



Asamblea General

Distr. limitada
23 de marzo de 2004*
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
13º período de sesiones
Nueva York, 3 a 14 de mayo de 2004

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

**Revisión provisional de los artículos del proyecto de instrumento
que se trataron en el informe del Grupo de Trabajo III sobre la
labor realizada por éste en su 12º período de sesiones (A/CN.9/544)**

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción	1	2
I. Título del proyecto de instrumento	2	2
II. Ámbito de aplicación y partes ejecutantes	3-4	2
A. Definición de “parte ejecutante” en el proyecto de artículo 1 e).	3	2
B. Definiciones de “parte ejecutante marítima” y “parte ejecutante no marítima”	4	3
III. Ámbito de aplicación y posibilidad o imposibilidad de determinar el tramo en que se haya producido un daño (párrafo 2 del proyecto de artículo 18)	5	4
IV. Ámbito de aplicación: definición del contrato de transporte y regulación del tramo marítimo (proyectos de artículo 1 a) y 2)	6	5
V. Exenciones de responsabilidad, error o falta de navegación, y carga de la prueba (proyecto de artículo 14).	7-10	8
A. Proyecto de artículo 14.	7	8
B. Los “peligros exceptuados”	8-10	12
VI. Obligaciones del porteador aplicables al viaje por mar (proyecto de artículo 13).	11	14
VII. Responsabilidad de las partes ejecutantes (proyecto de artículo 15)	12	16

* El retraso en la presentación de este documento obedece a la escasez de recursos humanos que afecta actualmente a la Secretaría.



Introducción

1. Durante su 12º período de sesiones, el Grupo de Trabajo III examinó una serie de disposiciones del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, que figuraba en el anexo de la nota presentada por la Secretaría (véase A/CN.9/WG.III/WP.32). Se pidió a la Secretaría que presentara una versión revisada de las disposiciones examinadas basándose en las deliberaciones mantenidas por el Grupo de Trabajo y en las conclusiones a que llegó éste en su 12º período de sesiones, que se recogían en el informe sobre la labor realizada en dicho período de sesiones (véase A/CN.9/544). Los textos provisionalmente revisados de esos artículos figuran a continuación en las secciones I a VII del presente documento.

I. Título del proyecto de instrumento

2. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión del título que debía darse al proyecto de instrumento, conforme se explicaba en los párrafos 16 a 19 del documento A/CN.9/544. A efectos de futuras deliberaciones, el título del proyecto de instrumento seguirá siendo: “Proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías”, hasta que el Grupo de Trabajo llegue a una decisión al respecto¹.

II. Ámbito de aplicación y partes ejecutantes

A. Definición de “parte ejecutante” en el proyecto de artículo 1 e)

3. Además de las definiciones propuestas en el párrafo 4 *infra*, el Grupo de Trabajo examinó, según los párrafos 34 a 42 del documento A/CN.9/544, el texto del apartado e) del proyecto de artículo 1, que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32. Si bien el Grupo de Trabajo analizó y aprobó, en los párrafos 21 a 27 del documento A/CN.9/544, la exclusión de las partes ejecutantes no marítimas del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento, se estudió también la definición de “parte ejecutante” tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32, sin la exclusión de las partes ejecutantes no marítimas. El texto de la revisión provisional del apartado e) del proyecto de artículo 1, realizada teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, era el siguiente:

“e) Por ‘parte ejecutante’ se entenderá una persona que no sea el porteador, que ejecute físicamente o que se comprometa a ejecutar² alguna de las obligaciones que tenga el porteador en virtud de un contrato de transporte,

¹ Tal como se señalaba en el párrafo 19 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió que, a efectos de ulteriores debates, se mantuviera sin cambios el título actual.

² Tal como se señalaba en el párrafo 42 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió provisionalmente incorporar a la definición, sin los corchetes, las palabras “o que se comprometa a ejecutar”, a fin de ampliar el alcance de la definición y de aclarar sus límites en cuanto a la ejecución física con arreglo al contrato de transporte.

entre otras³, el transporte en sí, la manipulación, la custodia o el almacenamiento de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o el control de éste⁴. La expresión ‘parte ejecutante’ no incluye a las personas que hayan sido contratadas por un cargador o por un consignatario, o que sean empleadas, agentes⁵, contratistas o subcontratistas de una persona (que no sea el porteador) que hayan sido contratadas por un cargador o por un consignatario⁶.”

B. Definiciones de “parte ejecutante marítima” y “parte ejecutante no marítima”

4. El Grupo de Trabajo examinó en los párrafos 28 a 33 del documento A/CN.9/544 las propuestas de definición de los conceptos de “parte ejecutante marítima” y “parte ejecutante no marítima”. En caso de que el Grupo de Trabajo decidiera, al término de sus deliberaciones, suprimir el concepto de “partes ejecutantes marítimas” en la definición de “parte ejecutante” del apartado e) del proyecto de artículo 1, enunciado en el párrafo 3 *supra*, habría que modificar ligeramente la definición tal como se enuncia más abajo, y, teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas por el Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, los textos revisados de las definiciones provisionales propuestas de “parte ejecutante marítima” y “parte ejecutante no marítima” dirían lo siguiente⁷:

“e) Por ‘parte ejecutante’ se entenderá una persona que no sea el porteador, que ejecute físicamente o que se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones que tenga el porteador en virtud de un contrato de transporte, entre otras, el transporte en sí, la manipulación, la custodia o el almacenamiento de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o el control de éste. La expresión ‘parte ejecutante’ engloba a las partes ejecutantes

³ Como también se señalaba en el párrafo 42 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiara la posibilidad de complementar la lista de funciones del porteador con palabras como “entre otras” o con una referencia a “funciones similares”. En el presente texto se ha optado por las palabras “entre otras”.

⁴ De conformidad con el deseo del Grupo de Trabajo (véase el párrafo 42 del documento A/CN.9/544) de examinar la forma de abreviar la definición, se han suprimido las palabras “independientemente de que esa persona sea parte en el contrato de transporte o esté identificada en él, o de que sea jurídicamente responsable en virtud de dicho contrato”.

⁵ En el párrafo 41 del documento A/CN.9/544 se ponía de relieve que los empleados y los agentes no deberían figurar en la definición como partes ejecutantes.

⁶ Como se observaba en el párrafo 41 del documento A/CN.9/544, si el Grupo de Trabajo decidía excluir a las partes ejecutantes no marítimas del ámbito del proyecto de instrumento, en esta definición general del apartado e) del artículo 1 deberían figurar palabras del tenor de la definición propuesta en el párrafo 4 *infra*, que incluía a las partes ejecutantes tanto marítimas como no marítimas.

