



Asamblea General

Distr. limitada
27 de marzo de 2007
Español
Original: francés e inglés

**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 de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) concernientes a los artículos 1 7), 26 y 90 del proyecto de convenio

Nota de la Secretaría*

Como preparativo del 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) presentó a la Secretaría las propuestas adjuntadas en el anexo al presente documento concernientes a los artículos 1 7), 26 y 90 del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.

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

* La presentación tardía del presente documento se debe a la fecha en que se comunicaron a la Secretaría las propuestas adjuntas.



Anexo

Propuestas presentadas por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), concernientes a los artículos 1 7), 26 y 90 del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.81)

Artículo 1 7)

1. La IRU comparte el parecer expresado por los Estados Unidos de América en el anexo al documento A/CN.9/WG.III/WP.84, según el cual no debe considerarse al transportista ferroviario como “parte ejecutante marítima”.

Por razones similares a las indicadas por los Estados Unidos de América, la IRU propone además que, al igual que el transportista ferroviario, todo transportista por carretera que preste servicios en el interior de una zona portuaria no sea tenido por “parte ejecutante marítima”. Cabría, por ello, modificar ligeramente el texto propuesto por los Estados Unidos para que resulte también aplicable al transportista por carretera, en términos como los siguientes:

“Todo transportista ferroviario o por carretera será tenido por parte ejecutante no marítima aun cuando preste servicios que incumban al porteador tras la llegada de las mercancías al puerto de carga o con anterioridad a la salida de las mercancías del puerto de descarga.”

Artículo 26

2. La IRU propone eliminar la variante B del apartado a) del artículo 26 por las dos razones siguientes:

- en todo caso en que sea imperativamente aplicable “otro instrumento internacional”, su aplicación imperativa se vería obstaculizada si queda supeditada a la condición de que el cargador haya celebrado un contrato aparte con el porteador para el tramo no marítimo de la operación de transporte;
- imponer un requisito de que el cargador haya celebrado un contrato aparte, negociado directamente con el porteador por el segmento no marítimo del transporte, contradice además lo dispuesto en el apartado c) del artículo 26 conforme al cual las disposiciones de rango imperativo de aquellos otros instrumentos internacionales “no (podrán) ser modificadas en medida alguna por la voluntad de las partes, o no podrán serlo en detrimento del cargador”.

Artículo 90, apartado b)

3. Esta disposición, inspirada en el artículo 6 de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, ha dado lugar a abusos por algunas partes ejecutantes marítimas que efectúan la travesía del Canal de La Mancha o del Mar del Norte. Según estas partes ejecutantes marítimas, los contenedores o vehículos de carretera -cuyo transporte se ha convertido en habitual durante los últimos 50 años- han de seguir siendo

considerados como “remesas comerciales no ordinarias” a las que será, por tanto, aplicable una indemnización máxima de 666,67 derechos especiales de giro por unidad transportada, al tiempo que dicho contenedor o vehículo por carretera será considerado como una sola unidad de transporte, a efectos de su indemnización. El hecho de que un documento de transporte haga referencia al peso de las mercancías o al número de bultos transportados será tenido por estas partes ejecutantes marítimas como un detalle irrelevante. A fin de no favorecer tales abusos en el marco del nuevo instrumento actualmente propuesto por la CNUDMI, la IRU propone que se inserte al final del apartado b) el siguiente texto:

“Los contenedores o vehículos por carretera que hayan de ser transportados en un buque, total o parcialmente equipado para transportarlos, no serán considerados como ‘remesas comerciales no ordinarias’.”
