

TRANSPORTE MULTIMODAL UNA OPERACIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

Aportado por: MARIA DEL PILAR LOZANO E. - Asesora Transporte Multimodal

E-mail mapilar@cable.net.co - Web - http://welcome.to/mp_Lozano

1. [Requerimientos del mercado](#)
2. [Contratos tradicionales de transporte](#)
3. [Contrato de transporte multimodal](#)
4. [Infraestructura para transporte multimodal](#)
5. [Operación logística](#)
6. [Marco jurídico.](#)
7. [Beneficios del transporte multimodal.](#)
8. [Responsabilidad e indemnización](#)
9. [Seguros](#)
10. [Infracciones y sanciones](#)
11. [Manual de diligenciamiento](#)
12. [Incoterms 2000](#)

CAPITULO I REQUERIMIENTOS DEL MERCADO

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga.

A nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS, que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

Los contratos de transporte tienden a ajustarse al INCOTERM con el cual han sido negociadas las mercancías, de acuerdo con el contrato de compra – venta. Cada vez, con mayor frecuencia se utilizan aquellos INCOTERMS en que la responsabilidad del vendedor, sobre el transporte y sobre la carga, termina en su propia bodega o en la bodega del comprador o en el destino final acordado.

La tendencia en, lo que se podría llamar, la globalización de los contratos, obedece a la necesidad de aprovechar las ventajas competitivas del transporte para convertirlas en ventajas competitivas en las mercancías que se están trasladando. Esto es lo que se conoce como Operaciones Logísticas del Transporte.

En las formas tradicionales del transporte, el generador de la carga debe hacer seguimiento a sus mercancías, dedicando esfuerzos, recursos y perdiendo nivel de concentración en sus procesos productivos. Mientras que para el transportador su principal preocupación es obtener carga en el presente con buen nivel de utilidades pero no se preocupa de conservar la carga históricamente. Si el generador de la carga tiene malos resultados la carga desaparecerá del mercado y se perderá la posibilidad de transportes futuros.

Las formas modernas de contratar el servicio de transporte permite a los generadores de carga concentrarse en elevar sus niveles de productividad, para incrementar su competitividad en los mercados internacionales. El Transportador moderno, es un asesor del generador de la carga, es quien coordina todo el proceso y asume toda la responsabilidad desde la bodega del comprador hasta la bodega del vendedor. La gran riqueza del transportador moderno es el conocimiento del mercado, el conocimiento de las operaciones de transporte y un sistema de información que le permite, entre otros, estar en contacto con toda su red de agentes y estar actualizado de las nuevas exigencias que surjan en los diferentes lugares por donde presta servicio.

Los servicios de transporte tradicional no son una respuesta a los requerimientos del mercado moderno. La globalización de la economía pretende integrar comercialmente a todos los países del mundo, permitiendo que cada economía pueda hacer aportes, ahí donde sus productos tengan la posibilidad de participar en condiciones favorables. La eficiencia y competitividad son requisitos indispensables para lograr nuestra integración con los mercados mundiales y los servicios de transporte deben responder a estos requerimientos.

La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.

Como parte del proceso de globalización, las economías individuales de los países tienden a desaparecer. Los productos que se consumen en el mercado interno y los productos que concurren a mercados externos son aquellos capaces de competir en condiciones favorables sin considerar el lugar de procedencia.

Las ventajas comparativas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo y los recursos naturales, así como condiciones climáticas que favorecen determinados procesos. Las ventajas comparativas se identifican fácilmente y suelen ser estáticas, al menos en el corto plazo, y algunas de ellas inmodificables. Colombia tiene ventajas comparativas en clima y suelos para producir café suave. La mano de obra abundante y barata era una importante ventaja comparativa, que se argumentaba, hace algunos años, para atraer inversión extranjera. Las ventajas comparativas aportan a la competitividad pero no son suficientes.

Las ventajas competitivas son de carácter dinámico, es decir varían con el tiempo y se alcanzan con los procesos de modernización. En relación con la fuerza de trabajo laboral la ventaja competitiva es contar con bajos niveles de desempleo y mano de obra calificada. En el desarrollo certero de estas ventajas competitivas es que se centran los costos y beneficios de los tratados de libre comercio.

Aquellos países que sean más exitosos en desarrollar ventajas competitivas en sectores donde realmente se necesitan, se beneficiarán en mayor grado del libre comercio. Por el contrario, aquellos países que fallen en identificar y promover sus sectores competitivos se verán perjudicados con el libre comercio, pues la competencia internacional tenderá a desplazar a los productores nacionales de aquellos bienes que compiten con las importaciones.

El desarrollo de una industria competitiva, requiere estar rodeada de sectores competitivos, en especial:

1. Los sectores productivos que lo abastecen de materias primas,
2. Los servicios que se incorporan al proceso o que facilitan las operaciones (agua, luz, comunicaciones, transporte), y
3. Mano de Obra (calificada).

El Transporte Multimodal, acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales.

El movimiento de la carga, la logística de la distribución física, los Centros de Transferencia Intermodal, los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, y la transmisión electrónica de documentos, entre otros, son expresiones nuevas en el transporte de mercancías, que aunque recientemente incorporadas, surgen con un fuerte dinamismo, gracias a los resultados que muestran.

El Transportador Multimodal debe ser un gran empresario, con un gran conocimiento del mercado y de sus exigencias para que realmente se encuentre en condiciones de asesorar a sus clientes.

Un Transportador Multimodal debe conocer no solo la operación física de su actividad sino las normas y reglamentos que establecen las condiciones, requisitos, restricciones y exigencias en los países donde pretende operar para los productos que pretende transportar.

Estamos en una economía globalizada y las exigencias del mercado requieren de un transportador moderno y competitivo que garantice la participación de los productos en condiciones de competitividad en los

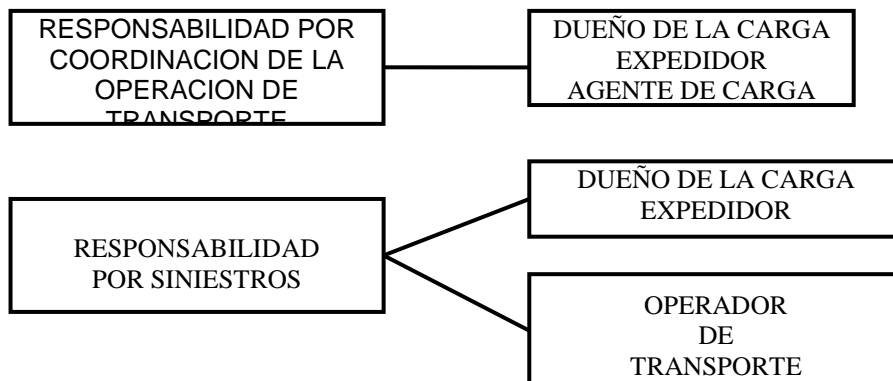
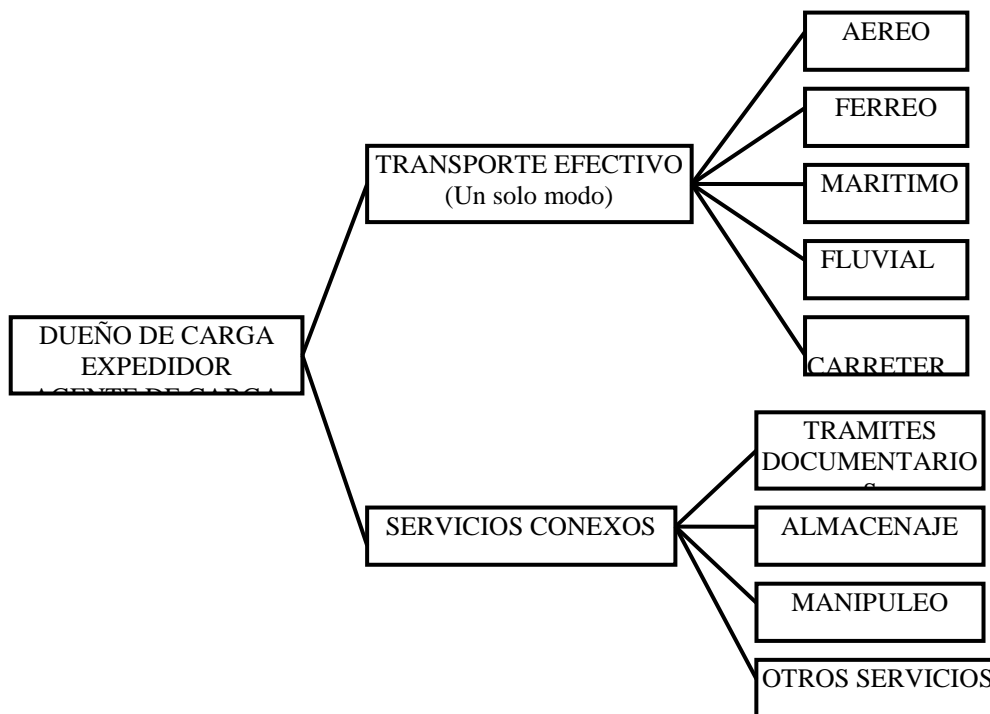
mercados. El transportador tradicional, cuya fortaleza económica se centra en el número de vehículos que posee y en las rutas en que presta el servicio, no tiene alternativa, si no se transforma, desaparecerá. El transportador moderno, que se requiere actualmente, centra su fortaleza en el conocimiento del mercado, conocimiento de las operaciones a la carga, conocimiento y destreza en los trámites documentarios y es un asesor y cómplice de sus clientes. El éxito del transportador moderno depende del éxito de sus clientes.

CAPITULO II CONTRATOS TRADICIONALES DE TRANSPORTE

1. TRANSPORTE UNIMODAL

Es el servicio de transporte que permite el traslado de mercancía de un lugar a otro utilizando un solo modo de transporte, bajo un documento de transporte, Guía aérea, Bill of Lading B/L o Conocimiento de Embarque Marítimo, o Carta de Porte Terrestre, etc.

La coordinación del servicio de transporte la realiza directamente el generador de la carga, o a través de su representante, que puede ser un Agente de Carga, quien contrata, en nombre del generador, al transportador carretero, ferroviario, aéreo, marítimo o fluvial y su responsabilidad se limita a la coordinación de la operación, mas no ante los siniestros que pudieran presentarse.



. En circunstancias de un siniestro, el Agente de Carga hace la reclamación ante quien tuvo la carga bajo su responsabilidad, le colabora al dueño de la carga en la reclamación. El Agente de Carga nunca toma la carga bajo su responsabilidad.

La responsabilidad del operador de transporte, normalmente, está sujeta al periodo de duración del transporte efectivo, es decir, se inicia y termina con el viaje. El transportador no tiene responsabilidad en el periodo de bodegaje antes o después del viaje. Es normal y frecuente que el transportador unimodal desconozca las mercancías que está transportando.

2. TRANSPORTE SEGMENTADO

Es una de las modalidades de Transporte Intermodal, se utilizan tantos documentos de transporte como modos de transporte se requieran para el desplazamiento de las mercancías entre el origen y el destino. Adicionalmente, se utilizarán otro tipo de contratos, algunos de ellos verbales, en los puntos de transferencia de uno a otro modo de transporte, ya sea para el cargue, descargue, almacenamiento u otros servicios.

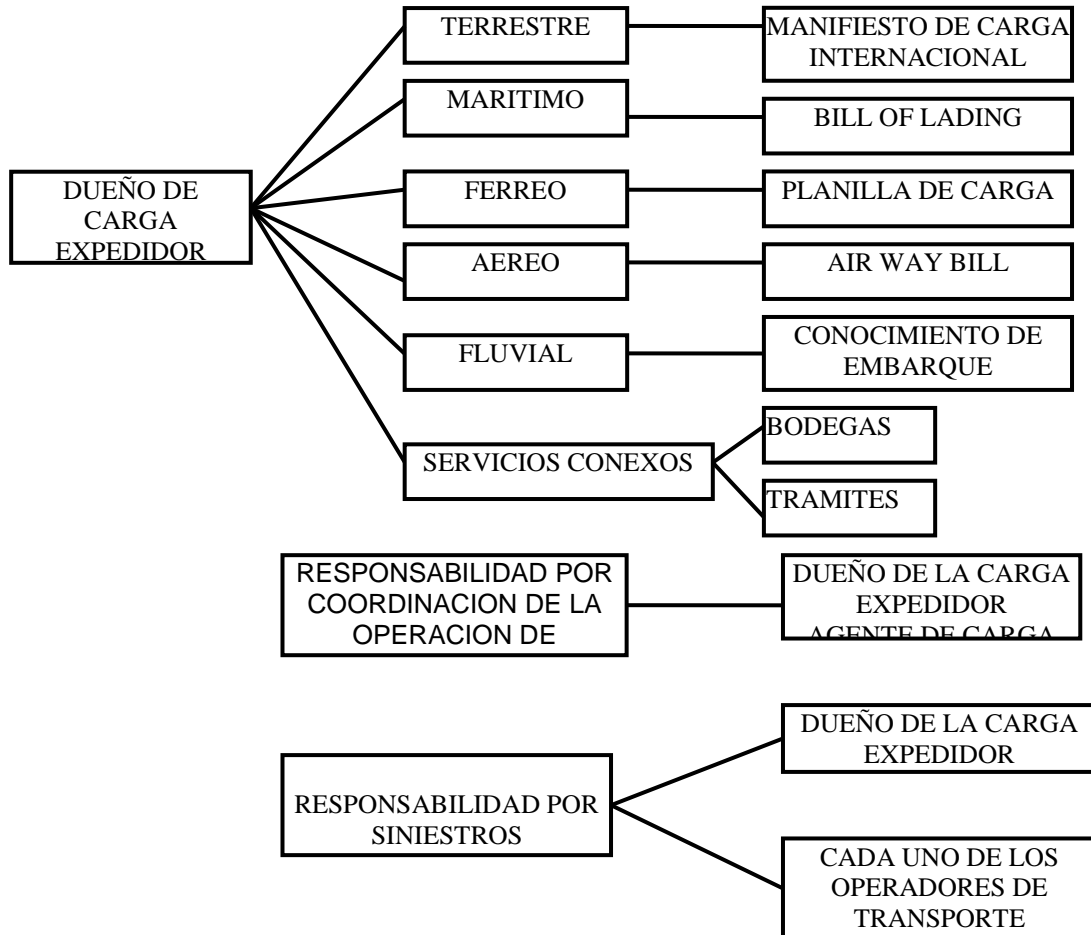
La característica principal de esta modalidad es que el generador de la carga, directamente o a través de su Agente de Carga, realiza la coordinación de toda la operación de transporte y normalmente asume una parte de la responsabilidad en los puntos de transferencia.

La responsabilidad sobre la carga esta segmentada entre los diferentes actores que intervienen en la operación. Cuando la carga no es visible, por ejemplo un contenedor, y esta llega en malas condiciones a su destino final, sin muestras aparentes de deterioro, es muy difícil para un experto en generar carga identificar el lugar o el modo de transporte donde se produjo el siniestro. Con el uso generalizado del contenedor esta modalidad tiende a desaparecer.

El Transporte Segmentado es una forma costosa de realizar las operaciones de transporte. Las empresas dedicadas a la producción, que utilizan esta modalidad, requieren de un departamento de transporte y de personal capacitado para contratar los servicios, hacerle el seguimiento a sus mercancías, atenderlas en los diferentes puntos de transbordo y diligenciar la documentación requerida.

El generador de la carga tiene un gran conocimiento de su actividad productiva, pero su especialidad no es el transporte, carece de la información necesaria para lograr una operación de transporte eficiente. Adicionalmente el movimiento de pequeños volúmenes de carga da un bajo poder de negociación con las empresas de transporte.

Las normas internacionales, no solo sobre transporte, sino sobre empaques, embalajes, restricciones de ingreso de algunos productos no son materia de la actividad del generador de carga. La información del comercio y del transporte se encuentra en manos de los transportadores modernos.



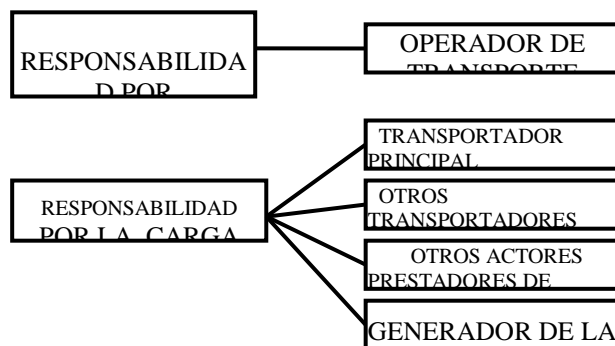
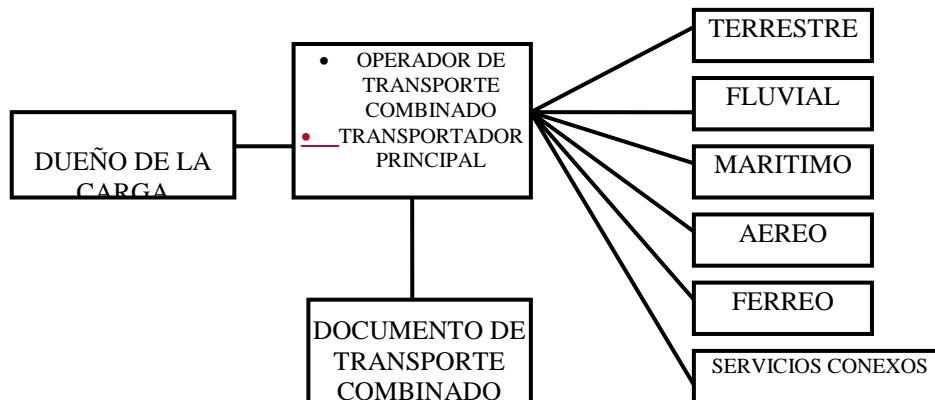
Los generadores de carga que deseen competir en el mercado internacional, deben abandonar las actividades de transporte y entregar estas a los Operadores Logísticos de Transporte que son expertos en el tema y los mejores asesores de los productores, porque ellos necesitan que su cliente sea exitoso para que se incremente el volumen de carga a transportar.

3. TRANSPORTE COMBINADO

Es el servicio de transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un Documento de Transporte Combinado origen - destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad, pues a cada modo de transporte se le aplican las normas que lo regulen¹.

Esta forma de contratar el servicio de transporte, se utiliza frecuentemente en el transporte internacional de mercancías y mas frecuentemente cuando el trayecto principal es marítimo.

En consideración a las grandes dificultades y costos de los transportes interiores las empresas marítimas iniciaron el ofrecimiento de un servicio integral de coordinación, que les permitía a sus clientes despreocuparse de contratar a la llegada de las mercancías al puerto, el traslado de estas hasta su destino final. Actualmente, este servicio lo prestan los Agentes de Carga Internacional, que actúan como Operadores de Transporte Combinado.



