



## Asamblea General

Distr. limitada  
4 de abril de 2007  
Español  
Original: inglés

---

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

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

#### **Propuesta presentada por los Estados Unidos de América acerca del retraso del porteador y del cargador**

##### **Nota de la Secretaría\***

Como preparativo para el 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), los Estados Unidos de América presentaron a la Secretaría una propuesta, que figura adjunta como anexo, respecto de la noción de la responsabilidad por demora, tanto del cargador como del porteador, en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.

Esa propuesta se reproduce como anexo de la presente nota en la forma en que fue recibida por la Secretaría.

---

\* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que su contenido se transmitió a la Secretaría.



## Anexo

# Propuesta de los Estados Unidos de América sobre el retraso del porteador y del cargador

## I. Introducción

1. En el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo, se insertó en el proyecto de convenio un artículo por el que se regulaba la responsabilidad del porteador por daños indirectos imputables a demora o retraso (A/CN.9/552, párrs. 18 a 31). Más de dos años después, con ocasión del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo, se insertó en el proyecto de convenio otra disposición por la que se regulaba la responsabilidad del cargador por esos daños indirectos eventuales imputables a demora (A/CN.9/616, párrs. 83 a 113). Al examinarse estas disposiciones, se partió del entendimiento de que se fijaría un techo tanto para la responsabilidad del porteador como para la del cargador<sup>1</sup>. Dada la conexión ineludible entre la responsabilidad del cargador y la responsabilidad del porteador por concepto de demora y la necesidad de mantener el equilibrio debido entre los derechos y obligaciones de unos y otros, es de lamentar que el Grupo de Trabajo no examinara simultáneamente, desde un principio, estas dos disposiciones. Cabe reconocer que el texto definitivo que el Grupo de Trabajo presente deberá ser visto como justo y equilibrado a fin de que su texto obtenga una amplia aceptación y el mayor número de ratificaciones posible.

2. Algunas delegaciones se mostraron contrarias a que se regulara la responsabilidad por daños indirectos imputables a demora, ya sea la del cargador como la del porteador, al estimar que ello daría lugar a incertidumbre jurídica, mientras que su aplicación práctica ocasionaría gastos innecesarios y graves dificultades. Además, esas delegaciones previeron que resultaría imposible determinar un techo adecuado para la responsabilidad por este concepto, ya sea del cargador o del porteador.

3. Pese a que los Estados Unidos son uno de los países que prefiere que el régimen del futuro convenio no regule la responsabilidad por demora, desde el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo, la delegación de este país ha celebrado intensas consultas en el seno de los departamentos federales de los Estados Unidos, así como con círculos académicos y comerciales del país, a fin de adoptar una postura razonable en lo concerniente a los techos de esa responsabilidad, que sirvan para complementar el régimen propuesto en el proyecto de convenio. No hemos encontrado ningún techo que resulte aceptable a la totalidad de los principales interesados del sector industrial y comercial (cargadores, porteadores e intermediarios). Por ello, los Estados Unidos siguen considerando que resultará difícil, sino imposible, fijar un techo para esta responsabilidad que resulte

---

<sup>1</sup> En su 18º período de sesiones, se sugirió que el techo correspondiente a la responsabilidad del porteador quedara fijado en una sola vez el valor del flete, y que el techo para la responsabilidad del cargador pudiera ascender a unos 500.000 derechos especiales de giro (es decir, a unos 570.000 euros o unos 751.500 dólares EE.UU.). Estos techos son profundamente objetables para el sector de los cargadores en el comercio de los Estados Unidos pues se estima que no son ni justos ni equitativos.

equitativo y aceptable para todos los interesados. Los Estados Unidos no consideran, por ello, que la regulación en el futuro régimen de la responsabilidad por demora sirva a ningún interés de orden público comercial marítimo. La responsabilidad por demora resultará muy difícil de resarcir en la práctica, por lo que no constituye una política normativa recomendable en el marco del futuro convenio.

4. Los Estados Unidos piden a las demás delegaciones que consideren con benevolencia los argumentos económicos y de política legislativa que se exponen en la presente monografía. Este tipo de análisis no ha sido presentado anteriormente al Grupo de Trabajo. Confiamos en que otras delegaciones llegarán a la misma conclusión que la de los Estados Unidos, es decir, la de que la responsabilidad por daños indirectos imputables a demora no debe figurar entre las normas de rango imperativo del futuro convenio.

