



ANEXO 1
A: CONDICIONES CONTRACTUALES DE SERVICIO
AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL
4-MGC-010/ V. 09 / 10-Ago-2017

El servicio de MAP CARGO S.A.S., como Agente de Carga Internacional se rige por las "Reglas FITAC - Condiciones Generales del Agente de Carga Internacional –ACI–" protocolizadas por medio de Escritura Pública No.1835 de la Notaría 55 del Circulo de Bogotá.

Para los efectos del siguiente contrato se entenderá por EL CLIENTE la persona natural o jurídica a quien está destinada la Cotización de servicios de MAP CARGO S.A.S. y quien, dando alcance a dicha Cotización de servicios, instrucciones la ejecución de la misma. De igual manera en adelante se entenderá por LA EMPRESA a MAP CARGO S.A.S.

1. Objeto:

1.1. El objeto del presente contrato entre LA EMPRESA y EL CLIENTE es el agenciamiento de carga internacional, entendido como la actividad de coordinación del transporte de carga. Por tanto, EL CLIENTE con la aceptación del presente contrato faculta de forma amplia y suficiente a LA EMPRESA para que actúe en su nombre y representación como MANDATARIO COMERCIAL REPRESENTATIVO para la contratación de todos los servicios necesarios para el transporte de carga que sean requeridos en la cotización para que las mercancías lleguen a su destino final de la manera más oportuna y eficiente. Así, LA EMPRESA podrá celebrar, por cuenta, en nombre y en representación de EL CLIENTE, con plena libertad y a manera simplemente enunciativa: contratos de transporte, seguro, embalaje, estiba, operación portuaria, cargue, descargue, escolta o acompañamiento, almacenamiento, entre otros.

1.2. EL CLIENTE entiende y acuerda que LA EMPRESA nunca asumirá la calidad de comisionista de transporte ni de transportador contractual o de hecho, sino que por el contrario su gestión se define ESTRUCTURA Y EXCLUSIVAMENTE en el MANDATO COMERCIAL REPRESENTATIVO.

2. Instrucciones de embarque:

2.1. Con el propósito de iniciar la ejecución de los servicios presentados en la Cotización EL CLIENTE deberá diligenciar completa y claramente el formato de INSTRUCCIÓN DE EMBARQUE.

2.2. Sin perjuicio de lo anterior, se entiende por aceptación de la Cotización cualquier comunicación por parte de EL CLIENTE cuya finalidad sea la iniciación de la ejecución de los servicios ofrecidos por LA EMPRESA, incluyendo, pero sin limitarse al formato de INSTRUCCIONES DE EMBARQUE.

3. Cumplimiento de requisitos:

Es responsabilidad de EL CLIENTE asegurarse de conocer y cumplir con todos los requisitos aduaneros, sanitarios y legales establecidos en el país de origen y/o destino antes de realizar el embarque. Además de cumplir con las disposiciones administrativas establecidas por las autoridades nacionales como; Circular Externa No. 170 de la DIAN - UIAF, Cartas de Responsabilidad policía Antinarcóticos, Requisitos de la Aeronáutica Civil y los exigidos por LA EMPRESA para el buen desempeño de su actividad como agente de carga Internacional.

4. Embalaje:

Es responsabilidad del expedidor del embarque verificar que el embalaje sea el adecuado para el transporte internacional, de acuerdo con las características particulares de la mercancía. Esto incluye el cumplimiento de la Norma Internacional de Medidas Fitosanitarias NIMF No.15 y la Resolución 1079 de 2004 del ICA, para el manejo de embalajes de madera. Para mayor información se puede consultar: www.ica.gov.co.

5. Obligaciones del Cliente:

5.1. EL CLIENTE enviará por escrito y oportunamente la **Instrucción de Embarque la cual se encuentra anexa a la cotización** completamente diligenciada, informando el número de piezas, peso, dimensiones, volumen y embalaje de la carga, si es mercancía peligrosa, lugar de recepción y entrega de la carga, condiciones comerciales de compra, medio de transporte requerido, trámite o destino que se le dará a la mercancía una vez descargada en el lugar de llegada, además de los documentos necesarios para el transporte de la carga y las formalidades de policía aduanera y sanidad si así lo es requerido por las autoridades aduaneras de salida o llega de las mercancías.

