

Declaran de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban normas correspondientes

DECRETO LEGISLATIVO Nº 714

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República, de conformidad con el Artículo 188 de la Constitución Política, mediante Ley Nº 25327 ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, entre otras materias, sobre crecimiento de la inversión privada;

Que, siendo nuestro comercio exterior una actividad económica cuyo desarrollo se encuentra estrechamente ligado al de los servicios de transporte, cuya promoción y facilitación constituyen objetivos de interés nacional, requiere mantener un nivel de desarrollo concordante con los cambios estructurales y tecnológicos del comercio y transporte internacional;

Que, al efecto se tiene el avance producido por el comercio internacional en el uso de contenedores con el advenimiento de la unitarización de cargas, así como del transporte multimodal como un nuevo sistema de transporte internacional de características adecuadas para el desarrollo del transporte puerta a puerta;

Que, dichos cambios estructurales conllevan como elementos esenciales en su desarrollo, la utilización de los terminales interiores de carga, por cuanto éstos juegan un rol importante en el proceso de unitarización de las cargas y representan eslabones vitales en la cadena de transporte;

Que, en tal sentido se hace necesario que a nivel de Gobierno se den en el país disposiciones orientadas a facilitar el intercambio comercial con la aplicación del sistema de transporte multimodal y de la implementación de los Terminales Interiores de Carga, en razón de constituir estas instalaciones destinadas específicamente a desarrollar operaciones de comercio exterior;

Que, encontrándose el transporte multimodal vinculado al transporte acuático, aéreo y terrestre, de conformidad con la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo Nº 036-81-TC (05-08-81) (*) NOTA SPIJ; corresponde a dicho Ministerio la regulación y normatividad de tales modos de transporte para el servicio multimodal;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

HA DADO EL DECRETO LEGISLATIVO SIGUIENTE:

Artículo 1.- Declárase de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías, como elemento fundamental para el desarrollo de nuestro comercio exterior.

Artículo 2.- Apruébase, el adjunto texto de "Normas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", que consta de cincuenticuatro (54) Artículos, todos contenidos en diez (10) capítulos, y de un (01) Anexo: ("Aspectos Aduaneros referidos al Transporte Multimodal"), el mismo que consta de trece (13) artículos.

La citada Norma, incluyendo su Anexo, forma parte integrante de la presente Ley.

Artículo 3.- Créase, como parte de la cadena de transporte multimodal, el Sistema de Terminales Interiores de Carga (TIC), con el fin de desarrollar operaciones de comercio exterior en zonas del país que no cuentan con los servicios de embarque/desembarque de cargas en contenedores u otra forma análoga de embalaje, posibilitando el tráfico de mercancías conforme a los regímenes aduaneros que establece la Ley General de Aduanas.

Artículo 4.- Los Terminales Interiores de Carga (TIC), estarán sujetos al control de la Superintendencia Nacional de Aduanas. Cuando en la zona de que se trate, no exista Aduana, se establecerán las oficinas correspondientes para hacer factible las operaciones aduaneras.

Artículo 5.- Las mercancías movilizadas bajo el sistema de transporte multimodal, ingresadas a los Terminales Interiores de Carga (TIC), se consideran exportadas, para todos sus efectos, sin excepción.

Artículo 6.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará las autorizaciones para la instalación y construcción de los terminales interiores de carga, de acuerdo con las normas técnicas que establezca al respecto. Dichas autorizaciones podrán ser otorgadas a entidades privadas o estatales.

Artículo 7.- Las personas naturales y/o jurídicas para ejercer en el país como Operadores de Transporte Multimodal, deberán previamente obtener del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el correspondiente permiso de operación, debiendo cumplir al efecto con las condiciones y requisitos que al respecto se establezca.

Artículo 8.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictará las normas complementarias que sean necesarias para la mejor aplicación de la presente Ley.

Artículo 9.- Deróguese el Decreto Legislativo N° 684, el Artículo 48 de la Ley N° 25075, el Decreto Supremo N° 066-90-EF (*) NOTA SPIJ, del 08-03-90, y el Decreto Supremo N° 011-90-TC, del 12 de Julio de 1990, así como todas las demás disposiciones legales que se opongan o sean incompatibles con lo dispuesto por el presente Decreto Legislativo.

