

**MECANISMOS PARA LOGRAR QUE LOS AGENTES DE CARGA
INTERNACIONAL PUEDAN RESPONDER POR LOS PERJUICIOS QUE
PUEDAN CAUSAR AL GENERADOR O AL ASEGURADOR**

CONSTANZA ESTUPIÑÁN ESTUPIÑÁN

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
BOGOTÁ
SEPTIEMBRE
2009**

**MECANISMOS PARA LOGRAR QUE LOS AGENTES DE CARGA
INTERNACIONAL PUEDAN RESPONDER POR LOS PERJUICIOS QUE
PUEDAN CAUSAR AL GENERADOR O AL ASEGURADOR**

CONSTANZA ESTUPIÑÁN ESTUPIÑÁN

TESIS DE GRADO

**ASESOR
DR. LUIS EDUARDO RODRÍGUEZ CORCI
ABOGADO**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
BOGOTÁ
SEPTIEMBRE
2009**

NOTA DE ACEPTACIÓN

FIRMA DEL PRESIDENTE DEL JURADO

FIRMA DEL JURADO

FIRMA DEL JURADO

Bogota 11,Septiembre,2009

DEDICATORIA

Todo en la vida lleva esfuerzo, dedicación y compromiso, este trabajo lo fue. Es de gran satisfacción saber que se termino el trabajo de grado de la especialización, dejando grandes conocimientos sobre el tema de Agentes de Carga Internacional y con la inquietud sembrada para seguir investigando.

Dedico este trabajo a mi hijito, a mi madre y a mi hermanita sordomuda, quienes son las personas que me impulsan para que luche por alcanzar mis sueños, cuando he tratado de desfallecer pienso en ellas y la responsabilidad que tengo con ellas; y esto me llena de energía y saco a relucir esa persona valiente con ganas de enfrentar los retos de cada día.

Madre gracias por ser la persona luchadora que siempre has sido, por ser amorosa y comprensiva, le doy gracias a Dios por permitirme terminar este trabajo contigo a mi lado a pesar de tu enfermedad. Por fin culmine esta etapa y queda plenamente establecido que mi fortaleza es tu fortaleza. Hijo todo lo que hago es para lograr hacer mis sueños realidad y con el tiempo estas acciones me permitirán hacer que realidad los tuyos.

AGRADECIMIENTO

Ante todo le agradezco a Dios por haberme dado las herramientas tanto económicas como intelectuales, para poder haber culminado con éxito esta especialización; y también al Doctor Luís Eduardo Rodríguez Corci quien fue la persona que me impulso a que estudiara en este prestigioso claustro universitario. No se por que lo hizo, sí las personas que estaban mas cerca de mi en mi entorno laboral, nunca fueron el motor de desarrollo hacia nuevos espacios académicos y de formación como persona. Líderes como él son los que necesitamos, que enseñen a hacer las cosas, agradezco la confianza que deposito en mí y la oportunidad de haber recibido parte de sus conocimientos. Se que me falta mucho por aprender pero esta experiencia me hace sentir mucho mas cómoda y segura en mi espacio laboral.

CONTENIDO

	Pág.
1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	11
2. JUSTIFICACION	12
3. OBJETIVOS.	14
3.1 OBJETIVO GENERAL.	14
3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.	14
4. MARCOS DE REFERENCIA.	15
4.1 MARCO TEORICO.	15
4.1.1 El seguro de carga o de transporte de mercancías.	27
4.1.2 Esquema de indemnización actual	31
4.2 MARCO CONCEPTUAL.	31
4.2.1 Abandono legal	31
4.2.2 Agencia de aduanas	32
4.2.3 Agente de carga internacional	32
4.2.4 Almacenamiento	33
4.2.5 Aprehensión	33
4.2.6 Armador	33
4.2.7 Artículos propios del arte u oficio del viajero.	33
4.2.8 Autoridad aduanera.	34
4.2.9 Autorización de embarque.	34
4.2.10 Bulto	34
4.2.11 Carta de porte y carta de porte internacional de mercancías	34
4.2.12 Carga a granel	35
4.2.13 Certificado de seguro	35
4.2.14 Conocimiento de embarque	35
4.2.15 Consignatario	35
4.2.16 Contenedor	36
4.2.17 Control aduanero	37
4.2.18 Daño emergente	37
4.2.19 Declarante	37
4.2.20 Declaración de mercancías	38
4.2.21 Decomiso	38
4.2.22 DEG	38
4.2.23 Depósito	39
4.2.24 Derechos de aduana	39
4.2.25 Descargue	39
4.2.26 Despacho	40
4.2.27 Documento de transporte	40
4.2.28 Documento de transporte multimodal	40
4.2.29 Garantía de seguro	40