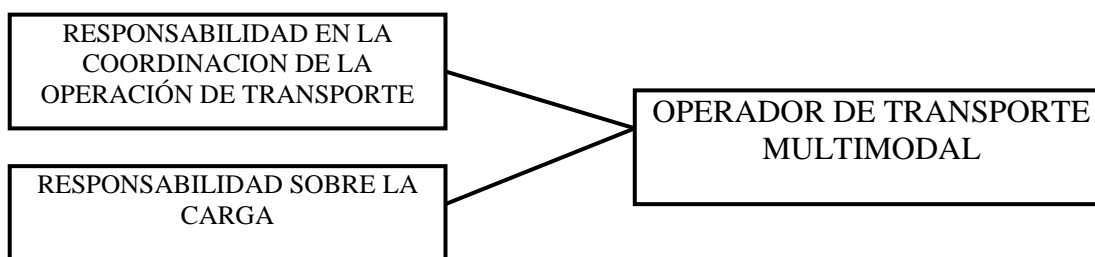
¹ Comunidad Andina. Decisión 477 de 2000.

El Operador de Transporte Combinado, quien tiene bajo su responsabilidad, la coordinación integral de la operación, no tiene responsabilidad sobre las mercancías en los trayectos que no ha ejecutado, pues, frente a los otros transportadores actúa como Agente de Carga, en representación del generador de la carga y no como transportador.

CAPITULO III CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Cuando se combinan varios modos de transporte, es decir cuando se utiliza el transporte intermodal, hay varias formas de contratarlo: Transporte Segmentado, Transporte Combinado y Transporte Multimodal.

El Transporte Segmentado cuenta con múltiples contratos, tantos como servicios de atención a la carga se requieran y la responsabilidad está en cabeza de cada uno de los contratistas. En caso de un siniestro el expedidor deberá identificar bajo la responsabilidad “de quien” se encontraba su mercancía en el momento de suceder este evento.



EL Transporte Multimodal es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.²

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

La gran diferencia del Transporte Multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el servicio de transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo contrato con un operador de transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Los servicios que pueden incluirse en un Contrato de Transporte Multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes.

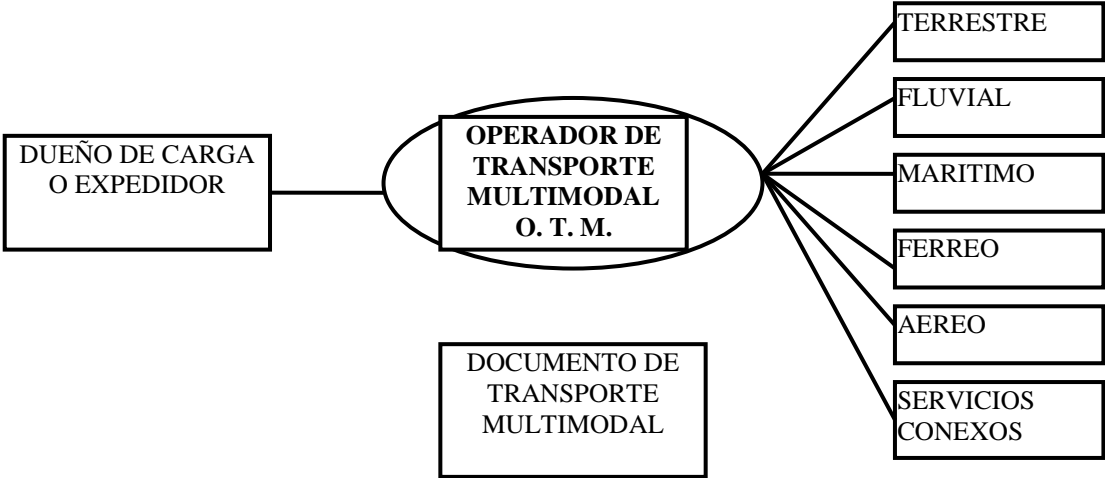
Adicionalmente, el Operador de Transporte Multimodal puede comprometerse a brindar un servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo. Este es el único contrato de transporte que incluye el justo a tiempo.

Ante un siniestro, en cualquier lugar o momento del recorrido de las mercancías, el expedidor o dueño de la carga tiene un solo interlocutor que le responde por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías.

El Transporte Multimodal, no solo es una expresión moderna del transporte, sino que principalmente es una forma eficiente y adecuada, a los nuevos requerimientos del mercado, de trasladar las mercancías entre un origen y un destino.

² Acuerdo de Cartagena. Decisión 331 de 1993.

El gran alcance del Transporte Multimodal es lograr que la combinación de modos de transporte sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o combinado, y logre transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte. Por esta razón la implementación del Transporte Intermodal es un requisito para hacer posible el Transporte Multimodal.



Los múltiples contratos que es necesario hacer en una operación de transporte internacional tradicional, ha obligado a que el industrial se distraiga de sus actividades fundamentales para atender los requerimientos del transporte. El Transporte Multimodal permite a los industriales trasladar sus mercancías, desde el origen hasta el destino final con un solo contrato de transporte, con atención técnica de la carga, menores costos de transporte, en la cantidad adecuada y con la frecuencia requerida.

Algunos de los contratos y actividades que es necesario realizar técnicamente en el transporte internacional de una mercancía, son: el embalaje, la consolidación de contenedores adecuadamente estibados, la transferencia intermodal, el transporte efectivo por los diferentes modos, cargue y descargue, almacenamiento, trámites e inspecciones aduaneras. Todas estas actividades pueden estar a cargo y bajo la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

El transportador tradicional no requiere conocer la normatividad a nivel mundial, ni sus diferencias, ni ser experto en los desarrollos del mercado. Por el contrario, esto es un requerimiento del OTM, quien debe ser un experto en todas y cada una de ellas. El capital más importante del OTM, es tener conocimiento e información actualizada del mercado, y una red de comunicaciones y agentes que soporte las operaciones y le permita ofrecer servicios eficientes.

El movimiento de grandes volúmenes de carga de comercio internacional se hace principalmente a través del transporte marítimo, lo que obliga a que las mercancías deban trasladarse hasta el puerto para su embarque o desde el puerto hasta los centros de consumo. Los traslados internos se pueden hacer por uno o varios modos de transporte dependiendo de las alternativas existentes, la vocación de la carga y la vocación de los modos de transporte.

En condiciones normales el transporte incluye un riesgo, pero este se incrementa en la medida en que aumentan los intercambios modales. Hay dificultades para determinar la ubicación del actor responsable del daño sufrido en el transporte de las mercancías cuando han intervenido múltiples operadores. El Transporte Multimodal pone en cabeza del OTM la responsabilidad total, ante el usuario, en el transporte de las mercancías, desde su origen hasta su destino final.

El OTM asume frente al usuario una responsabilidad total por el movimiento de la mercancía desde el origen hasta el destino. Es decir, que independientemente del trayecto (marítimo, ferroviario, carretero, fluvial o aéreo) donde haya ocurrido el daño o la pérdida de la mercancía, el OTM es quien debe responder frente al usuario, por dichas eventualidades, salvo las circunstancias exonerativas establecidas en la normatividad.

El concepto de tiempo y de justo a tiempo se introduce en las nuevas formas de contratar el servicio de transporte desde la bodega del industrial o del vendedor en el país de origen hasta la bodega del comerciante o del comprador en el país de destino. Los negocios se hacen en un momento determinado, el industrial necesita programar el consumo de materias primas. Los equipos y maquinarias deben estar en el momento de la puesta en marcha de una explotación minera o industrial, el día siguiente puede ser demasiado tarde.

La certeza de un transporte "justo a tiempo", permite programar los inventarios y contar con los equipos, materias primas o productos terminados en el lugar indicado, en la cantidad requerida y en el momento oportuno, disminuyendo así los costos de producción y comercialización al evitar, entre otros, las grandes instalaciones de almacenamiento, los tratamientos y atención a mercancías especiales. Tanto las deficiencias como los excesos incrementan los costos, bajan el rendimiento y pueden afectar la calidad del producto.

Las relaciones de competitividad en que se enfrentan los productos de diferentes países del mundo, requieren de una mayor especialización de las diferentes actividades económicas y de servicios, para aumentar calidad, oportunidad de la producción, oportunidad en la entrega y menores costos.

CAPITULO IV. INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MULTIMODAL

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es un empresario del transporte, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Una operación de Transporte Multimodal involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física. Entre los actores se encuentran: el OTM., las autoridades de cada país por donde circula la carga, los usuarios y los organismos nacionales e internacionales que trabajan en su regulación.

El Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. Nuevos conceptos entran a participar en la infraestructura de transporte, que requiere una carga internacional que circula por el interior del territorio nacional y el manejo del contenedor. Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, los Centros de Transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal. Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos son instalaciones fijas, ubicadas en los lugares de origen y/o destino de la carga internacional, donde se le presta servicio a cada uno de los actores que intervienen. El principal actor es la carga, adicionalmente están los vehículos, los operadores, los conductores y los expedidores, entre otros.

Los Centros de Transferencia Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un Corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

Los corredores de Comercio Exterior, son el conjunto de la infraestructura y de servicios, para los actores del transporte de carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por, entre otras: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencia, los Puertos Secos, los talleres de atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes.

CAPITULO V OPERACIÓN LOGÍSTICA

Los conceptos producción, comercio y transporte, dentro de este nuevo esquema, no pueden analizarse en forma separada, el uno no tiene razón de ser sin los otros. Una producción altamente eficiente no garantiza niveles de competitividad en los mercados si no se cuenta simultáneamente con un transporte también altamente eficiente y competitivo. La competitividad en los procesos productivos, en el transporte y en la transferencia de las mercancías es un requisito para mejorar nuestras condiciones de participación en los mercados internacionales.

El precio de nuestros productos en el mercado internacional, está conformado en gran parte por el costo del transporte. Por esta razón para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado internacional es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del transporte en su precio final.

El Transporte Multimodal se está imponiendo en el mundo como la modalidad mas adecuada de contratación del transporte internacional de mercancías en un ambiente altamente competitivo. El multimodalismo permite aplicar economías de escala al proceso de transporte de mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega. Esto permite a los empresarios adelantar una planeación estratégica de sus procesos de producción y distribución.

El comercio internacional en la actualidad se caracteriza por un proceso de lucha constante por obtener mayores niveles de competitividad, como única manera de conquistar o mantener mercados. Es cada día mas evidente la incidencia de los costos de transporte en la competitividad de los productos en los mercados externos. El Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución

física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos.

De otra parte, el Operador de Transporte Multimodal facilita al empresario el proceso mismo de contratación del transporte, brindándole mayor precisión en los tiempos de entrega de las mercancías, a más de la ventaja de contar con un solo interlocutor en cuanto a la distribución física de sus productos.

En el ámbito internacional, los usuarios de servicios de transporte han encontrado en el Transporte Multimodal una herramienta útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

En Colombia, sin embargo, y en general en los países en vías de desarrollo, existe todavía resistencia a contar con el Transporte Multimodal como una alternativa viable, en parte por deficiencias estructurales para el desarrollo adecuado de esta modalidad de transporte y por el desconocimiento sobre sus beneficios.

El Transporte Multimodal ha hecho posible convertir en ventajas, los obstáculos de la combinación de modos, mediante el desarrollo de modernas tecnologías de planeación y de operaciones de transporte, aplicando conceptos de reingeniería, racionalización de procesos y logística empresarial.

Hace algunos años, a comienzos de la década de los noventa, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) planteaba que la facilitación y la logística podrían convertirse en verdaderas armas para disminuir los costos en el transporte internacional de mercancías y en su distribución física. Estos planteamientos Cepalinos ya no están en discusión, la evidencia los ha superado, estamos en un escenario superior. Los procesos aperturistas, la globalización y el fortalecimiento de la formación de importantes bloques económicos han demostrado que no es posible concurrir al mercado mundial, sin niveles aceptables de competitividad, sin contar con altos niveles de calidad, precios ajustados a la competencia y soportados en una infraestructura para el eficiente manejo de la carga.

La participación del transporte en el precio de los productos que comercializa Colombia, pertenecientes al sector primario con destino al mercado internacional, oscila entre un 20% y un 60%, según lo muestran los estudios realizados por la Oficina Regional sobre Logística Comercial Internacional del Centro de Comercio Internacional CCI/UNCTAD-OMC. Estas escalofriantes cifras son razón suficiente para que sea una preocupación, del sector público y del sector privado, la modernización del transporte, en tal forma que este permita bajar su participación en el precio final de las mercancías.

CAPITULO VI MARCO JURÍDICO.

1. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL.

En consideración a los requerimientos del comercio internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un “Convenio de Transporte Multimodal Internacional”. La Conferencia se reunió en Noviembre de 1979 y en Mayo de 1980. En ambas reuniones se contó con la participación de 77 países, entre ellos Colombia. Adicionalmente se contó con la participación de organismos especializados, intergubernamentales y no gubernamentales. La Conferencia preparó el “Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías”, y fue adoptado, por la misma, el 24 de Mayo de 1980.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

En Colombia, a partir de los años 80 y de este Convenio se inició un proceso de búsqueda de instrumentos para la facilitación del Comercio Internacional y el desarrollo del Transporte Multimodal.

Posteriormente, y en consideración a que el Convenio no lograba la ratificación por el número de países requerido para su entrada en vigor, se le encomendó a la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo UNCTAD y a la Cámara de Comercio Internacional CCI, elaboraran reglas, hoy conocidas como las “Reglas UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal” las cuales son de adopción voluntaria y entraron en vigor el 1º. de enero de 1992. Estas reglas son provisionales y solo pueden ser adoptadas hasta cuando el Convenio entre en vigor.

La normatividad de Naciones Unidas, aunque aún no ha entrado en vigor, ha servido de marco jurídico para precisar los conceptos sobre Transporte Multimodal y las responsabilidades del Operador de Transporte Multimodal.

El Acuerdo de Cartagena, hoy Comunidad Andina, utilizó como marco Jurídico el Convenio de Naciones Unidas y las Reglas de la UNCTAD/ICC, para elaborar la normatividad común subregional sobre Transporte Multimodal Internacional.

Los países miembros del Acuerdo de Cartagena, en 1993, aprobaron la Decisión 331, sobre Transporte Multimodal Internacional, la cual, en su calidad de norma supranacional, es de obligatorio cumplimiento para todos los países miembros. Posteriormente, el Acuerdo de Cartagena, en 1996, aprobó la Decisión 393 que modificó algunos artículos de la Decisión 331.

En ese mismo, 1996, la Junta del Acuerdo reglamentó la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y precisó algunos de los requerimientos, mediante la Resolución 425.

En aras de armonizar las Decisiones del Acuerdo de Cartagena y la normatividad de los países miembros de MERCOSUR, sobre Transporte Multimodal Internacional, la ALADI elaboró como marco Jurídico, la Resolución 23 de noviembre de 1996, la cual fue el producto de un proceso de concertación entre ambos bloques Subregionales, sin embargo, estos acuerdos aun no han sido adoptados.

La Decisión 477 de Junio de 2000 de la Comunidad Andina, introdujo el Tránsito Aduanero Internacional para el Transporte Multimodal entre los países de la Comunidad Andina, situación que estaba en mora de considerar, dado que la derogada Decisión 327 no lo contemplaba.

De dicha forma, aunque el Convenio de Naciones Unidas, no ha entrado en vigor, ha permitido, la armonización a nivel mundial del Transporte Multimodal Internacional, facilitando un marco jurídico que ha venido siendo adoptado mediante normas nacionales o de bloques económicos en diferentes países del mundo.

La supranacionalidad de las normas de la Comunidad Andina, han facilitado a nuestros países los dispendiosos y largos trámites en el poder legislativo de cada uno de los países miembros, alcanzado así, con mayor celeridad el desarrollo normativo del Transporte Multimodal Internacional.

2. NORMATIVIDAD NACIONAL.

Aunque la normatividad Subregional es de carácter obligatorio para todos los países miembros, fue necesario, por mandato de las mismas o por la necesidad de precisar las formalidades en el ámbito nacional, aprobar algunas normas con estos objetivos.

En mandato de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena³, se incluyó en el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, la designación del Ministerio de Transporte como el organismo nacional competente para lo relativo al Transporte Multimodal⁴.

3 Decisión 331:

Artículo 37: Los organismos Nacionales competentes designados por los países miembros serán los responsables de la aplicación integral de la Presente Decisión en sus respectivos territorios.

Artículo 38: Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

⁴ **Ley 336. Artículo 7º.** Para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el operador de Transporte Multimodal deberá estar previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el

En 1999, mediante el Decreto 149, se precisaron algunas formas para el proceso de Inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte, se identificaron las infracciones y se establecieron las sanciones correspondientes.

En lo correspondiente, al comportamiento Aduanero, el Transporte Multimodal se rige por el Decreto 2685 de 1999, la Resolución 4240 de 2000 de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la cual reglamenta dicho Decreto, y las normas que los modifican.

CAPITULO VII BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

El Transporte Multimodal presenta beneficios para el país, para los transportadores y para los usuarios. Algunos de estos beneficios son:

Para el País:

1. Descongestión de los Puertos Marítimos,
2. Menores costos en el control de las mercancías,
3. Mayor seguridad del recaudo de los tributos,
4. Autocontrol del contrabando,
5. Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros,
6. Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados Internacionales, y
7. Menores precios de las mercancías importadas.

Para el OTM y el transportador Efectivo:

1. Programación de las actividades,
2. Control de la carga de compensación,
3. Carga bien estibada (evita siniestros),
4. Programación del uso de vehículos de transporte,
5. Programación de Ingresos.
6. Continuación de Viaje hasta el destino final,
7. A diferencia del Transito Aduanero, el OTM no requiere de una SIA para solicitar la Continuación de Viaje. El OTM es DECLARANTE.
8. Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.
9. Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

Para el Usuario:

1. Menores costos en operación total de transporte,
2. Menores Tiempos de Viaje,
3. Programación de los despachos y tiempos de viaje,
4. Programación de inventarios,
5. Certeza en el cumplimiento de la operación,
6. Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,
7. Atención técnica de manejo de la carga,
8. Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y
9. Capacidad de negociación (grandes generadores).

solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con la calidad del modo de transporte, con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias.

Los agentes o representantes en Colombia de operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

En todo caso, la reglamentación a que se refiere este artículo estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país y que regulen la materia.

CAPITULO VIII RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION

1. RESPONSABILIDAD SOBRE LA CARGA.

La responsabilidad del OTMI esta señalada en las Normas Supranacionales: Decisiones 331, 393 y Resolución 425 del Acuerdo de Cartagena.

El OTM es el único responsable, ante su cliente, por el retraso en la entrega de las mercancías, por los daños o deterioros que estas sufran mientras estén bajo su custodia y por la pérdida parcial o total de ellas. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.⁵

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias⁶.

El Operador de Transporte Multimodal es responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquier otra de las personas, a cuyos servicios haya recurrido para el cumplimiento del contrato, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias⁷.

El OTM solo podrá contratar servicios relacionados con su actividad con aquellas empresas que se encuentren legalmente constituidas y que cuenten con cubrimientos de seguros que garanticen su responsabilidad ante la carga, en tal forma que el OTM pueda repetir contra ellos en caso de un siniestro.