5. Tal vez sea conveniente recordar a las delegaciones, desde un principio, el alcance limitado de la cuestión que nos concierne:

-- Todo el mundo está de acuerdo en que las pérdidas materiales ocasionadas por el cargador o por el porteador deben ser reguladas por el proyecto de convenio. La cuestión pendiente es la de saber si las pérdidas indirectas, es decir, de índole puramente económica, deben también ser reguladas, y, en dicho caso, cuál debe ser el techo de la responsabilidad al respecto;

-- Todo el mundo está de acuerdo en que el cargador y el porteador hayan de responder de las pérdidas indirectas imputables a demora, si su propio contrato así lo estipula. La cuestión es la de saber si se debe regular la responsabilidad por daños indirectos imputables a demora en el supuesto de que las mercancías no hayan llegado a destino dentro de un plazo "razonable", aun cuando no se haya estipulado en el contrato la fecha de entrega de las mismas;

-- Todo el mundo está de acuerdo en que el régimen de la responsabilidad por demora eventualmente previsto en el futuro convenio no sea de rango imperativo para los "contratos de volumen" a los que sea aplicable el régimen especial enunciado en el artículo 89;

-- Nos queda pues por determinar la conveniencia de introducir dos únicas soluciones viables: 1) La de que el porteador sea tenido por responsable de los daños indirectos imputables a la demora de su buque, pero tan sólo frente a aquellos cargadores que prueben haber sufrido daños a resultas de la demora del porteador (p.ej., la planta industrial del cargador hubo de cerrar por no haber llegado a tiempo una pieza esencial); y 2) la de que el cargador haya de responder ante el porteador por todo daño que le ocasione (p.ej., merma de la utilización de su buque o el pago de derechos portuarios adicionales) la demora imputable al cargador.

A la luz de estos parámetros presentamos el siguiente análisis.

## **II. Imponer responsabilidad por demora a los cargadores y portadores supone un cambio innecesario de la legislación y práctica comercial vigentes en la mayoría de los países**

6. Como se indica en A/CN.9/WG.III/WP.74, los regímenes más aceptados en materia de responsabilidad marítima, es decir, las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, no imponen responsabilidad alguna al porteador o al cargador por daños indirectos imputables a demora. Únicamente las Reglas de Hamburgo y el Código Marítimo Escandinavo regulan esta responsabilidad, y tan sólo respecto del porteador. Por ello, para la mayoría del mundo comercial el regular esta responsabilidad supone un enorme cambio que entraña el riesgo de hacer que el régimen del futuro convenio resulte más complejo e incierto.

7. Respecto de la responsabilidad del porteador por demora es difícil encontrar casos, incluso en países en los que son aplicables las Reglas de Hamburgo o el Código Marítimo Escandinavo, en los que se hayan presentado demandas de indemnización por demora contra los portadores. Ello sugiere que la reglamentación por vía legal de esa responsabilidad no ha resultado eficaz, dado que en la práctica no se ha sentido la necesidad de exigir esa responsabilidad.

8. Además, el hecho de que, ni en los escasos países que han previsto la responsabilidad por demora ni en los que no la han previsto, se hayan presentado demandas de los cargadores contra los portadores por concepto de indemnización por demora, es algo que sugiere que se trata de una cuestión que suele resultar más práctico resolver amigablemente entre los portadores y los cargadores que se hayan visto afectados.

9. Respecto de la responsabilidad del cargador, el supuesto en el que es más probable que el cargador sea culpable del retraso de un buque, es cuando no facilita datos completos o exactos al porteador, el porteador se ve obligado a trasladar dicha información a las autoridades de aduana en virtud de los nuevos reglamentos en materia de seguridad, y los servicios de aduana demoran la partida del buque para asegurarse de que la carga embarcada no constituye una amenaza ni es en modo alguno ilícita. Al igual que se diría que se han presentado muy pocas o ninguna demanda de los cargadores contra los portadores por concepto de demora, los Estados Unidos no tienen conocimiento de que los portadores hayan presentado demandas por este mismo concepto contra los cargadores desde que se aprobaron, en 2002, los reglamentos de seguridad pertinentes.