4.2.30	Incoterms “international commercial terms	41
4.2.31	Infraseguro	41
4.2.32	Manifiesto de carga	42
4.2.33	Manifiesto expreso	42
4.2.34	Medio de transporte	43
4.2.35	Menaje	43
4.2.36	Mercancía	43
4.2.37	Mercancía en libre disposición	43
4.2.38	Mercancía nacionalizada	43
4.2.39	Mercancía presentada	43
4.2.40	Lucrocesante	44
4.2.41	Reconocimiento de la carga	44
4.2.42	Reconocimiento de la mercancía	44
4.2.43	Remesa terrestre	44
4.2.44	Proceso de importación	45
4.2.45	Transporte multimodal internacional	45
4.2.46	Unidad de carga	45
4.2.47	Valor declarado	46
4.3	MARCO GEOGRAFICO	46
4.4	MARCO DEMOGRÁFICO	46
4.5	MARCO LEGAL	47
5.	METODOLOGÍA.	48
5.1	TIPO DE INVESTIGACIÓN	48
5.2	METODO DE TRABAJO	48
5.2.1	Diseño de recolección de información.	48
5.2.2	Personal	48
6.	AGENTE DE CARGA	49
6.1	DEFINICION LEGAL	50
6.2	REQUISITOS PARA SER INSCRITO COMO AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL.	51
6.3	TRAMITE QUE REALIZAN LAS PERSONAS JURÍDICAS, QUE DESEAN OBTENER LA AUTORIZACIÓN PARA EJERCER COMO AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL	52
6.3.1	Normatividad que regula la solicitud de autorización para ejercer como Agente de Carga Internacional	55
6.4	CONTENIDO DEL ACTO ADMINISTRATIVO DE INSCRIPCIÓN DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL	56
6.5	OBLIGACIONES DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL.	57
6.6	CARNES.	57
6.7	NFRACCIONES ADUANERAS APLICABLES DE LOS AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL Y SANCIONES APLICABLES	58
6.8	DESCRIPCION DE LA ASESORIA ACTUAL PRESTADA POR LOS AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE IMPORTACION O EXPORTACION EN COLOMBIA	60
6.9	AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE	63

EXPORTACION	
6.10. AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE IMPORTACION	68
7. PROBLEMÁTICA ACTUAL PARA LOSA SEGURODORES Y GENERADORES DE CARGA	79
8. PROPUESTA	84
8.1. A TRAVES DE UN OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	84
CONCLUSIONES	89
BIBLIOGRAFIA	90

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Documentos que se expiden según el medio de transporte	15
Tabla 2. INCOTERMS, donde la obligación de proveer un seguro es del vendedor/exportador	20
Tabla 3. INCOTERMS, donde la obligación de proveer un seguro no es del vendedor/exportador	21
Tabla 4. Límites de responsabilidad para el transportador en el modo marítimo	24
Tabla 5. Límites de responsabilidad para el transportador en el modo aéreo	26
Tabla 6. Límites de responsabilidad para el transportador en el modo terrestre	26
Tabla 7. Límites de responsabilidad para el transporte multimodal en Colombia	27
Tabla 8. El seguro de carga o de transporte de mercancías	27
Tabla 9. Entidad donde se tramita la solicitud	52
Tabla 10. Persona Jurídica que recibe el trámite	53
Tabla 11. Requisitos y documentos base	53
Tabla 12. Descripción de pasos	54
Tabla 13. Punto de atención	54
Tabla 14. Resolución de autorización o negación del trámite	55
Tabla 15. Medios para realizar seguimiento	55
Tabla 16. Normatividad	55
Tabla 17. Clasificación por Niveles de los Agentes Aduaneros, según Decreto 2883	70

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Esquema de indemnización actual en la operación de transporte Internacional.	31
Figura 2. Actores que intervienen en una operación de transporte Internacional.	50
Figura 3. Entrega de la información de los documentos de viaje.	69
Figura 4. Aviso de llegada del medio de transporte	70
Figura 5. Aviso de finalización del descargue.	71
Figura 6. Informe de descargue e inconsistencias.	72
Figura 7. Justificación de Excesos o sobrantes y Faltantes ó defectos.	73
Figura 8. Corrección de errores de transcripción.	75
Figura 9. Entrega al depósito o zona aduanera.	76
Figura 10. Esquema del modelo indemnizatorio sugerido	88

1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Están los Agentes de Carga Internacional respondiendo por los perjuicios causados, derivados de la gestión que realizan en una Operación de transporte internacional de mercancías, cuando se establece su responsabilidad en el siniestro.