Adicionalmente a lo dicho en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal, no será responsable de la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sucedido durante ese transporte, por una o mas de las siguientes circunstancias:⁸

- 1). Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente.
- 2). Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías.
- 3). Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente.
- 4). Vicio propio u oculto de las mercancías.
- 5). Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal, debidamente comprobados.

En términos generales, cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad mas alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite⁹. La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías¹⁰. El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso¹¹.

Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad, si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve (9) meses, contados

⁵ Acuerdo de Cartagena. Decisión 331. Artículo 6.

⁶ Idem, Artículo 7.

⁷ Idem Artículo 5.

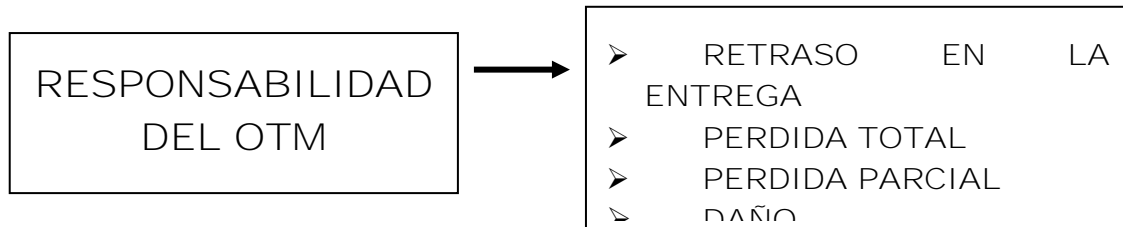
⁸ Acuerdo de Cartagena. Decisión 393. Artículo 6.

⁹ Idem. Artículo 7.

¹⁰ Acuerdo de Cartagena. Decisión 331. Artículo 18.

¹¹ Idem. Artículo 19.

desde la entrega de las mercancías o, si estas no han sido entregadas, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que el consignatario adquirió el derecho a considerarlas perdidas ¹².



¹² Idem. Artículo 22.

2. INDEMNIZACIÓN POR PERDIDA O DAÑO DE LAS MERCANCÍAS

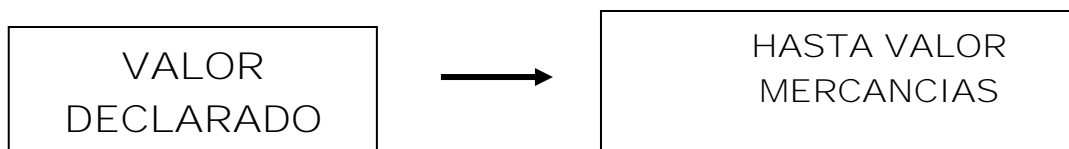
Se considera que las mercancías están perdidas:

- Cuando el retraso en su entrega supera los 90 días, o
- Cuando se puede probar su pérdida.

2.1. Indemnización Con Valor Declarado:

Cuando el valor de las mercancías ha sido declarado y consignado en el documento de Transporte Multimodal por el expedidor, la indemnización se fijará, según el valor de estas en el lugar y momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas ¹³.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad ¹⁴.



2.2. Indemnización Sin Valor Declarado y Sin Transporte Acuático:

Si el Contrato de Transporte Multimodal, no incluye, el transporte por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas ¹⁴.



2.3. Indemnización Sin Valor Declarado y Con Transporte Acuático.

Si el Contrato de Transporte Multimodal, incluye, el transporte por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor ¹⁵.

Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con mas de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal este contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el DTM, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada ¹⁶.

¹³ **Acuerdo de Cartagena. Decisión 331. Artículo 12:** La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de estas en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal Internacional debieran haber sido entregadas.

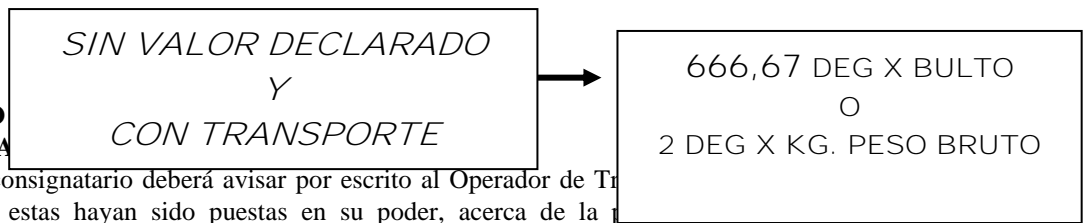
El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

¹⁴ Acuerdo de Cartagena. Decisión 331. Artículo 15.

¹⁵ Idem. Artículo 13.

¹⁶ Idem. Artículo 14.

3. PLAZO
3.1. Daño A



El consignatario deberá avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal que estas hayan sido puestas en su poder, acerca de la naturaleza general de las mercancías, especificando la naturaleza general de estas, de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal. (Dec. 331, Art. 21)

3.2. Daño no aparente:

El consignatario deberá avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal, en los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal. (Dec. 331, Art. 21)

4. RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN LA ENTREGA.

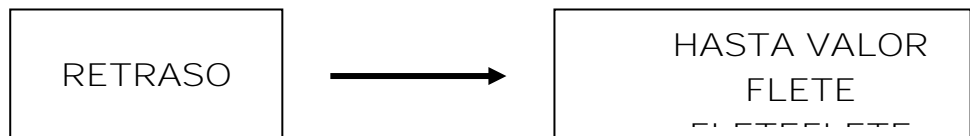
Se considera que hay retraso en la entrega de las mercancías cuando las mercancías no han sido entregadas ¹⁷:

- Dentro del plazo expresamente acordado, o a falta de este acuerdo,
- Dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un OTMI diligente.

5. INDEMNIZACIÓN POR RETRASO EN LA ENTREGA.

El Operador de Transporte Multimodal deberá indemnizar a su cliente hasta con una suma equivalente al valor del flete de la operación de Transporte Multimodal, siempre y cuando haya existido compromiso de entrega en una fecha determinada y cuando haya:

- Perjuicios directos resultantes del retraso en la entrega, y/o
- Perjuicios indirectos: cualquier pérdida o daño, distintos de la pérdida o daños de las mercancías.



CAPITULO IX
SEGUROS

El Operador de Transporte Multimodal requiere de dos pólizas de seguro, una para cubrir su Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual y la otra para cubrir su responsabilidad ante la DIAN por la suspensión de tributos aduaneros y multas, por la autorización de la Continuación de Viaje.

1. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL.

¹⁷ Acuerdo de Cartagena. Decisión 331. Artículo 10: Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Operador de Transporte Multimodal diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el párrafo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

La póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual se puede obtener en una Compañía de Seguros o en un Club de Protección e Indemnización, o puede reemplazarse con algún mecanismo de carácter financiero ¹⁸.

La norma supranacional establece para esta modalidad de transporte la posibilidad de obtener una protección en cualquier parte del mundo, siempre y cuando, su jurisdicción y competencia permita, a elección del demandante, que las acciones legales emanadas de los contratos de Transporte Multimodal, sean conocidas por los jueces de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo ¹⁹:

- a) El del domicilio del Operador de Transporte Multimodal.
- b) El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- c) El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- d) El del lugar de entrega de las mercancías; o
- e) Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

La póliza de seguro, de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, tiene como objeto cubrir la responsabilidad señalada en las Decisiones respectivas del Acuerdo de Cartagena, las cuales se adquieren en el contrato, incluso cuando no están claramente expresas.

Lo importante es que el Contrato de Transporte Multimodal esté en armonía con las Decisiones de la Comunidad Andina, y que la póliza de seguro u otro mecanismo de protección, cubran las responsabilidades adquiridas en el contrato.

La póliza de seguro u otro mecanismo de protección del Operador de Transporte Multimodal, debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- **Beneficiario:** Debe figurar el nombre de la empresa a quien está cubriendo en su responsabilidad, es decir el Operador de Transporte Multimodal.
- **Periodo de Cubrimiento:** Mínimo un año con renovación automática.
- **Cubrimiento Geográfico:** Debe indicar los continentes o los países, entre los cuales cubre las operaciones de Transporte Multimodal.
- **Objeto del Seguro:** Debe indicar que cubre la responsabilidad del transportador en su calidad de OTMI, por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías y por su responsabilidad ante terceros: por daño a personas o a bienes.

Si la póliza se obtiene en Colombia, en el objeto, deberá señalar que se ajusta a la responsabilidad establecida en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, y a las normas que las modifiquen o reglamenten.

Si la póliza se obtiene fuera de Colombia y no señala que se ajusta a las Decisiones del Acuerdo de Cartagena, deberá cubrir, como mínimo, las responsabilidades del OTMI, señaladas en dichas Decisiones.

- **Límite de responsabilidad por despacho:** Mínimo 160.000 DEG (Derechos Especiales de Giro). Este límite no está establecido en la norma, pero es el recomendado por Fasecolda y el Ministerio de Transporte. Si el cubrimiento obtenido, no fuere suficiente, en caso de siniestro, el OTMI deberá responder con su patrimonio.
- **Límite de responsabilidad a terceros:** No está señalado en la norma y no hay una recomendación al respecto.
- **Jurisdicción y Competencia:** Esta póliza se puede obtener en Colombia o en otro país, siempre y cuando respalde los riesgos del beneficiario en calidad de Operador de Transporte Multimodal, y cuya jurisdicción y competencia para resolver los conflictos sea armónica con lo establecido en el Artículo 24 de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.

2. RESPONSABILIDAD POR CONTINUACIÓN DE VIAJE.

¹⁸ Acuerdo DE Cartagena. Decisión 331. Artículo Artículo 31. Modificado por Decisión 393, Artículo 11.

¹⁹ Acuerdo de Cartagena. Decisión 331. Artículo 24.

La Continuación de Viaje es una figura de Tránsito Aduanero preferencial que se aplica a la movilización de las mercancías internacionales o mercancías no nacionalizadas por el interior del territorio nacional entre una aduana de origen y una aduana de destino. Las mercancías en tránsito, para adquirir este derecho, deben estar amparadas por un Documento de Transporte Multimodal.

Esta póliza únicamente se puede obtener con Compañías Aseguradoras legalmente establecidas en Colombia. Para cubrir la responsabilidad por la Continuación de Viaje, se deberá establecer una Garantía Global bancaria o de Compañía de Seguros, la cual debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- **Beneficiario:** La Nación. Unidad Administrativa Especial, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- **Vigencia:** Un (1) año y tres (3) meses más.
- **Cubrimiento Geográfico:** Colombia.
- **Objeto del Seguro:** Responder por el pago de los tributos aduaneros suspendidos y por las sanciones generadas por el incumplimiento de las obligaciones contraídas con ocasión de las operaciones de T. M., en caso de pérdida de la mercancía, o no finalización de la operación de T. Multimodal
- **Límite de responsabilidad:** Garantía Global: 2.000 Salarios Mínimos.L.M.V.
- **Jurisdicción y Competencia:** Colombia.
- **Beneficio de Excusión:** La compañía bancaria o de seguros debe renunciar al beneficio de excusión (Artículo 496, parágrafo. Resolución 4240/2000).
- **Restablecimiento Automático:** Debe incluir el restablecimiento automático del valor asegurado por pago de siniestros. (Art. 497 Resolución 4240/2000)

Sin perjuicio de las responsabilidades comerciales, el Operador de Transporte Multimodal será responsable por el pago de tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de ingreso.

CAPÍTULO X INFRACCIONES Y SANCIONES

1. DEFINICIONES

Transporte Multimodal Nacional : Es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos en el territorio nacional colombiano. (Decreto 149/99)

Transporte Multimodal Internacional : Es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega. (Decisión 331)

Operador de Transporte Multimodal Internacional: Toda persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento. (Decisión 331)

Expedidor: La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal Internacional con el Operador de Transporte Multimodal Internacional. (Decisión 331)

2. PRINCIPIOS BASICOS

PRINCIPIO DE SOLIDARIDAD: De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes legales en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD: La inscripción de empresas extranjeras en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal que lleva el Ministerio de Transporte estará condicionada al principio de reciprocidad, siempre que no exista convenio bilateral, tratado u obligación alguna de carácter internacional entre la República de Colombia y el país de origen del solicitante. (Decreto 149, Art.5)

3. INFRACCIONES Y SANCIONES

REQUISITOS PARA OPERAR:

Inscripción en el Registro de OTM y Habilitación.- Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal Internacional, las personas naturales o jurídicas interesadas deben estar inscritas en el registro respectivo a cargo del Ministerio de Transporte y estar habilitadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN. (Decreto 149, Art.1 y Decreto 2685 Art. 75).

Infracción: Desarrollar operaciones de Transporte Multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia, sin estar previamente inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

Sanción: 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

3.1. DOCUMENTACIÓN FRAUDULENDA.

Infracción: Obtener la Inscripción en el Registro de OTM, en forma fraudulenta.

Sanción: Cancelación de la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal sancionado pueda solicitar nuevamente, en cualquier tiempo, su inscripción en el Registro de OTM.

3.2. ACTUALIZACIÓN DOCUMENTAL DEL OTM.

Infracción: No mantener actualizado cualquiera de los requisitos de Inscripción en el Registro de OTM ante el Ministerio de Transporte o de Habilitación ante la DIAN.

Los Operadores de Transporte Multimodal deberán comunicar al Ministerio de Transporte y/o ante la DIAN toda modificación que introduzcan:

- A su objeto social,
- Cambios de dirección del domicilio,
- Cambios de su representante legal o apoderado o de sus agentes o representantes en Colombia o en el exterior,
- Cambio en las coberturas de seguros, o no actualización de las pólizas de seguro.
- Cualquier otro cambio en los requisitos de inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte o Habilitación ante la DIAN., que puedan significar una modificación de las condiciones bajo las cuales se realizó la Inscripción o Habilitación.

El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco (5) años, prorrogables en forma automática por períodos sucesivos de cinco (5) años, con la sola presentación de las pólizas y/o constancias de cobertura.

La Inscripción en el registro de Operadores de Transporte Multimodal es indefinida, se cancelará por medio de una sanción o por voluntad del OTM.

Sanción 1: Certificado → Pérdida de Vigencia.

El Certificado de Registro perderá su vigencia, de pleno derecho, en caso que el Operador de Transporte Multimodal no mantenga vigente alguno de los requisitos de inscripción, hasta el momento en que demuestre nuevamente el cumplimiento de estos. El OTM tiene un plazo máximo de 3 meses para actualizar la información, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento. El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, cuando haya lugar a ello.

Sanción 2: Inscripción en el Registro de OTM → Cancelación

Vencido el término de (3) tres meses, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción perdió su vigencia, para actualizar la información, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.

El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, cuando haya lugar a ello.

3.3. INFORMACIÓN ESTADÍSTICA:

Infracción: Incumplir la entrega trimestral de información estadística, al Ministerio de Transporte, sobre sus operaciones de Transporte Multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto;

Sanción 1: Certificado -> Suspensión: 30 días mínimo.

Cuando el OTM incumpla en la entrega de la información estadística, se le suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un mínimo de treinta (30) días calendario. La sanción se mantendrá hasta tanto el Operador de Transporte Multimodal cumpla con la obligación que la motivo, con un máximo de 90 días.

Sanción 2: Certificado -> Suspensión: 90 días.

Cuando el OTM, sea sancionado, por esta causa, por más de una vez, se le suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un término de (90) días calendario. Durante este periodo el OTM deberá proceder a la actualización de la información.

Sanción 3: Inscripción en el Registro de OTM -> Cancelación.

Si el Operador de Transporte Multimodal continua incumpliendo por más de noventa (90) días calendario se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.

3.4. INCUMPLIR O PROPICIAR EL INCUMPLIMIENTO NORMATIVO.

Infracción: Incumplir o propiciar el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte, o por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, tales como:

- Las Decisiones del Acuerdo de Cartagena y sus normas reglamentarias.
- las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte;
- Las regulaciones aduanera expedidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- Las normas y regulaciones relativas al transporte de sustancias controladas, peligrosas, de circulación restringida y de todas aquellas mercancías cuyo transporte este sujeto a un régimen especial.

Las regulaciones expedidas por el Ministerio de Transporte y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales reconocen e incorporan las Decisiones del Acuerdo de Cartagena, por lo tanto las infracciones a estas normas supranacionales, se deben considerar en este contexto.

El régimen jurídico aplicable al contrato de Transporte Multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen. Todo aquello que no esté regulado por la Comunidad Andina, aplica la normatividad nacional.

Transporte Multimodal Internacional, es aquel que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las Decisiones 331 expedida en 1993 y 393 expedida en 1996 por la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten. (Decreto 149, Art.1)

El Transporte Multimodal Nacional, puede realizarse con mercancías no nacionalizadas, o nacionalizadas, siempre y cuando se combinen varios modos de transporte y exista un solo contrato y una sola responsabilidad entre un origen y un destino, ubicados ambos en el territorio nacional.

Si el comportamiento del OTM pretende engañar a la autoridad aduanera, mostrando la vigencia de su condición de OTM, cuando se encuentre bajo una sanción de suspensión temporal, o cuando haya perdido, de pleno derecho su condición de OTM, esto podría calificarse como un fraude y aplicarse la sanción correspondiente, lo cual implicaría la pérdida de su condición de OTM mediante la cancelación del Registro en el Ministerio de Transporte.

Ejemplos:

- Violar la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena, en lo relativo al contenido del Documento de Transporte Multimodal. (Art. 4, Dec. 331), tanto en su diligenciamiento como en las definiciones.

- Utilizar el DTMI para transporte unimodal, por ejemplo Quito – Bogota, o Buenaventura Bogotá, por carretera,
- Utilizar el Documento de Transporte Multimodal, para aprovechar los beneficios aduaneros, cuando no se tiene derecho a ello, por ejemplo, cuando existe una contradicción entre el Incoterms y el Expedidor (persona que contrató el Transporte Multimodal con el OTM).
- El Operador de Transporte Multimodal no puede transferir ni vender sus derechos, para que otros puedan usufructuar de la condición de OTM, esto implica una violación a la Ley 336 de 1996, Artículo 13., que señala: “La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.”
- Aprovechar los beneficios del OTM para extenderlos a cargas no amparadas por un DTMI.

Sanción 1: Certificado → Suspensión 60 días.

Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 60 días calendario, cuando sea acreedor de la primera sanción.

Sanción 2: Certificado → Suspensión 90 días.

Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 90 días calendario, cuando sea acreedor de la segunda o tercera sanción.

Sanción 3: Inscripción en el Registro OTM → Cancelación.

Se cancelará la Inscripción en el Registro, cuando el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado, más de 3 veces por la comisión de cualesquiera de estas infracciones. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el término de tres (3) años.

Cuando, cualesquiera de estas sanciones, sean motivadas por infracciones a las normas aduaneras y las regulaciones que expida la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, conllevan la efectividad de la garantía constituida a favor de la Nación - Unidad Administrativa Especial – DIAN.

3.5. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE REGISTRO:

El Operador de Transporte Multimodal deberá presentar una solicitud ante el Ministerio de Transporte, para la renovación del Certificado de Registro, antes del vencimiento del mismo.

El Ministerio de Transporte dispondrá de 30 días calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud, para entregar el Certificado de Registro con la renovación correspondiente.

