



Asamblea General

Distr. limitada
6 de septiembre de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
18º período de sesiones
Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006

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

Responsabilidad del cargador en caso de demora: documento presentado al Grupo de Trabajo para su información por el Gobierno de Suecia

Nota de la Secretaría*

En preparación del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de Suecia presentó a la Secretaría el documento que se adjunta como anexo y que trata de la forma en que se regula en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías la cuestión de la responsabilidad del cargador en caso de demora. La delegación de Suecia comunicó que, a raíz de que el Grupo de Trabajo examinara en su 17º período de sesiones la cuestión de la responsabilidad del cargador en caso de demora (véase A/CN.9/594, párrs. 199 a 207), el documento adjunto tenía la finalidad de facilitar al Grupo de Trabajo el examen de la cuestión en su 18º período de sesiones.

El documento que se adjunta como anexo se ha reproducido en la forma en que fue recibido por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que su contenido fue comunicado a la Secretaría.



Anexo

La responsabilidad del cargador en caso de demora en el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías: estudio de los riesgos y consecuencias

I. Introducción

1. Durante el 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III sobre el Derecho del Transporte, celebrado en Nueva York del 3 al 13 de abril de 2006, se analizó la cuestión de si en el proyecto de convenio deberían figurar disposiciones que regularan la responsabilidad del cargador en caso de demora (véase A/CN.9/594, párrs. 199 a 207). Varias delegaciones solicitaron que se realizara un estudio sobre los riesgos y las consecuencias que tendría la regulación de esa responsabilidad por demora en el proyecto de convenio. El Gobierno de Suecia accedió a preparar dicho estudio.

2. En la parte II de este estudio se presenta la forma en que se regula la responsabilidad del cargador en caso de demora en las Reglas de La Haya-Visby y en las Reglas de Hamburgo. En las partes III y IV se describe la forma en que se regula en el proyecto de convenio la responsabilidad por demora del porteador y del cargador, respectivamente. Ha resultado necesario tener en cuenta también la responsabilidad del porteador en caso de demora, ya que, al estar regulada en el proyecto de convenio, afectaba en cierta medida a la responsabilidad efectiva del cargador. En las partes V y VI se exponen y analizan varias situaciones de riesgo relacionadas con la responsabilidad por demora. En la parte VII figura un estudio sobre la posibilidad de contratar un seguro de responsabilidad en concepto de demora por parte del porteador y del cargador. Por último, en la parte VIII, se presentan y analizan diversas maneras posibles de regular la responsabilidad por demora.

II. Reglas de La Haya-Visby y Reglas de Hamburgo

3. Las Reglas de La Haya-Visby no contienen ninguna disposición relativa a la responsabilidad del porteador en caso de demora. Por consiguiente, un porteador sólo podrá ser tenido por responsable en caso de demora si el derecho interno impone tal responsabilidad al porteador, o si el porteador ha convenido, en el contrato de transporte, en entregar las mercancías en un momento determinado. Las Reglas de Hamburgo prevén, en el artículo 5, la responsabilidad del porteador por demora en la entrega sobre la base de la culpa. La responsabilidad se limita a dos veces y media el importe del flete pagadero por las mercancías demoradas (artículo 6.1 b)).

4. De conformidad con las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, el cargador puede ser considerado responsable de una pérdida, inclusive de una pérdida resultante de una demora, que se haya producido por culpa del cargador (véase artículo 4 3) de las Reglas de La Haya y el artículo 12 de las Reglas de Hamburgo). Además, el cargador será objetivamente o estrictamente responsable de toda pérdida resultante de una información inexacta que haya facilitado el propio

cargador (véase el artículo 3 5) de las Reglas de La Haya y el artículo 17.1 de las Reglas de Hamburgo). Esa pérdida puede incluir una demora. Conforme al artículo 13.2 a) de las Reglas de Hamburgo, el cargador tiene también la obligación de informar al porteador sobre las mercancías peligrosas y de marcarlas y etiquetarlas en consecuencia. El cargador será objetivamente responsable de la pérdida, del daño o de la demora que sean fruto del incumplimiento de su obligación de informar al porteador al respecto. Cabe señalar además que la responsabilidad del cargador en virtud de esas disposiciones es ilimitada.