2. JUSTIFICACIÓN

Hoy en día los Agentes de Carga Internacional, a pesar que tienen una relación de prestación de servicios clara con el generador de la carga (propietario de la mercancía) no están respondiendo por sus acciones cuando son responsables de un siniestro, siendo que son los gestores de toda la Operación de Transporte internacional de mercancías. Por tanto en caso de que incurran en actos de negligencia, error u omisión en la prestación de su asesoría y subcontratación de servicios (solicitan servicios por cuenta de un tercero); en general se liberan de su responsabilidad debido a que no existe un mecanismo que los obligue a responder por estos.

Actualmente el modelo indemnizatorio que se usa con ocasión de un transporte de mercancías es el que se muestra a continuación:

- El transportista debe tener una póliza de responsabilidad civil contractual, amparando la responsabilidad en que incurra con ocasión del transporte.

- El generador del transporte, debería tener una póliza de transporte de mercancías, amparando las mercancías transportadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, en caso de siniestro el generador de transporte presenta la reclamación a su compañía y ésta a su vez, se subroga contra la compañía de seguros del transportista o contra este último.

En caso que se use transporte terrestre incluyendo el transporte Multimodal¹, los propietarios de los vehículos son solidariamente responsables con la empresa que los contrató en caso de una eventualidad². Por tanto, los servicios contratados

¹ Art. 987. Modificado. D.E. 01/90, art. 7. Código del Comercio. En el transporte Multimodal la conducción de mercancías se efectuará por dos o más modos de transporte, desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal las toma bajo custodia o responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega al destinatario, en virtud de un contrato único de transporte.

² Art. 991. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO. Modificado. D.E. 01/90, Art. 9. Código del Comercio. Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte.

para tal efecto se deberán realizar con transportadores autorizados quienes podrán encargar la conducción, en todo o en parte a terceros, pero bajo su responsabilidad, y sin que por ello se entiendan modificadas las condiciones del contrato, salvo lo dispuesto en normas especiales³; los transportadores autorizados prestan el servicio con vehículos propios ó a través de una operación tercerizada subcontratada, es decir, con vehículos afiliados a su empresa ó con vehículos afiliados a otras empresas.

En todo el modelo indemnizatorio anterior existe responsabilidad a cargo de cada uno de los actores y todos la asumen, excepto los Agentes de Carga Internacional quienes al ser responsables evaden su responsabilidad, debido a que no tienen como responder, ni tampoco contratan una póliza que ampare su responsabilidad civil contractual y extracontractual durante la tenencia y control de las mercancías del generador. Los actos de negligencia, error u omisión en la prestación de sus servicios de subcontratación que puedan ocurrir no están cubiertos en una póliza de cumplimiento, debido a, que el cumplimiento en una operación de transporte esta dada por una póliza de transporte y en ésta no hay ninguna vinculación para los Agentes de Carga Internacional que los obligue a responder ante una situación inesperada que termine en siniestro por su culpa.

³ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 984. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 39. Encargo a terceros.

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GENERAL

Establecer mecanismos de control con el fin de eliminar la posibilidad de que los Agentes de Carga Internacional eludan su responsabilidad, en un siniestro por deficiencia en la prestación de los diferentes servicios que prestan al generador de Carga en una operación de transporte internacional.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

3.2.1. Realizar un análisis de costos actuales en una operación de transporte internacional entre el generador de transporte y los Agentes de Carga Internacional.

3.2.2. Establecer posibles afectaciones de ganancias e incrementos en costos de servicio si se llegara a establecer una medida reglamentaria.

3.2.3 Demostrar que la falta de conocimiento en la operación de transporte internacional por parte de los actores del sistema, puede llegar a ocasionar graves perjuicios al generador de transporte ya sea patrimonial (este concepto incluye Lucro cesante) ó al asegurador.

3.2.4. Demostrar la importancia de establecer en corto tiempo una medida reglamentaria que permita que los Agentes de Carga Internacional no eludan su responsabilidad frente a un acto de negligencia error u omisión en el cumplimiento de la obligación generada por el contrato de prestación de servicios.