Sanción: . Certificado → Caduca de pleno derecho.

Cuando la renovación no haya sido solicitada, el OTM queda inhabilitado para prestar el servicio hasta tanto solicite la renovación y esta haya sido concedida.

4. FORMALIDAD DE LAS SANCIONES

Las sanciones serán impuestas mediante resolución motivada, previa formulación de pliego de cargos por parte del Ministerio de Transporte y teniendo en cuenta los descargos que presente el Operador de Transporte Multimodal en un término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la notificación del pliego de cargos.

El acto administrativo que resuelva sobre la imposición de las sanciones a que se refiere el presente artículo será susceptible de los recursos en la vía gubernativa establecidos en el Código Contencioso Administrativo.

De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

La DIAN y demás autoridades, así como cualquier persona natural o jurídica podrá informar al Ministerio de Transporte las irregularidades que detecte tanto en los Operadores de Transporte Multimodal como en relación con aquellos que sin ser OTM ofrezcan el servicio de Transporte Multimodal.

5. INFRACCIONES FRECUENTES EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL - DTM

El Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional y el Contrato respectivo, fue aprobado por el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático – CAATA, del Acuerdo de Cartagena, en la VIII Reunión Ordinaria celebrada entre el 31 de agosto y 1 de septiembre de 1999.

Los Operadores de Transporte Multimodal, legalmente constituidos y autorizados para operar desde y hacia Colombia, deben cumplir con lo establecido en las Decisiones y Resoluciones del Acuerdo de Cartagena y las normas Colombianas que rigen sobre la materia. Las infracciones en el Documento de Transporte Multimodal, son violaciones a la normatividad y las sanciones están incluidas en el numeral 3.4., anteriormente presentado.

No es obligatorio el uso del Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional, sin embargo, quienes usen otro documento diferente, total o parcialmente, en su contenido o en el clausulado de su contrato, no podrán utilizar el logo de la Comunidad Andina. En todo caso, cualquier documento que utilicen debe ser armónico con la normatividad supranacional y nacional. Los Documentos de Transporte Multimodal, deben identificarse como tales y contener las casillas identificadas en el Artículo 4 de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena. Sin embargo, la omisión de uno o varios de los datos, no afecta la naturaleza jurídica del documento como uno de Transporte Multimodal.

El Documento de Transporte Multimodal:

- Prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal, cuyo clausulado se encuentra al respaldo del DTM.
- Identifica al Operador de Transporte Multimodal, con su nombre, logo y dirección principal. Si es un OTM colombiano debe aparecer su dirección en Colombia.
- Establece que el Operador de Transporte Multimodal – OTM, ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en el DTM.
- Identifica el lugar geográfico donde el OTM tomó las mercancías bajo su custodia y el lugar designado para entregarlas al Consignatario.
- Identifica al Expedidor, es decir, a la persona que celebró el contrato de Transporte Multimodal con el OTM. (Consignor = Expedidor y diferente de Shiper = Exportador)
- Identifica la fecha y el lugar donde se celebró el Contrato de Transporte Multimodal. Puede ser diferente al lugar en que el OTM tomó las mercancías bajo su custodia y al lugar de entrega final.
- Si el DTM, es el de la Comunidad Andina, este podrá tener la categoría de Título Valor si se ha emitido en forma Negociable. Las copias, o los originales diferentes al principal, deberán llevar impreso o con sello la leyenda “No Negociable”. El DTM original negociable, solo puede estar en manos del Expedidor, será entregado a este último cuando el OTM tome bajo su custodia las mercancías.

La DIAN tiene todo el derecho de verificar si las solicitudes de los beneficios aduaneros para las cargas amparadas por un Documento de Transporte Multimodal, corresponde otorgarlos o negarlos. Para este efecto deberá verificar que se trata de una operación de Transporte Multimodal.

Existen varios beneficios aduaneros para las mercancías amparadas por un DTM, tales como la Continuación de Viaje, las facilidades para textiles y otros, pero es necesario verificar que realmente se trata de una Operación de Transporte Multimodal y no solo de un DTM diligenciado en el puerto de ingreso al país, a la llegada de las mercancías.

La solicitud de un beneficio aduanero, para las cargas de Transporte Multimodal, debe ir acompañada de una copia de la Factura Comercial, con el fin de verificar si el Incoterms negociado, es armónico con el Contrato de Transporte Multimodal suscrito. Por ejemplo, si una mercancía de importación fue negociada con un Incoterms CIF, no es posible que el Importador haciendo las veces de Expedidor haya contratado el transporte, con el OTM, desde el puerto de embarque hasta el interior del país, ya que el transporte hasta el puerto de desembarque fue contratado por el exportador.

5.1. Numeración del DTM: Los DTM deben tener una numeración consecutiva. El DTM es el primer documento de transporte que se elabora, por lo cual, en ningún caso es posible que su número coincida con otro documento de transporte efectivo, de ser así, esta es una prueba, que el DTM no está respaldando una Operación de Transporte Multimodal, sino por el contrario, está demostrando que el DTM se elaboró con posterioridad y probablemente se está utilizando para acciones indebidas o fraudulentas.

Con frecuencia se observa que el DTM tiene el mismo número del BL, lo cual demuestra que el DTM fue elaborado con posterioridad al BL, por lo tanto el Transporte Multimodal no incluye el Transporte Marítimo. Si después del Transporte Marítimo solo existe un modo de transporte, no se trata de una operación de Transporte Multimodal, sino un transporte unimodal por carretera, férreo, aéreo u otro.

De detectarse esta anomalía, por parte de las autoridades, debería informarse al Ministerio de Transporte, y solicitar se aplique al OTM las sanciones correspondientes. Si es la autoridad aduanera, quien detecta esta anomalía, adicionalmente, debe ignorar el DTM y por lo tanto no otorgar el beneficio de la Continuación de Viaje u otros que sean aplicables a una Operación de Transporte Multimodal.

En el DTM diseñado por la Comunidad Andina, existen 2 casillas para colocar el número del DTM, ambas deben coincidir.

5.2. Expedidor: Es la persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal con el OTM, no es el exportador, aunque podría serlo. En el BL (Documento de Transporte Marítimo) aparece el Shipper que es el exportador, en el DTM debe colocarse el Expedidor = Consignor.

El DTM prueba la existencia de un contrato entre las dos partes que intervienen, uno es el OTM, que es quien emite el DTM, y el otro participante en el contrato es el Expedidor. Como en todo contrato, deben figurar ambas partes.

5.3. Consignado a la orden de: En el DTM debe aparecer el nombre de la persona autorizada para reclamar o recibir las mercancías, si lo comunica el expedidor.

En los documentos de transporte efectivo, tales como la Remesa Terrestre de Carga, Guía Aérea o en el BL, solo debe aparecer el nombre del Operador de Transporte Multimodal. Por razones aduaneras se ha exigido que se incluya en el BL el nombre de la Zona Franca o el depósito donde finalmente llegarán las mercancías.

Cuando aparece mas de un Consignatario, en un BL u otro documento de transporte efectivo, lo mas probable es que el OTM no está tomando la carga bajo su custodia en el lugar que lo expresa en el DTM, sino en el lugar o puerto de ingreso al país, a partir del cual realiza un transporte unimodal, generalmente por carretera.

Con frecuencia se observa en los BL una lista de Consignatarios, separados por "Y/O". Esto no es correcto, ya que el OTM es el único responsable de la operación, es el único que ha firmado un Contrato de Transporte Multimodal y el OTM actúa en nombre propio y no en nombre de otros.

La inclusión de personas diferentes al OTM, como consignatarios, en el BL, prueba que el DTM no está respaldando una Operación de Transporte Multimodal. Por lo tanto, la DIAN debe desconocer el DTM y en ningún caso otorgar los beneficios aduaneros correspondientes para las mercancías amparadas por un DTM, e informar al Ministerio de Transporte para que aplique las sanciones correspondientes.

5.4. Lugar y fecha de Recibo: Corresponde al lugar y la fecha en que el OTM recibió las mercancías bajo su custodia. A partir de este lugar y de esta fecha el OTM es responsable por la mercancía, por las acciones de sus agentes y representantes y por los daños que esta pueda causar a terceros. No necesariamente, el lugar en que el OTM recibe las mercancías corresponde al lugar donde se firmó el Contrato de Transporte Multimodal. El lugar donde el OTM recibe las mercancías, se supone, que el expedidor tiene derecho, a

partir de ese lugar, de contratar el transporte, eso se verifica con el Incoterms de la negociación.

5.5. Modos de Transporte: Deben indicarse los modos de transporte que se utilizarán en la operación de Transporte Multimodal. Si se utiliza el DTM de la Comunidad Andina, se deben respetar los Códigos para cada modo de transporte. No se deben utilizar los Códigos aduaneros para diligenciar este espacio.

5.6. Fecha de Entrega Programada: Solo en el caso en que se haya convenido una fecha de entrega de la mercancía, se diligenciará esta casilla, de lo contrario no debe diligenciarse. El diligenciamiento de esta casilla implica responsabilidad del OTM en su cumplimiento y la indemnización en caso de incumplimiento.

5.7. Lugar de entrega Final: Es la ciudad, Zona Franca, bodega, o lugar donde el OTM entregará las mercancías al Consignatario. No necesariamente es el lugar donde termina la operación aduanera. El OTM puede tener responsabilidad de terminar la operación de Transporte Multimodal en la bodega del Consignatario con posterioridad a la nacionalización de la mercancía. Esto depende de lo que se haya contratado entre las partes. La responsabilidad del OTM, termina cuando hace entrega de las mercancías al Consignatario y como constancia de ello el Consignatario le devuelve el DTM original. El término de la operación aduanera es diferente del término de la operación de Transporte Multimodal.

5.8. Valor Declarado: Esta casilla solo se debe diligenciar, cuando se ha convenido entre las partes asumir responsabilidad sobre el valor de las mercancías en destino. Cuando esto no se ha convenido la casilla debe quedar en blanco. Normalmente esta casilla solo se diligencia cuando el transporte se refiere a mercancías valiosas que generalmente utilizan el transporte aéreo como transporte efectivo principal.

5.9. Lugar y Fecha de Expedición: Se refiere al lugar y la fecha en que se firmó el DTM, el cual puede ser diferente al lugar en que el OTM recibió las mercancías y diferente al lugar donde el OTM debe entregarlas. Si el OTM y el Expedidor están en Colombia, lo lógico es que el contrato se firme en Colombia.

Es frecuente encontrar en los DTM, que el contrato se firmó en el lugar en que el OTM recibió las mercancías bajo su custodia, si bien esto puede ser real, lo mas probable es que ninguna de las dos partes viajó al exterior a firmar el contrato.

La fecha de expedición del DTM, debe ser anterior o al menos igual al primer transporte efectivo que el OTM contrató. Los DTM se expiden en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia y solo a partir de este momento el OTM podrá contratar en nombre propio los transportes efectivos que requiera el traslado de la mercancía hasta su destino.

Cuando un DTM presenta una fecha de expedición posterior al BL, y el OTM declara que tomó bajo su custodia la mercancía en el puerto de embarque, solo está demostrando que su actuación no es correcta y que seguramente su pretensión es aprovechar beneficios a los cuales no tiene derecho. Lo mas probable es que el OTM, pretende aprovechar los beneficios del Transporte Multimodal para realizar un transporte por carretera entre el puerto y el interior del país.

Esta es una clara infracción a la normatividad existente y ante estas circunstancias, la DIAN, no debe aceptar el DTM, ni otorgar el beneficio de la Continuación de Viaje.

Quincuagesimonoveno Período Ordinario
de Sesiones de la Comisión
04 de marzo de 1993
Santafé de Bogotá - Colombia

DECISION 331

(Incluye las modificaciones hechas por la Decisión 393)

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,
VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena; y la Propuesta 255 de la Junta;

CONSIDERANDO:

Que las Resoluciones II.22, III.39, V.90, VI.142 y VII.159 de la Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Grupo Andino y el Acta de La Paz recomiendan adoptar una Decisión sobre Transporte Multimodal;

Que tanto el comercio intrasubregional como el extrasubregional se desarrollan en un marco de apertura y liberalización que supone la inserción de los Países Miembros dentro de un nuevo orden económico internacional, en el que el transporte internacional es también materia de modernización;

Que los nuevos esquemas del transporte internacional determinan el uso intensivo de los contenedores, generación y prestación de servicios de transporte, que superan las antiguas formas modales de distribución física de mercancías;

Que en tal sentido, es conveniente adoptar una normativa comunitaria que regule las operaciones de Transporte Multimodal en la Subregión;

DECIDE:

CAPITULO I DEFINICIONES

Artículo 1.- Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:

Certificado de Registro.- El documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, y que lo autoriza a actuar como tal.

Consejo de Integración Física.- El organismo creado mediante Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Consignatario.- La persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal.

Contrato de Transporte Multimodal.- El contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, por escrito y contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte Multimodal de mercancías.

Derecho Especial de Giro (DEG).- La unidad de cuenta en la forma definida por el Fondo Monetario Internacional.

Documento de Transporte Multimodal.- El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato. Puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido en forma:

- a) Negociable; o,
- b) No negociable, con expresión del nombre del consignatario.

Entrega.- El hecho de poner las mercancías:

- a) En poder del consignatario;
- b) A disposición del consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega; o
- c) En poder de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.

Expedidor.- La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.

Ley Imperativa.- Toda ley o convenio internacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.

Mercancías.- Toda clase de bienes, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.

Organismo Nacional Competente.- Modificado por Decisión 393, Artículo 2.

El designado por cada País Miembro.

Operador de Transporte Multimodal.- Modificado por Decisión 393, Artículo 2.

Toda persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.”

País Miembro.- Uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

Por escrito.- Expresión que comprende el telegrama, el telex, el fax y cualquier otro medio que estampe, registre, repita o transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.

Porteador.- La persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el Operador de Transporte Multimodal.

Tomar bajo custodia.- El hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal y que éste las acepte para su transporte.

Transporte Multimodal.- El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

CAPITULO II **AMBITO DE APLICACIÓN**

Artículo 2.- La presente Decisión se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal, siempre que:

- a) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Miembro, o
- b) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.

Asimismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operen entre Países Miembros o desde un País Miembro hacia terceros países y viceversa.

Artículo 2 A.- Incorporado por Decisión 393, Artículo 4.

Cuando en la presente Decisión y en los reglamentos que se adopten para su aplicación se utilicen las expresiones Transporte Multimodal, Operador de Transporte Multimodal. Contrato de Transporte Multimodal o documento de Transporte Multimodal, se deberá entender que es “Internacional”.

CAPITULO III **DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Documento de Transporte Multimodal

Artículo 3.- El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un Documento de Transporte Multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Este documento deberá ser firmado por el Operador de Transporte Multimodal o por una persona autorizada al efecto por él. La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

Artículo 4.- En el Documento de Transporte Multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías; las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso; el número de bultos o de piezas; y, el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal;
- d) El nombre del expedidor;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f) El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia;
- g) El lugar de entrega de las mercancías;
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;

- i) Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal es negociable o no negociable;
- j) El lugar y la fecha de emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- k) La firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l) El flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m) El itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- n) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el Documento de Transporte Multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento.

La omisión en el Documento de Transporte Multimodal de uno o varios de los datos precedentes, no afectará la naturaleza jurídica del documento como uno de transporte Multimodal.

Artículo 5.- Los datos contenidos en el Documento de Transporte Multimodal establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en dicho documento, a menos que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya agregado a éste una indicación en contrario, como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador"; "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas.

No se admitirá prueba en contrario si el Documento de Transporte Multimodal ha sido transferido o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal

Artículo 6.- La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que las entrega.

Artículo 7.- El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

Artículo 8.- El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en una forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del Documento;
- b) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del Documento debidamente endosado;
- c) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del Documento. Si tal documento ha sido endosado "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);
- d) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,
- e) Cuando no se haya emitido ningún documento sobre papel, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario, para dar tales instrucciones, según el Contrato de Transporte Multimodal.

Artículo 9.- Modificado por Decisión 393, Artículo 5.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos del artículo 6, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquiera otra de las personas a que se refiere el artículo 7, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

No obstante, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el Operador de Transporte Multimodal."

Artículo 10.- Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Operador de Transporte Multimodal diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el párrafo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

Artículo 11.- Modificado por Decisión 393, Artículo 6.

No obstante lo dispuesto en el artículo 9, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sucedido durante ese transporte, por una o más de las circunstancias siguientes:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente;
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;
- Vicio propio u oculto de las mercancías;
- Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador del Transporte Multimodal, debidamente comprobados.

Artículo 12.- La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de éstas en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

Limitación de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal:

Artículo 13.- A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma máxima equivalente a 666,67 DEG por bulto o por unidad o a 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Artículo 14.- Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Artículo 15.- No obstante lo dispuesto en los artículos 13 y 14, si el transporte Multimodal no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Artículo 16.- Modificado por Decisión 393, Artículo 7.

Cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite."

Artículo 17.- Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su

responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el transporte Multimodal en virtud del contrato respectivo.

Artículo 18.- La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

Artículo 19.- El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Responsabilidad del expedidor

Artículo 20.- El expedidor, ya sea que actúe directamente o por interpósita persona, garantizará al Operador de Transporte Multimodal la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si fuera el caso, a su carácter de peligrosas, en el momento en que éste tome las mercancías bajo su custodia para su inclusión en el Documento de Transporte Multimodal.

El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo anterior y seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.

El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del Contrato de Transporte Multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

Avisos, reclamaciones, acciones y prescripción

Artículo 21.- A menos que el consignatario avise por escrito al Operador de Transporte Multimodal la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de éstas, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, se aplicará igualmente la presunción del párrafo precedente, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

Artículo 22.- Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en la presente Decisión si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías o, si éstas no han sido entregadas, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 párrafo final, la falta de entrega de las mercancías hubiere dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

Artículo 23.- Las normas de la presente Decisión se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el Operador de Transporte Multimodal en relación con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal, independientemente que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad Extracontractual.

Asimismo, se aplicarán a todas las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal que se dirijan contra cualquier empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento de dicho contrato, independientemente que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o Extracontractual. La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal y de sus empleados, agentes u otras personas contratadas por aquél no excederá de los límites establecidos en los artículos 13 a 19.

Jurisdicción y competencia

Artículo 24.- A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:

- a) El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;
- b) El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;

- c) El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- d) El del lugar de entrega de las mercancías; o
- e) Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 25.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24, el que estará obligado a aplicar las disposiciones de la presente Decisión.

Disposiciones complementarias

Artículo 26.- Toda estipulación contenida en el Documento de Transporte Multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Capítulo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o del consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal podrá, con consentimiento del expedidor, incrementar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones de la presente Decisión.

Artículo 27.- Modificado por Decisión 393, Artículo 8.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, las disposiciones contenidas en convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal Internacional de los cuales sean partes todos los Países Miembros involucrados en dicha operación de Transporte Multimodal, prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión, salvo pacto en contrario. "

Artículo 28.- Las disposiciones de la presente Decisión no impedirán la aplicación de las normas relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el Contrato de Transporte Multimodal o en la respectiva legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

CAPITULO IV

DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 28 A. Introducido por: Decisión 393, Artículo 9.