Artículo 10.- El presente Decreto Legislativo entrará en vigencia treinta (30) días después de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los siete días del mes de Noviembre de mil novecientos noventauno.

ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI,

Presidente Constitucional de la República.

ALFREDO ROSS ANTEZANA,

Ministro de Transportes y Comunicaciones.

NORMAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

CAPITULO I

DE LAS DEFINICIONES

Artículo 1.- A efectos de las presentes normas se entiende por:

1. "Transporte Multimodal Internacional" (TMI). El porte de mercancías utilizando por lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en que el operador del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

2. "Contrato de Transporte Multimodal" (CTM). El Contrato por medio del cual un Operador de Transporte Multimodal se compromete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías contra el pago de un Flete y otros, de ser el caso.

3. "Operador de Transporte Multimodal" (OTM). Toda persona jurídica que por sí o por medio de otras que actúen en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento. Actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal. El Operador de Transporte Multimodal (OTM).

4. "Documento de Transporte Multimodal" (DTM). El documento que prueba la celebración de un contrato de transporte multimodal y que 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.

5. "Expedidor".- Toda persona, que por sí o por medio de otras que actúen en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el Operador de Transporte Multimodal, o toda persona que por sí o por medio de otras que actúen en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al Operador de Transporte Multimodal en relación con el Contrato de Transporte Multimodal.

6. "Consignatario".- Se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías en el lugar de destino.

7. "Mercancías".- El bien físico objeto del contrato de transporte multimodal y, por tanto, del transporte respectivo. En este concepto se comprende, además, como elementos complementarios del transporte, cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si han sido suministrados por el expedidor.

8. "Convenio Internacional".- El acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional.

9. "Ley Nacional Imperativa".- Toda Ley o tratado que forme parte del derecho nacional referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

10. "Unidades Especiales de Giro" (SRD).- La unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional (copiar la definición del FMI).

11. La expresión "por escrito" comprende entre otros, al telegrama, al télex, al facsímil.

Artículo 2.- Las disposiciones de las presentes normas se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre el Perú y otros países y viceversa y para el transporte de mercancías en tránsito hacia/desde terceros países.

Artículo 3.- Las presentes normas no afectan el derecho del usuario en cuanto a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 4.- Las presentes normas no afectarán a la aplicación de ningún convenio internacional o Ley Nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.

CAPITULO II

DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 5.- Para los efectos de las presentes normas, el término Operador de Transporte Multimodal (OTM) comprende también a los empleados, agentes del operador o a cualquier persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal.

DE LA AUTORIZACION PARA OPERAR COMO "OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL"

Artículo 6.- Para ser reconocido y poder operar como OTM, la persona jurídica interesada deberá previamente obtener la Calificación Comercial, su registro y la autorización respectiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; para cuyo efecto dicho Ministerio establecerá los requisitos y condiciones pertinentes.

DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 7.- Cuando el OTM tome las mercancías bajo su custodia emitirá un "Documento de Transporte Multimodal (DTM)", que a elección del Expedidor será negociable o no negociable, el mismo que deberá ser firmado por el OTM o por una persona autorizada al efecto por él.

El carácter de "negociable" del DTM sujeta a éste a las normas y produce los efectos que para estos títulos valores causales establece la legislación de la materia según sea la forma de su emisión.

Artículo 8.- El DTM deberá contener 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 del establecimiento principal del OTM;

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 OTM toma las mercancías bajo su custodia;

g) El lugar de entrega de la mercancía;

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) Lugar y fecha de emisión del DTM;

k) La firma del OTM 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. Debe asimismo, efectuarse la indicación de si el flete ha sido pagado en origen, o deberá ser cancelado por el consignatario;

m) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del DTM;

n) La declaración mencionada en el Artículo 49 de las presentes normas;

o) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el DTM, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita dicho Documento.

Artículo 9.- Cuando el DTM, se emita en forma negociable, necesariamente se extenderá a la orden o al portador.

Si se extiende a la orden, será transferible por endoso. Si se extiende al portador será transferible sin endoso.