4. MARCOS DE REFERENCIA

4.1. MARCO TEÓRICO

Cuando hay la necesidad de trasladar personas o cosas de un lado a otro se debe celebrar un contrato de transporte, el cual nace a la vida jurídica solo por el acuerdo de voluntades de quienes intervienen, es decir, este contrato es consensual y se prueba mediante los documentos escritos que se expiden con ocasión de su celebración.

El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales. En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sean ineficaces y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra⁴.

En el caso de transportes de mercancías dependiendo del medio de transporte los documentos que se expiden son:

Tabla 1. Documentos que se expiden según el medio de transporte

Medio de transporte	Documentos que se expiden
	Cuando se realiza un Transporte Internacional de mercancías por carretera se expedirán: <ul style="list-style-type: none">• Carta de porte Internacional.• Manifiesto de Carga Internacional.

⁴ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 981. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 1. Definición y perfeccionamiento.

Terrestre	Carta de porte Internacional ⁵ .
	<ol style="list-style-type: none"> 1. La mención de ser “carta de porte” o “conocimiento de embarque”; 2. El nombre y el domicilio del transportador; 3. El nombre y el domicilio del remitente; 4. El nombre y el domicilio de la persona a quien o a cuya orden se expide, o la mención de ser al portador; 5. El número de orden que corresponda al título; 6. La descripción pormenorizada de las mercancías objeto del transporte y la estimación de su valor; 7. La indicación de los fletes y demás gastos del transporte, de las tarifas aplicables, y la de haber sido o no pagados los fletes; 8. La mención de los lugares de salida y de destino; 9. La indicación del medio de transporte, y 10. Si el transporte fuere por vehículo determinado, los datos necesarios para su identificación. <p><i>PAR.—Si No se indicare la fecha de recibo de las cosas por el transportador, se presumirá que éste las recibió en la fecha de emisión de dichos documentos.</i></p> <p>Conc.: art. 1637.</p>
	Manifiesto de Carga Internacional ⁶
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre de la empresa que lo expide. 2. Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías. 3. Descripción del vehículo en que se transporta, así como la identificación y dirección del propietario o poseedor y conductor del mismo. 4. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso y/o volumen. 5. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías. 6. Precio del flete en letras y números. 7. Fecha y lugar del pago del valor del flete. 8. Seguros.

⁵ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Sección VI. Carta De Porte Y Conocimiento De Embarque. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 768.

⁶ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 173. (05, febrero, 2001). Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 28. Adopción del formato.

Terrestre	<p>Cuando se realiza un transporte Nacional de mercancías por carretera se expedirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remesa terrestre. • Carta de porte. Contendrá los mismos elementos descritos en la carta de porte internacional. 	
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">La Remesa terrestre deberá expresar:⁷</td> </tr> <tr> <td> <ol style="list-style-type: none"> 1. El nombre y la dirección del destinatario, 2. El lugar de la entrega, 3. La naturaleza, 4. El valor, 5. El número, 6. El peso, 7. El volumen y las características de las cosas, 8. Las condiciones especiales para el cargue 9. Las mercancías tienen un embalaje especial o una distribución técnica?. 10. Valor declarado de las mercancías (estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar). </td> </tr> </table>	La Remesa terrestre deberá expresar:⁷
La Remesa terrestre deberá expresar:⁷		
<ol style="list-style-type: none"> 1. El nombre y la dirección del destinatario, 2. El lugar de la entrega, 3. La naturaleza, 4. El valor, 5. El número, 6. El peso, 7. El volumen y las características de las cosas, 8. Las condiciones especiales para el cargue 9. Las mercancías tienen un embalaje especial o una distribución técnica?. 10. Valor declarado de las mercancías (estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar). 		
Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • Guía Aérea o Carta de Porte Internacional de Mercancías. 	

⁷ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1010. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 20. Información que debe dar el remitente.

Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> • El conocimiento de embarque. BIL ((bill of lading))
	El conocimiento de embarque deberá expresar ⁸ :
	<ol style="list-style-type: none"> 1. El nombre, matrícula y tonelaje de la nave; 2. El nombre y domicilio del armador; 3. El puerto y fecha de cargue y el lugar de destino; 4. El nombre del cargador; 5. El nombre del destinatario o consignatario de las mercancías y su domicilio, si el conocimiento es nominativo, o la indicación de que éste se emite a la orden o al portador; 6. El valor del flete; 7. Las marcas principales necesarias para la identificación de la cosa, tal y como las haya indicado por escrito el cargador antes de dar comienzo al embarque, siempre que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre la cosa no embalada, o en las cajas o embalajes que la contengan, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje; 8. El número, la cantidad o el peso, en su caso, de bultos o piezas, conforme a las indicaciones del cargador; 9. El estado y condición aparente de las mercancías, y 10. Lugar y fecha en que se expide el conocimiento.