⁷ Como se señalaba en el párrafo 31 del documento A/CN.9/544, las delegaciones consideraron de modo general que las definiciones propuestas constituían una buena base para proseguir las deliberaciones sobre el modo de definir los conceptos de “parte ejecutante marítima” y “parte ejecutante no marítima”, y que el criterio geográfico seguido en la definición era apropiado. Se observó también en el mismo párrafo que, a juzgar por la experiencia registrada en el derecho interno de algunos Estados, la aplicación del criterio geográfico (aunque fuera generalmente apropiado) podría generar muchos litigios.

marítimas y a las partes ejecutantes no marítimas, conforme se definen en los apartados f) y g) del presente artículo, pero⁸ no incluye a las personas que hayan sido contratadas por un cargador o por un consignatario, o que sean empleadas, agentes, contratistas o subcontratistas de una persona (que no sea el porteador) que hayan sido contratadas por un cargador o por un consignatario.

f) Por ‘parte ejecutante marítima’ se entenderá la parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga [o, en caso de transbordo, al primer puerto de carga] y su salida del puerto de descarga [o del último puerto de descarga, según corresponda]⁹. No se considerarán partes ejecutantes marítimas las partes ejecutantes que cumplan alguna de las obligaciones del porteador por vía terrestre durante el período que medie entre la salida de las mercancías de un puerto y su llegada a otro puerto de carga.

g) Por ‘parte ejecutante no marítima’ se entenderá la parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador antes de la llegada de las mercancías al puerto de carga o después de la salida de las mercancías del puerto de descarga¹⁰.”

III. Ámbito de aplicación y posibilidad o imposibilidad de determinar el tramo en que se haya producido un daño (párrafo 2 del proyecto de artículo 18)

5. Conforme a lo expuesto en los párrafos 43 a 50 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo examinó el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 18. Según se señalaba en el párrafo 50¹¹ de dicho documento, el Grupo de Trabajo consideró

⁸ Las palabras “engloba a las partes ejecutantes marítimas y a las partes ejecutantes no marítimas conforme se definen en los apartados f) y g) del presente artículo, pero” se han insertado en la definición general de “parte ejecutante” con objeto de poder excluir a las partes ejecutantes no marítimas. Véase la nota 6 *supra*.

⁹ Tal como se observaba en el párrafo 31 del documento A/CN.9/544, recibió apoyo la sugerencia de que los movimientos terrestres realizados en las instalaciones portuarias (por ejemplo, el desplazamiento de un camión de un muelle a otro) quedaran englobados por la definición de parte ejecutante marítima, pero, según la opinión de muchas delegaciones, los desplazamientos entre dos puertos distintos deberían figurar entre las funciones de las partes ejecutantes no marítimas. Para poner de relieve ese matiz, cabría insertar en el texto las palabras “, incluidos los desplazamientos terrestres realizados dentro de un mismo recinto portuario”. Además, en ese mismo párrafo 31 del documento A/CN.9/544, se sugirió que se considerara parte ejecutante no marítima todo porteador ferroviario, aunque transportara mercancías dentro de un mismo recinto portuario. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esta sugerencia.

¹⁰ En el párrafo 33 del documento A/CN.9/544 se señalaba la duda expresada por algunas delegaciones respecto a la conveniencia de que la definición regulara la actuación de partes ejecutantes en Estados no contratantes. Se sugirió que esta cuestión se tratara ulteriormente, cuando se tuviera una visión general del convenio, teniendo en cuenta, en su caso, los problemas indicados que pudieran plantear cuestiones como la elección del foro más conveniente y la ejecución de fallos judiciales extranjeros.

¹¹ En el párrafo 50 del documento A/CN.9/544 se señalaba que el Grupo de Trabajo había tomado nota de que el número de delegaciones partidarias de suprimir el párrafo 2 del artículo 18 en su totalidad era prácticamente igual al de las que se mostraban favorables a mantener el párrafo en

apropiado mantener el párrafo 2 entre corchetes hasta que el Grupo de Trabajo adoptara una decisión sobre el límite de la responsabilidad enunciado en el párrafo 1 del proyecto de artículo 18. Por consiguiente, el texto provisional del párrafo 2 del proyecto de artículo 18 continuaría siendo el siguiente:

“[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o resultaron dañadas durante el transporte marítimo o durante la etapa de transporte anterior o posterior al tramo marítimo, se aplicará el máximo límite de responsabilidad previsto en las disposiciones imperativas internacionales y nacionales que rijan los distintos tramos del transporte.]¹²”

IV. Ámbito de aplicación: definición del contrato de transporte y regulación del tramo marítimo (proyectos de artículo 1 a) y 2)

6. Tal como se reseña en los párrafos 51 a 84 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo examinó el texto de los proyectos de artículo 1 a) y 2. La versión revisada provisional de los proyectos de artículo 1 a) y 2¹³, preparada teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas por el Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, dice lo siguiente:

el texto. Las delegaciones partidarias de la supresión del párrafo defendían sus tesis con vigor. En cambio, algunas de las que propugnaban mantener esa disposición en el texto tenían posturas más matizadas. El Grupo de Trabajo consideró apropiado mantener el párrafo 2 entre corchetes hasta que el Grupo de Trabajo adoptara una decisión sobre el límite de la responsabilidad enunciado en el párrafo 1 del proyecto de artículo 18.

¹² Como se señalaba en los párrafos 47 y 50 del documento A/CN.9/544, las delegaciones que apoyaron la supresión del párrafo 2 del artículo 18 lo hicieron con vehemencia. En cambio, algunas de las delegaciones partidarias de mantener por el momento la disposición en el texto matizaron sus posturas. Tal como se indicaba en el párrafo 46 del mismo documento, se sugirió un cambio de redacción consistente en sustituir las palabras “disposiciones imperativas internacionales y nacionales” por las palabras “disposiciones imperativas internacionales o nacionales”. Otra mejora sugerida consistía en que se mantuviera el párrafo 2 entre corchetes hasta que se fijaran los límites de responsabilidad en el párrafo 1, pero colocando entre corchetes las palabras “disposiciones imperativas [...] y nacionales”, a fin de que reflejara el texto actual del artículo 8. Se sugirió además la posibilidad de establecer, en el párrafo 1 del artículo 18, un límite explícito de la responsabilidad por todo daño ubicable en algún tramo del proyecto y de fijar, al mismo tiempo, en el párrafo 2, un segundo límite de la responsabilidad para cuando no pueda determinarse el tramo del transporte en el que se haya producido el daño, pero omitiendo toda referencia a otros límites de la responsabilidad establecidos por otras disposiciones imperativas de carácter internacional y nacional.

¹³ Tal como se señalaba en el párrafo 67 del documento A/CN.9/544, la mayoría de las delegaciones que asistían al Grupo de Trabajo estimaron que deberían suprimirse de la futura versión revisada del proyecto de instrumento las variantes A, B y C del proyecto de artículo 2 1), que figuraban en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32. Además, tal como se indicaba en el párrafo 74 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió retener la “segunda propuesta” de proyectos de artículo 1 y 2 1) para seguir examinándola en un futuro período de sesiones.

