de carga de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 debe llevarse a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos del país en el que se encuentre la carga. En respuesta al representante de Suiza, señala que en el párrafo 1 del proyecto de artículo 50 se describen cinco situaciones diferentes en las que puede considerarse que no es posible la entrega de las mercancías, y la quinta de esas situaciones consiste sencillamente en que el porteador, por algún otro motivo, no pueda realizar la entrega. La utilización de “o” al final del apartado d) del párrafo 1 demuestra claramente que las cinco situaciones son alternativas y no acumulativas. No obstante, incluyendo en el informe esa interpretación del artículo se podrían evitar posibles malentendidos.

10. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que hay casos en que la destrucción de las mercancías puede ser la única solución, por ejemplo cuando las mercancías hayan sufrido grave daño o sean perecedoras, pero esa medida debe constituir siempre el último recurso. La propuesta de Benin sería una útil adición al texto. Está de acuerdo con la interpretación danesa de la relación entre los proyectos de artículos 49 y 50; no hay necesidad de modificar el texto a ese respecto, y debe atenderse a la petición de que se incluya una clarificación de esas disposiciones en el informe de la Comisión.

11. En espera del resultado de las consultas officiosas sobre el proyecto de artículo 49, como consecuencia de los cambios introducidos podría ser necesario añadir el término “tenedor” en el apartado b) del párrafo 1 del proyecto de artículo 50.

12. **El Sr. Alba Fernández** (España) dice que coincide con la interpretación de Dinamarca sobre la relación entre los proyectos de artículos 49 y 50, e incluso los proyectos de artículos 47 y 48. Para salvaguardar su posición, el porteador debería poder iniciar los procedimientos permitidos en virtud del proyecto de artículo 50 sin necesidad de seguir antes los procedimientos contemplados en los proyectos de artículos 47, 48 o 49. La actual redacción del proyecto de artículo 50 es suficientemente clara, pero quizás podría evitarse toda posibilidad de confusión

suprimiendo el apartado b) del párrafo 1, que no es estrictamente necesario, puesto que esa situación está prevista en el apartado a) del mismo párrafo.

13. **El Sr. Sato** (Japón) dice que la propuesta del representante de Benin debe ser redactada cuidadosamente para clarificar el procedimiento. Si en el lugar en el que se encuentren las mercancías existen leyes o reglamentos, el porteador debe, por supuesto, cumplirlos; sin embargo, si la modificación puede interpretarse en el sentido de que el porteador necesita siempre permiso de una autoridad, ello supondrá una restricción indebida. Puede ocurrir que exista una necesidad urgente de destruir las mercancías por razones de seguridad y que no se cuente con ningún procedimiento establecido para ello.

14. **El Sr. Shautsou** (Belarús) propone que la fórmula “de conformidad con los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren en ese momento” se inserte en el encabezamiento del párrafo 2, de manera que se aplique a todos los apartados. Propone asimismo añadir las palabras “por razones ajenas a la voluntad del porteador” al término del apartado e) del párrafo 1, habida cuenta de las graves consecuencias derivadas de la imposibilidad de entregar las mercancías.

15. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que su delegación es partidaria en términos generales de mantener la redacción actual del proyecto de artículo 50. Las condiciones enumeradas en los apartados a) a e) del párrafo 1 son alternativas, no acumulativas. Con una redacción adecuada, la solución propuesta por el representante de Benin podría resultar útil. Si existen normas aplicables en el puerto en el que se encuentran las mercancías, el porteador debe cumplirlas. El orador comparte las inquietudes expresadas por la delegación del Japón respecto de las restricciones indebidas del derecho a destruir las mercancías en los casos en los que el porteador se vea en la imposibilidad de entregar las mercancías y no cuente con instrucciones pertinentes.

16. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que su delegación también apoya la propuesta formulada por el representante de Benin, y propone que la mención de la destrucción de las mercancías se traslade al apartado c) del párrafo 2. La redacción puede modificarse para que las mismas cautelas aplicables a la venta de las mercancías puedan aplicarse también a su destrucción.