III. La responsabilidad del porteador por demora en el proyecto de convenio

5. La demora en la entrega se define en el proyecto de artículo 22 del proyecto de convenio. De acuerdo con esta disposición, se considerará que hay demora en la entrega “cuando las mercancías no se entreguen en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo explícitamente estipulado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que sea razonable esperar de un porteador diligente, a la luz de las condiciones del contrato, de las características del transporte y de las circunstancias del viaje o de la travesía”. Esto significa que si las partes en el acuerdo de transporte han convenido expresamente en que las mercancías se entregarán en un determinado momento, el porteador será estrictamente u objetivamente responsable del cumplimiento de esta obligación. (Se presume aquí que será posible que el porteador asuma una responsabilidad más estricta que la que prevé el proyecto de convenio, conforme a lo dispuesto en el proyecto de artículo 94.) En todos los otros casos, el porteador será responsable de la demora causada por su culpa. De conformidad con el proyecto de artículo 17.1, el cargador debería aportar una prueba rebatible del incumplimiento por parte del porteador, es decir, del hecho de que las mercancías no fueron entregadas en un plazo razonable y de que se produjo una pérdida a causa de la demora. En los casos en que pueda considerarse que el porteador no ha cumplido el plazo de entrega, éste podría, en virtud de los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo 17, rebatir la demanda demostrando que las circunstancias particulares de la travesía justificaban que el viaje hubiera durado más tiempo.

6. La indemnización pagadera si las mercancías se retrasan está regulada en el proyecto de artículo 65. En el proyecto de convenio, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, se preveía dos variantes en las que, sin embargo, el rasgo fundamental era que la responsabilidad por las pérdidas ocasionadas por la demora se limitaba a una vez el importe del flete pagadero por las mercancías demoradas. La indemnización por pérdida o daño físico de las mercancías en caso de demora se calculaba en función de la regla general de la responsabilidad por pérdida de las mercancías o daños sufridos por ellas. Esto significa que, conforme al proyecto de artículo 23, la indemnización se calculará en función del valor de las mercancías en el lugar y en el momento de la entrega. Además, el porteador tendrá derecho a limitar la indemnización a cierta cantidad por bulto o por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

7. Si la demora causa un daño físico a las mercancías o su pérdida, así como otras pérdidas como la pérdida de producción, el cargador o el consignatario podrán reclamar indemnización por toda pérdida, a reserva de las disposiciones de

limitación previstas en los proyectos de artículo 64 y 65. No obstante, en una situación en que la pérdida total rebase el límite que se establezca en virtud del proyecto de artículo 64, ni el cargador ni el consignatario podrán reclamar una indemnización suplementaria por las pérdidas derivadas de la demora que equivalga a una vez el importe del flete. En caso de pérdida total, el nivel de limitación en el proyecto de artículo 64 constituirá, en cambio, un nivel absoluto de limitación.

8. Además de la responsabilidad por demora prevista en el proyecto de artículo 17, el porteador, en virtud del principio de la relación con otros instrumentos del proyecto de artículo 27, será responsable de la demora en relación con el cargador en virtud de otros convenios imperativos en materia de transportes. Como ejemplo típico cabe citar aquí el caso de las mercancías que se transportan por carretera en virtud del Convenio de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, enmendado por el Protocolo de 1978 (el Convenio CMR), o por ferrocarril en virtud de las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de bienes ferroviario de mercancías, apéndice del Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (las Reglas COTIF/CIM), desde el puerto de descarga en Róterdam hasta Berlín, en Alemania. Si la demora se produce durante este tramo del transporte, el porteador será responsable de la demora con una limitación equivalente a una vez el importe del flete conforme al Convenio CMR o a cuatro veces el flete conforme a las Reglas COTIF/CIM.

IV. La responsabilidad del cargador por razón de demora en el proyecto de convenio

9. De conformidad con los proyectos de artículo 28 y 30, el cargador está obligado a hacer entrega de las mercancías listas para su transporte y a facilitar al porteador determinada información, instrucciones y documentos. La responsabilidad por demora, derivada del incumplimiento de estas obligaciones, se regula en el proyecto de artículo 31. Durante el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo III, se decidió que la responsabilidad por el incumplimiento de esas obligaciones debería basarse en la culpa e imponerse la carga ordinaria de la prueba (véase el párrafo 138 de A/CN.9/591). El cargador sería objetivamente responsable por demora únicamente en los casos en que se transportaran cargas peligrosas y no informara al porteador de la peligrosidad de las mercancías o no marcara o etiquetara tales mercancías en consecuencia (véase el proyecto de artículo 33). Además de esto se decidió que el cargador sería objetivamente responsable de la pérdida o de los daños sufridos por las mercancías si esa información y las instrucciones efectivamente dadas al porteador fueran inexactas (véanse los párrafos 148 a 150 de A/CN.9/591).

