



Asamblea General

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

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

Acta resumida de la 867ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el martes 17 de junio de 2008, a las 10.00 horas

Presidente: Sr. Illescas. (España)

Sumario

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

La presente acta está sujeta a correcciones.

Las correcciones deberán redactarse en uno de los idiomas de trabajo y presentarse en forma de memorando. Además, deberán incorporarse en un ejemplar del acta. Las correcciones deberán enviarse, *dentro del plazo de una semana a contar de la fecha del presente documento*, a la Jefa de la Sección de Edición de Documentos Oficiales, oficina DC2-750, 2 United Nations Plaza.

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



Se declara abierta la sesión a las 10.15 horas.

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (continuación) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 y A/CN.9/658 y Add.1 a 13)

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

1. **El Sr. Kim Bong-hyun** (República de Corea) dice que su delegación retiró sus objeciones a la redacción actual del proyecto de artículo 13 y apoya su aprobación.

2. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) dice que el proyecto de artículo 13 no tiene sentido puesto que la responsabilidad del porteador no se extiende más allá del período cubierto por el contrato de transporte. Por lo tanto, su delegación está de acuerdo en que se suprima el proyecto de artículo.

3. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) dice que, en realidad, interesa a los cargadores que se mantenga el proyecto de artículo 13, puesto que el porteador sólo puede acordar el transporte más allá del alcance del contrato de transporte “a solicitud del cargador”. En consecuencia, los argumentos de algunas delegaciones, en el sentido de que la supresión del proyecto de artículo 13 sería beneficioso para el cargador, no tienen fundamento. Por el contrario, el proyecto de artículo 13 debe mantenerse en su forma actual.

4. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) recuerda que el proyecto de artículo 13 está estrechamente relacionado con el párrafo 3 del proyecto de artículo 12, que determina que el período de responsabilidad del porteador por el transporte de las mercancías se extiende desde el momento de la recepción hasta que se completa la entrega con arreglo al contrato de transporte. El proyecto de artículo 13 prevé dos excepciones para el período de responsabilidad del porteador: en casos relativamente infrecuentes, cuando el cargador necesita un documento para un destino particular no atendido por el porteador; y en casos mucho más frecuentes de “transporte interior a cargo del comerciante” cuando, por razones operacionales, el destinatario, en lugar del porteador, desea asumir la responsabilidad por el tramo

final del transporte de las mercancías desde el puerto de descarga hasta el destino en el interior.

5. Por lo tanto, en beneficio de los intereses del destinatario se debe mantener el proyecto de artículo 13, ya que su supresión no permitirá al porteador cumplir un pedido de transporte interior a cargo del comerciante, puesto que, de conformidad con el párrafo 3 del proyecto de artículo 12, el porteador resultaría responsable por las mercancías en el tramo final del transporte. Además, el proyecto de artículo 43 establece que el documento de transporte constituye la prueba concluyente de todos los términos del contrato, mientras que según las Reglas de La Haya-Visby es prueba concluyente sólo con respecto a las mercancías, de manera que la cuestión de quién es responsable por las mercancías durante el tramo final del transporte se puede resolver contractualmente.

6. Una solución posible es suprimir el proyecto de artículo 13 y agregar una oración en el segundo párrafo del artículo 14, estipulando que el destinatario y el porteador pueden acordar mutuamente el transporte a cargo del comerciante. Sin embargo, en vista de las objeciones de algunas delegaciones a la redacción del párrafo 2 del proyecto de artículo 14, esa propuesta tampoco parece aceptable.

7. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que su delegación está a favor de la supresión del proyecto de artículo 13 debido a su naturaleza problemática.

8. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que su delegación está a favor de mantener el proyecto de artículo 13 en su forma actual porque en la práctica esas disposiciones son necesarias, particularmente en los casos de transporte multimodal. Es evidente que los intereses de terceras partes, aparte de los del cargador, estarán suficientemente protegidos, puesto que el proyecto de artículo exige un documento de transporte o un documento electrónico de transporte para especificar el transporte no cubierto por el contrato respectivo. El mantenimiento del proyecto de artículo 13 facilitará el comercio marítimo, especialmente con respecto al transporte multimodal.

9. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que su delegación apoya la retención del proyecto de artículo 13, que refleja una práctica de larga data por la que se exige a los cargadores que tengan en su poder documentos probatorios de que embarcaron mercancías hacia sus destinos finales.

10. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación propicia la supresión del proyecto de artículo 13 porque su redacción no es congruente con las demás disposiciones del proyecto de convenio: no especifica los derechos u obligaciones de las partes contratantes y en la práctica perjudica al cargador.

11. **El Sr. Imorou** (Benin) dice que la versión del proyecto de artículo 13 en idioma francés no es clara. Además, el propio proyecto de artículo es irrelevante porque se refiere al transporte fuera del ámbito del contrato de transporte.

12. **El Sr. Zunarelli** (Italia) dice que la redacción actual del proyecto de artículo 13 no guarda relación con la definición de “documento de transporte” que figura en el proyecto de convenio, aunque refleja las necesidades prácticas del comercio internacional. Por lo tanto, quizás sea útil mantener la redacción actual, seguida por una aclaración en el sentido de que el porteador actuará como transitario en nombre del cargador por el tramo restante del transporte de las mercancías.

13. **El Sr. Tzantzos** (Grecia) dice que su delegación apoya la retención del proyecto de artículo 13 en su forma actual a fin de dejar establecido claramente el período de responsabilidad del porteador.

14. **El Sr. Ndzibe** (Gabón) dice que su delegación está a favor de la supresión del proyecto de artículo 13 porque da lugar a mucha confusión.

15. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) dice que las disposiciones del proyecto de artículo 13 presentan una serie de dificultades. Primero, aunque existen razones prácticas para incluir disposiciones relativas al transporte fuera del ámbito del contrato de transporte, la redacción actual no indica claramente si el documento único de transporte requerido es o no un contrato multimodal. Una definición de “documento único de transporte” podría permitir a las delegaciones medir mejor el alcance del proyecto de artículo y sacar conclusiones con respecto al porteador y al cargador que solicitan el transporte de las mercancías. En segundo término, los intereses del cargador no están necesariamente protegidos sólo porque es el que solicita el transporte de las mercancías. En tercer lugar, no hay claridad con respecto a la relación jurídica entre el porteador que emite el documento único de transporte y la parte que proporciona el transporte pero no asume plena responsabilidad por éste. En vista de

esos inconvenientes, no se debe mantener el proyecto de artículo 13.

16. **El Sr. Sato** (Japón) dice que las delegaciones expresaron preocupaciones de carácter teórico y práctico sobre el proyecto de artículo 13. Desde el punto de vista teórico, el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) ya examinó y descartó la propuesta presentada por la delegación italiana, porque las delegaciones se opusieron a la reglamentación de las relaciones de las agencias de flete en el proyecto de convenio. Con respecto a los aspectos prácticos, el propósito de las disposiciones del proyecto de artículo 13 es mantener las actuales prácticas comerciales con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo. Es lamentable que muchas delegaciones todavía no interpreten las disposiciones teniendo eso en cuenta, pero es alentador observar que la delegación de la República de Corea aprecie la necesidad de normas de ese tipo.

17. Aunque su delegación apoya la retención del proyecto de artículo 13, la supresión de esta norma no implicará la abolición de las prácticas comerciales pertinentes. Por esa razón, su delegación no presentará objeciones firmes a la supresión del proyecto de artículo. No obstante, esa supresión puede provocar alguna incertidumbre en las prácticas comerciales. En cualquier caso, es vital asegurar que ninguna supresión implicará la abolición de las actuales prácticas de gestoría de transporte, como lo mencionó anteriormente la delegación de los Países Bajos.

18. **La Sra. Malanda** (Observadora del Congo) está de acuerdo con las reservas expresadas por el observador de Côte d’Ivoire con respecto al alcance poco claro del documento único de transporte emitido por el porteador. Por lo tanto, su delegación también está a favor de la supresión del proyecto de artículo 13.

19. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca) dice que su delegación considera las disposiciones del proyecto de artículo 13 como un intento de codificar prácticas comerciales para asegurar que los cargadores consigan los documentos de transporte que necesitan. Aunque la supresión del proyecto de artículo 13 no implicará la abolición de las prácticas actuales, sería preferible conservar el texto actual a fin de tener una norma clara, particularmente en vista de las preocupaciones expresadas por el observador de los Países Bajos. Las referencias a asuntos de representación fueron suprimidas específicamente de

anteriores proyectos de texto siguiendo una decisión de política del Grupo de Trabajo. Por esa razón, la propuesta de Italia de remitirse al comisionista no sería una transacción aceptable y sería mejor conservar la redacción actual.

20. **El Sr. Sharma** (India) está de acuerdo en que el proyecto de artículo 13 está basado en prácticas comerciales corrientes según las Reglas de La Haya-Visby y Hamburgo, pero señala que en el proyecto de convenio se adoptó un criterio bastante diferente. Mientras con arreglo a las Reglas de Hamburgo el porteador actúa como agente del cargador para el transporte de las mercancías no cubiertas por el porteador original, de conformidad con el proyecto de artículo 13 el período de responsabilidad del porteador es la referencia utilizada para aclarar que el porteador no es responsable por el tramo del transporte no contemplado en el contrato respectivo.

21. El mérito específico del proyecto de artículo 13 es que permite al cargador solicitar un documento único de transporte cuando el porteador no está en condiciones de transportar las mercancías o no está dispuesto a hacerlo. Conservar ese principio en el proyecto de convenio no perjudicará los intereses de ninguna de las partes. Por lo tanto, su delegación está a favor de retener el proyecto de artículo 13 en su forma actual.

22. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que una forma de resolver el dilema relativo al artículo 13 es estipular que sólo es aceptable un documento de transporte no negociable. En su opinión, es una cuestión de prueba, y restringir el alcance del artículo es una forma posible de avenencia, aunque su delegación está a favor de suprimirlo.

23. **La Sra. Sobrinho** (Observadora de Angola) dice que su delegación también está a favor de la supresión.

24. **El Sr. Sato** (Japón) dice que si, como se propuso, se da una nueva redacción al artículo, será una clara señal de que la emisión de un documento negociable está totalmente prohibida, lo que significaría apartarse completamente de la práctica actual. Es ese caso, su delegación preferiría suprimir el artículo, ya que la propuesta de la delegación de Alemania podría tener un efecto drástico en la práctica actual.

25. **El Sr. Mayer** (Suiza) apoya la opinión expresada por el Japón, y tampoco advierte el beneficio de una restricción de ese tipo.

26. **El Sr. Kim Bong-hyun** (República de Corea) dice que su delegación está a favor de dejar el texto del artículo 13 tal como está redactado.

27. **El Presidente** dice que, con respecto al artículo 13, la Comisión se encuentra frente a una cuestión de política. En la etapa actual del debate, una pequeña mayoría de miembros de la Comisión parece estar a favor de la supresión del artículo 13, a cuyo texto se llegó por consenso en el Grupo de Trabajo. Sin embargo, por primera vez la Comisión se encuentra ante la situación en que una decisión mayoritaria se impone a un consenso logrado en un Grupo de Trabajo. Por el tono de las intervenciones realizadas durante el debate, aparentemente la mayoría de las delegaciones aceptan la sustancia del artículo pero consideran que está deficientemente expresada o es difícil de entender. No obstante, la supresión del artículo causaría la prohibición de una práctica comercial de larga data.

28. **El Sr. Zunarelli** (Italia) dice que su preocupación consiste en que la supresión del artículo 13 podría implicar que la práctica actual es contraria al convenio. En su opinión, se puede suprimir el artículo pero la Comisión puede dejar constancia en su informe de que no tiene ninguna intención de condenar la práctica comercial de larga data a que se refiere ese artículo. En segundo término, un pequeño grupo de miembros puede tratar de dar una nueva redacción al artículo a fin de aclarar su propósito, quizás agregando una nueva definición del tipo de contrato requerido.

29. **El Sr. Elsayed** (Egipto) apoya la primera opción: la supresión del artículo, acompañada por una declaración relativa a la práctica actual.

30. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que, en su opinión, la supresión del artículo, junto con una declaración de intenciones, es una mejor opción que tratar de darle nueva redacción.

31. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que tiene inconvenientes para adherir a la primera opción propuesta por Italia, porque es improbable que los profesionales lean el informe de la Comisión, mientras que el convenio tendrá amplia difusión. Su preocupación con respecto a la supresión del artículo es que algunas prácticas serán jurídicamente imposibles, no admitiendo ningún margen para desviarse del período mínimo de responsabilidad del porteador. La Comisión debe, o bien mejorar el texto, o bien aceptar las consecuencias jurídicas de la supresión.

32. **El Sr. Delebecque** (Francia) concuerda en que el lenguaje del artículo 13 es ambiguo. El texto debe especificar que se requiere el pedido expreso del cargador y estipularlo en forma concluyente.

33. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América), apoyada por el **Sr. Serrano Martínez** (Colombia), dice que también su delegación tiene preocupaciones con respecto a la supresión del artículo, y apoya la propuesta de tratar de darle nueva redacción.

34. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que su delegación apoya la supresión del proyecto de artículo 13.

35. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que, como el propósito del debate es mejorar el proyecto de convenio, un grupo pequeño, en consultas oficiosas, podría tratar de dar una nueva redacción al artículo a fin de alcanzar ese objetivo.

36. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) dice que, para elevar la práctica comercial al nivel de norma jurídica, se deben estipular claramente las responsabilidades y las sanciones. El texto actual del proyecto de artículo no lo hace y debe ser suprimido.

37. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) y la **Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda) apoyan la propuesta de dar una nueva redacción al artículo, tratando de lograr un consenso.

38. **El Presidente** considera que la Comisión autoriza a celebrar consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 13. Si, con todo, no puede llegar a un consenso, se suprimirá el proyecto de artículo.

39. *Así queda acordado.*

Se suspende la sesión a las 11.35 horas y se reanuda a las 12.00 horas.

Proyecto de artículo 14 (Obligaciones específicas)

40. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que el proyecto de artículo 14 fue debatido extensamente en el Grupo de Trabajo. Su delegación, junto con otros Estados africanos, expresó reservas con respecto al título y al párrafo 2 del proyecto de artículo. El título "Obligaciones específicas" no refleja el contenido del párrafo 1, que describe obligaciones tradicionalmente cumplidas por el porteador. Por lo tanto, el título debería decir "Obligaciones generales". El párrafo 2 debe ser suprimido, porque sujeta al destinatario, que

no es parte en el contrato de transporte, a disposiciones a las que no ha dado su consentimiento.

41. **El Sr. Imorou** (Benin) adhiere a la declaración formulada por el representante del Senegal y sugiere que se fusionen los proyectos de artículos 14 y 15 bajo el título único de "Obligaciones generales". Ninguno de los artículos menciona obligaciones específicas. Las enumeradas en el artículo 14 son las comunes.

42. **El Sr. Elsayed** (Egipto) adhiere a la sugerencia del representante del Senegal, solicitando la supresión del párrafo 2 del proyecto de artículo 14. También propone agregar la identificación de las mercancías a las obligaciones definidas en el párrafo 1, y señala que la carga, estiba y obligaciones conexas son la responsabilidad del capitán del buque.

43. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) dice que su delegación continúa prefiriendo que se mantenga la versión actual del párrafo 2.

44. **La Sra. Malanda** (Observadora del Congo) y el **Sr. Egbadon** (Nigeria) se asocian a las delegaciones del Senegal y Egipto para pedir la supresión del párrafo 2.

45. **El Sr. Delebecque** (Francia) señala que el párrafo 2 se refiere a la cuestión de las cláusulas en virtud de las cuales el porteador no cumple ciertas obligaciones, en particular la carga y la descarga. El párrafo 2 podría resolver la cuestión que se plantea en virtud de las Reglas de La Haya-Visby sobre la validez o no de dichas cláusulas. La Cámara de los Lores británica reconoció esas cláusulas, mientras en otras partes las cortes supremas, en especial en Francia, expresaron serias reservas al respecto. El párrafo 2 adopta un criterio innovador de la cuestión y en general reconoce la validez de esas cláusulas. Aunque tales cláusulas son perfectamente aceptables en las denominadas operaciones de transporte "no regular" en que los buques no operan en una ruta o calendario fijos, su delegación expresa la esperanza de que, después de una cuidadosa consideración, las cláusulas no se apliquen al transporte de líneas regulares.