Las clases de transporte según su campo de aplicación son: Nacional cuando se desarrolla dentro del territorio Colombiano e Internacional cuando involucra dos o más Estados y se regula por medio de Tratados Públicos Internacionales, Bilaterales o Multilaterales.

En los últimos años el comercio internacional en Colombia ha venido creciendo considerablemente, y los riesgos inherentes a los movimientos de la carga desde su origen hasta su destino final siempre están presentes; por tanto los importadores / exportadores deben adoptar medidas, como la contratación de un seguro que ampare sus mercancías, teniendo en cuenta aspectos como: problemas derivados del riesgo y daño que pueda sufrir la carga durante el proceso importador/exportador, la forma de efectuar el pago entre otros. De ésta

⁸ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Sección II. Transporte de mercancías bajo conocimiento. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1635. Entrega y firma del conocimiento de embarque. Artículo 1636. Modalidades. Artículo 1637. Contenido.

manera éstos pueden protegerse del daño emergente y lucro cesante (sí lo pacto) cuando ocurra alguno de los siniestros amparados.

En el caso del transporte terrestre es importante que el remitente suministre el valor de las mercancías al transportador, ya que en caso de alguna eventualidad el transportador sólo estará obligado a pagar el 80% del valor probado que tuviere la pérdida, en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario. En el código del comercio expresamente se describe como sigue: “En el evento de que el remitente no suministre el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega, o declare un mayor valor al indicado en el inciso tercero del artículo 1010, el transportador sólo estará obligado a pagar el ochenta por ciento (80%) del valor probado que tuviere la cosa perdida en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario. En el evento contemplado en este inciso no habrá lugar a reconocimiento de lucro cesante”.⁹

En el caso del transporte marítimo ó aéreo la ausencia de declaración de valor de la mercancía/carga del embarcador o exportador en los documentos de transporte permite al transportador, que frente a un incidente, limite su responsabilidad con relación a la unidad de carga (contenedor, pallets o bultos) o unidad de peso cuando se presente una pérdida o falta de entrega, saqueos o mermas de lo transportado, sin considerar la calidad ni el valor de la mercancía.¹⁰

Las condiciones y negociaciones en que se realizan las compraventas internacionales, están regidas por los INCOTERMS trece (13 en total), que buscan dar claridad tanto a comprador como a vendedor sobre sus derechos y obligaciones relacionadas con la entrega de la mercancía, transferencia de riesgos, distribución de gastos y trámites documentales lo que significa que dependiendo el INCOTERM que rijan la negociación internacional, la parte interesada en protegerse de los riesgos, tendrá que negociar adecuadamente las coberturas de la póliza de seguro de carga que amparen la mercancía y proteja su patrimonio.

La anterior exposición teórica refleja tres documentos que siempre estarán presentes en una operación de comercio nacional e internacional de mercancías los cuales se enuncian a continuación: factura de compraventa, documento de

⁹ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1031. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 39. Indemnización por pérdida o retardo.

¹⁰ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008

transporte según su campo de aplicación y la póliza de seguro que ampare las mercancías durante los movimientos de la carga desde su origen hasta su destino final.

La obligación de proveer el seguro de carga bajo responsabilidad del vendedor/exportador esta dada dependiendo del INCOTERM utilizado, los casos donde es obligación se relacionan a continuación.