17. **La Sra. Wakarima Karigithu** (Kenya) dice que su delegación hace suya la propuesta formulada por el representante de Benin. La aplicación de las disposiciones del apartado c) del párrafo 2 a la destrucción de mercancías de que trata el apartado b) del mismo párrafo debería resolver adecuadamente el problema.

18. **El Sr. Delebecque** (Francia) está de acuerdo en que la destrucción de mercancías constituye un acto grave que debe realizarse de conformidad con la legislación nacional. Hace suya la propuesta del representante de Italia de que la destrucción de mercancías se mencione en el apartado c) del párrafo 2, o quizás en un nuevo apartado d) del mismo párrafo.

19. **El Sr. Mayer** (Suiza), citando el apartado f) del artículo 49, en el que se establece que el porteador puede negarse a seguir las instrucciones si no se le ofrecen suficientes seguridades, señala que de ello se infiere que el porteador está obligado a seguir las instrucciones en todos los demás casos, y concretamente que debe tratar de obtener instrucciones de la parte controladora o del cargador antes de iniciar el procedimiento descrito en el artículo 50. Por consiguiente, la interpretación dada a esos dos artículos por el observador de Dinamarca no es conciliable con el texto en su redacción actual.

20. **El Sr. Ndzibe** (Gabón) señala que, al llegar a su puerto de destino, todo buque debe presentarse ante las autoridades aduaneras, con lo que automáticamente queda sujeto a las leyes y reglamentos del país. Su delegación podría apoyar la propuesta del representante de Benin a condición de que en los apartados b) y c) del párrafo 2 quede reflejada esa situación.

21. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) propone que se añadan las palabras “independientemente de lo dispuesto en los artículos 47, 48 y 49, pero” después de “artículo” en la primera línea del párrafo 3, con el fin de clarificar la interpretación del observador de Dinamarca.

22. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que las medidas que se adopten respecto de las mercancías enumeradas en el apartado b) del párrafo 2 deben estar sujetas a la condición mencionada en el apartado c), es decir, la de que esas medidas se apliquen con arreglo a las prácticas o de conformidad con las leyes o reglamentos del lugar en que se encuentren las mercancías. Debe modificarse en consecuencia la redacción de todo el

párrafo. En ese sentido, su delegación hace suya la propuesta formulada por el representante de Benin.

23. **El Presidente** entiende que la Comisión acepta la modificación propuesta por la delegación de Benin, por la que se aplica a la disposición sobre la destrucción de mercancías la formulación del apartado c) del párrafo 2. En el informe de la Comisión se recogerá el debate sobre la interpretación de los apartados a) a e) del párrafo 1 del proyecto de artículo 50 en relación con los proyectos de artículos 47, 48 y 49.

24. *Queda aprobado, en su forma enmendada, el contenido del proyecto de artículo 50, que se remite al grupo de redacción.*

*Artículo 51 (Retención de las mercancías)*

25. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 51, que se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 1, párrafo 9 (definición de “cargador documentario”)*

26. *Queda aprobado el contenido del párrafo 9 del proyecto de artículo 1, que se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 52 (Ejercicio y alcance del derecho de control)*

27. **El Sr. Imorou** (Benin) dice que el proyecto de artículo 52 presenta diversos aspectos poco claros. Se pregunta cómo podría la parte controladora modificar las instrucciones sobre las mercancías, cambiar de destinatario o disponer la entrega de las mercancías en un puerto de tránsito sin cambiar el contrato de transporte.

28. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que debe modificarse el encabezamiento del párrafo 1 para indicar que la parte controladora puede ejercer el derecho de control mientras no modifique el contrato de transporte.

29. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que su delegación es partidaria del mantenimiento del artículo 52 en su redacción actual. En determinadas situaciones es importante que la parte controladora imparta instrucciones, aunque ello pueda entrañar una modificación del contrato de transporte. Además, aunque el cambio de destinatario puede crear problemas, otras disposiciones del capítulo 10 sobre

los derechos de la parte controladora contienen las salvaguardias pertinentes.

30. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América), el **Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) y el **Sr. Shautsou** (Belarús) apoyan la declaración de la representante de Alemania.

31. **El Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo) dice que entiende las inquietudes expresadas por los representantes de Benin y de Alemania. Subraya la necesidad de actuar con prudencia al determinar las condiciones concretas en las que la parte controladora puede sustituir al destinatario, y señala que la mención explícita de esas condiciones daría mayor claridad al artículo.

32. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación es partidaria del mantenimiento del texto actual y señala que en determinadas situaciones es en efecto posible modificar las instrucciones sin cambiar el contrato de transporte. La inclusión de condiciones específicas en el presente artículo podría crear confusión, pues esas condiciones se abordan en otras disposiciones del mismo capítulo.

33. **El Presidente** entiende que la mayoría de los miembros de la Comisión son partidarios de mantener el texto actual del proyecto de artículo 52.

34. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 52, que se remite al grupo de redacción.*

*El proyecto de artículo 53 (Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control)*

35. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que su delegación propuso en las observaciones presentadas por escrito una corrección derivada de las modificaciones introducidas en el proyecto de artículo 53 (A/CN.9/658/Add.9, párr. 23). El encabezamiento del párrafo 1 debería empezar por las palabras “Salvo en los casos a que se hace referencia en los párrafos 2, 3 y 4”.

36. **El Sr. Sato** (Japón), **El Sr. Berlingieri** (Italia) y el **Sr. Sharma** (India) hacen suya la corrección formulada por el observador de los Países Bajos.

37. **El Sr. Hu Zhengliang** (China), apoyado por el **Sr. Miller** (Estados Unidos de América), señala que en el apartado c) del párrafo 3 debe hacerse referencia al “subpárrafo 10 a) i) del artículo 1”.

38. **El Presidente** dice que entiende que la Comisión aprueba las correcciones técnicas propuestas.

39. *Queda aprobado, en su forma enmendada, el contenido del proyecto de artículo 53, que se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 54 (Ejecución por el porteador de las instrucciones que le sean dadas), proyecto de artículo 55 (Validez de la entrega), Proyecto de artículo 56 (Modificaciones del contrato de transporte), Proyecto de artículo 57 (Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador)*

40. *Queda aprobado el contenido de los proyectos de artículos 54 a 57, que se remiten al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 58. Autonomía contractual de las partes*

41. **El Sr. Sato** (Japón) pregunta si, puesto que se ha añadido recientemente un párrafo 2 al proyecto de artículo 53, convendría ampliar en consecuencia la referencia al apartado b) del párrafo 1 del artículo 53 contenida en el proyecto de artículo 58.

*Se suspende la sesión a las 11.40 horas y se reanuda a las 12.15 horas.*

42. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que, a la luz de las consultas, se ha llegado a la conclusión de que no es necesario modificar la referencia al proyecto de artículo 53 en el proyecto de artículo 58.

43. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 58, que se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 1, párrafo 12 (definición de “derecho de control”) y párrafo 13 (definición de “parte controladora”)*

44. *Queda aprobado el contenido de los párrafos 12 y 13 del proyecto de artículo 1, que se remiten al grupo de redacción.*

45. **El Presidente** invita a los representantes de los grupos oficiosos establecidos para examinar el proyecto de artículo 12, el proyecto de artículo 13 y el proyecto de artículo 38 a que informen del resultado de sus respectivas consultas.

*Proyecto de artículo 12 (Período de responsabilidad del porteador) (continuación)*

46. **El Sr. Sato** (Japón) informa de que, a pesar de las dilatadas consultas, no se ha llegado a un consenso sobre la posible mejora del párrafo 3 del proyecto de artículo 12. Supone, por consiguiente, que el texto se mantendrá sin modificaciones.