Créase en cada uno de los Países Miembros un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán las personas naturales y jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal estará a cargo del organismo nacional competente de cada País Miembro, el que adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el Reglamento que al efecto deberá expedir la Junta."

Artículo 29.- Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Países Miembros, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del País Miembro.

Artículo 30.- Modificado por Decisión 393, Artículo 10.

El registro efectuado por el organismo nacional competente de uno de los Países Miembros, faculta al Operador de Transporte Multimodal para operar en ese país y en los restantes Países Miembros en los cuales desee operar. El Certificado de Registro otorgado por dicho organismo constituye la constancia de la autorización para ejercer la actividad.

Los organismos nacionales competentes informarán por escrito a la Junta, tanto de los Operadores de Transporte Multimodal registrados como de las modificaciones que se introduzcan al registro respectivo, acompañando los documentos del caso. La Junta, a su vez, hará de conocimiento esta información a los demás Países Miembros.

El Registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial o por escrito del organismo nacional competente al Operador de Transporte Multimodal y a la Junta del Acuerdo de Cartagena, sobre su cancelación. Asimismo, el organismo nacional competente podrá disponer la suspensión o cancelación del Certificado de Registro."

Artículo 31.- Modificado por Decisión 393, Artículo 11.

Para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Poseer capacidad legal, en la forma requerida por las normas internas del país ante el cual se solicita el Registro;
 - b) Contar con representación legal suficiente y domicilio permanente establecido en el País Miembro ante el cual se solicita el Registro, así como con representación legal en los demás Países Miembros en los que desee operar;
 - c) Contar con una póliza de seguro, cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización u otro mecanismo de carácter financiero que cubran el pago de las obligaciones por la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías, derivadas de los contratos de transporte multimodal, así como los riesgos extracontractuales;
- y,
- d) Mantener en el País Miembro del domicilio principal un patrimonio realizable mínimo equivalente a 80 000 DEG, u otorgar una garantía equivalente."

Artículo 32.- Modificado por Decisión 393, Artículo 12.

El organismo nacional competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante Resolución motivada, dentro del plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, de acuerdo con el procedimiento que se adopte en el reglamento de la presente Decisión.

Artículo 32 A. Incorporado por Decisión 393, Artículo 13.

El certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

Artículo 32 B. Incorporado por Decisión 393, Artículo 13.

El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda."

CAPITULO V -- DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 33.- Corresponderá a la Junta del Acuerdo de Cartagena, cuando lo considere necesario, dictar los reglamentos que permitan la correcta aplicación de la presente Decisión y coordinar con los Países Miembros las acciones pertinentes orientadas hacia la promoción del transporte Multimodal y de sus operadores.

Artículo 34.- En materia de tributación se aplicarán al transporte Multimodal que se realice dentro de la Subregión las disposiciones pertinentes del "Convenio para Evitar la Doble Tributación entre los Países Miembros", aprobado por la Decisión 40 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que la sustituyan o modifiquen.

Artículo 35.- Los Países Miembros organizarán y reglamentarán al interior de sus territorios todo lo relacionado con la infraestructura física necesaria para el desarrollo de la actividad a la que se refiere la presente Decisión. En tal sentido, emprenderán acciones destinadas al funcionamiento de zonas aduaneras privadas, almacenes de aduana, puertos secos, terminales de contenedores, espacios para la consolidación y desconsolidación de las cargas y manejo de las unidades de transporte por los Operadores de Transporte Multimodal, de tal manera que sus operaciones se realicen eficientemente y conforme a la presente Decisión.

Artículo 35 A. Traslado parcial de Artículo 2, por la Decisión 393, Artículo 3.

Las disposiciones de la presente Decisión no implican, bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades que los países se hayan otorgado o se otorguen entre sí, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Artículo 35 B. Incorporado por Decisión 393, Artículo 13.

El certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

Artículo 35 C. Incorporado por Decisión 393, Artículo 13.

El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda.”

Artículo 35 D. Incorporado por Decisión 393, Artículo 14.

Los Operadores de Transporte Multimodal constituidos y establecidos fuera de la Subregión Andina, podrán también prestar servicio de transporte multimodal en los países del Acuerdo de Cartagena, para lo cual deberán solicitar su registro en cada uno de los Países Miembros en los que deseen operar.”

CAPITULO VI ASPECTOS INSTITUCIONALES

Del Consejo de Integración Física:

Artículo 36.- El Consejo de Integración Física, creado mediante la Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, será el encargado de velar por el cumplimiento y la aplicación de la presente Decisión.

El Consejo contará con una Secretaría Técnica Permanente que será ejercida por la Junta del Acuerdo de Cartagena y estará apoyado por una Secretaría Pro-Témpore a cargo del País Miembro que ejerza la Presidencia, conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.

Organismos Nacionales Competentes:

Artículo 37.- Los organismos nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de la presente Decisión en sus respectivos territorios.

Artículo 38.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte Multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

CAPITULO VII

INFRACCIONES Y SANCIONES

Incorporado por Decisión 393, Artículo 15

Artículo 39.- Incorporado por Decisión 393, Artículo 15.

Sin perjuicio de las sanciones previstas en las respectivas legislaciones nacionales de los Países Miembros, las infracciones en la prestación del servicio de Transporte Multimodal podrán, de acuerdo a su gravedad, dar lugar a:

- a) Suspensión del Certificado de Registro, por un mínimo de treinta días y un máximo de noventa días calendario; y,
- b) Cancelación de la inscripción en el Registro y del Certificado de Registro.”

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- El Consejo de Integración Física, dentro de un plazo de 90 días calendario contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de esta Decisión, pondrá a consideración de la Junta para su aprobación mediante Resolución el contenido y el formato de los documentos necesarios para la aplicación de la presente Decisión.

SEGUNDA.- Dentro de los 30 días siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, los Países Miembros designarán y comunicarán a la Junta del Acuerdo de Cartagena el organismo nacional competente a que se refiere el artículo 37.

TERCERA.- La Junta del Acuerdo de Cartagena, dentro de un plazo máximo de 120 días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, dictará la reglamentación necesaria para el registro de los Operadores de Transporte Multimodal, en la que se considerarán los antecedentes necesarios para acreditar el cumplimiento de los requisitos enunciados en el artículo 31, incluyendo la forma de la garantía equivalente y de la póliza de seguro.

Decisión 331: Dada en la ciudad de Santafé de Bogotá, Colombia, a los cuatro días del mes de marzo de mil novecientos noventa y tres.

Decisión 393: Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los nueve días del mes de julio de mil novecientos noventa y seis.

RESOLUCIÓN 425

Reglamento para el Registro de Operadores
de Transporte Multimodal Internacional

A JUNTA DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

VISTAS: Las Decisiones 331 y 393 de la Comisión;

CONSIDERANDO:

Que la Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante Decisión 393, creó el Registro de Operadores de Transporte Multimodal en cada uno de los Países Miembros, en el cual se inscribirán las personas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio;

Que la Disposición Transitoria Tercera de la Decisión 331 faculta a la Junta dictar la reglamentación necesaria para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal;

Que las autoridades nacionales responsables de los diferentes modos de transporte y de aduana elaboraron el reglamento para el registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional y recomendaron su adopción como norma comunitaria;

RESUELVE:

CAPITULO I

GENERALIDADES

Artículo 1.- Las personas naturales y jurídicas domiciliadas de manera permanente en Cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, podrán prestar servicios de Transporte Multimodal Internacional, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Decisión 331.

La constitución de las personas jurídicas se regirá por la legislación del País Miembro de su domicilio principal, y en su objeto social deberá constar, entre sus actividades, la prestación de servicios como Operador de Transporte Multimodal (OTM). De igual manera, para prestar servicios de Transporte Multimodal Internacional, las personas naturales deberán cumplir con las normas nacionales exigidas para el ejercicio de la actividad comercial.

CAPITULO II

DEL REGISTRO

Artículo 2.- Para prestar el servicio de Transporte Multimodal internacional, las personas naturales o jurídicas deberán estar inscritas en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y haber obtenido y mantener vigente el Certificado de Registro, el cual será otorgado por el organismo nacional competente.

Artículo 3.- Para obtener la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente acompañada de los recaudos establecidos en el artículo 31 de la Decisión 331. Dicho organismo dispondrá de diez días calendario, contados a partir de la fecha de la recepción de la solicitud., para examinar la documentación entregada a resolver si la solicitud está completa.

De encontrarla incompleta o deficiente, dentro de los cinco días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el párrafo anterior, comunicará por escrito al solicitante requiriéndole que la complete o corrija.

En todo caso, el plazo señalado en el artículo 32 de la Decisión 331 empezará a correr a partir del día en que hayan sido completados o corregidos los documentos e información.

Artículo 4. - Admitida la solicitud, el organismo nacional competente, dentro del plazo señalado en el artículo 32 de la Decisión 331, contado a partir de su presentación, expedirá una Resolución Administrativa en la cual dispondrá la inscripción del solicitante en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y el otorgamiento del Certificado de Registro, lo cual se hará en el mismo acto.

En caso de ser denegada la solicitud, igualmente se expedirá una Resolución Administrativa, la que deberá ser notificada al interesado y podrá ser objeto de los recursos impugnativos previstos en la legislación interna del País Miembro que la expida.

CAPITULO III DEL CERTIFICADO DE REGISTRO

Artículo 5. - El Certificado de Registro será otorgado conforme al formato que consta como Anexo 1 del presente Reglamento en unidad de acto con la inscripción en el registro de que trata el artículo 4.

Artículo 6. - El número de identificación del Certificado de Registro de Operador de transporte Multimodal será asignado por el organismo nacional competente que lo expida. Estará conformado por la sigla C.R.O.T.M.I., a continuación la identificación del País Miembro que lo expida, utilizándose las dos primeras letras de su nombre: Bolivia (BO), Colombia (CO), Ecuador (EC), Perú (PE) y Venezuela (VE); seguido de una numeración consecutiva que empiece con el número 001 y concluya con los dos últimos dígitos del año de expedición.

Artículo 7. - Expedido el Certificado de Registro de Operador de Transporte Multimodal, el organismo nacional competente que lo otorgó comunicará directamente por escrito este hecho a la Junta del Acuerdo de Cartagena y acompañará a su comunicación copia del mismo, para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 30, segundo párrafo, de la Decisión 331.

Artículo 8. - Para la renovación del Certificado de Registro, el Operador de Transporte Multimodal deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente antes del vencimiento del mismo.

En este caso, si los recaudos presentados inicialmente se mantienen sin modificación, no estará obligado a presentar nueva documentación, operando la renovación en forma automática.

El organismo nacional competente, de considerarlo necesario, podrá pedir la actualización de la documentación pertinente.

El organismo nacional competente dispondrá treinta días calendario, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud, para entregar el Certificado de Registro con la renovación correspondiente.

Artículo 9. - El Certificado de Registro caducará de pleno derecho cuando su renovación no hubiera sido solicitada a su vencimiento, que dando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio hasta tanto solicite la renovación y ésta haya sido concedida.

Artículo 10. - La suspensión del registro tendrá lugar cuando existan indicios ciertos de que el Operador de Transporte Multimodal ha incurrido en alguna de las causas previstas en los literales a) y b) del artículo siguiente, cuando medie orden judicial que así lo disponga o cuando no se cumpla con lo dispuesto en los artículos 20, 21 y 22 del presente Reglamento.

Artículo 11. - Habrá lugar a la cancelación del registro cuando:

- a) Se haya aportado información falsa o fraudulenta para la obtención del registro;
- b) Se haya dejado de cumplir con alguno de los requisitos necesarios para mantenerlo vigente;
- c) Medie orden judicial al respecto;
- d) Cuando en el lapso de un año se haya incurrido en más de dos suspensiones consecutivas o alternadas.

Artículo 12. - Habrá lugar a la nulidad del registro en los casos que así lo disponga la legislación nacional aplicable.

Artículo 13. - Cualquier modificación que involucre cambio de titular o de domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal de un País Miembro a otro, requerirá de un nuevo trámite de registro. En los demás casos de modificación del registro se dejará constancia en el mismo.

Artículo 14. - La cancelación y la nulidad del Registro acarrearán la revocatoria del Certificado de Registro.

Artículo 15. - En caso de denegación de la renovación, cancelación, suspensión o nulidad, el organismo nacional competente expedirá una Resolución.

Artículo 16. - La cancelación, suspensión o nulidad del registro inhabilita al Operador de Transporte Multimodal, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda, para la prestación del servicio de Transporte Multimodal.

Contra la Resolución Administrativa que así lo disponga, cabe interponer los recursos impugnativos conforme a lo previsto en la legislación interna de los Países Miembros.

Artículo 17. - De la modificación, cancelación, suspensión, nulidad o caducidad se dejará constancia en el registro.

CAPITULO IV DE LOS REQUISITOS

Artículo 18. - La constitución social del Operador de Transporte Multimodal como persona jurídica, la facultad para el ejercicio de la actividad comercial, en el caso de persona natural, y la representación legal suficiente o el apoderado, se acreditarán de conformidad con las normas legales internas vigentes de cada País Miembro.

Artículo 19. - Los Operadores de Transporte Multimodal están obligados a tener representante legal o apoderado con plenas facultades para representarlo en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales y contar con domicilio permanente en el País Membro que les haya otorgado el Certificado de Registro.

En los Países Miembros distintos al de origen del Operador de Transporte Multimodal, será suficiente la designación de representante legal o apoderado en forma permanente mediante poder notarial por escritura pública.

Artículo 20. - El Operador de Transporte Multimodal deberá mantener vigente una póliza de responsabilidad civil contractual que ampare los riesgos por la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de Transporte Multimodal. Los riesgos extracontractuales pueden ser cubiertos mediante el ingreso del Operador de Transporte Multimodal a un club de protección e indemnización, cuyas reglas contemplen dichas coberturas, o a través de alternativas de carácter financiero que ampare tales riesgos.

Artículo 21. - El Operador de Transporte Multimodal deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro de su Registro, las modificaciones, renovaciones, contrataciones de nuevas pólizas de seguro u otras modificaciones de cobertura a que se refiere el artículo anterior; para tal efecto, dispondrá de siete días calendario, contados a partir de la fecha de producidos tales hechos.

Artículo 22. - El Operador de Transporte Multimodal deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro de su Registro, dentro de los siete días calendario de producido el hecho, toda modificación que introduzca en los estatutos de la empresa o en la actividad comercial en caso de persona natural, así como los cambios de dirección del domicilio, designación de un nuevo representante legal o apoderado, renuncia de éste o caducidad de su nombramiento o de su poder.

Asimismo, informará de la designación o renuncia del representante legal o apoderado y de la caducidad del nombramiento o poder, que se produzca en los Países Miembros en los cuales opera.

Artículo 23. - Para el cumplimiento de lo establecido en el literal d) del artículo 31 de la Decisión 331:

- a) En el caso de las personas jurídicas, la determinación del patrimonio realizable tomará en cuenta el capital social suscrito y pagado, y el activo fijo de libre disposición;
- b) En el caso de personas naturales, la determinación del patrimonio realizable tomará en cuenta sus activos fijos de libre disposición; y,
- c) La garantía equivalente por el monto que otorgue en forma solidaria un tercero, la que podrá ser real o financiera.

Artículo 24. - Al solicitar la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar la documentación que acredite que entre el personal directivo, funcionarios y técnicos o entre sus empleados, en caso de ser persona natural, existen personas con experiencia en actividades vinculadas al transporte multimodal.

Artículo 25. - El Operador de Transporte Multimodal deberá entregar, trimestralmente, al organismo nacional competente información estadística sobre sus operaciones de Transporte Multimodal. De considerarlo necesario, el organismo nacional competente podrá solicitar la documentación sustentatoria adicional.

Artículo 26. - Los Operadores de Transporte Multimodal extrasubregionales, al solicitar su inscripción en el Registro de Operadores, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Acreditar que están legalmente constituidos como Operador de Transporte Multimodal en un país de origen.

2. Contar con representación legal suficiente en los Países Miembros en los cuales pretendan operar.
3. Contar con las coberturas suficientes para la eventual pérdida o deterioro de las mercancías o falta o retraso en su entrega, derivadas de los contratos de Transporte Multimodal.
4. Acreditar un patrimonio realizable en el País Miembro donde solicita el Registro equivalente, como mínimo, a 80 000 DEG u otorgar una garantía solidaria equivalente.

Artículo 27. - En cumplimiento del artículo 13 de la Decisión 9 de la Comisión, comuníquese a los Países Miembros de la presente Resolución, que entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los veinte días del mes de agosto del mil novecientos noventa y seis.

REPUBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO No. 149 DEL 21 DE ENERO DE 1999

“ Por el cual se Reglamenta el Registro de Operadores de Transporte Multimodal”

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de las facultades que le confieren el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Política, el artículo 2 ordinal b) de la Ley 105 de 1993, el artículo 7 de la Ley 336 de 1996, los artículos 37 y 38 de la Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y el artículo 9 de la Decisión 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena,

DECRETA:

ARTICULO 1.- REGISTRO DE OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL.- Establécese el Registro de Operadores de Transporte Multimodal. El Organismo Nacional Competente para llevar el Registro de Operadores de Transporte Multimodal es el Ministerio de Transporte.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal creado mediante el presente decreto tendrá aplicación tanto para las operaciones de transporte multimodal que se desarrollen en el ámbito nacional, como para aquellas que se desarrollen en el ámbito internacional.

Para este efecto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- 1) **Transporte Multimodal Nacional** : Es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos dentro del territorio nacional Colombiano.
- 2) **Transporte Multimodal Internacional** : Es aquel que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las Decisiones 331 expedida en 1993 y 393 expedida en 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

ARTICULO 2. INSCRIPCION EN EL REGISTRO.- Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal Nacional o Internacional, las personas naturales o jurídicas interesadas deben estar inscritas en el registro respectivo a cargo del Ministerio de Transporte.

ARTICULO 3.- REQUISITOS GENERALES DE INSCRIPCION EN EL REGISTRO.- Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 4 y 5 del presente decreto, para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el Ministerio de Transporte, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11 de la Decisión 393 de 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, para los numerales 1) a 6) siguientes:

- 1) Poseer capacidad legal, lo cual se acreditará de la siguiente manera:
 - a) En el caso de las personas naturales, mediante la presentación del certificado de inscripción como comerciante en el Registro Mercantil respectivo y fotocopia de su documento de identidad.