5.2. Cualquier instrucción verbal deberá ser ratificada por escrito y es responsabilidad del CLIENTE la entrega completa y correcta de toda la información relacionada con el servicio encargado, no es obligación de LA EMPRESA corroborar dicha información, en caso de evidenciar alguna discrepancia en dicha información LA EMPRESA informará AL CLIENTE para que este aclare y verifique su instrucción, en todo caso siempre prevalecerá la instrucción escrita.

5.3. El CLIENTE garantiza que los documentos presentados a cualquier entidad gubernamental y a LA EMPRESA son reales y exactos y será responsable de cualquier consecuencia ocasionada por declaraciones imprecisas o falsas.

6. Peso/Volumen:

El valor de los fletes puede variar dependiendo del peso y/o del volumen real de la carga al momento de hacer entrega al transportador.

7. Peso y piezas:

LA EMPRESA trabaja sobre una base de peso bruto y número de piezas; ni LA EMPRESA ni sus agentes en el exterior realizan apertura de piezas, inventario de mercancías, ni su re-empaque a menos que exista una orden expresa por escrito por parte de EL CLIENTE, quien acepta asumir el costo de los mismos.

8. Tiempos de tránsito:

8.1. Los tiempos de tránsito informados en la Cotización corresponden al tiempo estimado del transporte entre el puerto o aeropuerto de origen y el puerto o aeropuerto de destino, estos son de carácter puramente informativo y no constituyen un compromiso u obligación en cuanto al tiempo de entrega por parte de LA EMPRESA, dado que estos están sujetos a variación por diferentes circunstancias propias de la logística en el transporte de carga así como a los tiempos requeridos para la realización de las demás actividades conexas necesarias para la realización del transporte de carga.

8.2. La realización del embarque está sujeta a la disponibilidad de espacio en los medios de transporte, el cual se puede ver afectado por múltiples circunstancias ajenas al control de LA EMPRESA y de los transportadores efectivos, tales como factores climáticos, temporadas altas de perecederos, alta ocupación de pasajeros y equipaje, condiciones de puertos y aeropuertos, embargos establecidos a tipos de mercancías o equipos de transporte, etc.

8.3. Los transbordos o conexiones pueden estar sujetas a la autorización de tránsito internacional por parte de la aduana local y en días hábiles del puerto o aeropuerto de transbordo o conexión, así como al volumen de carga represada en los mismos.

9. Responsabilidad:

9.1. LA EMPRESA será responsable ante EL CLIENTE por daños o pérdidas de la carga atribuibles exclusivamente a culpa probada de LA EMPRESA en el desarrollo del presente contrato. No obstante regirá lo establecido en el numeral 10 subsiguiente en cuanto a la limitación de responsabilidad. En ningún caso LA EMPRESA será responsable por la ejecución indebida de los contratos que se suscriban por cuenta, en nombre y representación del CLIENTE.

9.2. En los eventos que la carga sufra daños o se pierda, estando bajo la custodia de los terceros contratados por cuenta, en nombre y representación del CLIENTE, será responsabilidad de aquellos y las reclamaciones deberán presentarse en su contra. LA EMPRESA apoyará al CLIENTE en sus reclamaciones contra los demás intermediarios o terceros, contratados por cuenta, en nombre y representación del CLIENTE.

9.3. La prestación del servicio por parte de LA EMPRESA está sujeta a las condiciones de disponibilidad del servicio de los embarcadores y proveedores y/o terceros

10. Limitación de Responsabilidad:

10.1. Para todas las operaciones como Agente de Carga Internacional, la responsabilidad de LA EMPRESA no podrá exceder en ningún caso lo que asuman las líneas aéreas, navieras, terrestres, ferroviarias u otros operadores que intervengan en dichas operaciones y cuya limitación se encuentra especificada en los documentos de transporte o por la legislación del país donde se preste el servicio.

10.2. En el evento que LA EMPRESA sea declarada responsable por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, la indemnización correspondiente estará limitada a una suma equivalente de 19 DEG (Derechos Especiales de Giro) por kilogramo en el transporte aéreo y para el transporte Marítimo o Terrestre de 666.67 DEG por bulto o por unidad o de 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas, dañadas o deterioradas. En todo caso la responsabilidad máxima de LA EMPRESA no podrá exceder el valor de la carga transportada.