47. **El Sr. Alba Fernández** (España) dice que, en su formulación actual, el proyecto de artículo merma la coherencia interna del proyecto de convenio. Puede originar problemas la posible discrepancia entre las disposiciones de los párrafos 1 y 3. Pueden surgir situaciones en las que el derecho de control, que coincide con el período de responsabilidad del porteador, comience con la emisión del documento de transporte. Recuerda que no se ha aceptado la propuesta de su delegación de incluir en el párrafo 3 la expresión “con sujeción a las disposiciones del párrafo 1”, y propone de nuevo que se supriman en el encabezamiento del párrafo 3 las palabras “A efectos de la determinación del período de responsabilidad del porteador”.

48. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) conviene en que el párrafo 3 plantea un problema de interpretación que se evitaría mediante la supresión propuesta. La adición propuesta de una referencia al párrafo 1 también resultaría útil y ha recibido cierto apoyo en las consultas oficiosas.

49. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) y el **Sr. Sharma** (India) dice que, puesto que en las consultas oficiosas no se ha conseguido llegar a un consenso sobre el proyecto de artículo, debe mantenerse el texto actual.

50. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) desea saber si en las consultas oficiosas se ha abordado la supresión propuesta en el párrafo 3.

51. **El Sr. Sato** (Japón) dice que en las consultas oficiosas se ha abordado la posibilidad de esa supresión, pero no se ha examinado la preocupación planteada por el representante de España respecto del inicio del derecho de control, especialmente en los casos en los que el documento de transporte haya sido emitido con anterioridad.

52. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 12, que se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 13 (Transporte que no es objeto del contrato de transporte) (continuación)*

53. **El Sr. Berlingieri** (Italia), informando sobre las consultas oficiosas, dice que tenía la esperanza de que se diera con una formulación más clara para el proyecto de artículo 13 y se hiciera así innecesaria la supresión del artículo. Sin embargo, a pesar de todos los esfuerzos realizados para especificar el objeto y los efectos del documento único de transporte contemplado en el artículo, no se ha conseguido ese resultado, por lo que no parece haber más solución que suprimir el proyecto de artículo 13.

54. **El Sr. Sato** (Japón), aunque está de acuerdo con la supresión del artículo, recuerda que se ha convenido en que no debe considerarse que la supresión entrañe crítica alguna de la práctica actual en el comercio de emitir un documento único de transporte.

55. *Queda suprimido el proyecto de artículo 13.*

*Proyecto de artículo 38 (Datos del contrato) (continuación)*

56. **El Sr. Sato** (Japón) informa de que en las consultas oficiosas se hizo todo lo posible por incorporar a la lista de datos del contrato contenida en el párrafo 1 el mayor número posible de datos adicionales propuestos, así como las precisiones necesarias para evitar posibles problemas en la práctica. No se consideró prudente incluir la delicada cuestión de la fecha aproximada de entrega, habida cuenta de que está estrechamente relacionada con la responsabilidad del porteador en caso de demora, a la que se refieren los proyectos de artículos 22, 23 y 24. El representante propone la inclusión del siguiente nuevo párrafo 2 *bis*:

“2 *bis*. Entre los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte mencionados en el artículo 37 se incluirán asimismo:

- a) El nombre y la dirección del destinatario, si los indica el cargador;
- b) El nombre del buque, si se especifica en el contrato de transporte;
- c) El lugar de recepción y, si lo conoce el porteador, el lugar de entrega;

d) El puerto de carga y el puerto de descarga, si se especifican en el contrato de transporte.”

57. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal), el **Sr. Elsayed** (Egipto), el **Sr. Imorou** (Benin), la **Sra. Wakarima Karigithu** (Kenya), el **Sr. Sharma** (India), el **Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo) y el **Sr. Moulopo** (Observador del Congo) expresan su apoyo a la propuesta.

58. *Queda aprobado, en su forma enmendada, el contenido del proyecto de artículo 38, que se remite al grupo de redacción.*

*Se levanta la sesión a las 13.00 horas.*