10. A la luz de la relativamente reciente adopción de un reglamento de seguridad al respecto y de la falta de demandas por concepto de retraso de los buques, estimamos que reglamentar la responsabilidad por demora podría suscitar demasiadas cuestiones e incertidumbres. Los Estados Unidos preferirían que no se abriera la puerta del futuro convenio a esas incertidumbres. Todo ello arguye fuertemente contra el cambio radical que supondría en el régimen actual de la responsabilidad marítima la inclusión de la responsabilidad por concepto de demora, no debiéndose olvidar que el nuevo instrumento tiene por objeto modernizar el régimen de la responsabilidad resolviendo las cuestiones de mayor actualidad en el comercio marítimo de nuestros días.

11. Además, no se han presentado al Grupo de Trabajo datos que den a entender que existe una necesidad actual de regular la responsabilidad por demora en el

proyecto de convenio. A la luz de lo antedicho, los Estados Unidos no ven ninguna necesidad urgente de que se imponga a los cargadores o a los porteadores la responsabilidad propuesta por dicho concepto.

12. Cabe señalar, a este respecto, que muchas de las mercancías transportadas por alta mar son de valor relativamente bajo (productos básicos agrícolas, materias primas, papel, etc.). Aun cuando el proyecto de convenio reconozca a los cargadores la posibilidad de presentar demandas por concepto de demora, no es probable que los cargadores de ese tipo de productos básicos pueda probar daños indirectos importantes, lo que les impediría resarcirse, en el marco del futuro convenio, de los daños sufridos por concepto de la entrega morosa de las mercancías. Conforme se explica más adelante en la sección III, caso de incluirse la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio, es probable que la mayoría de los cargadores incurran en gastos adicionales que resultarían desproporcionados para todo cargador que no se viera particularmente afectado por la puntualidad de la entrega de sus mercancías.

13. Procede hablar, además, de otros factores que han influido en el trato que se pretende dar a la demora en el régimen del futuro convenio. Durante las deliberaciones del 13º período de sesiones, se adujo, para modificar notablemente el régimen actual de la responsabilidad del porteador por concepto de demora, la creciente importancia de la entrega “justo a tiempo” en las técnicas de gestión de existencias de las grandes cadenas actuales de suministro mundiales, en cuyo marco la entrega de las mercancías en la fecha convenida constituía un factor esencial para la eficiencia de la operación de transporte. Ahora bien, el Grupo de Trabajo decidió, en su 15º período de sesiones, incluir un proyecto de artículo sobre “contratos de volumen” que reconoce la validez de lo estipulado en todo contrato de transporte marítimo de dicha índole que haya sido personalmente negociado. Parece, por ello, que se ha exagerado la necesidad de que el futuro convenio ampare contra el riesgo de la responsabilidad por concepto de demora en el marco de contratos que prevean una entrega “justo a tiempo” de las mercancías, por lo que no procede que el Grupo de Trabajo siga insistiendo en la inclusión de la demora por este concepto sin pararse a considerar las repercusiones de su decisión de introducir el artículo 95.

### **III. La responsabilidad por demora puede suponer gastos innecesarios tanto para el cargador como para el porteador**

14. Como se indicó anteriormente, hacer al porteador y al cargador responsables por concepto de demora supondrá un gasto adicional importante para la industria naviera. Todo porteador expuesto a esta nueva responsabilidad se verá obligado a asegurarse contra un riesgo potencialmente importante (p.ej., el flete abonado por cada uno de los contenedores o cada unidad de carga que viaje a bordo de su buque) y deberá distribuir este gasto adicional en la tarifa del flete ofrecido a los cargadores. Los cargadores que se vean expuestos a su eventual responsabilidad por demora deberán asegurarse, a su vez, contra un riesgo equivalente al techo fijado a su propia responsabilidad por demora (es decir, de 500.000 derechos especiales de giro por travesía). El resultado final será una tarifa de fletes más elevada para todos los cargadores, que será debida a los gastos de seguro impuestos tanto al porteador como al cargador para cubrirse contra el mayor riesgo por concepto de responsabilidad que les será impuesto por el futuro convenio. Esos gastos habrán de