Tabla 2. INCOTERMS, donde la obligación de proveer un seguro es del vendedor/exportador

CIF^{11, 12}	
GRUPO	“C”, Porte Principal Cancelado.
DESCRIPCION	Cost, insurance and freight (name port of destination) - Costo, Seguro y Flete.
APLICACION:	Sólo para transporte marítimo.
RIESGOS:	El comprador asume los riesgos de las mercancías a partir del momento en que éstas hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.
GASTOS Y DOCUMENTOS:	<ul style="list-style-type: none"> • Impone al vendedor la obligación de contratar, por su cuenta y con carácter transferible, una póliza de seguro marítimo que cubra los riesgos del transporte, el precio CIF, más un 10 por ciento adicional. • El precio CIF comprende una cobertura limitada, lo cual no se opone para que a petición del comprador y por cuenta de éste, el vendedor amplíe la cobertura del seguro donde incluya por ejemplo el riesgo de guerra. • Es obligación del vendedor/exportador hacerle llegar la póliza o certificado de seguro al comprador y se recomienda que el vendedor/exportador haga entrega al comprador de la copia de las condiciones de la cobertura de la póliza, previa a la formalización del contrato, y esperar de su conformidad. • La póliza de seguro contratada por el exportador debe permitir al comprador hacerle reclamaciones directas a la compañía de seguro. • El comprador debe pagar los costos de descargue en puerto de destino.

CIP^{13, 14}

¹¹ URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogota, Ecoe ediciones Ltda., 2007, 372.

¹² PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008

GRUPO	“C”, Porte Principal Cancelado.
DESCRIPCION	Carriage and Insurance Paid To (...name place of destination) - Porte y Seguro Pagado Hasta (...indicando lugar de destino)
APLICACION:	Se usa para todo tipo de transporte.
RIESGOS:	El riesgo de pérdidas o averías, así como cualquier costo por incidentes ocurridos con posterioridad de la entrega de las mercancías se transmite cuando estas quedan bajo la custodia del transportista contratado. Si hay transporte sucesivo el vendedor se libera entregando la mercancía al primer transportador.
GASTOS Y DOCUMENTOS:	<ul style="list-style-type: none"> • El vendedor debe contratar un seguro para pérdidas o averías de las mercancías durante su transporte, con la cobertura mínima (110%). • Es obligación del vendedor/exportador hacerle llegar la póliza o certificado de seguro al comprador. Es importante como medida preventiva que el vendedor/exportador haga llegar al comprador, previo a su contratación, copia de las condiciones de la cobertura de la póliza y esperar su conformidad. • El vendedor/exportador tiene la obligación de proveer un seguro de carga. La póliza de seguro contratada por el exportador debe permitir al comprador hacerle reclamaciones directas a la compañía de seguro. • El vendedor paga el porte o flete hasta el lugar de destino convenido. • El vendedor establece las condiciones del contrato de transporte, paga el flete y la prima de seguro.

Si se utilizan cualquiera de los siguientes INCOTERMS no hay obligación del vendedor/exportador de proveer seguro de carga.

Tabla 3. INCOTERMS, donde la obligación de proveer un seguro no es del vendedor/exportador

EXW^{15 16}	
GRUPO	“E”, Salida.
DESCRIPCION	Ex Works (...named place), traduce En Fábrica (...indicando lugar),
APLICACION:	Se usa para todo tipo de transporte.
RIESGOS:	<ul style="list-style-type: none"> • El vendedor sólo se responsabiliza de poner la mercancía

¹³URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogota, Ecoe ediciones Ltda., 2007, 372.

¹⁴ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008.

¹⁵URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogota, Ecoe ediciones Ltda., 2007, 370.

¹⁶ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008

	<p>en su establecimiento, a disposición del comprador sin cargarla en el vehículo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El vendedor no responde por la carga puesta en el vehículo transportador proporcionado por el comprador / importador. • El comprador / importador asume todos los riesgos inherentes al transporte desde su origen hasta su destino final.
GASTOS Y DOCUMENTOS:	<p><i>El vendedor / exportador no tiene ninguna obligación de proveer seguro de carga al comprador.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • El vendedor/exportador entrega al comprador la factura o su mensaje electrónico equivalente.

FCA¹⁷	
GRUPO	“F”, Porte principal no cancelado.
DESCRIPCION	Free Carrier (...named place)- Franco Transportista (...indicando lugar),
APLICACION:	Se usa para todo tipo de transporte.
RIESGOS:	<p>El sitio de entrega es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La bodega del vendedor / exportador, éste se libera haciendo entrega de la mercancía debidamente cargada en el medio de transporte proporcionado por el transportista designado por el comprador. • Es otro punto diferente, se libera entregando a dicho transportista sin descargarla de su vehículo.
GASTOS Y DOCUMENTOS:	<p><i>El vendedor / exportador no tiene ninguna obligación de proveer seguro de carga al comprador.</i></p> <p>El vendedor / exportador cumple con la obligación de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entregar la mercancía • Entregar licencia de exportación, autorizaciones y demás formalidades, al transportador o comisionista o transitario, quien es contratado por el comprador, y con ello se libera de responsabilidad. • Prestar la ayuda al comprador / importador para conseguir un documento de transporte, pero a riesgo y expensas de éste. <p>El comprador / importador asume los gastos relacionados con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derechos. • Impuestos y trámites aduaneros para la importación o tránsito por cualquier país.