10. La responsabilidad del cargador en la actual versión del proyecto de convenio es ilimitada. Esto significa que si se demuestra que el cargador es responsable, puede tener que indemnizar al porteador por las pérdidas tanto directas como indirectas que éste haya sufrido. La indemnización sólo estará limitada por los principios generales de causalidad del derecho interno.

V. Efectos del proyecto de regla actual sobre la responsabilidad del porteador por demora: posibles situaciones de riesgo

11. En relación con la responsabilidad del porteador por demora, pueden darse cuatro situaciones. Lo primero que puede ocurrir es que el buque sufra una demora por un motivo totalmente externo con carácter de fuerza mayor, como los enunciados en el proyecto de artículo 17.3, por ejemplo, una tormenta, una guerra, etc. En tal caso, no existe relación de causalidad entre la acción del porteador y la pérdida que sufre el cargador y, por consiguiente, el porteador no sería responsable en tal situación.

12. La segunda situación es la que puede darse cuando la demora haya sido causada por el porteador. En este caso, la cuestión de si el porteador es responsable dependerá de si puede decirse que el porteador ha garantizado la entrega en el plazo previsto o si la demora se ha producido por culpa del porteador. Según la práctica que parece más difundida hoy día, los porteadores nunca garantizan la entrega de las mercancías en un determinado plazo, es decir, nunca asumen una responsabilidad objetiva por la demora. Normalmente, en los títulos de transporte comúnmente utilizados en el mercado se estipula explícitamente que la entrega se producirá en un plazo estimado. Ello se debe a que a menudo no es necesario fijar un plazo exacto. Los cargadores tienden a recurrir al transporte marítimo cuando se trata de cargas de gran volumen y de valor relativamente bajo. Las mercancías de mayor valor, como los bienes de equipo electrónicos especialmente fabricados, cuya fecha de entrega es a veces mucho más importante, suelen transportarse por vía aérea. A fin de determinar si hay culpa del porteador en una situación en que no se haya acordado explícitamente la fecha de entrega, el tribunal tendrá que comparar la duración normal de un viaje como el convenido con la duración que tuvo efectivamente el viaje pertinente. A este respecto es importante señalar que, al igual que el momento de entrega indicado en un título de transporte, la información relativa a los horarios y calendarios no debe considerarse exacta. Además, el tribunal deberá tomar en consideración las características del transporte y otras circunstancias del viaje pertinente. Ello significa que cuando el capitán del buque decida reducir la velocidad a causa del mal tiempo o de la congestión de tráfico en un puerto, el porteador no será responsable de la demora ocasionada por tal decisión.

13. La tercera situación que puede darse es cuando la demora ha sido causada por el cargador, por ejemplo, si no ha presentado los documentos requeridos para el despacho de aduanas. En el proyecto de artículo 17.3 h) se regula explícitamente este tipo de situación exonerando al porteador de toda responsabilidad por demora frente al cargador.

14. La cuarta situación que puede darse es que la entrega resulte demorada a causa de un acto u omisión de otro cargador. Como ejemplo de este tipo de situación cabe suponer que el cargador A reclama al porteador una indemnización alegando la demora en la descarga del buque en el puerto de destino. De conformidad con el proyecto de artículo 17.1, en esta situación el porteador quedará exento de responsabilidad si puede demostrar que la demora no fue culpa suya sino que se debió a que el cargador B no presentó los documentos requeridos. En esta situación, el cargador B no puede considerarse un empleado o contratista del que el porteador sea responsable.

15. Cabe llegar a la conclusión de que el riesgo del porteador de incurrir en responsabilidad por demora es bastante limitado. Corrobora también esta conclusión el hecho de que aun cuando el buque esté demorado, ello no significa que la entrega de toda la carga sufrirá automáticamente un retraso. Por ejemplo, si el buque llega al puerto con dos días de retraso, pero una parte de la carga tenía que almacenarse en una terminal durante cuatro días en espera de su transporte por camión a su destino terrestre final, a pesar de la demora del buque, el porteador podrá entregar a tiempo las mercancías en su destino final. Por otra parte, en determinadas situaciones el riesgo de entrega tardía en el destino final aumentará debido a que las mercancías deberán almacenarse cuando estén en tránsito debido al retraso registrado en uno de los tramos anteriores del transporte. Además, la responsabilidad por demora impuesta al porteador en virtud del principio de la relación con otros instrumentos del proyecto de artículo 27 resultará, en la práctica, bastante limitada, debido al hecho de que esa responsabilidad afectará la mayoría de las veces únicamente a unos cuantos contenedores, dado que la carga del buque se repartirá entre varios camiones y trenes una vez descargada del buque portacontenedores.