De emitirse un juego de varios originales, deberá indicarse el número de estos y de emitirse copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

Consecuentemente, queda entendido que el OTM entregará las mercancías contra la devolución del Documento de Transporte Multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario. El OTM queda liberado de su obligación de entregar las mercancías cuando habiéndose emitido el DTM en varios originales, el OTM ha entregado de buena fe las mercancías contra la devolución de uno de estos originales.

Artículo 10.- Cuando el DTM se emita en forma NO NEGOCIABLE se emitirá a nombre del consignatario y el OTM quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías, si las entrega a consignatario cuyo nombre figura en el DTM o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones al efecto por escrito.

Artículo 11.- Si el OTM o la persona que actúa por cuenta de éste, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que los datos contenidos en el DTM, en cuanto a la descripción y características de la carga, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia o si no tiene los medios razonables para verificar esos datos, el OTM o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el DTM, la RESERVA en la que se especifiquen esas inexactitudes y los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificarlos.

Si el OTM no hace constar en el DTM el estado aparente de las mercancías, se considera que ha indicado en el DTM que las mercancías estaban en buen estado aparente.

Artículo 12.- Con excepción de los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada y en la medida de tal reserva, el DTM establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha recibido las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento.

Artículo 13.- Cuando el OTM haga constar dolosamente en el DTM información falsa sobre las mercancías u omita cualquier información que deba indicarse en el Documento, conforme a los literales a) y b) del Artículo 8 o conforme al Artículo 11, será responsable, sin poder acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en las presentes normas, de cualquier daño o perjuicio que haya sufrido un tercero, incluido el consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el DTM emitido.

Artículo 14.- Se considerará que el expedidor garantiza al OTM la exactitud, en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia, de los datos que proporcione para su inclusión en el DTM, relativo a la naturaleza de éstas, sus marcas, números, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso. No obstante lo dispuesto, si el OTM interviniera en el proceso de llenado de contenedores o embarcara bultos sueltos, se entiende que es solidariamente responsable con el expedidor respecto a lo consignado en el DTM en relación a conformidad de las marcas y números de los bultos, así como de la cantidad de los mismos.

Artículo 15.- En el caso de inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el Artículo anterior, el expedidor indemnizará al OTM de los perjuicios resultantes, aún cuando haya transferido el DTM. El derecho del OTM a tal indemnización no limitará de modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

CAPITULO III

RESPONSABILIDAD DEL OTM Y DEL EXPEDIDOR

Artículo 16.- La responsabilidad del OTM por las mercancías materias del transporte abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías hasta su entrega. A efectos del presente artículo se considerará que las mercancías están bajo la custodia del OTM:

a) Desde el momento en que las haya tomado a su cargo al recibirlas:

a.1) Del Expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o

a.2) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que se tomen las mercancías bajo su custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;

b) Hasta el momento en que las haya entregado:

b.1) Poniéndolas en Poder del Consignatario; o

b.2) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del OTM, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de la entrega;

b.3) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

Artículo 17.- El OTM será responsable de los perjuicios y de las pérdidas o daños de las mercancías, así como del retraso en la entrega si el hecho que los produjo ocurrió mientras las mercancías se encontraban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes o cualquier otra persona que se hallare a su servicio,

adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Se entiende que hay retraso en la entrega cuando no se cumple con la misma dentro del plazo acordado, o, a falta de acuerdo, dentro del plazo que sería razonable exigir de un operador diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa (90) días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo anterior de este Artículo, el reclamante podrá considerarlas perdidas.

Artículo 18.- El OTM será responsable de las acciones u omisiones en que incurran sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, así como de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para tal efecto, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 19.- En los casos en que la naturaleza y valor de los artículos no hayan sido declarados por el Expedidor e insertados por el OTM en el Documento de Transporte Multimodal, la responsabilidad del OTM por cualquier pérdida o daño de la mercancías, estará limitada a una suma que no exceda al equivalente a 666.67 SRD (unidades especiales de giro) por paquete o unidad, o a 2 SRD por kilo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad fuera mayor.