46. **El Sr. Zunarelli** (Italia) dice que el título "Obligaciones específicas", que significa obligaciones específicamente formuladas, representa con exactitud el contenido del proyecto de artículo y por lo tanto debe ser mantenido. El título "Obligaciones generales" propuesto es incorrecto. En el párrafo 1 no debe aparecer ninguna referencia a la identificación, como

se ha sugerido, porque la identificación de las mercancías constituye la responsabilidad del cargador, no del porteador.

47. El párrafo 2 refleja la práctica normal en los servicios no regulares pero no de buques de línea regular. Cualquier contrato, en las operaciones de buques de líneas regulares, que excluya la responsabilidad del cargador por obligaciones tales como la carga y estiba de las mercancías en el buque, se observará con sospecha. Por lo tanto, su delegación se asocia a la delegación de Francia para sugerir que el párrafo 2 se limite a los servicios no regulares.

48. **La Sra. Mbeng** (Camerún) está de acuerdo con la delegación senegalesa en que las obligaciones enumeradas en el proyecto de artículo 14 son asumidas tradicionalmente por el porteador, y por lo tanto en el título no se debe hacer referencia a ellas como “específicas”. Su delegación también desea saber por qué el destinatario debe asumir la responsabilidad por un contrato en el que no es parte, y se asocia a otras delegaciones para pedir la supresión del párrafo 2.

49. **El Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo) dice que su delegación se une a los demás Estados africanos que piden la supresión del párrafo 2, y se hace eco de la sugerencia formulada por las delegaciones del Senegal, Nigeria y el Camerún con respecto a la enmienda del título. La Comisión debe evitar que en el proyecto de convenio se establezcan excepciones a la regla en uso como resultado del empleo excesivo de cláusulas estándar.

50. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido) dice que su delegación apoya el mantenimiento del párrafo 2, que permite que el cargador y el porteador se pongan de acuerdo sobre quién carga las mercancías. Cuando el párrafo se lee en conjunto con el inciso i) del párrafo 3 del proyecto de artículo 18, el porteador está liberado de toda responsabilidad. Su delegación considera que esas disposiciones son útiles y satisfactorias para superar problemas que surgieron con convenios anteriores con las cláusulas “franco de carga y descarga” y “franco de carga y descarga y estibado” (FIO(S)).

51. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación apoya plenamente la redacción actual del párrafo 1 del proyecto de artículo 14, y está agradecida por la declaración de la delegación francesa, que aclaró por qué es necesario el párrafo 2 del proyecto de

artículo 14, y que representa una mejora con respecto a la situación actual. No obstante, la propuesta francesa de limitar la aplicación del párrafo 2 a las operaciones de los servicios no regulares es interesante. Las cláusulas FIO(S) también se emplean en las operaciones de servicios regulares, particularmente para el transporte de maquinaria de gran tamaño o de otros equipos especiales. Por lo tanto, lo mejor sería mantener la fórmula actual del párrafo 2. En tal situación el inciso b) del proyecto de artículo 83 podría ser útil, pero los requisitos establecidos en el inciso b) del párrafo 2 del proyecto de artículo 82 son demasiado estrictos y no dan suficiente protección.

52. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca) subraya que las operaciones de servicios regulares no están limitadas al transporte de contenedores. En general, la cláusula FIO(S) representa una solución razonable cuando el cargador tiene mejor conocimiento que el porteador de la forma de manipular las mercancías. Un ejemplo de la aplicación de las FIO(S) en las operaciones de servicios regulares citadas por los representantes del sector danés es el transporte de café en bolsas, que tiene requisitos especiales de ventilación. Su delegación está a favor del mantenimiento del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 con su actual redacción, sin distinción alguna entre operaciones con servicios regulares y con servicios no regulares.

53. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) adhiere a la propuesta de la delegación senegalesa de cambiar el título del proyecto de artículo, de “Obligaciones específicas” a “Obligaciones generales”, ya que las obligaciones mencionadas son las que típicamente asume el porteador y no se pueden considerar específicas. Señala que el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 describe un posible acuerdo entre el cargador y el porteador, según el cual el cargador asume algunas de las obligaciones mencionadas. Si dichos acuerdos son solamente una práctica común en las operaciones de servicios no regulares, que el proyecto de convenio no tiene por objeto regular, se deduce que el párrafo 2 debe ser suprimido. También cabe subrayar que el proyecto de convenio fue concebido para regular el transporte, no las ventas. Por último, dadas las condiciones económicas de los países en desarrollo como el suyo —en que los cargadores son la mayoría— y la carga que representan las obligaciones extraordinarias, es importante lograr un equilibrio justo

entre las responsabilidades de cargadores y porteadores.

54. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que se debe mantener el título actual del proyecto de artículo, ya que concierne a obligaciones específicas, no especiales. Con respecto al párrafo 2, está de acuerdo con la propuesta de agregar la identificación a las obligaciones del cargador, puesto que siempre ha sido una de sus principales tareas, como está reflejado en las Reglas de La Haya-Visby y en otros instrumentos. Está firmemente a favor de mantener el párrafo 2 en su totalidad. No es una cláusula de excepción: refleja una práctica de larga data, no sólo en las operaciones de servicios no regulares sino también en las de servicios regulares, aunque en menor medida. Por razones comerciales, técnicas o logísticas, los cargadores a menudo asumen algunas de las responsabilidades de los porteadores. Cuando el cargador aceptó realizar embarques limitados FIO(S), sería injusto imponer al porteador la responsabilidad por el daño ocurrido durante la carga meramente porque el párrafo 1 estipule que es obligatorio que dicha responsabilidad recaiga en el porteador.

55. **El Sr. Ndzibe** (Gabón) dice que apoya la supresión del párrafo 2 del proyecto de artículo 14, porque presenta un verdadero peligro para los cargadores, especialmente para los pequeños. También quisiera que se modificara el título tal como lo sugirió el representante del Senegal.

56. **La Sra. Traoré** (Burkina Faso), apoyada por el **Sr. Ousseimi** (Observador del Níger) y la **Sra. Sobrinho** (Observadora de Angola), hace suya la declaración formulada por el Senegal.

57. **La Sra. Downing** (Australia) dice que su delegación, por las razones expuestas en sus observaciones formuladas por escrito (A/CN.9/658, párrs. 24 y 25), adhiere a la propuesta de suprimir el párrafo 2 del proyecto de artículo 14.

58. **El Sr. Morán Bovio** (España) dice que es crucial mantener el párrafo 2 porque refleja una práctica comercial existente, incluso en las operaciones de los servicios regulares. En algunos casos de operaciones de los servicios regulares es importante para el cargador, más que para el porteador, poder manipular la carga, como café, grúas y yates, que requieren especial cuidado. Suprimir el párrafo 2 sería obstaculizar al pequeño cargador el transporte de ciertas mercancías.

59. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que apoya la modificación del título del proyecto de artículo 14, porque las obligaciones que se establecen son de carácter general más que específico. Sugiere que se reemplace el título actual por "Obligaciones en relación con las mercancías". Sin embargo, está a favor de mantener el contenido del proyecto de artículo 14 en su versión actual. Además, el párrafo 2 no se debe limitar a las operaciones de servicios no regulares. En realidad, existe una zona gris entre el transporte por servicios regulares y los no regulares. Con frecuencia se hace referencia a ese transporte como "sector del transporte marítimo", en que los buques entran a los puertos y salen de ellos según un calendario específico y embarcan tipos de carga específicos, y en que los cargadores a menudo hacen uso de cláusulas FIO(S).

60. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) dice que su delegación está a favor de mantener el proyecto de artículo 14 tal como está redactado, incluido el título. El párrafo 2 refleja una práctica comercial corriente y útil. Como el propósito del proyecto de convenio es facilitar la actividad del sector, sería inapropiado tratar de restringir una práctica que ha existido durante decenios.