“Artículo 1. Definiciones

A los efectos del presente instrumento:

a)¹⁴ Por ‘contrato de transporte’ se entenderá un contrato en virtud del cual un porteador, contra pago del flete, se comprometa a transportar mercancías por mar de un lugar¹⁵ situado en un Estado a otro lugar situado en otro Estado, y en virtud del cual dicho porteador pueda comprometerse también a transportar mercancías por otros medios antes o después del transporte por mar¹⁶.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, el presente instrumento se aplicará a todos los contratos de transporte si

a) el lugar de recepción [o el puerto de carga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante,

b) el lugar de entrega [o el puerto de descarga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante,

c) [el lugar en que se realiza efectivamente la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega especificados en el contrato de transporte o en los datos del contrato y si dicho lugar está situado en un Estado Contratante, o si]¹⁷

¹⁴ Como se indicaba en el párrafo 75 del documento A/CN.9/544, se propuso una variante del proyecto de artículo 1 a), cuyo texto sería el siguiente:

“Por ‘contrato de transporte’ se entenderá un contrato en virtud del cual un porteador, contra pago del flete, se comprometa a transportar mercancías de un lugar situado en un Estado a otro lugar situado en otro Estado si

i) en dicho contrato se estipula el compromiso de transportar las mercancías por mar desde un lugar situado en un Estado a otro lugar situado en otro Estado; o si

ii) el porteador puede cumplir el contrato, al menos en parte, transportando las mercancías por mar desde un lugar situado en un Estado a otro lugar situado en otro Estado, y si las mercancías se transportan efectivamente de tal modo.

Además, un contrato de transporte podrá estipular también el compromiso de transportar mercancías por otros medios antes o después del transporte internacional por mar”.

¹⁵ Como se observaba en el párrafo 69 del documento A/CN.9/544, ante las dificultades que posiblemente plantearía la definición del concepto de “puerto”, prevaleció la opinión de que era preferible emplear la palabra “lugar”, que era más neutral, dado que todo el proyecto de disposición ya giraba en torno al transporte marítimo.

¹⁶ Como se señalaba también en el párrafo 69 del documento A/CN.9/544, y con miras a armonizar el texto con la última frase de la variante propuesta en el párrafo 75 de dicho documento (véase también la nota 14 *supra*), se sugirió que la segunda frase del inciso i) dijera lo siguiente: “Además, tal contrato de transporte podrá estipular también el compromiso de dicho porteador de transportar las mercancías por otros medios antes o después del transporte internacional por mar”.

¹⁷ Como se indicaba en el párrafo 59 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió mantener ese texto entre corchetes para volver a examinarlo en un futuro período de sesiones.

d)¹⁸ el contrato de transporte estipula que se regirá por el presente instrumento o por la legislación de cualquier Estado que le dé efecto¹⁹.

[1 bis. Se considerará un contrato de transporte en el sentido del apartado a) del artículo 1 todo contrato que prevea la opción de transportar las mercancías por mar, siempre y cuando las mercancías se transporten efectivamente por mar.]²⁰

2. El presente instrumento se aplicará independientemente de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario o de cualquier otra parte interesada²¹.

3. El presente instrumento no se aplicará a los contratos de fletamento [contratos de flete, contratos de volumen, o acuerdos análogos]²².

¹⁸ Como se indicaba en el párrafo 58 del documento A/CN.9/544, la mayoría de las delegaciones propugnó la supresión del apartado d) que figuraba en las variantes A, B y C del proyecto de artículo 2 1) del documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁹ El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la sugerencia (expuesta en el párrafo 60 del documento A/CN.9/544) de suprimir, al principio del apartado d), las palabras “el contrato de transporte” por las palabras “el contrato de transporte o cualquier contrato conexo” o por las palabras “el contrato de transporte o cualquier otro contrato relacionado con la ejecución del contrato de transporte”.

²⁰ Como se señalaba en el párrafo 74 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió retener la segunda propuesta de proyectos de artículo 1 a) y 2, párrafo 1, tal como figuraban en el párrafo 68 de dicho documento, para seguir examinándolos en un futuro período de sesiones, a reserva de que el inciso ii), que figuraba entre corchetes, se separara de la definición de “contrato de transporte” del proyecto de artículo 1 a) y se trasladara a otra disposición del proyecto de instrumento. Este inciso ii) se ha insertado en el proyecto de artículo 2 como párrafo 1 bis. Si bien se expresaron opiniones divergentes sobre si debería o no suprimirse ese inciso (véase A/CN.9/544, párr. 72) o si debería perfeccionarse (ibíd., párr. 71), según la opinión general, reflejada en el párrafo 73 del citado documento, si bien el texto de ese inciso podría requerir cambios sustanciales, se estimó también que el proyecto de instrumento debería regular el supuesto en que el contrato no estipulara ningún modo de transporte concreto. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la sugerencia de seguir el enfoque adoptado en el párrafo 4 del artículo 18 del Convenio de Montreal, cuyo texto dice lo siguiente: “El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que todo daño es resultado de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo”.

²¹ Conforme se indicaba en el párrafo 76 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del párrafo 2 era en general aceptable.

²² Si bien un amplio número de delegaciones en el Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/544, párr. 77) consideró que ciertos tipos de contratos no deberían estar sujetos en modo alguno al régimen del futuro instrumento, o que sólo deberían entrar en su ámbito de aplicación con carácter de instrumento no imperativo y supletorio, como los contratos que, en la práctica, eran objeto de una negociación detenida o detallada entre el cargador y el porteador, hubo divergencias sobre la técnica legislativa más idónea para excluir del instrumento los contratos que no debieran estar sujetos imperativamente a su régimen (véase A/CN.9/544, párr. 78). Una delegación consideró que esos contratos no deberían regularse en el proyecto de artículo 2 sino en el marco del capítulo 19, relativo a la autonomía contractual, donde cabría agregar una referencia a los “acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea (OLSA)”, descritos en el documento

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3, si un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable se emite de conformidad con un contrato de fletamento [contrato de flete, contrato de volumen o acuerdo análogo], las disposiciones del presente instrumento se aplicarán al contrato probado por dicho título o por dicho documento electrónico o al contrato consignado en ellos, a partir del momento y en la medida en que el título o el documento electrónico rijan las relaciones entre el porteador y un tenedor que no sea el fletador²³.

5. Si un contrato prevé el transporte futuro de mercancías en una serie sucesiva de remesas, el presente instrumento se aplicará a cada una de esas remesas en la medida en que así se especifique en los párrafos 1, 2, 3 y 4²⁴.”