Artículo 20.- Para determinar qué cantidad es mayor, a los efectos de lo dispuesto en el artículo precedente, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando para agrupar mercancías se utilice un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el DTM, esté contenida en ese elemento de transporte, se considerará como bulto o unidad de carga transportada. Salvo en este caso, esos elementos de transporte se consideran como una sola unidad de carga transportada, independientemente del número de mercancías que contengan.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, éste se considerará, sino es propiedad del OTM o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

Artículo 21.- No obstante lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de las presentes normas, si el transporte multimodal no incluye, conforme el contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 SRD por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas.

Artículo 22.- La responsabilidad del OTM por perjuicios resultantes del retraso en la entrega, estará limitada a una suma que no exceda el equivalente al flete acordado en el contrato de transporte multimodal.

Artículo 23.- La responsabilidad acumulada del OTM, por pérdidas o daños y por retrasos, a que se refieren estas normas, no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías, determinado según lo dispuesto por los artículos 19 y 21 de las presentes normas.

Artículo 24.- Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidas en las presentes normas, serán aplicables a toda acción contra el OTM respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, extracontractual o en otra causa.

Artículo 25.- El OTM no podrá acogerse a las limitaciones de la responsabilidad establecidas en estas normas, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de dolo o culpa inexcusable de su parte o de una acción u omisión del OTM realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas que probablemente los mismos se produjesen.

Artículo 26.- El OTM quedará exonerado de su responsabilidad por las pérdidas o daños en la carga transportada por las siguientes circunstancias:

a) Que el hecho sea comprobadamente imputable al expedidor o consignatario de la carga.

b) Por haber dado estricto cumplimiento a disposiciones legales o a instrucciones emanadas de autoridad competente.

c) Cuando el incidente se produzca por deficiencias en el embalaje, si este, fue proporcionado por el expedidor.

d) Vicio propio de la carga.

e) Casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

No obstante las causas de exoneración previstas en este artículo el OTM y sus agentes serán responsables por el eventual agravamiento de las pérdidas, daño o demora, cuando se compruebe que exista negligencia respecto de dichas circunstancias.

En todos los supuestos arriba descritos la carga de la prueba corresponde al OTM.

Artículo 27.- Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un Convenio Internacional aplicable a la Ley peruana establezca una responsabilidad no sujeta a los límites que resultarían de la aplicación de los artículos 19 y 21 de las presentes normas, entonces la responsabilidad del OTM por tal pérdida o daño se determinará de conformidad de lo dispuesto por tal Convenio o Ley.

Artículo 28.- El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el OTM si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de empleados o agentes de éste, cuando estos actúen en ejercicio de sus funciones.

CAPITULO IV

NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS

Artículo 29.- El expedidor deberá señalar las mercancías peligrosas mediante marcas o etiquetas claramente visibles y de conformidad con las normas internacionales vigentes.

Tratándose de mercancías que puedan utilizarse con fines que atenten contra la Seguridad Nacional, deberá ponerse en conocimiento del Ministerio de Defensa y/o de la Policía Nacional las características y rutas del transporte de dichas mercancías dentro del territorio nacional.

El Ministerio de Defensa hará conocer la relación de las mercancías incluidas en el párrafo anterior a fin de que los Operadores de Transporte Multimodal puedan adoptar las medidas que amparen su control y destino final.

Artículo 30.- El expedidor, cuando haga entrega de las mercancías peligrosas al OTM o a cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter de aquellas y de las precauciones que deben adoptarse. En este caso, el OTM deberá verificar el cumplimiento del artículo anterior.

Artículo 31.- Si el expedidor no hace de conocimiento del OTM el carácter peligroso de las mercancías que entrega, y el OTM tiene conocimiento de ello por otro conducto:

a) El expedidor será responsable respecto del OTM de todos los daños y perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías.

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias sin que haya lugar a indemnización.

Dicha disposición no podrá ser invocada (*) NOTA SPIJ por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

Artículo 32.- En el caso del transporte aéreo, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el anexo décimo octavo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea" y los manuales técnicos pertinentes.

CAPITULO V

RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 33.- A menos que el consignatario de aviso por escrito al OTM dé la pérdida o daño, especificándose su naturaleza, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, se presumirá salvo prueba en contrario, de que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el DTM.

Cuando la pérdida o daño no sean aparentes, se aplicará igualmente dicha disposición si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías fueron entregadas al consignatario.