- b) En el caso de las personas jurídicas, estar legalmente constituida o establecida en Colombia, lo cual se acreditará mediante la presentación del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, el cual no deberá tener más de sesenta (60) días de haber sido expedido al momento de la presentación de la correspondiente solicitud de inscripción.
- 2) Estar domiciliado en Colombia, lo cual se demostrará mediante la presentación del certificado de inscripción como comerciante en el Registro Mercantil respectivo en el caso de las personas naturales, y certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva en el caso de las personas jurídicas.
- 3) Contar con representación legal suficiente en Colombia, lo cual se acreditará de la siguiente manera:
 - a) En el caso de las personas naturales y jurídicas de nacionalidad colombiana, bastará con la presentación del certificado de inscripción como comerciante en el Registro Mercantil y del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, respectivamente.
 - b) En el caso de las personas naturales de nacionalidad de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, deberán demostrar la designación de un apoderado en forma legal en Colombia, de conformidad con lo establecido en el artículo 477 del Código de Comercio.
 - c) En el caso de las personas jurídicas constituidas conforme a las leyes de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, deberán establecer una sucursal en el territorio colombiano, de conformidad con lo establecido en los artículos 471 y siguientes del Código de Comercio.
- 4) Contar con representación legal suficiente en cada uno de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones en los que pretenda desarrollar sus operaciones, lo cual se acreditará de conformidad con lo establecido en la legislación interna de cada uno de dichos países.
- 5) Contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización que cubra el pago de las obligaciones por la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de transporte multimodal y que, además, incluya un anexo de cobertura de los riesgos extracontractuales derivados de las actividades de los Operadores de Transporte Multimodal.
- 6) Mantener un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG, lo cual se acreditará de la siguiente manera :
 - a) En el caso de las personas naturales colombianas, mediante la presentación de copia autenticada de la declaración de renta del año gravable anterior a la presentación de la solicitud.
 - b) En el caso de las personas naturales nacionales de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, mediante la presentación del documento que de conformidad con la legislación tributaria de su país de origen o de domicilio permanente acredite el monto de su patrimonio del año gravable anterior a la presentación de la solicitud.
 - c) En el caso de las personas jurídicas nacionales colombianas o de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, mediante certificación expedida por su contador o revisor fiscal, según sea el caso.
- 7) Constituir una garantía global en favor de La Nación - Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, por un valor asegurable equivalente a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para cubrir el pago de los tributos aduaneros suspendidos de las mercancías, las sanciones generadas con ocasión de las operaciones de Transporte Multimodal y la terminación del régimen de Continuación de Viaje, por el término de un (1) año y tres (3) meses más, debiendo ser renovada tres (3) meses antes de su vencimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 25 del Decreto 2295 de 1996 y las normas que lo sustituyan, modifiquen o complementen.
- 8) Presentar la documentación que acredite que entre el personal directivo, funcionarios y técnicos o entre sus empleados, en caso de ser persona natural, existen personas con experiencia en actividades vinculadas al Transporte Multimodal.

PARAGRAFO.- El requisito establecido en el numeral 6) del presente artículo, puede ser sustituido mediante la presentación de garantía bancaria o de compañía de seguros legalmente establecida en Colombia por un monto equivalente a 80.000 DEG.

ARTICULO 4.-INSCRIPCION DE OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL SUBREGIONALES.-

Los Operadores de Transporte Multimodal originarios de alguno de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones, podrán inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal a cargo del Ministerio de Transporte, mediante la presentación de una solicitud dirigida a dicho Ministerio, a la que se acompañará el Certificado de Registro otorgado por el organismo nacional competente de su país de origen, en caso de que la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones no haya rendido el informe correspondiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, modificado por el artículo 10 de la Decisión 393 de la misma Comisión y las normas que la modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

Si alguno de los Operadores de Transporte Multimodal originarios de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones desea realizar sus operaciones de Transporte Multimodal Internacional por territorio colombiano, deberá tener constituida y vigente la garantía que ampara el cumplimiento de las normas aduaneras, de conformidad con el numeral 7 del artículo 3 de este decreto.

PARAGRAFO.- Las personas naturales o jurídicas originarias de un país miembro de la Comunidad Andina de Naciones y que no cuenten con el Certificado de O.T.M. de su país de origen, podrán inscribirse en Colombia, para lo cual deberán cumplir los requisitos señalados en el artículo 3 de éste decreto.

ARTICULO 5.-INSCRIPCION DE OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL EXTRASUBREGIONALES.-

Las empresas extranjeras, originarias de países distintos a los miembros de la Comunidad Andina de Naciones, que deseen prestar servicios de Transporte Multimodal desde o hacia Colombia deberán inscribirse en el Registro creado mediante el presente decreto, para lo cual el interesado deberá presentar una solicitud ante el Ministerio de Transporte, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- 1) Poseer capacidad legal suficiente, lo cual se acreditará mediante la presentación del documento que demuestre su existencia y representación legal, debidamente traducido y autenticado conforme lo establecen los artículos 480 del Código de Comercio y 48, 259 y 260 del Código de Procedimiento Civil.
- 2) Contar con representación legal en Colombia, mediante la designación de un agente o representante permanente en el país, con facultades para representarlo judicial y extrajudicialmente, lo cual se acreditará mediante la presentación de la copia del poder notarial expedido por escritura pública en el cual conste la designación del representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que debe intervenir en el país.
De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.
- 3) Contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización que cubra el pago de las obligaciones por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de transporte multimodal y que, además, incluya un anexo de cobertura de los riesgos extracontractuales derivados de las actividades de los Operadores de Transporte Multimodal.
- 4) Mantener un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG, lo cual se acreditará mediante certificación expedida por su contador o revisor fiscal, según sea el caso.
- 5) Constituir una garantía global en favor de La Nación - Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, por un valor asegurable equivalente a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para cubrir el pago de los tributos aduaneros suspendidos de las mercancías, las sanciones generadas con ocasión de las operaciones de Transporte Multimodal y la terminación del régimen de Continuación de Viaje, por el término de un (1) año y tres (3) meses más, debiendo ser renovada tres (3) meses antes de su vencimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 25 del Decreto 2295 de 1996 y las normas que lo sustituyan, modifiquen o complementen.

PARAGRAFO.- En todo caso, la inscripción de empresas extranjeras en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal que lleva el Ministerio de Transporte estará condicionada al principio de

reciprocidad, siempre que no exista convenio bilateral, tratado u obligación alguna de carácter internacional entre la República de Colombia y el país de origen del solicitante.

ARTICULO 6.- VIGENCIA DE LA INSCRIPCION EN EL REGISTRO.- El registro de O.T.M. tendrá una vigencia indefinida mientras la persona natural o jurídica inscrita mantenga los requisitos contemplados en los artículos 3, 4 y 5, según el caso, y no medie comunicación oficial por escrito de parte del Ministerio de Transporte dirigida al interesado sobre la cancelación de tal inscripción. Copia de esta comunicación será enviada por el Ministerio de Transporte a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, en el caso de cancelación de la inscripción de Operadores de Transporte Multimodal sujetos al régimen establecido en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

ARTICULO 7.- CERTIFICADO DE REGISTRO.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y en el artículo 10 de la Decisión 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, el Ministerio de Transporte, al efectuar la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal expedirá al interesado un Certificado de Registro, que será el documento mediante el cual el Operador de Transporte Multimodal acredite su inscripción en el Registro respectivo ante las autoridades colombianas y de los demás países miembros de la Comunidad Andina de Naciones que así se lo exijan.

ARTICULO 8.- PROCEDIMIENTO.- La inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y la expedición del Certificado de Registro se efectuará por parte del Ministerio de Transporte, mediante el siguiente procedimiento:

- 1) Una vez recibida la solicitud a que se refieren los artículos 3, 4 y 5 del presente decreto, el Ministerio de Transporte contará con un plazo de diez (10) días calendario para examinar la documentación entregada y resolver si la misma está completa.
- 2) En caso que se encuentre que la solicitud contiene documentación incompleta o deficiente, el Ministerio de Transporte, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al vencimiento del plazo establecido en el numeral anterior, lo comunicará por escrito al interesado requiriéndole para que la complete o corrija.
- 3) Una vez se haya acreditado satisfactoriamente el cumplimiento de los requisitos contemplados en los artículos 3, 4 y 5, el Ministerio de Transporte contará con un plazo de sesenta (60) días calendario para pronunciarse sobre la solicitud de inscripción mediante resolución motivada. Para este efecto, dentro del primer día hábil a la recepción de la solicitud con el lleno de los requisitos, el Ministerio de Transporte informará a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales enviándole los originales de las pólizas de seguros indicadas en el numeral 7 del artículo 3 y en el numeral 5 del artículo 5 del presente decreto, para su revisión y aprobación. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales contará con plazo de quince (15) días calendario para pronunciarse ante el Ministerio de Transporte sobre la aprobación o rechazo de las citadas pólizas.
- 4) En caso que el Ministerio apruebe la solicitud, en la resolución respectiva ordenará la inscripción del solicitante en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y la expedición del correspondiente Certificado de Registro. Por el contrario, en caso de denegar la solicitud de inscripción, en la resolución indicará los recursos que contra tal decisión podrá interponer el interesado de conformidad con lo establecido en el Código Contencioso Administrativo.
- 5) El Certificado de Registro será expedido en los formatos que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte mediante resolución, siguiendo el modelo adoptado mediante Anexo I de la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena y cumpliendo los requisitos establecidos en la misma Resolución y las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen.
- 6) El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco (5) años, prorrogables en forma automática por períodos sucesivos de cinco (5) años, con la sola presentación de las pólizas y/o constancias de cobertura a que se refieren los numerales 5 y 7 del artículo 3 debidamente renovadas. No obstante, el Certificado perderá su vigencia, de pleno derecho, en caso que el Operador de Transporte Multimodal no mantenga alguno de los requisitos contemplados en los artículos 3, 4 y 5 del presente decreto, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del mismo.
- 7) En el caso de los Operadores de Transporte Multimodal sujetos al régimen establecido en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan,

complementen o reglamenten, una vez ejecutoriada la resolución mediante la cual se ordena la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y expedido el Certificado de Registro correspondiente, el Ministerio de Transporte informará de este hecho por escrito a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, anexando copia del Certificado de Registro, así como, de cualquier modificación que afecte dicho Certificado.

PARAGRAFO 1.- Los Operadores de Transporte Multimodal inscritos en el Registro creado mediante el presente decreto deberán comunicar al Ministerio de Transporte toda modificación que introduzcan a su objeto social o a su actividad comercial, en el caso de las personas naturales, así como los cambios de dirección del domicilio y cambios de su representante legal o apoderado o de sus agentes o representantes en Colombia o en el exterior. Del mismo modo, deberán informar al Ministerio de Transporte de todo cambio en las coberturas de seguros o en cualquiera otro de los requisitos de inscripción en el Registro a que se refieren los artículos 3, 4 y 5 del presente decreto, que puedan significar una modificación de las condiciones bajo las cuales se realizó tal inscripción.

PARAGRAFO 2.- La inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal podrá tramitarse por vía electrónica, una vez el Ministerio de Transporte y las demás entidades públicas y privadas involucradas en dicho trámite cuenten con la infraestructura necesaria para el efecto.

ARTICULO 9.- PERDIDA DE VIGENCIA DE LA INSCRIPCION EN EL REGISTRO.- De conformidad con lo establecido en el artículo 6 del presente decreto, cuando un Operador de Transporte Multimodal inscrito en el Registro que para el efecto lleva el Ministerio de Transporte deje de mantener en vigencia cualquiera de los requisitos establecidos en los artículos 3, 4 y 5 de este decreto, según el caso, su inscripción en el Registro perderá su vigencia, de pleno derecho, hasta el momento en que demuestre nuevamente el cumplimiento de los requisitos de inscripción que hubieren perdido su vigencia. El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, cuando haya lugar a ello, de la ocurrencia de las circunstancias a que se refiere el presente artículo.

En este caso, el interesado contará con un plazo de tres (3) meses calendario, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento. Vencido este término sin que el interesado haya renovado el cumplimiento de los requisitos de inscripción que hubieren perdido su vigencia, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, de conformidad con lo establecido en los artículos 11 y 12 del presente decreto.

ARTICULO 10.- REGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.-

El régimen jurídico aplicable al contrato de Transporte Multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen.

ARTICULO 11.- INFRACCIONES.- El Operador de Transporte Multimodal cometerá infracción a lo establecido en el presente decreto, cuando incurra en alguna de las siguientes conductas:

- 1) Cuando obtenga la inscripción en el registro en forma fraudulenta.
- 2) Cuando no tenga actualizado cualquiera de los requisitos de inscripción establecidos en los artículos 3, 4 y 5 del presente decreto;
- 3) Cuando incumpla la entrega trimestral de información estadística, al Ministerio de Transporte, sobre sus operaciones de Transporte Multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto;
- 4) Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte;
- 5) Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las normas aduaneras y las regulaciones que expida la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- 6) Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas de las normas y regulaciones relativas al transporte de sustancias controladas, peligrosas, de circulación restringida y de todas aquellas mercancías cuyo transporte está sujeto a un régimen especial.

ARTICULO 12.- SANCIONES.- Sin perjuicio de las sanciones contempladas en otros ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, el Operador de Transporte Multimodal que incurra en alguna de las infracciones establecidas en el artículo anterior, estará sujeto a la imposición de las siguientes sanciones:

- 1) Suspensión del Certificado de Registro por un mínimo de treinta (30) días calendario, para la infracción señalada en el numeral 3 del artículo 11 del presente decreto. Pasado el término de suspensión la sanción se mantendrá hasta tanto el Operador de Transporte Multimodal cumpla con la obligación que la motivo. Si el Operador de Transporte Multimodal continua incumpliendo por más de noventa (90) días calendario se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro, la cual no podrá ser solicitada nuevamente antes de un (1) año calendario.
- 2) Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 60 días calendario, para las infracciones establecidas en los numerales 4), 5) y 6) del artículo 11 del presente decreto.
- 3) Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 90 días calendario, en caso que el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado mas de una vez por la comisión de cualesquiera de las infracciones señaladas en los numerales 3), 4), 5), y 6) del artículo 11 del presente decreto. Esta sanción, por la comisión de la infracción señalada en el numeral 5 del artículo 11, de este Decreto, conlleva la efectividad de la garantía constituida a favor de la Nación - Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 25 del Decreto 2295 de 1996 y sus normas reglamentarias.
- 4) Cancelación de la inscripción en el Registro, en el evento contemplado en el numeral 2) del artículo 11 del presente decreto. Esta cancelación impedirá que el operador de transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.
- 5) Cancelación de la inscripción en el Registro, en caso que el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado, más de 3 veces por la comisión de cualesquiera de las infracciones señaladas en los numerales 4), 5) y 6) del artículo 11 del presente decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el término de tres (3) años.
- 6) Cancelación de la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, para la infracción indicada en el numeral 1 del artículo 11 del presente decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal sancionado pueda solicitar nuevamente, en cualquier tiempo, su inscripción en dicho Registro.

PARAGRAFO 1.- Las sanciones serán impuestas mediante resolución motivada, previa formulación de pliego de cargos por parte del Ministerio de Transporte y teniendo en cuenta los descargos que presente el Operador de Transporte Multimodal en un término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la notificación del pliego de cargos.

PARAGRAFO 2.- El acto administrativo que resuelva sobre la imposición de las sanciones a que se refiere el presente artículo será susceptible de los recursos en la vía gubernativa establecidos en el Código Contencioso Administrativo.

PARAGRAFO 3.- De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

ARTICULO 13.- SANCION A OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL NO INSCRITOS EN EL REGISTRO.- Toda persona que desarrolle operaciones de Transporte Multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia, sin estar previamente inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal establecido en el presente Decreto, estará sujeta a una sanción consistente en la imposición de una multa equivalente a 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

8 Fecha de entrega por llamada <input type="checkbox"/>		9 No. de D.T.M. originales expedidos		10 Tipo de Carga General Peligrosa		A Granel		11 Lugar de Entrega Final		
12. Marcas y Números		13 Números y Clase de Empaque		14 Descripción de los Bienes		15 Peso Bruto		16 Volumen		
				De conformidad con la declaración del expedidor						
						17 Valor Declarado				
18 Los bienes e instrucciones son aceptados y manejados con sujeción a las condiciones del contrato de transporte multimodal a menos que se indique lo contrario en el presente documento, son tomados a cargo en buen orden y condición aparente en el lugar de recibo para su transporte y entrega según lo arriba mencionado. Uno de estos documentos de transporte multimodal debe ser entregado debidamente endosado a cambio de los bienes, en fe de lo cual el D.T.M. original y todas estas copias exactas y fechadas han sido firmadas en el número estipulado abajo. Habiendo cumplido con uno los demás serán considerados nulos.					19 COSTS AND FREIGHT					
					FREIGHT Flete	PREPAID Prepagado	CURRENCY Moneda	COLLECT Al Cobro	CURRENCY Moneda	
					OTHERS Otros					
20 Nombre, Dirección y Teléfono del agente O.T.M. que entrega.					TOTAL					
21 Lugar y Fecha de expedición.					22 Firma autorizada O.T.M. Nombre					
No.										

MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO

DOCUMENTO ANDINO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

Las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, son el marco jurídico del Transporte Multimodal en los países de la Comunidad Andina, por lo cual se constituyen en el soporte fundamental para el diseño de sus documentos.

El **Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional (DATMI)**, pretende obtener la aprobación de la Cámara de Comercio internacional de París con el fin de que pueda ser utilizado en las ventas bajo créditos documentarios, de acuerdo con las **“Reglas y Usos Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional ICC relativas a los Créditos Documentarios Internacionales”**.

El D.A.T.M.I. identifica las particularidades del Contrato de Transporte, principalmente en lo relativo a las partes contratantes, las características de las mercancías y del transporte (origen, destino, rutas, modos de transporte y fletes).

La información que debe llenarse en el documento corresponde a las exigencias establecidas en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, y adicionalmente se solicita otra información que de acuerdo a la costumbre se considera necesaria para facilitar el conocimiento de la mercancía o el trámite ante

las autoridades competentes (dirección para notificaciones, instrucciones de manejo, No. de DTM originales expedidos).

Sin numeración, en la parte superior derecha y en la parte inferior izquierda se encuentran dos casillas para colocar el número del documento.

El Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional tiene enumeradas y en su orden, las siguientes casillas o espacios:

1) Identificación General:

- Nombre del documento:
“Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional D.A.T.M.I.”
“Multimodal Transport Andino Document International M.T.A.D.I.”
- Operador de Transporte Multimodal (nombre, logotipo, dirección, teléfono, del establecimiento principal Art.4, lit.c, Dec.331),
- Identifica al documento como “Negociable” o “No Negociable” (Art.4, lit.i, Dec.331), y
- Logotipo y declaración de aceptación de la Comunidad Andina:
“El O.T.M. abajo firmante será responsable por el cumplimiento de los términos del Contrato de Transporte Multimodal y las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.”
- Logotipo y declaración de aceptación de la Cámara de Comercio Internacional de París: (solo podrá usarse cuando este aprobado)
“Cumple con las reglas para Documento de Transporte Multimodal de la UNCTAD/ICC (Publicación 481).”

2) Expedidor (Consignor): Nombre de la persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal Internacional con el Operador de Transporte Multimodal Internacional. Normalmente es el generador de la carga o el vendedor. (Art.4, lit.d, Dec.331)

3) Consignado a la Orden de (Consighed to order of): El nombre de la persona autorizada para reclamar o recibir las mercancías, si lo comunica el expedidor. (Art. 4, lit. e y. Art. 8 de Dec.331).