V. Exenciones de responsabilidad, error o falta de navegación, y carga de la prueba (proyecto de artículo 14)

A. Proyecto de artículo 14

7. Tal como se indicaba en los párrafos 85 a 144 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 14. La versión revisada provisional de este proyecto de artículo que se ha preparado teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones es la siguiente²⁵:

A/CN.9/WG.III/WP.34, y para los cuales se proponía una definición en el párrafo 78 del documento A/CN.9/544. Según otra delegación, debería suprimirse el párrafo 3 y regularse la cuestión en las disposiciones del proyecto de instrumento relativas a la autonomía contractual (véase A/CN.9/544, párr. 79), mientras que otra delegación estimó que, en vez de enumerar los tipos de contratos a los que no sería aplicable el proyecto de instrumento, tal vez sería más fácil definir los supuestos en que no convendría que el proyecto de instrumento fuera imperativamente aplicable (véase A/CN.9/544, párr. 80). Si bien se pidió a la Secretaría que preparara un texto revisado de esa disposición, con posibles variantes, el Grupo de Trabajo tal vez desee deliberar más detenidamente sobre la cuestión con miras a aclararla, por ejemplo, planteándose si el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento debería definirse en función de los tipos de documentos de transporte sujetos a su régimen imperativo o si debería estar en función del contrato de transporte o del tipo de comercio al que se pretendía que fuera imperativamente aplicable el instrumento.

²³ Como se señalaba en el párrafo 83 del documento A/CN.9/544, a reserva de que se reconsiderara la ubicación actual del párrafo 4 una vez examinado el capítulo 19, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido de este proyecto de disposición era en general aceptable. Se decidió mantener entre corchetes, para futuras deliberaciones, las palabras “[contrato de flete, contrato de volumen o acuerdo análogo]”.

²⁴ Tal como se señalaba en el párrafo 84 del documento A/CN.9/544, a reserva de que se reconsiderara la ubicación del párrafo 4 una vez examinado el capítulo 19, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido de este proyecto de disposición era en general aceptable. Además, si se decide mantener el párrafo 1 *bis* en el presente artículo, al final del párrafo 5 debería agregarse, junto a las referencias a los otros párrafos, una referencia al párrafo 1 bis.

²⁵ Tal como se señalaba en el párrafo 110 del documento A/CN.9/544, recibió un apoyo unánime la sugerencia de que la futura labor sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 se basara en la tercera revisión (con respecto a los párrafos 2 y 4; véase A/CN.9/544, párr. 108) y en la segunda revisión (con respecto al resto del proyecto de artículo 14; véase

“Artículo 14. Base de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de la pérdida derivada de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por ellas, así como del retraso en su entrega, si el [demandante]²⁶ demuestra que:

- a) la pérdida, el daño o el retraso; o
- b) el hecho que causó la pérdida el daño o el retraso [o que contribuyó a uno de esos percances]

se produjo durante el período de responsabilidad del porteador según se definen en el capítulo 3, a menos que [y siempre y cuando] el porteador demuestre que lo que haya causado la pérdida, el daño o el retraso [o que haya contribuido a tales hechos] no es culpa suya ni de ninguna otra persona mencionada en el artículo 14 *bis*²⁷.

2.²⁸ Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3²⁹, si [y en la medida en que]³⁰ el porteador, en vez de tener que probar que está exento de culpa, como se dispone en el párrafo 1³¹, demuestra que la pérdida, el daño o el retraso se produjeron a causa de uno de los siguientes hechos:

... [insértense aquí los “*peligros exceptuados*”; véase la sección B *infra*]

En tales supuestos, el porteador será considerado responsable de tal pérdida, daño o retraso³² cuando [y en la medida en que]³³ el demandante demuestre que:

A/CN.9/544, párr. 101), a reserva de los cambios suplementarios de redacción sugeridos que se exponían en los párrafos 85 a 144.

²⁶ Tal como se sugería en los párrafos 105 y 133 del documento A/CN.9/544, se ha sustituido el término “cargador” por “demandante”. Sin embargo, tal vez el Grupo de Trabajo desee plantearse la conveniencia de insertar una definición de “demandante” en el proyecto de artículo 63 del proyecto de instrumento cuando examine dicha disposición.

²⁷ Remisión al párrafo 3 del proyecto de artículo 15, que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32, que el Grupo de Trabajo decidió disgregar del artículo 15 convirtiéndolo en un artículo independiente, antepuesto a dicho artículo, que sería provisionalmente el artículo 14 *bis*. Véanse el párrafo 167 del documento A/CN.9/544, así como las deliberaciones sobre el párrafo 3 del proyecto de artículo 15, que se resumen en los párrafos 166 a 170.

²⁸ Como se señalaba en el párrafo 115 del documento A/CN.9/544, los diversos cambios introducidos en esta disposición podían haber restado claridad a las disposiciones de prueba en contrario, enunciadas en los incisos i) y ii) del párrafo 2, y se sugirió dividir el párrafo 2 en dos frases con miras a aclarar ese posible problema. Tal vez el Grupo de Trabajo desee estudiar la aclaración propuesta.

²⁹ Se han agregado al párrafo las palabras “sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3” con el fin de aclarar la relación entre los párrafos 2 y 3, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, que se exponía en el párrafo 112 del documento A/CN.9/544.

³⁰ Se han agregado también al párrafo las palabras “[y en la medida en que]”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, que se reseñaba en el párrafo 112 del documento A/CN.9/544.

³¹ Se han mantenido las palabras “, en vez de tener que probar que está exento de culpa, como se dispone en el párrafo 1”, suprimiendo los corchetes, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, que se exponía en el párrafo 113 del documento A/CN.9/544.

³² Como se indicaba en el párrafo 105 del documento A/CN.9/544, se sugirió sustituir las palabras “en tales supuestos será responsable” por las palabras “en tales supuestos, la responsabilidad del

- i) el porteador o una persona mencionada en el artículo 14 *bis* causaron el hecho que el porteador invoca en virtud del presente párrafo [o contribuyeron a tal hecho]; o que
 - ii) un hecho que no sea ninguno de los enumerados en el presente párrafo³⁴ contribuyó a la pérdida, al daño o al retraso. En tal caso, la responsabilidad se determinará³⁵ de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1³⁶.
3. En la medida en que el [demandante]³⁷ demuestre [que se produjeron] [que la pérdida, el daño o el retraso fueron causados por] [que la pérdida, el daño o el retraso podrían haber sido causados por]³⁸ los siguientes hechos:
- i) las deficientes condiciones de navegabilidad del buque;
 - ii) las deficiencias en la dotación de tripulación, en el equipamiento y en el avituallamiento del buque; o
 - iii) el hecho de que la bodega u otras partes del buque en que se coloquen las mercancías (incluidos los contenedores en los cuales o sobre los cuales se transporten las mercancías, cuando los suministre el porteador) no sean aptas ni seguras para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías;

porteador se mantendrá o continuará”, o por “en tales supuestos, el porteador será considerado responsable de tal pérdida, daño o retraso”.

