



Asamblea General

Distr. limitada
10 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 presentada por las delegaciones de Dinamarca y los Países Bajos

Nota de la Secretaría*

Como preparativo del 20º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), las delegaciones de Dinamarca y los Países Bajos han presentado a la Secretaría la propuesta que se adjunta a este documento.

Esta propuesta se reproduce en forma de anexo de la presente nota, tal como se comunicó a la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento se debe a la fecha en que esta propuesta llegó al poder de la Secretaría.



Anexo

Propuesta presentada por las delegaciones de Dinamarca y de los Países Bajos

Entrega de las mercancías al destinatario - artículos 49 y 50

1. Sucede continuamente que las mercancías llegan a su lugar de destino sin que se presente, a su llegada, alguna persona que esté legitimada para recibir las. Ello supone un grave problema práctico para el porteador, particularmente en supuestos en los que se haya emitido un documento de transporte negociable. A ello se debe que los patrocinadores de la presente propuesta vean con agrado que se haya abordado, en el artículo 49 del proyecto de convenio, la importante cuestión de la entrega al destinatario.
2. En la actualidad, el porteador adopta diversas precauciones contra el riesgo de que se le vuelva a reclamar, una segunda vez, la entrega de la carga. Es frecuente, por ello, que exija del cargador, o de la parte que reclame la entrega de la carga, alguna forma de indemnidad (por ejemplo, una carta de indemnidad). Esa carta de indemnidad suele estar respaldada por una garantía bancaria. De esta manera, el porteador consigue gestionar razonablemente su riesgo. Pese a que, tal vez, no sea esta una solución ni deseable ni perfecta, cierto es que el porteador consigue de este modo ampararse frente a este riesgo. Ello se debe, claro está, a que el porteador, sin culpa alguna de su parte, carece de otros medios para ampararse frente al riesgo de equivocarse, caso de que al no serle presentado un documento de transporte negociable al tener que efectuar la entrega, se vea obligado a cerciorarse por sí mismo de que hace la entrega de las mercancías al destinatario que esté legitimado para recibir las. Esta situación de incertidumbre es siempre imputable a algún incumplimiento de las obligaciones del propietario de la carga. Con la presente propuesta se trata de poner en claro que el porteador seguirá estando facultado para exigir dicha medida de amparo en virtud del artículo 49.
3. Con arreglo al texto actual del artículo 49, el porteador estará obligado a efectuar la entrega de la carga, ateniéndose a las instrucciones que le sean dadas conforme a lo previsto en el artículo 49 d). Se toma nota con agrado de que el apartado e) del artículo 49 tiene por objeto hacer que sea, las más de las veces, innecesario emitir una carta de indemnidad a favor del porteador. Ahora bien, las nuevas reglas enunciadas en este artículo no deben dar lugar a que el porteador se vea privado de su facultad de exigir alguna forma de amparo, como pudiera ser una carta de indemnidad, como requisito previo para efectuar la entrega de las mercancías a raíz de las instrucciones que le sean dadas conforme a lo previsto en el artículo 49 d). Se estima que este artículo no pretende privar al porteador de dicho recurso, dado que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 49 g), subsiste el riesgo de que le sea presentada al porteador una reclamación legítima para que haga entrega, por segunda vez, de las mercancías, con arreglo a lo estipulado en un documento de transporte negociable que obre en manos de un tenedor de buena fe. Por ello, procede que se ponga en claro que el porteador seguirá pudiendo exigir, al efectuar la entrega, el amparo de una carta de indemnidad.
4. El texto actual del artículo 49 g) tampoco da indicación alguna acerca de las circunstancias que deberán darse para que un tenedor pueda ser considerado como

un “tenedor que no tuviera conocimiento de dicha entrega (efectuada a raíz de una orden dada conforme a lo previsto en el apartado d)) ni hubiera podido razonablemente tenerlo”. Es importante que este punto sea aclarado tanto en interés del cargador o del destinatario como del porteador, a fin de que puedan obrar con la debida certeza jurídica. Ello permitirá que el destinatario y el cargador estén mejor informados sobre cómo y cuándo deben obrar para velar por sus intereses y que el porteador conozca mejor las medidas de amparo de que dispone frente al riesgo inherente a tener que efectuar la entrega con arreglo a las instrucciones que le sean eventualmente dadas.

5. A la luz de lo dicho, se sugiere introducir las siguientes enmiendas en el texto de los artículos 49 g) y 50 2):

Artículo 49

6. Se sugiere insertar una segunda oración en el artículo 49 g) que diga:

“Siempre que en los datos del contrato se haya indicado la fecha y la hora previstas para la llegada de las mercancías, o se haga saber cómo cabe obtener información acerca de toda entrega eventual de las mercancías, se presumirá que el tenedor, al pasar a ser tenedor del documento, tuvo, o pudo razonablemente obtener, conocimiento de la entrega de las mercancías.”

Artículo 50 2)

7. Insértese un nuevo apartado f) que diga:

“No se ofrezca la garantía que razonablemente exija el porteador con miras a ampararse frente al riesgo de tener que efectuar la entrega de las mercancías a una persona distinta de la indicada en la orden que se le haya dado para efectuar la entrega con arreglo a lo previsto en el apartado d) del artículo 49.”