- Al Portador: Si el documento se ha emitido “al portador”, se entiende por persona autorizada aquella que presente uno de los originales del documento.
- A la Orden: A la persona que presente uno de los documentos originales, debidamente endosado.
- A Nombre de una Persona: Si no está endosado, a la persona que tenga un original y se identifique con el nombre escrito.

4) Dirección para Notificaciones (Notify Address): El expedidor deberá dar una dirección al OTM donde quiere recibir toda la correspondencia, informes y avisos en relación con el cumplimiento del contrato.

5) Lugar y fecha de Recibo - Código (Place and Date of Receipt - Code): El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia. (art.4, lit.f, Dec. 331)

6) Modos de Transporte, Origen y Destino. (Modes of Transport, Original and Destyns). El OTM debe indicar el itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del Documento de Transporte Multimodal. (Art.4, lit.m, Dec 331). Hay posibilidad de incluir cuatro modos de transporte

7) Instrucciones de Manejo. (Handling Instructions). Cuando la carga requiere tratamiento o cuidados especiales, el expedidor debe indicarlo en este espacio.

8) Fecha de Entrega Programada. (Intended date of delivery). La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, especificado en la casilla No. 11, si en ello han convenido expresamente las partes. (Art.4, lit.h, Dec. 331)

9) No. de DTMs originales expedidos. (Number of Originals DTM Issued). Se indicará el número de DTM originales expedidos por el OTM.

10) Tipo de Carga: General, Peligrosa, A Granel (Type of Cargo, General, Dangerous, A Granel). Se debe indicar con una “x” en la casilla correspondiente el tipo de carga a transportar. Si las mercancías tienen carácter peligroso, debe indicarse en esta casilla. (Art.4, Lit.a, Dec. 331)

11) Lugar de Entrega Final. (Place of Delivery Final). Se indicará el lugar en que el OTM entregará las mercancías al Consignatario, especificado en la Casilla 3. (Art.4, lit.g,Dec.331)

12) Marca y Número. (Mark and Numbers). Se incluyen las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías. Si la mercancía tiene, además de la marca, un número y un logo especial, puede incluirse en esta casilla. Normalmente es el nombre de la empresa productora, o la marca registrada del producto, ejemplo: Bavaria, CocaCola, Icollantas. (Art. 4, lit. A, Dec. 331)

13) Número y Clase de Empaque. (Number & Kind of Packages). Debe indicarse la cantidad de bultos, paquetes, palets o piezas, según corresponda a cada una de las marcas. (Art. 4, lit.a, Dec.331)

14) Descripción de los bienes. (Description of Goods). Se incluye una descripción general de los bienes, de acuerdo con la información que suministre el expedidor y el estado aparente de las mercancías. Por ejemplo: Porcelanas pintadas a mano empacadas en cartón - empaque en buen estado, llantas nuevas para automóviles calibre xx, café tipo pergamino - empaque presenta deterioro. (Art. 4, lits. A y b, Dec. 331)

15) Peso Bruto. (GrossWeight). Debe indicarse el peso bruto de las mercancías. Esta columna no es de obligatorio diligenciamiento siempre y cuando se diligencie la casilla 16. (Art.4, lit. a, Dec.331).

16) Volumen. (Measurement). Cantidad expresada de otro modo, puede ser en kilos, toneladas, metros cúbicos, o cualquier otra unidad de medida que permita cuantificar. Esta información debe consignarla el OTM en la forma en que la haya proporcionado el expedidor. (Art.4, lit. a, Dec.331).

17) Valor Declarado. (Declared Value). Si el expedidor de las mercancías tiene interés en que el OTM le responda, en caso de siniestro, por el valor de estas, deberá indicar su valor en el lugar de entrega al OTM, de lo contrario, la responsabilidad del OTM se ajustará de acuerdo con el peso de las mercancías. El valor aquí declarado es diferente al valor que se fija para efectos de indemnización, este último se fija en el lugar y momento de su entrega o que debió entregarse en destino. (Arts. 12 y 13, Dec. 331)

18) Declaración:

“Los bienes e instrucciones son aceptados y manejados con sujeción a las condiciones del Contrato de transporte Multimodal a menos que se indique lo contrario en el presente documento, son tomados a cargo en buen orden y condición aparente en el lugar de recibo para su transporte y entrega según lo arriba mencionado.”

“Uno de estos documentos de Transporte Multimodal debe ser entregado, debidamente endosado a cambio de los bienes, en fe de lo cual el DTM original y todas estas copias exactas y fechadas han sido firmadas en el número estipulado abajo. Habiendo cumplido con uno los demás serán considerados nulos.” (Art. 5, Dec. 331)

19) Costos y Fletes. (Costs and Freight). Se debe indicar el flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación en relación con el flete. (Art.4, lit. I, Dec. 331)

20) Nombre, Dirección, Teléfono, del agente OTM que entrega. (Name, Address and Telephone the Agent MTO delivery). Corresponde a los datos que identifican al agente del OTM responsable de entregar la carga en el destino final.

21) Lugar y fecha de expedición. (Place and date of issue). Se escribe el lugar y la fecha en que se expide este documento. (Art. 4, lit. J, Dec. 331)

22) Firma Autorizada OTM, Nombre. (Authorized Signature MTO, Name). Firma autorizada y nombre de la persona que actúa en nombre propio o en representación del OTM responsable del contrato. (Art. 4, lit. K, Dec. 331)

**CONTRATO ANDINO DE
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL**

Aprobado por

COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE ACUATICO

VIII Reunión Ordinaria del CAATA

(Agosto 31 – Septiembre 1 de 1999)

En proceso de aprobación por:

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL.

DEFINICIONES:

1. **Consignatario.** - La persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal Internacional.
2. **Contrato de Transporte Multimodal Internacional - C.T.M.I.** - El contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal Internacional se obliga, por escrito y contra el pago de un flete, a ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.
3. **Derecho Especial de Giro - DEG.** - La unidad de cuenta en la forma definida por el Fondo Monetario Internacional.
4. **Documento de Transporte Multimodal Internacional - D.T.M.I.** - El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal Internacional y acredita que el Operador de Transporte Multimodal Internacional ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.
Puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido en forma a) Negociable o b) No Negociable, con expresión del nombre del consignatario.
5. **Entrega.** - El hecho de poner las mercancías: a) En poder del consignatario; b) A disposición del consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal Internacional o con las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega, o c) En poder de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega se hayan de poner las mercancías.
6. **Expedidor.** - La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal Internacional con el Operador de Transporte Multimodal Internacional.
7. **Mercancías.** - Toda clase de bienes incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalajes análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal Internacional, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.
8. **Operador de Transporte Multimodal Internacional - O.T.M.I.** - Toda persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal Internacional, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.
9. **Porteador.** - La persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el Operador de Transporte Multimodal Internacional.
10. **Transporte Multimodal Internacional.** - El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal Internacional, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal Internacional toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.
11. **Tomar Bajo Custodia.** - El hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal Internacional y que éste las acepte para su transporte.

CONDICIONES:

1. Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal Internacional.

- 1.1. La responsabilidad del O.T.M.I. por las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que las entrega.
- 1.2. El O.T.M.I. será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.
- 1.3. El O.T.M.I. se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:
 - a) Cuando el D.T.M.I. se haya emitido en una forma negociable “al portador”, a la persona que presente uno de los originales del Documento;
 - b) Cuando el D.T.M.I. se haya emitido en forma negociable “a la orden”, a la persona que presente uno de los originales del Documento debidamente endosado;
 - c) Cuando el D.T.M.I. se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de

los originales del Documento. Si tal Documento ha sido endosado “a la orden” o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);

- d) Cuando el D.T.M.I. se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el Documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,
- e) Cuando no se haya emitido ningún documento sobre papel, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario, para dar tales instrucciones, según el C.T.M.I.

- 1.4. El O.T.M.I. será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida, daño o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos del numeral 1.1. a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquiera otra de las personas a que se refiere el numeral 1.2, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

No obstante, el O.T.M.I. no será responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el O.T.M.I.

- 1.5. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un O.T.M.I. diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el párrafo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

- 1.6. No obstante lo dispuesto en el numeral 1.4., el O.T.M.I. no será responsable de la pérdida, el daño, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daños, deterioro o retraso ha sobrevenido durante ese transporte, por una o más de las circunstancias siguientes:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente;
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;
- Vicio propio u oculto de las mercancías;
- Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del O.T.M.I., debidamente comprobados.

- 1.7. La cuantía de la indemnización por pérdida, daño o deterioro de las mercancías se fijará según el valor de éstas en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el C.T.M.I., debieran haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tenga en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

2. Limitación de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal Internacional.

- 2.1. A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el O.T.M.I. las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el D.T.M.I., la responsabilidad del O.T.M.I., por los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o el deterioro de las mercancías estará limitada a una suma máxima equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas, dañadas o deterioradas, si esta cantidad es mayor.

- 2.2. Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto, y así se determina en el D.T.M.I., esos bultos se considerarán como una unidad de carga transportada.

Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en el contenedor, paleta o en un elemento de transporte análogo, se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

- 2.3. No obstante lo dispuesto en los numerales 2.1. y 2.2., si el Transporte Multimodal Internacional no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del O.T.M.I. estará limitada a una suma máxima equivalente a 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas, dañadas o deterioradas.
- 2.4. Cuando la pérdida, el daño o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal Internacional, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite.
- 2.5. Si el O.T.M.I. fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o deterioro, daños indirectos distintos de la pérdida, el daño o el deterioro de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el Transporte Multimodal Internacional en virtud del contrato respectivo.
- 2.6. La responsabilidad acumulada del O.T.M.I. no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.
- 2.7. El O.T.M.I. no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño, el deterioro o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con temeridad o con intención de causar tal pérdida, daño, deterioro o retraso y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, el deterioro o el retraso.

3. Responsabilidad del Expedidor

- 3.1. El expedidor, ya sea que actúe directamente o por interpuesta persona, garantizará al O.T.M.I. la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si fuera el caso, a su carácter de peligrosas, en el momento en que éste tome las mercancías bajo su custodia para su inclusión en el D.T.M.I.
- 3.2. El expedidor indemnizará al O.T.M.I. de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo anterior y seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el D.T.M.I.

El derecho del O.T.M.I. a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del C.T.M.I. respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

4. Avisos, reclamaciones, acciones y prescripción.

- 4.1. A menos que el consignatario avise por escrito al O.T.M.I. el daño, especificando éste, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas recibido establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el O.T.M.I. ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el D.T.M.I.

Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, se aplicará igualmente la presunción del párrafo precedente, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

- 4.2. Salvo acuerdo expreso en contrario, el **O.T.M.I.** quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo expuesto en el presente contrato:
 - a) Si no se le entabla acción judicial o arbitral en un plazo de nueve (9) meses contados a partir de la entrega de las mercancías; o,
 - b) Si no se le entabla acción judicial o arbitral en un plazo de nueve (9) meses contados a partir de la fecha en que se pactó la entrega de las mercancías y no haya ocurrido así; o,
 - c) Si no se le entabla acción judicial o arbitral en un plazo de nueve (9) meses contados a partir de la fecha en que, quien tenga derecho a reclamo, ejerciere el derecho a considerarlas perdidas, de conformidad al término establecido en el numeral 1.5. anterior, párrafo final, del presente contrato.

- 4.3.** Las normas del presente C.T.M.I. se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el O.T.M.I. en relación con el cumplimiento del C.T.M.I., independientemente que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

Asimismo, se aplicarán a todas las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del C.T.M.I. que se dirijan contra cualquier empleado o agente del O.T.M.I. o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento de dicho contrato, independientemente que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o extracontractual. La responsabilidad acumulada del O.T.M.I. y de sus empleados, agentes u otras personas contratadas por aquél no excederá de los límites establecidos en los numerales 2.1. a 2.6.

5. Jurisdicción y Competencia.

- 5.1.** A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los C.T.M.I. serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo: a) El del domicilio principal del O.T.M.I.; b) El del lugar de celebración del C.T.M.I.; c) El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal Internacional; d) El del lugar de entrega de las mercancías; o, e) Cualquier otro lugar designado al efecto en el C.T.M.I. y consignado en el D.T.M.I..

- 5.2.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral precedente, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los C.T.M.I. sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las Acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.1., el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Contrato.

6. Modos y Ruta de Transporte.

El O.T.M.I. debe ajustarse a lo pactado entre éste y la otra parte, en cuanto a la utilización de los modos, ruta y procedimiento a seguir en el manejo, transbordo, almacenamiento y transporte de los bienes.

7. Entrega.

Si las mercancías transportadas por el O.T.M.I. no son recibidas por el Consignatario de conformidad con los términos pactados en el D.T.M.I, habiéndose dado el correspondiente aviso de llegada en forma oportuna, el O.T.M.I. podrá depositarlas o tomar otra medida precautelativa a costa del consignatario mientras el caso se decida por la autoridad competente.

En todo caso el O.T.M.I. deberá dar aviso oportuno y detallado al expedidor.

8. Flete y Cargos.

- 8.1.** El flete será pagado en los términos pactados y en la moneda acordada en el D.T.M.I..

- 8.2.** Todas las sumas adeudadas, impuestos y cargos y otros gastos en relación con las mercancías transportadas serán pagadas por el expedidor y/o consignatario dependiendo de los Incoterms pactados.

- 8.3.** El expedidor garantiza la exactitud de la declaración de contenidos, seguros, peso, mediciones y valor de las mercancías. Sin embargo, el O.T.M.I. se reserva el derecho de hacer inspeccionar los contenidos y de verificar el peso, las medidas o el valor. Si en dicha inspección, se encuentra que la declaración no es correcta, se acuerda que deberá pagar el monto menor entre una suma igual a cinco veces la diferencia entre la cifra correcta y el flete cobrado, o el doble del flete correcto menos el flete cobrado, al O.T.M.I. como indemnización por sus costos de inspección y pérdidas de flete sobre las mercancías, sin perjuicio de cualquier otro monto estipulado en el D.T.M.I. como flete pagadero.

- 8.4.** En el evento en que el O.T.M.I. no haga uso de su derecho para inspeccionar los datos que suministre el expedidor de las mercancías, se presume que los consignados en el Documento son ciertos.

9. Derecho de Retención.

El O.T.M.I. tendrá un derecho de retención sobre las mercancías, por cualquier monto adeudado según este D.T.M.I., incluyendo cargos de almacenamiento y por el costo de recuperar el mismo, y podrá exigir dicho derecho prendario de cualquier forma razonable que pueda considerar adecuado.

10. Avería Común.

No obstante, el acuerdo de las partes de utilizar un determinado Incoterm tendrá necesariamente consecuencias para otros contratos. Por mencionar sólo algunos ejemplos, un vendedor que ha celebrado un contrato en términos **CFR** o **CIF** no puede cumplirlo con un monto de transporte diverso del marítimo, puesto que bajo estos términos debe entregar un conocimiento de embarque u otro documento marítimo al comprador, lo que no es posible si se utiliza otro modo de transporte. Además, el documento exigido por el crédito documentario dependerá necesariamente del modo de transporte a emplear.

Generalmente, los Incoterms no tratan de las consecuencias de un incumplimiento contractual ni de las exoneraciones de responsabilidad debidas a causas diversas. Esas cuestiones deben resolverse a través de otras estipulaciones del contrato de compraventa o de la ley aplicable.

Los Incoterms se han concebido en principio para ser utilizados cuando las mercancías se venden para entregarlas más allá de las fronteras nacionales; por lo tanto, son términos comerciales internacionales. Sin embargo, en la práctica también se incorporan a veces a contratos de compraventa de mercancías en mercados puramente interiores. Cuando los Incoterms se utilizan así, las cláusulas A2 y B2 y cualquier otra estipulación de otros artículos relativa a la exportación y a la importación devienen obviamente superfluas.

INCOTERMS 2000

Grupo "E"	Salida	
Grupo "F"	EXW	En Fábrica (...lugar designado)
	Transporte principal no pagado	
	FCA	Franco transportista (...lugar designado)
	FAS	Franco al costado del buque (...puerto de carga convenido)
	FOB	Franco a bordo (...puerto de carga convenido)

Grupo "C"	Transporte principal pagado	
	CFR	Coste y Flete (...puerto de destino convenido)
	CIF	Coste, seguro y flete (...puerto de destino convenido)
	CPT	Transporte pagado hasta (...lugar de destino convenido)
	CIP	Transporte y seguro pagado hasta (...lugar de destino convenido).

Grupo "D"	Llegada	
	DAF	Entregada en frontera (...lugar convenido)
	DES	Entregada sobre buque

(...puerto de destino convenido)

DEQ Entregada en muelle
(...puerto de destino convenido)

DDU Entregada derechos no pagados
(...lugar de destino convenido)

DDP Entregada derechos pagados
(...lugar de destino convenido)

Terminología

Cuando ha sido posible, se han empleado las mismas expresiones que aparecen en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (CCCIM) de 1980.

Cargador: significa tanto la persona que entrega las mercancías para el transporte como la persona que concierne el contrato con el transportista sin embargo, estos dos "cargadores" pueden ser personas diferentes, por ejemplo en un contrato FOB cuando el vendedor entrega las mercancías para el transporte y el comprador concierne en contrato con el porteador.

Entrega: Es muy importante advertir que el término "entrega" se usa en los Incoterms en dos sentidos diversos. De un lado se emplea para determinar en qué momento el vendedor ha cumplido la obligación de entrega. De otro, el término "entrega" también se utiliza en el contexto de la obligación del comprador de recibir o aceptar la entrega de las mercancías.

Donde ha sido conveniente, los Incoterms 2000 han utilizado la expresión "poner la mercancía a disposición del comprador" cuando las mercaderías se hallan al alcance del comprador en un lugar determinado. Debe darse a esa expresión el mismo significado que la frase "entrega de las mercancías" utilizada en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa de Mercaderías.

Usual: Identificar lo que hacen las personas normalmente en el tráfico. La palabra "usual" aparece en diversos términos por ejemplo en EXW en relación al momento de entrega y en los términos "C" respecto de los documentos que el vendedor está obligado a proporcionar y del contrato de transporte que el vendedor debe procurar.

Cargas: Corresponde a las "cargas" que deben pagarse. Son sólo aquellas que son consecuencia necesaria de la importación como tal y que deben satisfacerse de acuerdo a la normativa aplicable sobre la importación

Puertos, Lugares, Puntos y Locales: Lugar en el que deben entregarse las mercancías. En los términos destinados exclusivamente al transporte de mercancías por mar -como **FAS, FOB, CFR, CIF, DES y DEQ**- se han utilizado las expresiones "puerto de embarque" y "puerto de destino". En todos los demás casos se ha empleado la palabra "lugar". En algunos se ha considerado necesario indicar también el "punto" dentro del puerto o lugar.

Buque y Nave: En los términos destinados a ser usados en el transporte de mercancías por mar, las expresiones "buque" y "nave" se utilizan como sinónimos. No hace falta decir que se ha tenido que utilizar "buque" cuando es un componente del propio término comercial, como en "franco al costado del buque" (**FAS**) y "entregada sobre buque" (**DES**). También en vista del uso tradicional de la expresión "a bordo del buque" en **FOB** se ha debido utilizar la palabra "buque".