sufragarlos no sólo los cargadores de mercancías de elevado valor, cuya entrega puntual pueda ser importante, sino también las pequeñas y medianas empresas que estén enviando mercancías de menor valor para las que tal vez la puntualidad de la entrega no sea importante. Cabe señalar que esta segunda categoría de cargador se verá obligada a subvencionar el gasto de asegurar la responsabilidad del porteador frente a otros cargadores, caso de ser incluida la responsabilidad por demora en el régimen del convenio. Cabe señalar también que la responsabilidad por demora del cargador supondrá asimismo un costo adicional extraordinario para este sector, de índole acumulativa. Además, el riesgo creado por la regla de la responsabilidad propuesta para el cargador podría tener un efecto devastador sobre toda pequeña empresa que no haya adquirido la cobertura de un seguro, pero que pueda ocasionar demora a la partida de un buque por un mero error de la documentación o de otra índole.

15. Los gastos adicionales anteriormente descritos podrían repercutir doblemente en los intermediarios de transporte tales como los denominados NVOCC (porteadores comunes sin buque propio) y los transitarios, que introducen un factor de competencia sumamente necesario frente a las navieras oceánicas, que, de lo contrario, gozarían de un monopolio del transporte frente a muchos ramos comerciales. Esa agravación se debe a que los intermediarios se verán obligados a asegurarse contra los riesgos de la demora en su doble calidad de porteadores y de cargadores. Estos costos habrán de ser igualmente traspasados a los clientes del intermediario que suelen ser pequeñas y medianas empresas. Por ello, la inclusión de la responsabilidad por demora no sólo tendrá un efecto negativo desproporcionado sobre los pequeños y medianos cargadores, sino que restará a los intermediarios su atractivo para los pequeños cargadores, al elevar notablemente los gastos operativos del intermediario.

16. Además, la mayor parte de las empresas que dependen de la gestión de existencias entregadas “justo a tiempo” se han asegurado contra la interrupción de su negocio, mediante un seguro que les indemniza por toda pérdida de esta índole debida al transporte marítimo o a otros factores. Este enfoque contractual, al estar pensado para las necesidades y el perfil comercial de cada cargador o porteador, constituye un medio mucho más eficiente y económico de gestionar los riesgos que el enfoque uniformado para todos del régimen actualmente propuesto para el proyecto de convenio.

#### **IV. La responsabilidad por demora no debe ser impuesta a todos los cargadores y porteadores sino que debe ser negociada personalmente en el contrato por aquellas partes que deseen protegerse contra el riesgo de una entrega morosa**

17. Los Estados Unidos señalan que el Grupo de Trabajo decidió, en su 15º período de sesiones, incorporar un proyecto de artículo (artículo 89 de la última versión) destinado a los “contratos de volumen” en el que se salvaguardan, en todo contrato de transporte marítimo de dicha índole negociado personalmente, las excepciones estipuladas a ciertas disposiciones por lo demás aplicables del régimen del convenio, a reserva de todo límite previsto en dicho artículo. La casi totalidad de la carga comercial, que viaja por cadenas de suministro “justo a tiempo”, lo hace (y seguirá haciéndolo) en el marco de contratos de volumen en los

que se estipula la puntualidad de la entrega y la sanción abonable por su incumplimiento, conforme a lo estipulado por el cargador con el porteador o intermediario en cuestión. En pocas palabras, el porteador y el cargador podrán negociar toda cláusula contractual concerniente a las condiciones de entrega de la carga o a la documentación requerida, así como las consecuencias de toda entrega tardía o de toda demora del buque.

18. Se desea señalar, por ello, que resultará más equitativo y eficiente dejar la cuestión de la demora a lo estipulado contractualmente por aquellas partes que deseen hacerlo, a fin de amparar sus intereses a dicho respecto, negociando toda cláusula que responda a sus necesidades particulares. Es sin duda preferible dejar que las propias partes negocien el servicio de transporte que les convenga y la gestión de su riesgo a la luz de sus propias necesidades y en el marco de su propio contrato, sin imponer a todos los cargadores y porteadores un mismo régimen de la responsabilidad por demora, junto con los gastos que ocasione, ya que muchos de ellos ni necesitarán ni desearán ampararse contra dicho riesgo.

