



## Asamblea General

Distr. limitada  
24 de septiembre de 2007  
Español  
Original: inglés

---

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
**Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)**  
**20º período de sesiones**  
Viena, 15 a 25 de octubre de 2007

### **Derecho del transporte: preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías**

#### **Propuesta del Gobierno de China sobre la entrega de mercancías cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable y sobre las mercancías pendientes de entrega**

##### **Nota de la Secretaría\***

En el marco de los preparativos del 20º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de China presentó a la Secretaría el documento adjunto.

El documento que figura en el anexo adjunto ha sido reproducido tal como fue recibido por la Secretaría.

---

\* La presentación tardía de este documento es consecuencia de la fecha en que se comunicaron a la Secretaría las propuestas adjuntas. Conf. A/CN.9/WG.III/WP.90.



## Anexo

### **Propuesta del Gobierno de China sobre la entrega de mercancías cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable y sobre las mercancías pendientes de entrega**

#### **Comentarios sobre los párrafos d) a g) del artículo 49 del proyecto de convenio**

1. La finalidad de los párrafos d) a g) del artículo 49 del proyecto de convenio es resolver el problema que se plantea cuando el tenedor de un documento de transporte negociable no reclama la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de destino de éstas, lo que a menudo desconcierta al porteador en el puerto de destino. Se observó que en el mecanismo previsto en los párrafos d) a g), se garantiza la función del conocimiento de embarque como documento de titularidad, y el porteador no tiene también la obligación de entregar las mercancías contra la presentación de documentos de transporte negociables. En otras palabras, se permite que el porteador, con la debida diligencia, entregue las mercancías sin los documentos de transporte negociables. Por lo tanto, cabría establecer un razonable equilibrio entre las diferentes partes, como el porteador y el destinatario, entre otras.
2. Sin embargo, la delegación china estima que, en primer lugar, y refiriéndose a los párrafos d) y e), el porteador está facultado para entregar las mercancías con arreglo a las instrucciones de la parte controladora o del cargador, pero, como dispone el párrafo g), un tercero inocente que sea tenedor de un conocimiento de embarque seguirá teniendo el derecho a reclamar la entrega al porteador. Además, en la presente disposición no se establece ninguna regla que permita a los porteadores juzgar si es probable que en el futuro se presente un tercero inocente que sea tenedor de un conocimiento de embarque. Por lo tanto, los actuales apartados no dan indicaciones claras a los porteadores acerca de cuándo pueden entregar, sin problemas, las mercancías conforme a las instrucciones dadas por la parte controladora o el cargador.
3. En segundo lugar, el hecho de conferir este derecho al cargador o al cargador documentario probablemente incremente las posibilidades de fraude, lo cual podría perjudicar los intereses del tenedor y, por consiguiente, implicar al porteador también. Además, ello menoscabaría las funciones de garantía y de prenda del conocimiento de embarque, lo que podría poner en peligro los intereses del banco en su condición de intermediario. Asimismo, cuando tanto el cargador como el cargador documentario no den esas clases de instrucciones, pueden llegar a reclamar una indemnización al porteador, lo cual no concuerda con la práctica seguida en el comercio internacional actual.
4. En conclusión, el presente enunciado del artículo 49 tal vez no ayuda al porteador a resolver eficazmente el problema que plantea el hecho de que no se reclame la entrega de las mercancías en virtud de un documento de transporte negociable, y además parece apartarse en gran medida de las leyes y los usos que rigen en general el comercio internacional; ello generaría a su vez incertidumbre y repercutiría notablemente en el actual sistema de comercio internacional y en las

prácticas seguidas. Por ello, la redacción del artículo 49 debería llevarse a cabo con mucha prudencia y especial cuidado.

#### **Comentarios sobre el artículo 50 del proyecto de convenio**

5. Respecto del artículo 50 del proyecto de convenio, se estimó, durante las deliberaciones, que, si bien se aplicó durante muchos años, en el ámbito del derecho del mar, un sistema similar al propuesto en el artículo 50, dicho sistema no resultó eficaz para eliminar el problema.

6. Sin embargo, la delegación china considera que el artículo 50 del proyecto de convenio, relativo a cómo tratar la cuestión de las mercancías pendientes de entrega, debería ayudar al porteador a resolver eficazmente este problema. A nuestro juicio, resulta obvio que la razón por la cual el artículo no ofrece un medio eficaz para resolver el problema estriba en que en ningún convenio internacional se ha adoptado explícitamente un sistema de esta índole. Es positivo y previsible que, mediante el perfeccionamiento y la adopción expresa de tal sistema en el proyecto de convenio, los comerciantes cumplirán más activamente su obligación de recibir de las mercancías.

#### **Sugerencias y propuesta de enmienda de cuestiones conexas del proyecto de convenio**

7. Sobre la base del examen precedente, sugerimos se supriman los apartados d) a g) del artículo 49.

8. Asimismo, sugerimos enmendar las cuestiones conexas del artículo 50 del modo siguiente:

##### “Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega

1. Salvo acuerdo en contrario, y sin perjuicio de cualquier otro derecho que el porteador pueda tener frente al cargador, la parte controladora o el destinatario, cuando las mercancías hayan quedado sin entregar, el porteador podrá, adoptar por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, todas las medidas respecto de las mismas que las circunstancias puedan razonablemente requerir, incluidas las siguientes:

a) Almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;

b) Desembalar las mercancías que vayan en contenedores, o tomar otro tipo de medidas respecto de las mismas, aun cuando esas medidas supongan su traslado o causen su destrucción;

c) Procurar que, transcurridos 60 días a partir del día en que el porteador notifique la llegada de las mercancías con arreglo al párrafo 3 del presente artículo, así como del día de llegada de las mercancías al puerto de destino, las mercancías se vendan de conformidad con las prácticas comerciales o los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren en ese momento. No obstante, si se trata de mercancías perecederas o si existen otros tipos de mercancías cuya preservación no es viable, el porteador podrá procurar que las mercancías se vendan antes.

2. A los efectos del presente artículo, se estimará que no fue posible efectuar la entrega de las mercancías si, tras su llegada al lugar de destino:

a) El destinatario no acepta la entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el presente capítulo en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11;

b) No se ha emitido ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, ni se puede localizar a la parte controladora o al cargador o éstos no dan al porteador las debidas instrucciones con arreglo a lo establecido en los artículos 46, 47 y 48;

c) Cuando no se ha emitido ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, el tenedor no reclama la entrega de las mercancías al porteador en un plazo razonable a partir del momento en que el porteador notifique la llegada de las mercancías a la parte a la que se ha de dar aviso, de haberse indicado alguna, y a uno de los destinatarios, a la parte controladora o al cargador de conformidad con el párrafo 3) del presente artículo;

d) El porteador está facultado para denegar la entrega o está obligado a denegarla a tenor de lo dispuesto en los artículos 46, 47, 48 y 49;

e) El porteador no está facultado para hacer la entrega de las mercancías al destinatario, en virtud de alguna ley o reglamento aplicable en el lugar donde se solicite la entrega;

f) El porteador, por algún otro motivo, no puede realizar la entrega de las mercancías.

3. El porteador sólo podrá hacer uso de esas facultades tras haber dado aviso de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, con antelación razonable, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse dicha llegada, de haberse indicado alguna, o al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden, y siempre y cuando el porteador conozca su identidad.

4. ....

5. ....”