Comprobación e Inspección: Comprobación en relación a la obligación de entrega del vendedor. Inspección para el caso particular en que se efectúa una "inspección previa a la carga".

Transferencia de riesgos y de costes relativos a las mercancías: El riesgo de pérdida o avería de las mercancías, así como la obligación de soportar los gastos relacionados con ellas, se traslada del vendedor al comprador una vez que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar las mercancías. Como no debe darse al comprador la posibilidad de demorar la transferencia de riesgos y gastos, todos los términos estipulan que su transmisión puede ocurrir incluso antes de la entrega, si el comprador no la acepta según lo convenido, o si omite dar las instrucciones (con respecto al momento del embarque y/o lugar de entrega) necesarios para que el vendedor pueda cumplir su obligación de entregar las mercancías. Constituye un requisito para esa transferencia anticipada de gastos y riesgos que las mercancías hayan sido identificadas como destinadas al comprador o, tal como se expresa en la redacción de los términos, hayan sido apartados para él.

Este requisito es especialmente importante en el término **EXW** porque según los demás términos, la mercadería ha sido ya identificada como destinada al comprador cuando se han adoptado medidas para el embarque o el despacho (términos "F" y "C"), o la entrega en destino (términos "D"). En casos excepcionales, sin embargo, el vendedor puede enviar las mercancías a granel sin identificación individual cuantitativa para cada comprador y, de ser así, la transferencia de riesgos y

costes no se producirá en tanto no haya sido adecuadamente apartada la mercadería, según quedó dicho (ver, asimismo, el art. 69.3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980).

Variantes de los Incoterms: En la práctica es frecuente que las partes añadan palabras a los Incoterms buscando más precisión de la que los términos pueden ofrecer. Debe subrayarse que los Incoterms no ofrecen ninguna pauta para tales añadidos.

Las obligaciones del comprador sobre el lugar de embarque: En determinadas situaciones, puede no ser posible, en el momento de concluir el contrato de compraventa, precisar el punto o lugar exactos en que debe entregarse la mercadería para su transporte. Por ejemplo, puede que una de las partes se haya referido meramente a una zona o a un lugar bastante amplio, como un puerto de mar. Entonces, se suele establecer que el comprador puede tener el derecho o la obligación de especificar posteriormente un punto más concreto dentro de la zona o lugar. Si según se ha dicho, el comprador tiene la obligación de designar un punto preciso, no hacerlo le supondría tener que sufragar los costes adicionales derivados de su incumplimiento de todos los términos). Por otra parte, el hecho de que el comprador no haga uso de su derecho de indicar el punto, puede dar al vendedor el derecho de escoger el que más le convenga.

Despacho de aduanas: Siempre que se haga una referencia a una obligación del vendedor o del comprador de asumir obligaciones en relación con el paso de las mercancías a través de las aduanas del país de exportación o de importación, esa obligación no incluye sólo el pago de derechos y de otras cargas, sino también la ejecución y el pago de cualquier formalidad administrativa vinculada con el paso de las mercancías a través de las aduanas y de informar a las autoridades aduaneras.

Embalaje: La obligación del vendedor de embalar las mercancías puede variar según el tipo y la duración del transporte previsto, se ha considerado necesario estipular que el vendedor queda obligado a embalar las mercancías del modo que exija el transporte, pero sólo en la medida en que le hagan saber antes de cerrar el contrato la naturaleza de dicho transporte

Inspección de las mercancías: En muchos casos, el comprador hará bien en hacer examinar las mercancías antes o en el momento de su entrega por el vendedor al transportista para su traslado, el comprador deberá costear dicha inspección, concertada en su propio interés. De todas formas, si se ha efectuado la inspección para que el vendedor pueda cumplir alguna norma obligatoria aplicable a la exportación de las mercancías en su propio país, será el vendedor quien deberá pagar la inspección salvo que se utilice el término EXW, en cuyo caso los costes de tal inspección corren por cuenta del comprador.

Modo de transporte e Incoterm 2000 apropiado

CUALQUIER MODO DE TRANSPORTE			
GRUPO E:	EXW	En Fábrica (... lugar convenido)	
GRUPO F:	FCA	Franco Transportista (... lugar convenido)	
GRUPO C:	CPT	Transporte Pagado Hasta (... lugar de destino convenido)	
	CIP	Transporte y Seguro Pagados hasta (...lugar de destino convenido)	
GRUPO D:	DAF	Entregada en Frontera (...lugar convenido)	
	DDU	Entregada Derechos No pagados	

(...lugar de destino convenido)

DDP Entregada Derechos Pagados
(...lugar de destino convenido)

TRANSPORTE POR MAR Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES EXCLUSIVAMENTE

GRUPO	F:	FAS	Franco al costado del Buque (...puerto de carga convenido)
		FOB	Franco A Bordo (...puerto de destino convenido)
GRUPO	C:	CFR	Coste y Flete (...puerto de destino convenido)
		CIF	Coste, Seguro y Flete (...puerto de destino convenido)
GRUPO	D:	DES	Entregada Sobre Buque (...puerto de destino convenido)
		DEQ	Entregada En Muelle (...puerto de destino convenido)

Uso recomendado: Es particularmente importante la elección entre **FCA** y **FOB**. Desafortunadamente, los comerciantes continúan utilizando FOB cuando está totalmente fuera de lugar, provocando así riesgos para el vendedor posteriores a la entrega de las mercancías al transportista designado por el comprador. El uso de FOB sólo es apropiado cuando se desea entregar las mercancías “a través de la borda del buque” o, en todo caso, “al buque” y no cuando se entregan las mercancías al transportista y después entran en el buque.

El conocimiento de embarque y el comercio electrónico: El conocimiento de embarque a bordo era el único documento aceptable que el vendedor podía presentar según los términos **CFR** y **CIF**. El conocimiento de embarque cumple tres importantes funciones, a saber:

- da testimonio de la entrega de las mercancías a bordo del buque.
- es prueba del contrato de transporte, y
- constituye un medio de transferir a otra parte los derechos sobre las mercancías en tránsito, transmitiéndole el documento en papel.

Los documentos de transporte distintos del conocimiento de embarque no permiten a un comprador vender las mercancías en tránsito por la mera entrega del documento en papel a su comprador. El hecho de que se requiera la posesión del conocimiento de embarque para poder conseguir la mercancía del transportista en destino hace muy difícil reemplazarlo por medios electrónicos de comunicación. A pesar de lo anterior, se espera que el conocimiento de embarque, pueda llegar a ser sustituido por medios electrónicos en un futuro próximo.

Documentos no negociables en lugar de conocimientos de embarque:

En años recientes, se ha logrado una simplificación considerable en materia de prácticas documentales. Los conocimientos de embarque son frecuentemente sustituidos por documentos no negociables, semejantes a los empleados en otras modalidades de transporte diferentes del

marítimo. Estos documentos son llamados “cartas de porte marítimo” (**sea waybills**), “cartas de porte de línea regular” (**liner waybills**), “recibos de flete” (**freight receipts**) o variantes de estas expresiones.

El derecho de dar instrucciones al transportista: El comprador que paga las mercancías según un término “**C**” debe asegurarse de que, hecho el pago, el vendedor no pueda disponer de las mercancías dando nuevas instrucciones al transportista. Algunos documentos de transporte empleados en modalidades de transporte específicas (aire, carretera o ferrocarril) conceden a las partes contratantes la posibilidad de impedir que el vendedor dé nuevas instrucciones al porteador proporcionando al comprador un original o duplicado de la carta de porte (waybill). Sin embargo, los documentos utilizados en el transporte marítimo en lugar de los conocimientos de embarque no suelen contener esa función preventiva. El Comité Marítimo Internacional ha puesto remedio a esta deficiencia de los documentos citados mediante la introducción de las “Reglas Uniformes para las Cartas de Porte Marítimas” de 1990, que permiten a las partes incluir una cláusula de “no disposición”, por la cual el vendedor renuncia al derecho de disponer de las mercancías con instrucciones al transportista de entregar las mercancías a un tercero o en un lugar diferente al estipulado en la carta de porte.

Arbitraje de la CCI: Las partes contratantes que deseen tener la posibilidad de recurrir al arbitraje de la CCI en caso de litigio con la otra parte contratante deben hacerlo constar, específica y claramente, en su contrato o, si no existe ningún documento contractual en el intercambio de correspondencia que constituya el acuerdo entre ellos. El hecho de incorporar uno o varios Incoterms en el contrato o en la correspondencia NO constituye por sí sólo ningún acuerdo de recurrir al arbitraje de la CCI.

La CCI recomienda la siguiente cláusula-tipo de arbitraje.

“Todas las desavenencias que deriven de este contrato o que guarden relación con éste serán resueltas definitivamente de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados conforme a éste Reglamento”.

**EXW
EN FABRICA
(... lugar convenido)**

“En Fábrica” significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor o en otro lugar convenido (es decir, taller, fábrica, almacén, etc.) sin despacharla para la exportación ni cargarla en un vehículo receptor. Este término define, así, la menor obligación del vendedor debiendo el comprador asumir los costes y riesgos inherentes a la recepción de la mercancía en los locales del vendedor.

Sin embargo, si las partes desean que el vendedor se responsabilice de la carga de la mercancía a la salida y que asuma los riesgos y todos los costes de tal operación deben dejarlo claro añadiendo expresiones explícitas en ese sentido en el contrato de compraventa. Este término no debería usarse cuando el comprador no pueda llevar a cabo las formalidades de exportación, ni directa ni indirectamente. En tales circunstancias, debería emplearse el término FCA, siempre que el vendedor consienta cargar a su coste y riesgo.

**FCA
FRANCO TRANSPORTISTA
(...lugar convenido)**

“Franco Transportista” significa que el vendedor entrega la mercancía, despachada para la exportación, al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido. Debe observarse que el lugar de entrega elegido influye en las obligaciones de carga y descarga de la mercancía en ese lugar. Si la entrega tiene lugar en los locales del vendedor, éste es responsable de la carga. Si la entrega ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga.

Este término puede emplearse con cualquier modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

“Transportista” significa cualquier persona que, en un contrato de transporte, se compromete a efectuar o hacer efectuar un transporte por ferrocarril, carretera, aire, mar, vías navegables, interiores o por una combinación de esos modos.

Si el comprador designa a una persona diversa del transportista para recibir la mercancía, se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía cuando la entrega a esa persona.

FAS
FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE
(...puerto de carga convenido)

“Franco al Costado del Buque” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador ha de soportar todos los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel momento. El término FAS exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación. Sin embargo, si las partes desean que el comprador despache la mercancía para la exportación, deben dejarlo claro añadiendo expresiones explícitas en ese sentido en el contrato de compraventa.

Este término puede usarse únicamente para el transporte por mar o por vías de navegación interior.

FOB
FRANCO A BORDO
(...puerto de carga convenido)

“Franco A Bordo” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador debe soportar todos los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel punto. El término FOB exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación. Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores. Si las partes no desean que la entrega de la mercancía se efectúe en el momento que sobrepasa la borda del buque, debe usarse el término **FCA**.

CFR
COSTE Y FLETE
(...puerto de destino convenido)

“Coste y Flete” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque.

El vendedor debe pagar los costes y el flete necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, PERO el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier coste adicional debido a sucesos ocurridos después del momento de la entrega se transmiten del vendedor al comprador. El término CFR exige al vendedor el despacho aduanero de la mercancía para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores. Si las partes no desean que la entrega de la mercancía se efectúe en el momento en que sobrepasa la borda del buque, debe usarse el término CPT.

CIF
COSTE, SEGURO Y FLETE
(... puerto de destino convenido)

“Coste, Seguro y Flete” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

El vendedor debe pagar los costes y el flete necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, PERO el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier coste adicional debido a sucesos ocurridos después del momento de la entrega, se transmiten del vendedor al comprador. No obstante, en condiciones CIF, el vendedor debe también procurar un

seguro marítimo para los riesgos del comprador por pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

Consecuentemente, el vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El comprador ha de observar que, bajo el término CIF, el vendedor está obligado a conseguir un seguro sólo con cobertura mínima. Si el comprador desea mayor cobertura, necesitará acordarlo expresamente con el vendedor o bien concertar su propio seguro adicional. El término CIF exige al vendedor despachar la mercancía para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores. Si las partes no desean que la entrega de la mercancía se efectúe en el momento que sobrepasa la borda del buque, debe usarse el término CIP.

CIP TRANSPORTE PAGADO HASTA (...lugar de destino convenido)

“Transporte Pagado Hasta” significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del transportista designado por él, pero, además, que debe pagar los costes del transporte necesario para llevar la mercancía al destino convenido. Esto significa que el comprador asume todos los riesgos y cualquier otro coste contraídos después de que la mercancía hayan sido así entregada.

Si se utilizan transportistas sucesivos para el transporte al destino convenido, el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer porteador.

El término CIP exige que el vendedor despache la mercancía de aduana para la exportación.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

CIP TRANSPORTE Y SEGURO PAGADOS HASTA (...lugar de destino convenido)

“Transporte y Seguro Pagados hasta” significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del transportista designado por él mismo pero, además, debe pagar, además, los costes del transporte necesario para llevar la mercancía al destino convenido. Esto significa que el comprador asume todos los riesgos y cualquier otro coste adicional que se produzca después de que la mercancía haya sido así entregada. No obstante bajo el término CIP el vendedor también debe conseguir un seguro contra el riesgo que soporta el comprador por la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. El vendedor contrata el seguro y paga la prima del seguro.

El comprador debe observar que, según el término CIP, se exige al vendedor conseguir un seguro sólo con cobertura mínima. Si el comprador desea tener la protección de una cobertura mayor, necesitaría acordarlo expresamente con el vendedor o bien concertar un seguro complementario.

Si se utilizan transportistas sucesivos para el transporte al lugar de destino convenido, el riesgo se transmite cuando las mercancías se hayan entregado al primer porteador. El término CIP exige que el vendedor despache la mercancía de aduana para la exportación.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

DAF ENTREGADA EN FRONTERA (...lugar convenido)

“Entregadas en Frontera” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y no descargados, en el punto y lugar de la frontera convenidos, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante, debiendo estar la mercancía despachada de exportación pero no de importación. Debe definirse la frontera en cuestión, designando siempre el punto y el lugar convenidos a continuación del término DAF. Si las partes desean que el vendedor se responsabilice de la descarga de la

mercancía de los medios de transporte utilizados y asuma los riesgos y costes de descarga, debe dejarlo claro añadiendo expresiones explícitas en ese sentido en el contrato de compraventa.

Este término, puede emplearse con independencia del modo de transporte cuando la mercancía deba entregarse en una frontera terrestre. Cuando la entrega deba tener lugar en el puerto de destino, a bordo de un buque o en un muelle (desembarcadero), deben usarse los términos DES o DEQ.

DES
ENTREGADA SOBRE BUQUE
(...puerto de destino convenido)

“Entregada sobre buque” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador a bordo del buque, no despachada de aduana para la importación en el puerto de destino convenido. El vendedor debe soportar todos los costes y riesgos inherentes al llevar la mercancía al puerto de destino acordado con anterioridad a la descarga. Si las partes desean que el vendedor asuma los costes y riesgos de descarga la mercancía debe usarse el término (DEQ).

El término DES puede usarse únicamente cuando la mercancía deba entregarse a bordo de un buque en el puerto de destino, después de un transporte por mar, por vía de navegación interior o por un transporte multimodal.

DEQ
ENTREGADA EN MUELLE
...puerto de destino convenido)

“Entregada en Muelle” significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador, sin despachar de aduana para la importación, en el muelle (desembarcadero) del puerto de destino convenido. El vendedor debe asumir los costes y riesgos ocasionados al llevar la mercancía al puerto de destino convenido y al descargar la mercancía sobre muelle (desembarcadero).

El término DEQ exige del comprador el despacho aduanero de la mercancía para la importación y el pago de todos los trámites, derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la importación.

Si las partes desean incluir entre las obligaciones del vendedor todos o parte de los costes exigibles a la importación de la mercancía, deben dejarlo claro añadiendo expresiones en ese sentido en el contrato de compraventa.

Este término puede usarse únicamente cuando la mercancía sea entregada, después de su transporte por mar, por vías de navegación interior o por transporte multimodal, y descargada del buque sobre muelle (desembarcadero) en el puerto de destino convenido. Sin embargo, si las partes desean incluir en las obligaciones del vendedor los riesgos y costes de la manipulación de la mercancía desde el muelle a otro lugar (almacén, terminal, estación de transporte, etc.) dentro o fuera del puerto, deberían usar los términos DDU o DDP.

DDU
ENTREGADA DERECHOS NO PAGADOS
(...lugar de destino convenido)

“Entregada Derechos No Pagados” significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía al comprador, no despachada de aduana para la importación y no descargada de los medios de transporte, a su llegada al lugar de destino convenido

Sin embargo, si las partes desean que el vendedor realice los trámites aduaneros y asuma los costes y riesgos que resulten de ellos, así como algunos de los costes exigibles a la importación de la mercancía, deben dejarlo claro añadiendo expresiones explícitas en ese sentido en el contrato de compraventa.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, pero cuando la entrega deba tener lugar en el puerto de destino a bordo del buque o sobre muelle (desembarcadero) deben entonces usarse los términos DES o DEQ.

DDP

ENTREGADA DERECHOS PAGADOS (... lugar de destino convenido)

“Entregada Derechos Pagados” significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía al comprador, despachada para la importación y no descargada de los medios de transporte, a su llegada al lugar de destino convenido.

El vendedor debe soportar todos los costes y riesgos contraídos al llevar la mercancía hasta aquel lugar, incluyendo, cuando sea pertinente, cualquier “derecho” (término que incluye la responsabilidad y los riesgos para realizar los trámites aduaneros, y el pago de los trámites, derechos de aduanas, impuestos y otras cargas) exigibles a la importación en el país de destino.

Mientras que el término EXW representa la menor obligación para el vendedor, DDP representa la obligación máxima. Este término no debe usarse si el vendedor no puede, ni directa ni indirectamente, obtener la licencia de importación.

Sin embargo, si las partes desean excluir de las obligaciones del vendedor algunos de los costes exigibles a la importación de la mercancía (como el impuesto de valor añadido IVA), deben dejarlo claro incluyendo expresiones explícitas en ese sentido en el contrato de compraventa.

Si las partes desean que el comprador asuma todos los riesgos y costes de la importación, debe usarse el término DDU.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, pero cuando la entrega debe tener lugar en el puerto de destino a bordo del buque o sobre muelle (desembarcadero) deben usarse los términos DES o DEQ.

MARIA DEL PILAR LOZANO E.

Asesora Transporte Multimodal

mapilar@cable.net.co

Bogotá D.C.- Colombia

TRANSPORTE MULTIMODAL UNA OPERACIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

Aportado por: MARIA DEL PILAR LOZANO E. - Asesora Transporte Multimodal

E-mail mapilar@cable.net.co - Web - http://welcome.to/mp_Lozano