16. Además de que su riesgo de incurrir en responsabilidad por demora es bastante limitado, el porteador tiene también el derecho a limitar la indemnización a una vez el valor actual del flete pagadero por las mercancías demoradas. Esto significa que, en el peor de los casos, en un viaje de Gothenburg a Nueva York, si se detiene un buque con 7.000 contenedores a bordo y toda la carga resulta demorada, el porteador deberá pagar una indemnización total de 20.650.000 dólares de los EE.UU., habida cuenta de que el flete para el transporte de un contenedor de 20 pies asciende a 2.950 dólares de los EE.UU. Además, si se produce una pérdida total, la pérdida debida a la demora se considerará parte de la pérdida física de las mercancías, lo cual significa que el cargador no podrá reclamar ninguna indemnización aparte de la indemnización por la pérdida física. En otras palabras, el nivel de limitación para la pérdida física constituirá en este caso un nivel de limitación absoluto.

VI. Efectos del proyecto de regla actual que rige la responsabilidad del cargador por demora: posibles situaciones de riesgo

17. En lo que respecta a la responsabilidad del cargador por demora, existen dos situaciones posibles de riesgo que habría que tener en cuenta. La primera de ellas puede darse cuando el cargador no puede entregar la carga lista para el transporte en el puerto de carga. En un servicio regular, el buque zarparía sin llevar a bordo los contenedores pertenecientes a ese cargador. En un transporte a granel, el cargador podría incurrir en responsabilidad por sobreestadía, etc., pero esto no entra en el ámbito del proyecto de convenio.

18. La segunda situación que puede darse es que las mercancías ya cargadas a bordo de un buque provoquen la demora de la embarcación. Si la demora obedece al hecho de que el cargador no informó al porteador sobre la peligrosidad de las mercancías o no las marcó ni etiquetó en consecuencia, el cargador será objetivamente responsable de la consiguiente demora. El cargador también será objetivamente responsable de la demora debida a la entrega efectiva de información

incorrecta y de documentos incorrectos al porteador. En todos los demás casos, el cargador sólo será responsable cuando sea su culpa. Un ejemplo típico de ello sería la situación en que se descubriera que los contenedores pertenecientes a un cargador están infectados por insectos y que se prohibiera que el buque entrara en el puerto de descarga hasta que se fumigara la carga. Otro ejemplo sería el de que las autoridades aduaneras rehusaran autorizar el buque a descargar su carga debido a que no se hubiera entregado algún documento sobre las mercancías transportadas en algunos contenedores. En este caso, el porteador podría sufrir una pérdida directa derivada de los gastos de fumigación, los costos de regreso a un puerto anterior para la descarga de ciertos contenedores, las inspecciones a bordo, etc. No obstante, éstos son riesgos a los que hoy día los cargadores ya tienen que hacer frente. Parece también que la pérdida directa sufrida por un porteador en tal situación será, en la mayoría de los casos, bastante limitada.

19. El gran riesgo en este supuesto es el hecho de que las pérdidas que pueden sufrir otros propietarios de cargas a consecuencia de ello pueden ser enormes. Pero esto no incrementará el riesgo para el porteador. Como se indicó más arriba, el porteador no es responsable de los actos y omisiones de un cargador y, por consiguiente, tampoco lo es frente a otros cargadores por las pérdidas que éstos sufran a raíz de tales actos u omisiones. Por esta razón, el riesgo de que el porteador presente una demanda contra el cargador es mínimo en este supuesto. Sólo parece que pueda plantearse una demanda en una situación en que la demora haya sido causada conjuntamente por el porteador y el cargador y el primero haya pagado una indemnización completa a los otros cargadores. No obstante, en la práctica, esta situación no se producirá a causa de la disposición sobre la distribución de la responsabilidad, que figura en el artículo 17.4. El verdadero riesgo que sí parece plantearse es el de que el cargador sea demandado por otros cargadores por daños extracontractuales. Sin embargo, el cargador siempre deberá hacer frente a ese riesgo con independencia de la regla sobre la responsabilidad enunciada en el capítulo 8 del proyecto de convenio.

