



Asamblea General

Distr. limitada
14 de marzo de 2007
Español
Original: francés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
19º período de sesiones
Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007

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

Propuestas presentadas por Francia al Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de la CNUDMI

Nota de la Secretaría

Como preparativo para el 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), la delegación francesa presentó a la Secretaría sus propuestas acerca de la articulación del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías con los regímenes de los convenios aplicables a otras modalidades de transporte.

En el anexo de la presente nota puede verse reproducido, en la forma en que fue recibido por la Secretaría, el texto de esas propuestas.



Anexo

Propuestas de Francia concernientes a la articulación del régimen (en A/CN.9/WG.III/WP.89) del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías con el de los convenios aplicables al transporte por tierra o al transporte aéreo

Observaciones

Las disposiciones concernientes a la articulación del proyecto de instrumento de la CNUDMI sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías se encuentran actualmente repartidas entre cuatro artículos colocados en tres capítulos distintos (los artículos 27; 64, párrafo 2; 89 y 90, en los capítulos 3, 13 y 19). Por razón del estrecho vínculo existente entre esas disposiciones y para facilitar su lectura, se sugiere reagrupar el artículo 27 con el párrafo 2 del artículo 64 y el artículo 89 en un único artículo que se colocaría en el capítulo titulado *Otros convenios* en el lugar que ocupa el artículo 89 actual. Se suprimiría el artículo 90.

Con miras a reagrupar esos artículos en un único artículo consolidado se ha reformulado en parte su texto:

- En el párrafo 1 del nuevo artículo, se ha sustituido “... la pérdida, el daño o el retraso sucedido durante” por la noción más precisa “cuando esa pérdida, ese daño o ese retraso sea imputable a un hecho que ocurrió durante ...”.
- Se estima superfluo el inciso ii) del apartado b) del párrafo 1 del anterior artículo 27, dado que la necesidad de articular el régimen del nuevo convenio con el de todo otro convenio, sólo puede darse si ese otro convenio tiene su propio régimen de la responsabilidad;
- El texto del párrafo 2 del artículo 27 se estima igualmente innecesario para el nuevo artículo consolidado dado que el párrafo 1 del artículo 27 no afecta en nada a la aplicación del párrafo 2 del artículo 64. El párrafo 2 del artículo 64 se ha convertido en el párrafo 2 del nuevo artículo y en él se indica que este nuevo párrafo será aplicable “no obstante lo dispuesto en el párrafo 1”, que repite lo anteriormente dispuesto en el artículo 27;
- El texto del párrafo 3 del anterior artículo 27 (“*El artículo 27 será aplicable cualquiera que sea la norma de derecho interno por lo demás aplicable al contrato de transporte*”) no parece necesario por lo que no figura en el nuevo artículo consolidado.
- El párrafo 3 del nuevo artículo reformula en términos más explícitos el contenido del artículo 89. Se ha estimado innecesaria la remisión que se hacía al artículo 92. Se ha eliminado del nuevo texto propuesto la cláusula “*que esté ya en vigor en la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio*”, ya que ese texto parece adelantarse a la decisión que tal vez adopten, en sentido contrario, los autores de un futuro convenio; para que esa cláusula surta efecto en el futuro se habría de limitar la autonomía de todo legislador futuro, lo que no procede hacer.

Se sugiere igualmente suprimir el artículo 90, conforme al deseo expresado por el Grupo de Trabajo en su último período de sesiones. Dicho artículo pudiera contradecir lo dispuesto en el artículo 89. La supresión del artículo 90 hace más seguro que el futuro convenio de la CNUDMI no suscitará conflictos con el régimen de los convenios actualmente aplicables a otros modos de transporte.

Cabe observar que las nociones de *carga* y *descarga* que aparecen en el párrafo 1 pueden suscitar dificultades de interpretación. Esos términos no se han definido en el futuro convenio, por lo que tal vez proceda a hacer remisión al derecho interno, a los usos portuarios o a las condiciones habituales de los “servicios de línea o regulares”.

Cabe también observar que en el marco del artículo 27 del nuevo artículo propuesto, las nociones de carga y descarga cumplen la función de fijar el límite infranqueable de los regímenes de la responsabilidad de los convenios aplicables al transporte terrestre y no el límite infranqueable del régimen de la responsabilidad del transporte marítimo; el régimen de la responsabilidad del transporte marítimo podrá extenderse a operaciones anteriores a la carga o posteriores a la descarga de las mercancías transportadas por ejemplo, al período de almacenamiento de las mismas o a diversas operaciones de traslado o manipulación previa de las mercancías, con tal de que esas operaciones no sean objeto del régimen imperativo de la responsabilidad de algún convenio aplicable al transporte por tierra.

Proyecto de nuevo artículo 89, consolidando los artículos 27, 64 2) y 89:

Artículo 89

Instrumentos internacionales aplicables a otros modos de transporte

1. Cuando surja una reclamación o una controversia por pérdida o daño de las mercancías o por retraso en su entrega durante el período de la responsabilidad del porteador y cuando esa pérdida, ese daño o ese retraso sea imputable a un hecho que ocurrió durante dicho período, pero únicamente antes de ser cargadas las mercancías en el buque o después de ser descargadas del mismo, el régimen del presente Convenio no prevalecerá sobre el de algún otro convenio internacional [o norma de derecho interno] que, al producirse esa pérdida, ese daño o ese retraso, sea imperativamente aplicable, a tenor de su propio texto, al conjunto o a alguna de las actividades que el porteador realice, en virtud del contrato de transporte, durante ese período,

~~b) ii) si dicho régimen regula explícitamente la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas, y~~

~~b) iii) si no cabe excluir dicho régimen por vía contractual, ya sea en ningún caso o ya sea cuando dicha exclusión se haga en detrimento del cargador;~~

~~{2. Lo dispuesto en el párrafo 1 no afectará a la aplicación del artículo 64 2).}~~

~~[3. El artículo 27 será aplicable cualquiera que sea la norma de derecho interno por lo demás aplicable al contrato de transporte.]¹~~

2. ~~[~~ No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si el retraso en la entrega fue causado] durante el transporte marítimo o durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, será aplicable el límite más elevado de la responsabilidad previsto en cualquier régimen de derecho imperativo internacional [o nacional] que sea aplicable a algún segmento de la operación de transporte².~~]~~

3. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá la aplicación de otro convenio internacional relativo a un modo de transporte no marítimo, cuando ese convenio sea imperativamente aplicable a una operación de transporte multimodal³.

Artículo 90

Primacía sobre convenios anteriores

~~[Entre Estados] [A reserva de lo dispuesto en el artículo 102, entre Estados] que sean partes en el presente Convenio, su régimen prevalecerá sobre el de todo otro convenio anterior en el que también sean partes [cuando alguna de sus disposiciones sea incompatible con las del presente Convenio]~~

¹ Versión modificada del artículo 27 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, con cambios adicionales subrayados.

² Variante B del artículo 64.2.

³ Versión reformulada del artículo 89 (“*A reserva de lo dispuesto en el artículo 92, ninguna disposición del presente Convenio impedirá [que un Estado contratante aplique] [la aplicación de] un otro [instrumento] [convenio] internacional que esté ya en vigor en la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio y que sea aplicable [a título de norma de rango imperativo] a contratos destinados al transporte de mercancías que se lleven a cabo [básicamente] por un modo de transporte que no sea marítimo*”).