10.3. LA EMPRESA no será responsable con respecto a ninguna pérdida, daño o gasto, tales como pérdida de ganancia, pérdidas de clientes, multas, demandas por pérdidas debidas a depreciación o multas convencionales o fluctuaciones en las tasas de cambio.

10.4. LA EMPRESA no será responsable por demoras ocasionadas por causa de fuerza mayor, caso fortuito o hechos de terceros.

11. Valor Declarado de Mercancía:

Todas las Cotizaciones de Servicio de LA EMPRESA están basadas en tarifas comerciales sujetas a las limitaciones de responsabilidad indicadas en el punto 10 de este contrato. En el evento que las partes contratantes acuerden aplicar un Valor Declarado de Mercancía, se establecerá la tarifa correspondiente y se hará constar de manera explícita en el o los respectivos documentos de transporte y en la Cotización. Si el valor de la mercancía no se incluye como Valor Declarado en el o los documentos de transporte se entenderá que el valor no ha sido declarado. Bajo ninguna circunstancia el suministro de información y documentos por parte del CLIENTE a LA EMPRESA será tomado como declaración de valor de la mercancía.

12. Mercancías Peligrosas:

12.1 Mercancías Peligrosas son artículos o sustancias que por sus características particulares son capaces de poner en riesgo la salud, la seguridad, el medio de transporte o el medio ambiente.

12.2. Independientemente del Incoterm pactado, el conocimiento de la mercancía en cuanto a especificaciones técnicas, así como su embalaje y la firma de la declaración de mercancía peligrosa, son responsabilidad exclusiva del expedidor.

12.3. El embalaje así como las cantidades por unidad de embalaje, deben cumplir con los requisitos especificados en las normas establecidas para el transporte de mercancías peligrosas tanto internacionales como de los países de origen, tránsito y destino. El cumplimiento de dichas normas es responsabilidad del expedidor y su incumplimiento puede tener consecuencias civiles y penales.

12.4. Es responsabilidad del expedidor informar con anterioridad al embarque si la mercancía es considerada peligrosa para el transporte internacional o si esta incluye baterías y proporcionar la correspondiente ficha de datos de seguridad / Safety Data Sheet.

13. Seguro de mercancías para el transporte:

13.1. Para todas las operaciones como Agente de Carga Internacional, la mercancía debe contar con una póliza de seguro la cual es requisito para el inicio de la operación en caso contrario viaja por cuenta y riesgo de EL CLIENTE y no es asegurada por LA EMPRESA, salvo que exista instrucción expresa y completa por escrito en el formato de Instrucciones de Embarque. Para tal efecto aplicarán las condiciones generales del seguro (anexo2) y se enviará el certificado de póliza correspondiente.

13.2 En calidad de mandatario representativo del cliente, LA EMPRESA ofrece el servicio de seguro de mercancías puerta a puerta de acuerdo con las condiciones generales del seguro (ANEXO 2) y aquellas establecidas en cada certificado de póliza expedido en el momento de su adquisición.

14. Facturación y Pago:

14.1. LA EMPRESA facturará al CLIENTE el total de sus servicios e incluirá en dicha facturación los contratados por cuenta, en nombre y en representación de EL CLIENTE en Pesos Colombianos, aplicando la tasa representativa del mercado más Veinte (20) pesos, o en Dólares de Estados Unidos, donde el pago se debe recibir en Pesos

Colombianos a la tasa Representativa del mercado del día de pago más Veinte (20) pesos; siempre y cuando ésta no sea inferior a la tasa de cambio de referencia de la factura caso en el cual la factura se debe cancelar a la tasa de Cambio de referencia indicada en la misma. En casos de mora, se establecerá los plazos estipulados de forma escrita y de acuerdo a las condiciones que las partes pacten para tal efecto.

14.2. MAP CARGO, facturará al cliente los costos concernientes a cargos adicionales surgidos por demoras y cargos realizados por las navieras en los casos en los cuales EL CLIENTE genere moras por retraso en la entrega de los contenedores o daños a los mismos. De esta forma EL CLIENTE se responsabiliza de pagar estos valores una vez sean facturados por LA EMPRESA.