VII. Cobertura de seguros

20. Cabe presumir que el porteador podrá asegurarse contra la responsabilidad por demora en el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización. No parece muy importante el riesgo de que el porteador incurra en responsabilidad por las pérdidas económicas derivadas de la demora, y aun parece menos probable que se produzca el peor de los casos. Prueba de ello es que las disposiciones nacionales sobre la responsabilidad del porteador en caso de demora del Código Marítimo Escandinavo de 1994 no han generado hasta la fecha ningún tipo de jurisprudencia. Por otra parte, si se produjera el peor de los casos, la indemnización estaría limitada a un determinado importe. Por consiguiente, el riesgo suplementario de que el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización incluya en las pólizas la responsabilidad por demora no parece que pueda afectar en gran medida a las primas de seguros.

21. En cuanto a la cobertura de seguros para el riesgo de que el cargador incurra en responsabilidad frente al porteador por demora, la situación es más compleja. Normalmente, el seguro general de la carga no incluirá ningún riesgo de responsabilidad. Éste es el caso, por ejemplo, de las cláusulas "Institute Cargo

Clauses”. En determinados mercados, como el escandinavo, el seguro de la carga puede cubrir riesgos limitados de responsabilidad. Por ejemplo, si una bodega de carga resulta contaminada a raíz del daño sufrido por la carga, el cargador puede cobrar de la compañía de seguros cierta indemnización por los gastos de limpieza de las bodegas de carga. Las pérdidas puramente económicas nunca estarán cubiertas.

22. También es dudoso que esos riesgos estén cubiertos por el seguro general de responsabilidad de una compañía que actúe como cargador. Como se ha indicado más arriba, el cargador estará expuesto en este caso a la pérdida directa sufrida por el porteador y, en algunos casos, también a las pérdidas indirectas, es decir, a las pérdidas que sufran otros cargadores. Sin embargo, es importante señalar que, en lo que se refiere a la reglamentación propuesta del proyecto de convenio, estos riesgos no son nuevos. Ya existen hoy día. Por ejemplo, un cargador que cause un daño a un buque también correrá el riesgo de tener que indemnizar al porteador no sólo por los daños físicos del buque sino también por las pérdidas puramente económicas, como la pérdida del flete, etc. Además, el cargador correrá el riesgo de ser demandado por otros cargadores que quieran ser indemnizados por los gastos que han sufrido a raíz de la demora.

VIII. Otras soluciones del problema y sus efectos

23. Desde un punto de vista práctico existen tres posibles opciones para regular la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio. La primera de las opciones consiste en dejar la cuestión de la responsabilidad por demora totalmente al margen del ámbito de aplicación del proyecto de convenio, exceptuando la responsabilidad por demora a raíz de la presentación de información inexacta (véase el artículo 3 5) de las Reglas de La Haya). En otras palabras, se suprimirían todas las referencias a la demora. En lo que respecta a la responsabilidad del porteador por demora, ello significaría en la práctica que la cuestión se dejaría en manos del derecho interno, con lo cual no habría uniformidad. El hecho de no regular la responsabilidad del porteador por demora también originaría diferencias entre, por un lado, el proyecto de convenio y, por otro, el Convenio CMR y las Reglas COTIF/CIM en virtud de las cuales la responsabilidad del porteador por demora es imperativa. Debido al principio de la relación con otros instrumentos adoptado en el proyecto de artículo 27, el porteador estará expuesto a esa responsabilidad. Otra consecuencia de que no se regulara en el proyecto de convenio la responsabilidad por demora de los porteadores contratantes sería probablemente que los porteadores terrestres ejecutantes estarían expuestos a más demandas por demora debido al hecho de que a menudo operan bajo regímenes nacionales de la responsabilidad que son imperativos y que incluyen la responsabilidad por demora.

24. Cabría argumentar también que hoy día los conceptos de puerta a puerta ya representan partes importantes de los sistemas modernos de producción y que un elemento clave de ese concepto es que las mercancías se entregan puntualmente. A fin de reducir los costos, se recurre a menudo a la producción externa de los componentes, reduciendo al mínimo el almacenamiento en la cadena logística. En otras palabras, la supresión de la responsabilidad por demora minaría en cierto modo la idea de que el proyecto de convenio debe consistir en legislación moderna para la industria global de transportes y logística.