## **V. Ocuparse de la responsabilidad por demora en el convenio repercutirá negativamente sobre todos los interesados**

19. Los porteadores no suelen garantizar actualmente la llegada de las mercancías en una fecha determinada o en el curso de un cierto plazo, dado que pueden intervenir factores operativos que impongan un cierto desvío del calendario habitual. Los interesados en el transporte marítimo comprenden y aceptan plenamente las incertidumbres inherentes a esta forma de transporte. En casos en los que el cargador precise de una fecha de entrega determinada, sus mercancías serán transportadas normalmente en el marco de un contrato de volumen en el que se estipule una fecha de entrega determinada, lo que quedará reflejado en el flete que habrá de abonar. Sucede también que muchas de esas mercancías que hayan de entregarse puntualmente viajarán por vía aérea, en vez de hacerlo por mar.

20. Si el proyecto de convenio trata de imponer su propio régimen de la responsabilidad por demora, cabe prever una serie de consecuencias desafortunadas. Como se explicó anteriormente, al no trabajar la industria naviera actualmente en función de un calendario de fechas de entrega exactamente previstas, podría resultar difícil tratar de discernir lo que constituye una demora suficiente para poder reclamar indemnización por daños, y esa dificultad pudiera ser fuente de incertidumbre. El proyecto de convenio adopta la norma de un plazo razonable para resolver esta cuestión. Ello supone, claro está, que se pospone la verdadera cuestión hasta que se presente una reclamación, en cuyo momento, tanto el porteador como el cargador comenzarán a incurrir en costas procesales para intentar defender que su respectivo criterio es el razonable. Cabe además prever que diversos tribunales sitos en distintos países puedan llegar a conclusiones diferentes sobre lo que constituye un plazo de entrega razonable, lo que daría lugar a que los demandantes pudieran ser objeto de un trato divergente que creara incertidumbre y falta de previsibilidad para los cargadores, los porteadores y sus aseguradores. El asegurador tendrá probablemente que asumir que pudiera verse expuesto al peor caso imaginable, es decir, a la responsabilidad más elevada que tal vez imponga a su cliente un tribunal sito en cualquier parte del mundo, aun cuando la probabilidad del demandante de cobrar efectivamente daños de esa magnitud siga siendo baja.

21. Ante la posibilidad de ser tenidos por responsables por concepto de demora, cabe prever que el porteador trate de protegerse flexibilizando sus calendarios de viaje y sus fechas de tránsito a fin de dar mayor margen para una entrega puntual. La flexibilización inevitable de las fechas de tránsito publicadas haría que la fecha de entrega resultara aún más incierta, alargando así la cadena de suministro del cargador y restando eficiencia al servicio. El riesgo para el cargador de su propia responsabilidad por demora restaría, a su vez, tal vez eficiencia al servicio negociado al forzar al cargador a alterar las fechas de preparación de la documentación y el curso de la información facilitada a fin de presentar la información al porteador antes de lo que se le exigía en las reglamentaciones vigentes (unas 24 horas antes de operación de carga) por temor a demorar, sin quererlo, la partida del buque. Estas consecuencias adversas serían todo lo contrario de lo que se pretendía conseguir con la introducción de la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio.

22. Además, cabe prever que el porteador esté menos dispuesto a negociar tramos terrestres de la operación de transporte, si se le impone un nuevo régimen de la responsabilidad por demora, dado que no le resultaría comercialmente aceptable la posibilidad de tener que responder de la demora causada por un transportista terrestre o de la demora eventual imputable a que dicho transportista efectuara con retraso su conexión con el porteador. Todo ello podría llevar a un aumento de los gastos y a una mayor complejidad del transporte marítimo internacional, que sería particularmente grave para las pequeñas y medianas empresas, y dificultaría el acceso a los mercados mundiales de productores que, por lo demás, fueran competitivos. Dicho resultado sería claramente contrario a los intereses económicos de los comerciantes interesados, y a los objetivos generales de la tarea que se encomendó al Grupo de Trabajo.