³³ Conforme a lo decidido por el Grupo de Trabajo, reseñado en el párrafo 112 del documento A/CN.9/544, se ha suprimido la palabra “sólo” y, después de la palabra “cuando”, se han agregado las palabras “[y en la medida en que]”.

³⁴ Como se señalaba en el párrafo 111 del documento A/CN.9/544, se sugirió que, a fin de evitar que el texto del inciso ii) diera a entender que el cargador o el demandante debían probar la causa suplementaria de la pérdida y demostrar que dicha causa no quedaba comprendida en la lista de “peligros exceptuados” a los que se hacía referencia en el inciso ii) del párrafo 2, se insertara, en el inciso i), después de las palabras “un hecho que no sea ninguno de los enumerados en el presente párrafo”, la frase “que invoque el porteador”. El Grupo tal vez desee estudiar si es conveniente agregar esas palabras al texto.

³⁵ Para dar una mayor precisión al inciso ii), en la versión inglesa se ha sustituido la palabra “assessed” por “determined”.

³⁶ Tal como se señalaba en el párrafo 114 del documento A/CN.9/544, a fin de poner de manifiesto el acuerdo general entre las delegaciones de que cuando el cargador o el demandante demostraran que el daño era imputable al porteador, pero por una causa no enumerada en la lista de “peligros exceptuados”, a la que se hacía referencia en el inciso ii), debería poderse invocar la regla del párrafo 1, se ha agregado, al final del inciso ii), la siguiente frase: “En tal caso, la responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1”.

³⁷ Véase la nota 26 *supra*.

³⁸ Como se observaba en el párrafo 132 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo consideró que debería mantenerse el texto con sus dos variantes para que pudiera volver a examinarse y pudieran celebrarse consultas antes de adoptar una decisión al respecto. Se estimó que tal vez convendría examinar más detenidamente el concepto de la probabilidad de que alguno de los hechos mencionados en los incisos i), ii) o iii) hayan sido la causa de la pérdida, del daño o del retraso, y que cabría formular una tercera variante consistente en las palabras “[que la pérdida, el daño o el retraso podrían haber sido causados por]”.

en tales supuestos, el porteador será³⁹ responsable con arreglo al párrafo 1, salvo si demuestra que:

a) cumplió su deber de obrar con la diligencia debida; como se le exige en el párrafo 1 del artículo 13. [; o que

b) la pérdida, el daño o el retraso no fueron causados por ninguna de las circunstancias ⁴⁰ mencionadas en los incisos i), ii), y iii) *supra*.]⁴¹

4. En todo supuesto en que la falta del porteador o de una persona mencionada en el artículo 14*bis* haya contribuido a la pérdida, al daño o al retraso, junto con otras causas concurrentes de las que el porteador no sea responsable, [se] [el tribunal] determinará la cuantía de la indemnización a cargo del porteador, sin perjuicio del derecho de éste a limitar su responsabilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 18, en función del grado en que la causa que le sea imputable haya contribuido a la pérdida, al daño o al retraso. [El tribunal sólo podrá distribuir por partes iguales la responsabilidad si no consigue determinar con exactitud el grado en que cada causa ha contribuido a la pérdida, al daño o al retraso, o si determina que el grado de culpa es efectivamente imputable a todas las causas por igual.]⁴²

³⁹ Como se señalaba en el párrafo 103 del documento A/CN.9/544, se comentó, respecto del enunciado del artículo revisado, que en la versión inglesa de todo el artículo se empleaba tanto el futuro como el presente al hablar de la responsabilidad del porteador (“shall be liable” y “is liable”), por lo que convendría armonizar los tiempos en aras de la coherencia.

⁴⁰ Con miras a dar al texto una mayor claridad, se sugirió que, en vez de la palabra “hechos”, se empleara el concepto más amplio de “circunstancias”, o también “incidencias” o “eventualidades”.

⁴¹ El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la propuesta de reestructuración del párrafo 3, de la que tomó nota en el párrafo 134 del documento A/CN.9/544 y cuyo texto era el siguiente:

“3. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso resultante de las deficiencias de navegabilidad del buque [alegadas] [probadas] por el demandante, en la medida en que el porteador demuestre que

a) cumplió su deber de obrar con la diligencia debida, como se le exige en el artículo 13.1 [; o que

b) la pérdida, el daño o el retraso no fueron causados por ninguno de los hechos enunciados en los incisos i), ii) y iii) *supra*.]”

⁴² Como se señalaba en el párrafo 143 del documento A/CN.9/544, una propuesta que fue objeto de amplia aceptación fue la de agregar entre corchetes la última frase que se había propuesto en la segunda revisión, que era la siguiente: “[El tribunal sólo podrá distribuir por partes iguales la responsabilidad si no consigue determinar con exactitud el grado en que cada causa ha contribuido a la pérdida, al daño o al retraso, o si determina que el grado de culpa es efectivamente imputable a todas las causas por igual]”. Según la opinión de muchas delegaciones, ese texto podría servir de base para ulteriores deliberaciones. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar detenidamente otra variante que se propuso y de la que tomó nota, cuya finalidad era tener en cuenta el supuesto abordado en el inciso ii) del párrafo 2, es decir, el caso en que el daño no obedeciera realmente a una falta. El texto de esta variante era el siguiente:

“4. En caso de que la falta del porteador o de una persona mencionada en el artículo 14*bis* [o un hecho que no sea el que invoque el porteador] haya contribuido a la pérdida, al daño o al retraso, y cuando estos hechos obedezcan también a causas concurrentes de las que el porteador no sea responsable, [se determinará] [el

B. Los “peligros exceptuados”

8. Según se informaba en los párrafos 117 a 129 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo examinó el texto de los “peligros exceptuados”, que figuraba en el proyecto de artículo 14 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32. La lista provisional revisada que se ha preparado teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas por el Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, es la siguiente:

“a) [Fuerza mayor]⁴³, guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo⁴⁴, motines y tumultos civiles⁴⁵;

b) restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, autoridades públicas, dirigentes⁴⁶ o particulares [incluida la injerencia mediante incoación de un proceso judicial o mediante los efectos de tal proceso]⁴⁷ o impedimentos creados por tales autoridades o personas;

c) acto u omisión del porteador, de la parte controladora o del consignatario;

d) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral⁴⁸;

tribunal determinará] la cuantía de la indemnización a cargo del porteador, sin perjuicio del derecho de éste a limitar su responsabilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 18, en función del grado en que la pérdida, el daño o el retraso sean imputables a dicha falta [o a tal hecho].”

⁴³ Tal como se señalaba en el párrafo 120 del documento A/CN.9/544, hubo en el Grupo de Trabajo un gran número de delegaciones que propugnaron el mantenimiento de la excepción por “fuerza mayor”.