25. En cuanto a la responsabilidad del cargador por demora, si se suprimiera toda referencia a la demora, el cargador no quedaría totalmente exento de responsabilidad por demora en virtud del proyecto de convenio. A pesar de que no habría ninguna referencia específica a la demora en el proyecto de artículo 31, el cargador aún podría incurrir en responsabilidad por demora en muchos ordenamientos cuando el buque resultara dañado o no se presentara algún documento.

26. Una cuestión que podría plantearse, independientemente de que en el proyecto de artículo 31 se hiciera o no referencia a la demora, es la de si la responsabilidad del cargador debería limitarse y, en tal caso, cuál debería ser el nivel de limitación. La ventaja de tener una limitación es que no se corre un grave riesgo en el caso de que el buque se pierda por completo. En tal supuesto, el cargador sería responsable de las pérdidas directas (el buque y demás bienes de equipo), así como de las pérdidas indirectas (flete, etc.).

27. La segunda opción consistiría en mantener en el proyecto de convenio la responsabilidad del porteador por demora, aunque suprimiendo las referencias específicas a la demora que figuran en el capítulo relativo a las obligaciones del cargador. De este modo, el porteador estaría sujeto a una responsabilidad limitada y uniforme. Como se ha indicado más arriba, esto no afectaría al cargador, dado que el porteador no es responsable de los actos de un cargador en relación con otros cargadores. La ventaja de esta solución radica en que mientras que la entrega de las mercancías en el lugar de destino constituye una obligación fundamental en el acuerdo de transporte, no puede decirse lo mismo de las obligaciones del cargador de entregar las mercancías y de presentar ciertos documentos al porteador. La obligación primordial del cargador es pagar el flete. Por consiguiente, no parece existir la misma necesidad de velar por la uniformidad a nivel internacional en lo que respecta a la responsabilidad por demora del cargador si se compara con la responsabilidad por demora del porteador. Como se ha indicado más arriba, la supresión de esas referencias no harán que el cargador quede totalmente exento de responsabilidad por demora. El cargador seguirá siendo responsable por toda demora que se produzca al dañarse el buque o a consecuencia de la presentación de información inexacta, pero la responsabilidad por otros tipos de demora se dejará en manos del derecho interno.

28. La tercera opción consistiría en mantener en el texto todas las referencias a la demora, tanto por parte del porteador como por parte del cargador. En ese supuesto, podría ser necesario prever un nivel de limitación de la responsabilidad del cargador que fuera aceptable tanto para el porteador como para el cargador. No resulta fácil fijar ese nivel de limitación debido al hecho de que el tipo de daño y su importe pueden variar sustancialmente de un caso a otro. Una forma de hacerlo consistiría en disponer que el cargador sería plenamente responsable de las pérdidas físicas, tales como la pérdida del buque o los daños sufridos por el buque y otros bienes de equipo. En lo que respecta a las pérdidas económicas, directas o indirectas, el cargador sería responsable de las pérdidas hasta un nivel igual al del valor de las mercancías transportadas. No es una solución perfecta porque una carga de bajo valor puede causar igual daño que una carga más valiosa, pero al menos se crearía una situación en que los cargadores que expidieran un gran volumen de cargas más valiosas tendrían que asumir una mayor responsabilidad. Una ventaja de vincular el nivel de limitación al valor de las mercancías cargadas en vez de vincularlo al peso

de las mercancías radica en que podría evitarse el establecimiento de una fórmula basada en los derechos especiales de giro. Un sistema basado en el valor de las mercancías se asemejaría a las soluciones que a menudo se encuentran en los contratos comerciales de compraventa en los que la indemnización máxima pagadera está en función de la suma del contrato, es decir, del valor de las mercancías vendidas. El nivel de limitación relacionado con la demora en la entrega podría ser, por ejemplo, del 15 o del 30% del importe del contrato. No obstante, habida cuenta del hecho de que los cargadores expiden a veces cargas de pequeño volumen, en este caso el nivel de limitación debería ser igual al valor total de las mercancías y no a una parte del mismo. El establecimiento de un nivel de limitación promovería la previsibilidad y permitiría crear una mejor cobertura de seguro por parte del cargador, por ejemplo, agregando un elemento de responsabilidad al seguro existente de la carga o al seguro de responsabilidad de la compañía.