23. Los Estados Unidos opinan que la atmósfera fuertemente competitiva del mercado del transporte marítimo, la pérdida de mercado que amenaza a todo porteador que incumpla las condiciones por él anunciadas y las consecuencias económicas que pudiera tener para un porteador el tratar de remediar un retraso respecto del horario o calendario anunciado (acelerando la navegación del buque y elevando su consumo de combustible, equipándose con medios más caros de transporte, saltándose puertos de escala o elevando tal vez innecesariamente la congestión portuaria en la terminal de descarga) constituyen de por sí un fuerte incentivo, ya existente, para que el porteador cumpla puntualmente su cometido. Por su parte, los cargadores están ya fuertemente incentivados para facilitar al porteador datos completos y exactos a fin de que sus mercancías sean cargadas como es debido a bordo del buque y entregadas a tiempo para cumplir con sus clientes o para facilitar el curso normal de su propio negocio. Además, si un cargador no facilita al porteador información exacta y completa y dicho incumplimiento infringe algún reglamento de seguridad, el cargador estaría expuesto a responsabilidad al margen del régimen del nuevo convenio. Por ello, existen importantes incentivos comerciales y jurídicos para que todo cargador obre con el mayor cuidado a fin de no ser tenido por causante de una demora.

## **VI. Imponer un techo a la responsabilidad no resuelve el problema básico de la demora por daños**

24. El texto actual del futuro convenio prevé que se fije un techo a la cuantía indemnizable por concepto de daños indirectos imputables a la demora. En el 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párr. 105) se sugirió fijar ese techo para el porteador en una cuantía equivalente al flete que le hubiera sido abonado y en 500.000 derechos especiales de giro (DEG) para el cargador. Los Estados Unidos firmemente creen que esos techos de la responsabilidad no resuelven los problemas de alcance más general que supondría la inclusión de la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio.

25. Conforme se observó anteriormente, la inclusión de la demora obligará tanto al porteador como al cargador a asegurarse contra sus respectivos riesgos adicionales. El porteador tratará de traspasar las primas más elevadas de su seguro a los cargadores, elevando su tarifa de fletes. Los cargadores deberán a su vez asegurarse contra su propia responsabilidad eventual por demora. Como se indicó anteriormente, son muchos los cargadores que no sienten la necesidad de asegurarse contra el retraso de sus mercancías, por lo que no debería obligárseles a pagar por dicho concepto. Además, el imponer techos a la responsabilidad exigible sólo servirá para que la prima del seguro resulte algo más razonable, pero no remedia el problema de que el hecho de incluir la responsabilidad por demora en el régimen del convenio impondrá gastos adicionales a todos los interesados y restará sin necesidad eficiencia a los servicios de transporte marítimo.

26. Además, es esencial que la cuestión de los daños indirectos por demora sea resuelta con justicia y equidad para todos los interesados, a fin de que el régimen del futuro convenio resulte aceptable para todos los interesados y sea ratificado por el mayor número posible de Estados. Por todas las razones de orden público jurídico y comercial aducidas, los Estados Unidos opinan que sería un error introducir la noción de la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio.

## **VII. Solución de avenencia**

27. Por todo lo anteriormente dicho, los Estados Unidos opinan que incluir la noción de la responsabilidad por demora en el régimen del futuro convenio dañaría, en vez de ayudar, a todos los interesados (salvo, quizás a los aseguradores), así como a los consumidores. Si el Grupo de Trabajo opta no obstante por retener la noción de la responsabilidad por demora, se estima esencial que esa responsabilidad sea optativa respecto de cada contrato que se concierte.

28. En su 18º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió (A/CN.9/616, párr. 113) que se supeditara la responsabilidad por demora del cargador a la autonomía contractual de las partes, empleando un texto que dijera algo así como “salvo acuerdo en contrario” (véase art. 63 en A/CN/WG.III/WP.81). Queda por dilucidar si el Grupo de Trabajo desea que la responsabilidad por demora, tanto del cargador como del porteador, sea optativa respecto de cada contrato. La propuesta recién presentada por Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.85) se ocupa de todos los demás aspectos de las conclusiones del Grupo de Trabajo sobre la responsabilidad por demora del cargador pero no menciona el aspecto de la autonomía contractual.