FAS¹⁸	
-------------------------	--

¹⁷Ibíd., p.21.

¹⁸Ibíd., p.21.

GRUPO	“F”, Porte principal no cancelado.
DESCRIPCION	Free Along Side Ship (...name port of shipment - Franco al Costado del Buque (...indicando puerto de embarque)
APLICACION:	Sólo para transporte marítimo.
RIESGOS:	La transferencia de los riesgos y gastos se hace al costado del buque en el puerto de embarque. <ul style="list-style-type: none"> • Si las partes desean que el comprador despache la mercancía para la exportación, debe consignarse expresamente en el contrato de compraventa.
GASTOS Y DOCUMENTOS:	<i>El vendedor / exportador no tiene ninguna obligación de proveer seguro de carga al comprador.</i> <ul style="list-style-type: none"> • Recaen en el vendedor / exportador las responsabilidades aduaneras de exportación y no en el comprador / importador. • El vendedor/ exportador debe prestar la ayuda al comprador para conseguir un documento de transporte, pero a riesgo y expensas de éste. • El comprador / importador debe asumir los gastos relacionados con derechos, impuestos y trámites aduaneros para la importación o tránsito por cualquier país.

La elección del medio adecuado de transporte debe atender las necesidades tanto del vendedor / exportador como del comprador / importador, quienes se deberán analizar los siguientes factores para su escogencia:

- Costo relacionado con embarque, desembarque y flete.
- Urgencia en la entrega.
- Características de las mercancías (cuidados especiales, pesos, volumen).
- Disponibilidad del medio de transporte (frecuencia e itinerarios).
- Puntos de recolección y entrega.
- Riesgos (piratería, entre otros.)

En cuanto a la forma como el remitente entrega las mercancías al transportador el código de comercio establece lo siguiente” El remitente deberá entregar las mercancías al transportador debidamente embaladas y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza, so pena de indemnizar los daños que ocurran por falta o deficiencia del embalaje o de la información”.¹⁹

¹⁹ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1013. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 23. Reglas sobre el embalaje. Código del comercio.

El remitente también como suministrar antes del despacho de la carga la documentación que sea necesaria para el cumplimiento del transporte y las formalidades aduaneras, sanitarias y policía.²⁰

El transportador limita su responsabilidad según el modo de transporte utilizado en la movilización de la carga como se explica a continuación:²¹

- **Transporte Marítimo²²:** En la actualidad existen tres (3) convenciones internacionales utilizadas en el transporte de cosas por mar: la haya²³, la haya / visby y las reglas de Hamburgo, las cuales permiten, entre otras disposiciones, que los navieros limiten su responsabilidad económica frente a los daños ocasionados a la carga, en aquellos eventos en que el embarcador no declaró el valor de las mercancías en el documento de transporte.

Tabla 4. Límites de responsabilidad para el transportador en el modo marítimo

Los parámetros de limitación económica son:

CONVENCIÓN	LÍMITE
La haya	100 libras por paquete, unidad de empaque o unidad de flete
La haya / visby	667 DEG ²⁴ por unidad o 2 DEG por kilo bruto de mercancía dañada.
Hamburgo	835 DEG por unidad o 2.5 DEG por kilo bruto de Mercancía dañada.

Estados Unidos tiene su propia legislación conocida como Carriage Of. Goods by Sea Act (COGSA)²⁵ que generalmente aplica para aquellos transportes que inician, terminan o “tocan” algún puerto estadounidense.

Cogsa	USD \$500 por paquete, unidad de empaque o de flete.
-------	--

²⁰ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1011. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 21. Otras obligaciones del remitente.

²¹ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008.

²² PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías. www.proexport.com.co/VBeContent/logistica/NewsDetail.asp? Bogotá. 26,02,2008.

²³ www.admiraltylawguide.com/interconv.html

²⁴ “Derechos Especiales de Giro”. Para calcular su valor se recomienda entrar a la página www.imf.org del Fondo Monetario Internacional).