⁴⁴ Tal como se observaba en el párrafo 121 del documento A/CN.9/544, según la opinión general de las delegaciones, la piratería y el terrorismo deberían figurar en la lista.

⁴⁵ Tal como se señalaba en el párrafo 125 del documento A/CN.9/544, se sugirió que se ampliara el alcance de los apartados a) y b) insertando al final de cada uno las palabras “y todo otro hecho que no sea culpa del porteador”. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esa sugerencia.

⁴⁶ Como se observaba en el párrafo 125 del documento A/CN.9/544, se cuestionó el empleo de la palabra “rulers” (“dirigentes” o gobernantes) por estimarse que era un término que carecía de sentido en la realidad política actual. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar esa cuestión en ulteriores deliberaciones.

⁴⁷ Como se señalaba en el párrafo 122 del documento A/CN.9/544, se apoyó la sugerencia de que se suprimieran los corchetes y que las palabras que contenían se incorporaran al texto, pero una delegación se preguntó si las palabras “incluida la injerencia mediante incoación de un proceso judicial o mediante los efectos de tal proceso” podían englobar el supuesto en que un demandante obtuviera el embargo preventivo de un buque. Se hizo una sugerencia para aclarar el sentido de las palabras citadas, consistente en que se reintrodujera el texto del artículo IV.2.g de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby, en virtud del cual todo embargo dictado a raíz de un proceso judicial excluía claramente el embargo preventivo de un buque. Véase asimismo la sugerencia que figura en la nota 45 de pie de página *supra*.

⁴⁸ Como se señalaba en el párrafo 123 de documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo tomó nota de la sugerencia de que en este apartado tal vez cabría hacer una distinción entre las huelgas generales y las huelgas realizadas en la empresa del porteador respecto de las cuales éste pudiera tener cierta responsabilidad. Además, tal como se indicaba en el párrafo 125 del

- e) pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a la calidad, a un defecto o a una tara inherentes a las mercancías;
- f) insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado⁴⁹;
- g) defectos ocultos del buque⁵⁰ que no puedan descubrirse actuando con la diligencia debida⁵¹;
- h) manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador⁵², la parte controladora o el consignatario, o en su nombre;
- i) actos del porteador o de una parte ejecutante realizados de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 12 y 13.2, cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para la seguridad de las personas, para los bienes o para el medio ambiente, o cuando hayan sido sacrificadas;
- j) cualquier otra causa no imputable a una verdadera culpa o al conocimiento del porteador ni a una verdadera culpa o negligencia de los agentes o empleados del porteador, aunque se impondrá la carga de la prueba a la persona que aspire a beneficiarse de esta excepción, la cual deberá demostrar que ni el porteador, con una verdadera culpa o con su conocimiento, ni los agentes o empleados de éste, con su falta o negligencia, contribuyeron a la pérdida o al daño.⁵³

documento A/CN.9/544, se expresaron dudas respecto del significado exacto de la expresión “reducción voluntaria del ritmo laboral”. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar más a fondo esas cuestiones.

⁴⁹ Como se señalaba en el párrafo 125 del documento A/CN.9/544, se propuso que se especificara que el embalaje o el marcado deficientes “fueran obra del cargador”. El Grupo de Trabajo tal vez desee también ocuparse más detenidamente de esa sugerencia.

⁵⁰ Como se observaba en el párrafo 125 del documento A/CN./544, algunas delegaciones se adhirieron a la opinión de que en este apartado debería puntualizarse que los defectos ocultos mencionados eran defectos del buque.

⁵¹ Como se indicaba en el párrafo 125 del documento A/CN.9/544, se estimó que si se empleaba la expresión “diligencia debida” en otras disposiciones, por ejemplo, en el proyecto de artículo 13, en aras de la coherencia, esas palabras deberían repetirse en el presente apartado.

⁵² Como se señalaba en el párrafo 125 del documento A/CN.9/544, se consideró que en el presente apartado deberían suprimirse las palabras “o en su nombre” (“or on behalf of the shipper”), porque podían crear confusión. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar más detenidamente esta sugerencia.

⁵³ Este texto se basa en el del artículo IV.2.q de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, que se han insertado en el texto con miras a ulteriores deliberaciones. Tal como se señalaba en los párrafos 117 y 129 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en que la lista de “peligros exceptuados” debería figurar en el proyecto de instrumento, y en que el contenido de las excepciones debería inspirarse en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, incluido su artículo IV.2.q.

9. Tal como se señalaba en el párrafo 117 del documento A/CN.9/544, en el Grupo de Trabajo se apoyó la sugerencia de que las dos excepciones al criterio general de la inclusión en el proyecto de instrumento de la lista de peligros desde la letra *c* hasta la letra *q* del artículo IV.2 de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby fueran la supresión de la excepción prevista en la letra *a* del artículo IV.2 (error de navegación) y la reelaboración del texto de la letra *b* del mismo artículo (excepción por incendio), para que quedara claro que la aplicación de la lista se limitaba al tramo marítimo del transporte. Como se observaba en el párrafo 128 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en dejar en el proyecto de artículo 22 del capítulo 6 del proyecto de instrumento (véase A/CN.9/WG.III/WP.32) la excepción por incendio y la excepción ahora suprimida por error de navegación, y en separar ambas excepciones de la lista de “peligros exceptuados”, del proyecto de artículo 14, a fin de examinar más adelante cuál sería el lugar más adecuado para insertarlas en el proyecto de instrumento. El texto de la excepción por incendio en las variantes A y B del proyecto de artículo 22 seguirá siendo el texto actual, que dice lo siguiente:

“Artículo 22. Responsabilidad del porteador

[...]

“un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o con su conocimiento.⁵⁴”

10. Tal como se señalaba en el párrafo 127 del documento A/CN.9/544, en el Grupo de Trabajo prevaleció la opinión de que debería mantenerse la supresión de la excepción por error de navegación, pero un gran número de delegaciones consideró también que esta decisión debería tenerse presente al examinar, en futuros debates, a qué parte debía imponerse la carga de la prueba.

VI. Obligaciones del porteador aplicables al viaje por mar (proyecto de artículo 13)

11. Tal como se reseñaba en los párrafos 145 a 157 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 13. La versión revisada provisional de dicho artículo, que se ha preparado teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas por el Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, es la siguiente:

⁵⁴ Como se señalaba en el párrafo 126 del documento A/CN.9/544, si bien se convino en mantener en el texto la excepción por incendio, en el Grupo de Trabajo se expresaron opiniones divergentes sobre cómo debía enunciarse esa excepción, por lo que se ha decidido reproducir sin cambios dicho texto.

