



# Asamblea General

Distr. general  
16 de abril de 2008  
Español  
Original: francés

---

## Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

41º período de sesiones

Nueva York, 16 de junio a 3 de julio de 2008

### Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

#### Recopilación de las observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones internacionales

Adición

## Índice

	<i>Página</i>
II. Recopilación de las observaciones.....	2
A. Estados.....	2
5. Francia.....	2



## II. Recopilación de las observaciones

### A. Estados

#### 5. Francia

[Original: francés]  
[15 de abril de 2008]

#### Observación general

1. A título de observación general sobre el proyecto de convenio, el Gobierno de Francia observa que el proyecto trae aparejada una transformación del derecho del transporte marítimo, al abrir de forma potencialmente amplísima, mediante los contratos de volumen, el alcance de la libertad contractual en lo referente a la responsabilidad del porteador.
2. Habida cuenta de las observaciones escritas mediante las cuales Australia y Francia han expresado su opinión y de los largos debates celebrados sobre el tema, Francia se limita a indicar que se han introducido salvaguardias útiles en la última versión del proyecto de artículo 83.
3. Por ese motivo, en relación con este tema, que constituye para Francia -al igual que para muchos Estados Miembros- una preocupación esencial, no sería conveniente que volviera a cuestionarse ningún elemento de la solución de compromiso alcanzada en el seno del Grupo de Trabajo.
4. Por otra parte, al Gobierno de Francia le llaman la atención algunos aspectos técnicos.

#### Artículo 13

5. El artículo 13, que permite al porteador desligarse de su responsabilidad de tal por medio de un contrato, sustituyéndola por una responsabilidad de simple agente respecto del segmento no marítimo del transporte, presenta graves inconvenientes.
  - A nivel de principios, perjudica el carácter multimodal del convenio. El instrumento prevé, con razón, que las modalidades de la responsabilidad del porteador puedan variar en función del modo de transporte utilizado. Sin embargo, no puede prever que en algunos segmentos del trayecto el porteador quede eximido de su responsabilidad de profesional del transporte.
  - Además, aunque el convenio define la responsabilidad del porteador, no dedica ninguna disposición a la responsabilidad del agente, la cual, por lo tanto, no estaría definida jurídicamente -excepto en el derecho interno de los países, cuyas disposiciones en la materia seguramente serán diferentes.
  - Por último, la redacción de esta disposición es el resultado de las posiciones opuestas expresadas en el seno del Grupo de Trabajo, posiciones que no fue posible conciliar verdaderamente. De ahí la falta de claridad de la disposición, que entraña el riesgo de que se convierta en fuente de controversias.

6. Por todos estos motivos, parece sumamente conveniente suprimir el artículo 13.

#### **Artículo 14**

7. En el párrafo 2 del artículo 14, sería muy conveniente enmarcar mejor la validez de las cláusulas previstas. De hecho, parece difícil prever cláusulas de exclusión en el transporte de línea regular “puro”, cuyas actividades de mantenimiento están a cargo no de los cargadores, sino del porteador.

#### **Artículo 26**

8. El principio de asimilar los camiones que transportan mercancías por carretera a contenedores se conservó, con razón, en las definiciones y en el proyecto de artículo 62. No obstante, ese principio no debe ser absoluto, sino aplicarse con flexibilidad. De hecho, la asimilación es conveniente a la hora de establecer un límite de responsabilidad: a ese respecto, un remolque no debe considerarse un solo bulto, sino que puede contener un determinado número de bultos diferentes.

9. Por el contrario, conviene proceder con prudencia en relación con el transporte de vehículos sobre cubierta, al que se refiere el artículo 26. La protección a la carga que ofrecen los camiones puede ser menor que la que le otorgan los contenedores, que son herméticos y generalmente más resistentes. Así pues, las disposiciones anteriores del proyecto sobre el particular eran razonables y equilibradas (véase art. 26c)).

#### **Artículo 27**

10. Con respecto al artículo 27 bis, relativo a la aplicación del régimen imperativo del derecho interno al segmento no marítimo del transporte, Francia no estima oportuno volver a examinar la supresión de la disposición, decidida en el último período de sesiones. Por una parte, esa decisión se adoptó en el seno del Grupo de Trabajo como parte de una solución de transacción más amplia, que comprendía en particular el incremento del límite de la responsabilidad. Por otra parte, como cuestión de fondo, esa disposición no parece conveniente, pues es incompatible con la armonización jurídica que se pretende lograr mediante el convenio.

#### **Capítulo 9**

11. En relación con el capítulo 9, relativo a la entrega, la delegación de Francia pide encarecidamente que se haga referencia a la cuestión de las cartas de garantía en caso de entrega de la mercancía sin remisión del conocimiento de embarque. De hecho, cabe preguntarse si la importante práctica de utilizar cartas de garantía es verdaderamente compatible con las disposiciones previstas actualmente.