61. **El Sr. Sharma** (India) apoya el título del proyecto de artículo 14 tal como está, puesto que la naturaleza general de las obligaciones del porteador es evidente de acuerdo con el título del capítulo en que figura el artículo. La actual formulación del párrafo 1 es adecuada, sin que se necesite una referencia a la identificación, ya que habitualmente esa es responsabilidad de los cargadores y no de los porteadores. En cuanto al párrafo 2, si bien el Grupo de Trabajo no consideró las operaciones de los servicios no regulares en su examen del párrafo, no se debe impedir al cargador que así lo desee contratar con el porteador hacerse cargo de algunas de las obligaciones comunes de este último.

62. **La Sra. Peer** (Austria) dice que su delegación apoya firmemente la retención del párrafo 2 del proyecto de artículo 14.

63. **El Sr. Cheong Hae-yong** (República de Corea) dice que su delegación está a favor de mantener la versión actual del proyecto de artículo 14.

64. **El Sr. Sandoval** (Chile) dice que el proyecto de artículo 14 debe mantenerse como está. Como exportador de cobre y otras mercancías, Chile no objeta el párrafo 2, ya que el transporte de mercancías

usualmente se basa en un acuerdo entre el cargador y el porteador.

65. **La Sra. Eriksson** (Observadora de Finlandia) expresa su apoyo a que se mantenga el proyecto de artículo 14 con su redacción actual, incluido el párrafo 2, que refleja una práctica comercial tanto en las operaciones de servicios no regulares como de los regulares.

66. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que su delegación apoya firmemente que se mantenga el proyecto de artículo 14 en su totalidad. Las palabras “podrán estipular”, en el párrafo 2, implican que, de hecho, el párrafo trata de una cuestión de libertad de contratación. Como tal, no debe plantear un problema, ya que el cargador no está obligado en forma alguna a cerrar dicho contrato.

67. **El Sr. Tsantzos** (Grecia) reitera que su delegación desea que el proyecto de artículo 14 se mantenga en su totalidad, pero no tiene una idea firme con respecto al título y acogería con beneplácito una alternativa si la mayoría de los miembros de la Comisión la consideraran más satisfactoria.

68. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) señala que el párrafo 2 extiende la responsabilidad al destinatario, una propuesta particularmente objetable puesto que el destinatario no es parte en los contratos celebrados entre el cargador y el porteador. Si el proyecto de convenio ha de ser aceptable para los intereses relacionados con el transporte marítimo y la carga, ese párrafo debe ser suprimido.

69. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que el título del proyecto de artículo 14 es aceptable en su versión actual. La palabra “destinatario” se emplea en el párrafo 2 simplemente porque las cláusulas de los acuerdos entre el cargador y el porteador son cláusulas FIO(S). Sin embargo, los acuerdos propiamente dichos son sólo entre el cargador y el porteador. El párrafo 2, como tal, no asigna ninguna obligación al destinatario con respecto a la descarga.

70. **El Sr. Berlingieri** (Italia) cuestiona la compatibilidad del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 con el párrafo 3 del proyecto de artículo 12. Teme que en el futuro esos dos artículos puedan dar lugar a diferencias de interpretación, en particular en el contexto de una cláusula franco de carga, en que usualmente se supone que la recepción de las

mercancías se produce a bordo del buque, mientras que de conformidad con el párrafo 3 del artículo 12, se supone que la recepción tiene lugar antes de la carga.

71. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) dice que es importante examinar no solamente los aspectos jurídicos del proyecto de artículo 14 sino también las repercusiones económicas, técnicas y financieras del transporte de mercancías por mar. No se trata simplemente de una de las obligaciones relativas a la carga y la descarga, ya que otros artículos del proyecto de convenio también consideran esos aspectos, sino más bien de la responsabilidad financiera por los bienes, lo que no plantearía problema alguno si sólo el porteador realizara todas las operaciones de carga y descarga y no el cargador o el destinatario. Lamentablemente, no eso no siempre es tan simple, puesto que a menudo la carga y la descarga realizadas por el porteador causan costos adicionales. El proyecto de artículo 14 en su versión actual toma en cuenta la gran variedad de situaciones que se presentan en el transporte marítimo. Como sostuvieron otros oradores, también refleja la práctica corriente actual. Por todas esas razones, su delegación está a favor de mantener el artículo 14 en su forma actual.

Se levanta la sesión a las 13.05 horas.