“Artículo 13. Obligaciones suplementarias aplicables al viaje por mar

1. El porteador deberá actuar con la diligencia debida antes y al principio del viaje por mar, y también durante el mismo⁵⁵, a fin de:

a) velar por las buenas condiciones de navegabilidad del buque y de mantenerla;

b) dotar debidamente al buque de tripulación⁵⁶, equipo y avituallamiento y mantener ese nivel de tripulación⁵⁷, equipamiento y avituallamiento durante todo el viaje⁵⁸;

c) cerciorarse de que la bodega y otras partes del buque en que se coloquen las mercancías, incluidos los contenedores en los cuales o sobre los cuales se transporten las mercancías, cuando los suministre el porteador, son aptas y seguras para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías, y de que la bodega y esas otras partes del buque se mantienen en tales condiciones.

[2. No obstante lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 13.1, el porteador podrá sacrificar mercancías cuando lo considere razonable para proteger la seguridad común, para proteger a personas de peligros⁵⁹ mortales o⁶⁰ para preservar otros bienes relacionados con la tarea común.]⁶¹”

⁵⁵ Como se señalaba en el párrafo 153 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en que el deber del porteador de actuar con la diligencia debida para mantener las buenas condiciones de navegabilidad del buque fuera una obligación sin solución de continuidad y en que, por lo tanto, se suprimieran todos los corchetes en el párrafo 1 del proyecto de artículo 13, concretamente en las palabras “, y también durante el mismo” (párrafo 1), “y mantenerlas” (apartado a) del párrafo 1), e “y de que la bodega y esas otras partes del buque se mantienen en tales condiciones” (apartado c) del párrafo 1), y se incorporaran al texto, ya sin corchetes, todas esas palabras. El Grupo de Trabajo convino asimismo en que, al dar a la obligación un carácter continuo, podía alterarse el equilibrio que establecía el proyecto de instrumento entre los riesgos del porteador y los del propietario de la carga, por lo que el Grupo de Trabajo debería tener presente ese riesgo al examinar el resto del instrumento.

⁵⁶ Como se indicaba en el párrafo 148 del documento A/CN.9/544, se sugirió que, en la versión en inglés, se estudiara la sustitución de las palabras “man... the ship” por palabras más neutrales, desde el punto de vista de la igualdad entre los sexos, como “crew” o “staff”. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esa sugerencia.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Como se observaba en el párrafo 153 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que introdujera los cambios necesarios en el apartado b) para que quedara claro que regulaba una obligación continua. Se ha estimado que agregando las palabras “durante todo el viaje” podía darse a la disposición ese sentido. Otra posibilidad consistiría en insertar, después de la palabra “debidamente”, las palabras “y de forma continua”.

⁵⁹ Como se señalaba en los párrafos 156 y 157 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiara la sugerencia de insertar en ese párrafo una referencia a un posible peligro inminente, procurando, no obstante, no prejuzgar ni alterar las reglas relativas a la avería gruesa. Para armonizar el texto con la regla A de las Reglas de York-Amberes, se han sustituido las palabras “proteger vidas humanas” por las palabras “proteger a personas de peligros mortales”.

VII. Responsabilidad de las partes ejecutantes (proyecto de artículo 15)

12. Tal como se reseñaba en los párrafos 158 a 181 del documento A/AC.9/544, el Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 15. La versión provisional revisada de los proyectos de artículo 14 *bis* y 15, que se han preparado teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas por el Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, es la siguiente:

“Artículo 14 *bis*⁶².

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 15⁶³, el porteador será responsable de todos los actos y omisiones de

a) cualquier parte ejecutante,

b) cualquier otra persona, inclusive los subcontratistas, empleados⁶⁴ y agentes de una parte ejecutante, que ejecute o que se comprometa a ejecutar cualquiera de las obligaciones que tenga el porteador en virtud del contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o el control de éste, como si fueran actos u omisiones del propio porteador. En virtud de la presente disposición, el porteador sólo será responsable cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate entre el ámbito de su contrato, de las funciones de su empleo o de su mandato de representación.

⁶⁰ Como se indicaba en el párrafo 157 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que examinara la propuesta de incluir en el párrafo una referencia a la preservación de vidas humanas, por lo que se han agregado las palabras “proteger a personas de peligros mortales” antes de las palabras “o para preservar otros bienes”.

⁶¹ Como se observaba en el párrafo 157 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió mantener entre corchetes el párrafo 2 del proyecto de artículo 13 en su ubicación actual, con miras a estudiar ulteriormente la posibilidad de trasladar esa disposición al capítulo 17, relativo a la avería gruesa.

⁶² Anteriormente párrafo 3 del proyecto de artículo 15, trasladado y convertido en artículo independiente, que se ha antepuesto provisionalmente al artículo 15 como “artículo 14 *bis*”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, como se explicaba en el párrafo 167 del documento A/CN.9/544.

⁶³ Como se señalaba en el párrafo 170 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió mantener en el texto esas palabras del encabezamiento, si bien se sugirió que se sustituyeran por las palabras “A reserva de la responsabilidad y de las limitaciones de la responsabilidad del porteador”, ya que el proyecto de artículo 14 *bis* (anteriormente párrafo 3 del proyecto de artículo 15) regulaba las acciones entabladas contra el porteador, mientras que el párrafo 4 del proyecto de artículo 15 (anteriormente párrafo 5 del proyecto de artículo 15) regulaba las acciones incoadas contra cualquier persona que no fuera el porteador.

⁶⁴ Como se indicaba en el párrafo 168 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en que se agregara al texto del apartado b) la palabra “empleados”, a fin de que el proyecto de artículo 14 *bis* reflejara los términos empleados en el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 (anteriormente párrafo 4 del proyecto de artículo 15). Como también se señalaba en el párrafo 168, se observó, en cuanto a la redacción, que tal vez convendría estudiar más a fondo la posibilidad de tratar por separado la situación de los empleados (respecto de los cuales la responsabilidad del porteador contratante debería ser muy amplia) y la de los subcontratistas (respecto de los cuales la responsabilidad de aquél podría ser más limitada).

Artículo 15. Responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas⁶⁵

1⁶⁶. Toda parte ejecutante marítima⁶⁷ quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador en virtud del presente instrumento, y tendrá derecho a ejercer los derechos y a disfrutar de las inmunidades que dicho instrumento confiere al porteador si el hecho a raíz del cual se haya producido la pérdida, el daño o el retraso ha tenido lugar⁶⁸ a) durante el período en el que dicha parte ejecutante haya tenido la custodia de las mercancías; y b) en cualquier otro momento, en la medida en que esté participando en la realización de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte.

2. Si el porteador conviene en asumir obligaciones diferentes de las que le impone el presente instrumento, o si conviene en que su responsabilidad por el retraso en la entrega de las mercancías, por su pérdida o por el daño sufrido por ellas, o su responsabilidad en relación con las mercancías, será superior a los límites fijados en los artículos 16.2, 24.4 y 18⁶⁹, una parte ejecutante marítima⁷⁰ no quedará obligada por ese acuerdo, a menos que la parte ejecutante marítima⁷¹ convenga expresamente en aceptar dichas obligaciones o dichos límites.