Artículo 34.- Cuando el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjunto por las partes o por sus representantes autorizados en el lugar de la entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o del daño que se haya comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

En caso de pérdida o daño, el OTM y el consignatario darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Artículo 35.- No se pagará ninguna indemnización por los daños y perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al OTM dentro de los sesenta (60) días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o de que se haya notificado a éste que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en los literales b.2 ó b.3 del art. 16 de las presentes normas.

Artículo 36.- Si dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la fecha en que se produjo la pérdida o daño de las mercancías, o de la fecha de entrega de las mismas, de conformidad con el literal b) del artículo 16 de estas normas, si esta fecha es posterior, el OTM no comunica por escrito de este hecho al expedidor, especificando la naturaleza general de la pérdida o daño, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el OTM no ha sufrido pérdida o daño causado por negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

Artículo 37.- El derecho a iniciar en el Perú cualquier acción relativa al transporte multimodal internacional prescribirá en los casos siguientes:

a) Si no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años.

b) Si dentro de un plazo de seis meses, contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no han sido entregadas, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se haga constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación.

Artículo 38.- El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado, el último día en que debieron haberse entregado.

Artículo 39.- El plazo de prescripción podrá ser prorrogado por la persona contra la cual se dirija la reclamación, mediante declaración por escrito hecha al reclamante, plazo que podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración.

La acción de repetición que corresponda iniciar en el Perú a la persona declarada responsable en virtud de lo dispuesto por estas normas, podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los artículos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo que fija la ley peruana; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a noventa (90) días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercida contra ella.

CAPITULO VI

DE LAS SANCIONES

Artículo 40.- Mediante el Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se establecerán las infracciones y sanciones para los casos de violación de las presentes Normas.

Artículo 41.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones aplicará en la vía administrativa, las sanciones contra los OTM por las violaciones en que incurran respecto de las presentes Normas.

CAPITULO VII

DE LA JURISDICCION

Artículo 42.- Sin perjuicio de las Normas sobre competencia jurisdiccional que establece el Código Civil, en los asuntos judiciales relativos a contratos de transporte multimodal a que se refieren las presentes normas, los tribunales peruanos serán también competentes, a elección del demandante, en los siguientes casos:

a) Cuando el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado se halle en el territorio nacional o cuente en éste con una sede comercial o con un agente o representante; o

b) Cuando el contrato del transporte multimodal haya sido celebrado en el territorio nacional, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se halle celebrado el contrato; o

c) Cuando las mercancías hayan sido tomadas bajo custodia en el territorio nacional, para su transporte multimodal internacional, o cuando el lugar de entrega de las mismas esté situado en dicho territorio.

Para los efectos del presente artículo se considerará como domicilio del demandado, aún cuando su domicilio principal se encuentre en país extranjero, el de sus establecimientos en el territorio nacional o el de sus agentes o representantes en el Perú.

Artículo 43.- El reconocimiento y ejecución en el Perú, de fallos pronunciados por tribunales extranjeros relativos a contratos de transporte multimodal, se sujetarán a las disposiciones sobre la materia.

CAPITULO VIII

DEL ARBITRAJE

Artículo 44.- Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al contrato de transporte multimodal internacional sea sometida a arbitraje.

Artículo 45.- El procedimiento arbitral se realizará a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) Un lugar situado en territorio del Perú en el que se encuentre:

a.1 El establecimiento principal, o a falta de éste, residencia habitual del demandante; o,

a.2 El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

a.3 El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

b) Cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o del compromiso de arbitraje.

Artículo 46.- Las disposiciones del artículo precedente se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

Ninguna de las disposiciones de los artículos 44 y 45 de las presentes normas afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

CAPITULO IX

ASPECTOS ADUANEROS

Artículo 47.- Todos los aspectos referentes al régimen aduanero deben regirse a lo dispuesto por la Ley General de Aduanas.

Artículo 48.- Los procedimientos aduaneros se realizan de conformidad a las disposiciones establecidas en el Anexo I de estas normas.

CAPITULO X

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 49.- Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de Transporte Multimodal, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de las presentes normas.

No obstante lo arriba expresado, el Operador de Transporte Multimodal podrá, con el acuerdo de Expedidor, aumentar la responsabilidad y obligaciones que incumban en virtud de las presentes normas.