29. De incluirse esta modalidad de demora en el régimen del convenio, los Estados Unidos opinan que deberá supeditarse su régimen a la autonomía contractual de las partes. Por desgracia no bastaría, sin embargo, con incluir “salvo estipulación en contrario” en los artículos concernientes a la responsabilidad por demora del cargador y del porteador. Ello se debe a que en la mayoría de los contratos de transporte, que no sean contratos de volumen (respecto de los que ya se ha convenido que se dejara este punto al arbitrio de la autonomía contractual de las partes), el cargador tal vez no disponga de oportunidad alguna para objetar a las cláusulas o condiciones del contrato, ya que, de hecho, en ocasiones no verá el contrato hasta después de que las mercancías hayan sido entregadas. Por ello, si el proyecto de convenio dispone que el régimen del convenio respecto de la demora tanto del cargador como del porteador será aplicable “salvo acuerdo en contrario”, el porteador podría, de hecho, eximirse a sí mismo de toda responsabilidad por demora, dejando (o incluso aumentando) la responsabilidad por demora del cargador. Ello significa que debería darse a las partes únicamente dos posibilidades: la de no estipular nada en el contrato sobre la responsabilidad por demora, en cuyo caso sería aplicable el régimen del convenio; o la de estipular en el contrato que el régimen del convenio no será aplicable, en lo concerniente a la responsabilidad por demora, ni al porteador ni al cargador. Cabría formular esa regla como sigue:

“Todo contrato al que sea aplicable el presente Convenio podrá estipular que en el marco de dicho contrato no se prevé responsabilidad alguna por concepto de pérdida económica imputable a demora, pese a lo dispuesto en los artículos 30 y 63.”

## VIII. Conclusión

30. El Grupo de Trabajo ha tenido acceso a una gran diversidad de pareceres presentados por los peritos en este campo de un gran número de Estados Miembros y de Observadores que han participado en este proceso. Cada uno de ellos ha defendido su propia perspectiva y sus propios intereses en lo concerniente al transporte marítimo. De ello cabe deducir claramente que el producto final de nuestro esfuerzo colectivo deberá acomodar equitativamente los intereses de las diversas partes interesadas, distribuyendo con justicia y equidad los riesgos y las responsabilidades. En lo concerniente a la responsabilidad por concepto de daños indirectos imputables a demora, los Estados Unidos estiman que será muy difícil, si no imposible, encontrar techos que sean aceptados como justos y equitativos tanto por nuestros cargadores como por nuestros porteadores.

31. Un régimen que haya de ser aplicable al mayor número posible, como es el caso del proyecto de convenio, debe proponer soluciones que satisfagan a todos los interesados. Ahora bien, en lo concerniente a los daños por demora los remedios universales no satisfarán a nadie. No sólo no hay indicio alguno de que exista una necesidad de regular la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio, sino que lo cierto es que se está intentando regular esa responsabilidad sin sopesar debidamente las consecuencias de dicha regulación. Los Estados Unidos opinan que la introducción de esta nueva forma de responsabilidad tendría consecuencias de enorme alcance para el comercio internacional, disminuyendo la disponibilidad de servicios de transporte marítimo económicos y la competitividad

en el mercado mundial de algunas mercancías básicas, particularmente las de valor relativamente bajo.

32. El Grupo de Trabajo se encuentra en las etapas finales de una empresa verdaderamente histórica, que todos nosotros confiamos en que dé lugar a la adopción por todos de un régimen de la responsabilidad marítima uniforme que sustituya al entramado actual de regímenes de aplicación parcial. Este ejercicio ha dado lugar a la formulación de un proyecto de convenio largo y complejo. El proyecto actual, tiene, de hecho, más artículos que los de las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya enmendadas por el Protocolo de Visby y las Reglas de Hamburgo juntas. Intentar introducir esta nueva responsabilidad del porteador y del cargador por daños indirectos imputables a demora sólo servirá para añadir nuevos estratos a una estructura que ya es tal vez demasiado compleja.

33. Si el Grupo de Trabajo decide, no obstante, incluir la responsabilidad del porteador y del cargador por daños indirectos imputables a demora en el régimen del futuro convenio, pese al parecer, aquí expresado, por los Estados Unidos de que esa inclusión puede causar más daños que ventajas a todos los interesados, con la salvedad tal vez de los aseguradores, el Grupo de Trabajo debe asignar a ese nuevo régimen el rango de derecho supletorio o no imperativo. (Cabe recordar que la cuestión de si la demora debe estar supeditada a la autonomía contractual en todos los supuestos ha sido objeto de debate desde el principio de estas negociaciones, pero sin que se haya llegado a ninguna decisión. Véase párr. 29 *supra*.) De no obrarse con esta cautela, tememos que la cuestión de la demora pueda poner en peligro la amplia base de apoyo y aceptación que necesitará el proyecto de convenio para tener éxito.

---