⁶⁵ Como se señalaba en el párrafo 159 del documento A/CN.9/544, se ha insertado en este artículo la palabra “marítimas”, conforme a la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo de que el título del proyecto de artículo se ajustara a su decisión de limitar el ámbito de aplicación del proyecto de artículo 15 a las “partes ejecutantes marítimas”, según se exponía en los párrafos 23 a 33 del documento A/CN.9/544.

⁶⁶ El párrafo 1 del proyecto de artículo 15 se basa en la variante A (extraída del documento A/CN.9/WG.III/WP.32), habida cuenta del amplio número de delegaciones que apoyó la variante A, tal como se indicaba en el párrafo 162 del documento A/CN.9/544.

⁶⁷ Como se señalaba en el párrafo 161 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo reiteró su entendimiento de que, en principio, el proyecto de instrumento no debería ocuparse de las partes ejecutantes no marítimas, por lo que el ámbito de aplicación del párrafo 1 debería limitarse a las partes ejecutantes marítimas. Se ha agregado al texto la palabra “marítima” para reflejar ese entendimiento.

⁶⁸ Como se observaba en el párrafo 162 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en que se insertaran en el párrafo, antes del texto del apartado a), las palabras “si el hecho a raíz del cual se haya producido la pérdida, el daño o el retraso ha tenido lugar”.

⁶⁹ Como se indicaba en el párrafo 165 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo tomó nota de la propuesta de limitar la referencia al proyecto de artículo 18, pues se sostuvo que si bien era aceptable remitir a los párrafos 1, 3 y 4 del proyecto de artículo 18, no debería hacerse remisión al párrafo 2 del mismo artículo, dado que la parte ejecutante no sería responsable cuando no pudiera determinarse el tramo en que se hubiera producido el daño. El Grupo de Trabajo decidió que tal vez convendría examinar esta sugerencia más detenidamente cuando se hubiera adoptado una decisión sobre la inclusión del párrafo 2 del proyecto de artículo 18 en el proyecto de instrumento.

⁷⁰ Como se observaba en el párrafo 163 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en limitar el alcance del párrafo 2, de modo que sólo fuera aplicable a las partes ejecutantes marítimas.

⁷¹ *Ibid.*

3.⁷² A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4⁷³, toda parte ejecutante será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado la ejecución de cualquiera de las obligaciones que tenga el porteador en virtud del contrato de transporte, incluidos sus subcontratistas, empleados y agentes, como si esos actos y esas omisiones fueran de la propia parte ejecutante. La parte ejecutante sólo será responsable en virtud de la presente disposición cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate entre en el ámbito de su contrato, de las funciones de su empleo o de su mandato de representación⁷⁴.

4.⁷⁵ Si se entabla una acción en virtud del presente instrumento⁷⁶ contra una persona ⁷⁷, que no sea el porteador, mencionada en el artículo 14 *bis*⁷⁸ y en el párrafo 3⁷⁹ [, incluidos los empleados o agentes del porteador contratante o de una parte ejecutante marítima,]⁸⁰, dicha persona tendrá derecho a beneficiarse de las excepciones y limitaciones de la responsabilidad de que goce el porteador en virtud del presente instrumento, si prueba que ha obrado en el marco de su contrato, de las funciones de su empleo o de su mandato de representación.

⁷² Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 4, se ha reenumerado y ha pasado a ser el párrafo 3, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁷³ Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 5, se ha reenumerado y ha pasado a ser el párrafo 4, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁷⁴ Como se señalaba en el párrafo 172 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo reafirmó su decisión conforme a la cual la estructura del presente párrafo debería reflejar el nuevo proyecto de artículo 14 *bis*, y tomó nota de las opiniones expresadas sobre la cuestión de si el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 (anteriormente párrafo 4) debería regular la situación de las partes ejecutantes tanto marítimas como no marítimas para cuando se prosigan las deliberaciones en un futuro período de sesiones.

⁷⁵ Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 5, se ha reenumerado y ha pasado a ser el párrafo 4, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁷⁶ Como se indicaba en el párrafo 176 del documento A/CN.9/544, se sugirió que, en aras de la claridad, después de las palabras iniciales “Si se entabla una acción” se insertaran las palabras “en virtud del presente instrumento”.

⁷⁷ Como se observaba en el párrafo 175 del documento A/CN.9/544, se pidió a la Secretaría que examinara la posibilidad de introducir en el texto una nueva variante que limitara el alcance del presente párrafo al ámbito marítimo. Se sugiere que, para lograrlo, se sustituya “persona” por “parte ejecutante marítima”, tal como se había hecho en el párrafo 5 (anteriormente, párrafo 6).

⁷⁸ Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 3 del proyecto de artículo 15, se ha reenumerado, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁷⁹ Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 4 del proyecto de artículo 15, se ha reenumerado, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁸⁰ Como se señalaba en el párrafo 175 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en que, como variante del texto actual del párrafo 4 (anteriormente, párrafo 5), con miras a la continuación de los debates en un futuro período de sesiones, se insertaran entre corchetes las palabras “ , incluidos los empleados o agentes del porteador contratante o de una parte ejecutante marítima, ”. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el siguiente texto simplificado de la frase inicial hasta las palabras “dicha persona”: “Si se entabla una acción en virtud del presente instrumento contra una parte ejecutante marítima [, incluidos sus subcontratistas, empleados o agentes,], dicha persona ... “.

5.⁸¹ Si la responsabilidad por la pérdida de las mercancías, por el daño sufrido por éstas o por el retraso en su entrega recae en más de una parte ejecutante marítima⁸², esta responsabilidad será mancomunada y solidaria, pero quedará limitada por lo dispuesto en los artículos 16, 24 y 18.

6.⁸³ Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no excederá de los límites generales de la responsabilidad enunciados en el presente instrumento.⁸⁴

⁸¹ Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 6, se ha reenumerado, pasando a ser el párrafo 5, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15 y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁸² Como se observaba en el párrafo 180 del documento A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo convino en limitar el alcance de este párrafo, de modo que sólo fuera aplicable a las partes ejecutantes marítimas, por lo que se ha sustituido la palabra “persona” por “parte ejecutante marítima”. Se sugirió que, en el contexto del párrafo 6 (anteriormente, párrafo 7), se examinara más detenidamente la propuesta de simplificar el texto del párrafo 5 con palabras del siguiente tenor: “El porteador contratante y la parte ejecutante marítima tendrán una responsabilidad mancomunada y solidaria”.

⁸³ Esta disposición, que anteriormente era el párrafo 7, se ha reenumerado, pasando a ser el párrafo 6, a raíz de la decisión de separar el párrafo 3 del proyecto de artículo 15, y de convertirlo en proyecto de artículo 14 *bis*.

⁸⁴ Como se señalaba en el párrafo 181 del documento A/CN.9/544, por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no pudo examinar este párrafo.