Artículo 50.- El documento de Transporte Multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones de las presentes normas que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.

Artículo 51.- Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de las disposiciones de los artículos precedentes del presente capítulo, el OTM pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones de las presentes normas, de toda pérdida o daño de las mercancías o del retraso en su entrega.

Además, el OTM pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho.

Artículo 52.- Las presentes normas no modificarán los derechos ni las obligaciones establecidas o que se establezcan en los Convenios Internacionales de los que el Perú sea parte.

Artículo 53.- La Unidad de cuenta a que se refiere los artículos 19 y 21 de las presentes normas, es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional.

El valor, en derecho especial de giro, de la moneda nacional del Perú, se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trace por el FMI en sus operaciones y transacciones.

Las cantidades que se determinen por aplicación de lo establecido en el párrafo anterior, se convertirán en moneda nacional según el valor que esta tenga en el día de pago.

Artículo 54.- Ninguna disposición de las presentes normas impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida que sean aplicables.

Con excepción de lo dispuesto en los Artículos 38, 39 y 40, las disposiciones relativas a la responsabilidad del OTM por pérdida o daño de las mercancías consideradas en las presentes normas, determinarán también si el consignatario puede

negarse a contribuir a la avería gruesa y si el OTM está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

ANEXO I

ASPECTOS ADUANEROS REFERIDOS AL TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 1.- Para efectos del presente Documento, se entiende por:

a) ADUANA DE ORIGEN.- Aduana bajo cuya jurisdicción ingresan mercancías importadas. Asimismo, es la Aduana donde se inicia y autoriza el Tránsito, si las mercancías tienen un destino final diferente.

Para el caso de mercancías de exportación, es la Aduana donde se realiza el despacho de las mercancías, que son embarcadas hacia la Aduana de Destino (Salida).

b) ADUANA DE DESTINO.- Aduana en cuya jurisdicción concluye el Tránsito para el caso de mercancías de importación.

En caso de mercancías de exportación, es la Aduana bajo cuya jurisdicción se verifica el embarque, utilizando el transporte multimodal.

c) ADUANA DE PASO.- Aduanas intermedias por cuya jurisdicción circulan las unidades del transporte multimodal conduciendo mercancías, ya sean de importación o exportación.

d) ADUANA DE FRONTERA.- Aduana por donde ingresan o salen mercancías utilizando el transporte multimodal.

e) CONTENEDOR.- Todo elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque movable u otro elemento análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración), que responda a las siguientes condiciones:

- Constituya un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías.

- Tenga carácter permanente, y por lo tanto, sea suficientemente resistente, para superar su empleo repetido.

- Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.

- Este dotado de puertas y otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad, durante su transporte o almacenamiento y que permita recibir sellos, precintos u otros elementos de seguridad aduanera.

- Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera sin la existencia de lugares donde pueda ocultarse mercancías.

- Tengan un volumen interior de un metro cúbico por lo menos.

f) MERCANCIAS.- Todo bien susceptible de ser comercializado y transportado utilizando los servicios del transporte multimodal, y de ser objeto de las operaciones aduaneras.

g) MANIFIESTO DE CARGA.- Documento en el que se consigna el origen, destino y características de las mercancías, que están obligadas a presentar los transportistas a su arribo a la Aduana.

h) PRECINTO.- Medio de seguridad (*) NOTA SPIJ con el que se sellan los bultos o contenedores con el fin de que sean abiertos en la Aduana de Destino, por la autoridad aduanera pertinente.

Corresponde a la Aduana el de garantizar la inviolabilidad del precinto de seguridad adoptando mecanismos reconocidos y calificados internacionalmente.

i) TORNAGUIA.- Documento Oficial, por el cual se comprueba la llegada de la carga a su destino.

j) TRANSITO.- Régimen por el cual la Aduana autoriza el traslado de mercancías de una jurisdicción aduanera a otra, dentro del territorio nacional, aunque las mercancías estén finalmente destinadas al exterior.

k) UNIDADES DE TRANSPORTE.- Se refiere a los contenedores, vehículos de carrocería (remolques y semirremolques) y los vagones de ferrocarriles.

