

OPINION |

# Los límites de la responsabilidad

En el mundo, se debate si esta posibilidad legal favorece sólo al transportista o si permite bajar los costos del transporte multimodal internacional

Por Antonio Zuidwijk

Las economías nacionales y regionales se están interconectando globalmente y el transporte intermodal o multimodal merece cada vez más atención, tanto de los comerciantes como de los gobiernos.

Se puede decir que el tema se divide en dos partes: la operativa y la legal, que incluye los temas documentales y contractuales.

La primera abarca las políticas de los Estados para el transporte y la infraestructura. Allí se encuadran los estudios que los gobiernos de países desarrollados encargan para estimar los costos totales del transporte y se incluyen los costos ocultos y los daños que los diferentes modos causan al medio ambiente.

En la segunda, entran los reclamos de los grandes cargadores para tener "reglas sencillas" y poder contratar los transportes de "puerta a puerta", no solamente entre países industrializados, sino en el mundo entero.

En ambos campos, existen todavía grandes problemas y aun en la mayoría de los países industrializados se está todavía lejos de los objetivos. No cabe duda de que los norteamericanos están mucho más avanzados que el resto del mundo, tanto en el aspecto operativo como en el legal.

En la parte contractual y documental se deben analizar los problemas que ha traído la integración de las cadenas de transporte antes de poder proponer reglas sencillas. Recientes estudios realizados en Europa y Es-

tados Unidos demuestran que la mayoría de los grandes dadores de carga no tiene idea de la existencia de los distintos "regímenes de responsabilidad" que rigen los diferentes modos de transporte.

Esta falta de conocimientos bien puede ser la razón de que, después de 30 años de deliberaciones, no se hayan podido establecer reglas aceptables para todos. Con el uso masivo de contenedores en todos los tráficos del mundo, se comenzaron a introducir nuevos contratos de transporte, donde un responsable "contractual" realmente se ocupa del transporte del contenedor de "puerta a puerta", en lugar de considerar una serie de contratos individuales.

## Reglas para todos

Según los modos de transporte que se usan, existen diferentes convenios internacionales y leyes de los países para transporte por carretera, ferroviario, marítimo, fluvial, de navegación interior, aéreo o por ductos. También hay reglas para terminales de transferencia.

Para el transporte terrestre, las reglas en el mundo son muy dispersas y es difícil medir los riesgos de reclamos. Por ejemplo, en la Argentina pueden ser por el valor de la mercadería, más el lucro cesante y varios otros rubros, y finalmente el monto de un reclamo por daños es impredecible.

Pero no es así en todo el mundo. Existe un dilema mundial: ¿una limitación realista de la responsabilidad de los transportistas favorece solamente al transportista o disminuye el costo del sistema?



La misma pregunta vale para los operadores de terminales. Existen posiciones opuestas. Gran parte de los países industrializados está a favor de la limitación.

La mayoría de los países en vías de desarrollo, que se consideran como los dadores de carga, está en contra de la limitación de la responsabilidad del transportista. Estas posiciones se revelan en leyes y convenios.

Pero todos los convenios internacionales y las leyes de los países in-

dustrializados tienen límite en cuanto a la responsabilidad y los reclamos se pueden hacer solamente por los valores de la carga averiada y en algunos casos, por demoras en la entrega, si se ha convenido un plazo. ¿Quién tendrá razón? Esto es materia opinable.

Lo que no es discutible es el hecho de que "no limitar" crea incertidumbre en los riesgos que corren los transportistas e impacta en los costos y hasta puede complicar la disponibilidad de

seguros. En el transporte intermodal y hasta en el multimodal, se siguen usando contratos sujetos a reglas dispersas. Hay una gran incertidumbre legal y muchos litigios. El verdadero transporte multimodal no avanza en los países en vías de desarrollo. Esto produce altos costos de seguros y de administración para seguir los reclamos y litigios, que en su conjunto se denominan *friction costs*.

El autor es director del grupo Murchison.

**ULTIMOS STANDS DISPONIBLES**

de 250 empresas expositoras

+ de 25.000 m<sup>2</sup> de EXHIBICIÓN

+ de 20.000 visitantes

**20-21-22-23 ABRIL de 2005**  
CENTRO COSTA SAJ BUEHO - BUENOS AIRES - ARGENTINA

**5<sup>a</sup> Exposición Internacional de Equipamiento y Tecnología del Autotransporte de Cargas**

**4<sup>a</sup> Exposición Internacional de Equipamiento y Tecnología del Transporte Automotor de Pasajeros.**

www.expotrada.com.ar  
transporte@expotrada.com.ar  
Tel.: (011) 4778-7070