14.3. Exportación: Para embarques de Exportación el pago de la solicitud de anticipo o de la factura es requisito para el despacho de la carga. LA EMPRESA se reserva el derecho de aceptar embarques de exportación con fletes al cobro. En caso de generarse recargos en destino por la no recepción oportuna de la carga y dichos cargos sean cobrados por el transportador a LA EMPRESA estos cargos deberán ser asumidos por el cliente exportador.

14.4. Importación: En los embarques de Importación el pago de la solicitud de anticipo o de la factura es requisito para la liberación del documento de transporte original.

14.5. EL CLIENTE se compromete a cancelar a LA EMPRESA todos los gastos derivados de la operación una vez esta sea aceptada conforme al punto 2 del presente acuerdo. Si por cualquier motivo EL CLIENTE decide cancelar o posponer la operación, igualmente pagará a LA EMPRESA los costos causados a la fecha de su desistimiento, incluidos las diferencias en cambio y/o gastos bancarios en los cuales haya incurrido LA EMPRESA para el trámite de su operación.

14.6. EL CLIENTE reembolsará a LA EMPRESA cualquier tributo, tasa y gasto derivado del servicio, así como los pagos que se hayan realizado directamente con los proveedores, previamente autorizados por EL CLIENTE, mediante la presentación de los respectivos comprobantes de gastos.

15. Vigencia de Tarifas:

Las tarifas y demás cargos están sujetos a variación con o sin previo aviso por parte de los transportadores efectivos y otros operadores logísticos. EL CLIENTE debe verificar la validez de la cotización al momento de enviar las Instrucciones de Embarque.

16. Caducidad y Periodo de Reclamación:

16.1. Al momento de entrega de la carga en destino EL CLIENTE y/o consignatario está en la obligación de verificar el estado y condición de las mismas dejando constancia en el documento de entrega de cualquier irregularidad presentada, de lo contrario se entenderá que la carga fue entregada sin novedad. Es responsabilidad de EL CLIENTE y/o consignatario informar por escrito cualquier reclamo durante los cinco (5) días calendario siguientes a la recepción de la carga, de no ser así, se perderá el derecho a realizar cualquier reclamación.

16.2. LA EMPRESA podrá apoyar al CLIENTE en sus reclamos contra los transportadores y demás intervinientes en la cadena logística contratados por cuenta, en nombre y representación de EL CLIENTE.

17. Terminación de Negociación:

Independientemente del Incoterm pactado entre el expedidor y el consignatario, el conocimiento de la mercancía en cuanto a especificaciones técnicas, así como su embalaje y la firma de la declaración de mercancía peligrosa, son responsabilidad exclusiva del expedidor. La EMPRESA no tendrá incidencia en la elección de dicho término y/o negociación y por tanto la EMPRESA no tiene responsabilidad sobre las consecuencias de dicha elección.

18. Vigencia:

Las presentes condiciones contractuales entran en vigencia a partir de la aceptación de la cotización y elaboración de la instrucción de embarque.



ANEXO 1.
B: CONDICIONES CONTRACTUALES DE SERVICIO
OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
4-MGC-010/ V. 01-JUL-2017

Sin perjuicio de las obligaciones contractuales pactadas en la Parte A de este documento, el servicio de MAP CARGO S.A.S., como Operador de Transporte Multimodal Internacional se rige por las por las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. Toda operación de Transporte Multimodal le serán aplicables las estipulaciones contenidas en el contrato Andino de Transporte Multimodal Internacional.

Toda Operación de Transporte Multimodal debe contar con una póliza de Transporte de Mercancía la cual es requisito para el inicio de este servicio.

CONTRATO ANDINO DE TRANSPORTE MULTIMODAL 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 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 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.

3.3. 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. la pérdida o 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 dispuesto en el presente contrato:

Si no se entabla acción judicial o arbitral en un plazo de nueve (9) meses contados a partir de 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 de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1.5 párrafo final, la falta de entrega de las mercancías hubiere dado el consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

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 precautelaria 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..

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.

8.2 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.

8.3 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.

Avería Común. En caso de Avería Común o gruesa, se procederá de acuerdo con la Legislación Marítima Internacional.