OPERATIVA DE IMPORTACION

Artículo 2.- Procede autorizar el tránsito de mercancía de la Aduana de Origen hacia la de destino, siempre y cuando este sea solicitado por el Operador de Transporte Multimodal, con la conformidad del consignatario, al Administrador de la Aduana mediante pedido que se presentará dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de llegada del vehículo transportador o antes de la llegada de éste.

Artículo 3.- Cuando el tránsito se efectúe por vía terrestre, la aduana de origen podrá disponer el reconocimiento físico de la mercancía. Si el medio de transporte y los contenedores no están provistos de sellos o precintos de seguridad se exigirá se otorgue garantía por una suma equivalente a los derechos y demás impuestos que graven la importación, la que será devuelta simultáneamente a la presentación de la Tornaguía. Vencido el término concedido, si la mercancía en tránsito no hubiera llegado a su destino o no se hubiera presentado la tornaguía, sin perjuicio de la acción penal que corresponda, la aduana de origen hará efectiva la garantía y aplicará las sanciones que establece la Ley General de Aduanas y su Reglamento, respectivamente.

Artículo 4.- Para efectos de agilizar la entrega de la tornaguía, la Aduana de Origen dará una copia adicional de ésta, a fin de que la Aduana de Destino selle la misma contra recepción de la mercancía, con el objeto de ser entregada a la Aduana que

autorizó el tránsito considerando dicha copia, como la acreditación de la llegada de la mercancía a destino, concluyendo el tránsito una vez que la Aduana de Destino remita el origen de la tornaguía.

Artículo 5.- Para efectos del transporte multimodal, el Operador de Transporte Multimodal, podrá constituir una garantía global, por el monto que fije la Superintendencia Nacional de Aduanas, sin perjuicio de cumplir con las demás formalidades reglamentarias.

Artículo 6.- El despacho de las mercancías de importación enmarcadas dentro del transporte multimodal, se realizará en la Aduana de Destino manifestada en el documento de transporte multimodal y en el manifiesto de carga.

Artículo 7.- Toda mercancía manifestada en tránsito puede ser objeto de cualquier operación aduanera, cumpliendo con las disposiciones de la Ley General de Aduanas y su Reglamento; tanto en la Aduana de Partida como en una intermedia.

El ingreso provisional de una mercancía a depósito autorizado o terminal interior de carga, para ser remitida posteriormente a su destino, no interrumpe el régimen de tránsito.

Artículo 8.- Cuando el transporte se realice en contenedores, furgones o vehículos cerrados, estos deberán ser precintados por la autoridad aduanera. Si el transporte se realiza en vehículos abiertos, la Aduana exigirá la garantía bancaria por los derechos aduaneros y demás gravámenes de importación.

Artículo 9.- Cuando las mercancías sean transportadas utilizando en contenedores, furgones, remolques o semirremolques de carrocería de carga, estos deberán cumplir y estar acondicionadas de la siguiente manera:

- a) Que los precintos y sellos de seguridad u otros mecanismos puedan ser colocados en forma sencilla y eficaz;
- b) Que no tengan ningún espacio oculto, que permita disimular mercancías.

OPERATIVA DE EXPORTACION

Artículo 10.- Procede autorizarse el tránsito de mercancías de exportación de la Aduana de Origen hacia la de Destino, siempre y cuando lo solicite el Operador de Transporte Multimodal, con la conformidad del exportador.

Artículo 11.- Cuando el despacho de las mercancías se realice en la Aduana de Origen al amparo del Transporte Multimodal, la Aduana de Destino verificará, dentro del lugar de embarque de su jurisdicción, la integridad exterior del sello o precinto aduanero colocado en la Aduana de Origen y controlará el embarque de la mercancía en el vehículo transportador.

Artículo 12.- El tránsito de las mercancías de exportación de la Aduana de Origen hacia la de Destino sólo podrá efectuarse en contenedores o vehículos cerrados que ofrezcan total garantía de seguridad.

DE LOS CONTENEDORES

Artículo 13.- Mediante Decreto Supremo refrendado por los Ministros de Transportes y Comunicaciones y de Economía y Finanzas, se establecerán las Normas Específicas sobre uso de Contenedores u otras unidades de carga utilizables en el Transporte Multimodal.