²⁵ COGSA: Carriage of Goods by Sea Act, traducción libre al idioma español “Acto de transporte de cosas por mar”

Colombia no hace parte de ninguna de éstas convenciones y tiene su propia normatividad en esta materia. En el código de comercio se establece que cuando en la declaración inserta en el conocimiento no haya determinado el cargador el valor de las mercaderías pero sí su naturaleza, y el transportador, su agente marítimo o el capitán del buque no hubieren formulado la oportuna reserva sobre dicha declaración, se atenderá el transportador para la indemnización al precio de dichas mercaderías en el puerto de embarque. Pero en este caso podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad.

Si la pérdida se debe a dolo o culpa grave del transportador o del capitán, la responsabilidad será por el valor real de la cosa, sin limitación. Además, para los efectos del presente artículo y del anterior, el transportador deberá indemnizar al cargador / remitente los demás gastos en que éste haya incurrido por razón del transporte.²⁶ La práctica indica que los conocimientos de embarque tienden a suplir este vacío al incorporar las limitaciones contenidas en las reglas de la Haya o de la Haya/Visby.

- **Transporte aéreo:** La responsabilidad del transportista aéreo internacional de mercancías (ya sea contractual o efectivo) ha sido objeto de regulación por una serie de convenciones internacionales, no todos los países han ratificado las mismas convenciones y por tanto existen variantes, aplica la que se hay suscrito en ambos países. Los principales documentos que tratan el tema son:
 - Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, suscrita en Varsovia, 1929 (“Convención Varsovia 1929”).
 - Protocolo modificativo de la Convención de Varsovia 1929, suscrito en la Haya, 1955 (“protocolo la Haya 1955”).
 - Protocolo adicional No. IV a la Convención de Varsovia 1929, modificada por el Protocolo La Haya 1955, suscrito en Montreal, 1975 (“Protocolo Montreal No. IV”).
 - Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, suscrita en Montreal, 1999 (“Convención Montreal 1999”).²⁷

Las limitaciones de acuerdo con los convenios suscritos o ratificados para el transporte aéreo internacional son:

²⁶ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1644. Falta de declaración sobre valor de las mercancías.

²⁷ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogotá D.C., 26,02,2008

Tabla 5. Límites de responsabilidad para el transportador en el modo aéreo

CONVENCIÓN	LÍMITES DE RESPONSABILIDAD
Varsovia	USD \$20 por kilo de mercancía dañada, pérdida o retraso en la entrega.
Montreal	17 DEG por kilo de mercancía dañada, pérdida o retraso en la entrega.

- **Transporte Terrestre:** La limitación de responsabilidad para el transportador esta estipulada en el código del comercio²⁸.

Tabla 6. Límites de responsabilidad para el transportador en el modo terrestre

CIRCUNSTANCIAS	LIMITACIÓN POR PÉRDIDA	LIMITACIÓN POR LUCRO CESANTE
Si el remitente declara el valor de la carga al transportador.	El transportador podrá incluir en la carta de porte un límite indemnizable que no podrá ser inferior al 75% del valor declarado.	El transportador deberá pagar adicionalmente un 25% del valor que se determine según el límite indemnizable pactado en la carta de porte.
Si el remitente no suministra el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega.	El transportador está obligado a pagar el 80% del valor probado que tuviere la cosa pérdida, en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario.	En este caso no hay reconocimiento de lucro cesante.
Para retardos en la entrega	Las partes de común acuerdo pueden fijar un límite de indemnización a cargo del transportador. ²⁹	

- **Transporte Multimodal Internacional:** Se define como la conducción de mercancías por más de un modo de transporte amparado bajo un único contrato. En Colombia, se encuentra regulado por las normas de la Comunidad Andina, que en esencia dispone para los eventos de daños a la carga las siguientes limitaciones aplicables al caso colombiano:

²⁸ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1031. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 39. Indemnización por pérdida o retardo.

²⁹ A falta de estipulación en este sentido, la indemnización por dicho evento será la que se establezca judicialmente.

Tabla 7. Límites de responsabilidad para el transporte multimodal en Colombia

PÉRDIDA OCACIONADA EN TRAYECTO	LIMITACIÓN
Marítimo	666 DEG por unidad o 2DEG por kilo bruto de la mercancía dañada.
Aéreo	Puede variar entre USD\$ 20 o 17 DEG
Terrestre	Puede variar entre un 75% u 80% del valor de la carga

4.1.1. El seguro de carga o de transporte de mercancías

Tabla 8. El seguro de carga o de transporte de mercancías

Elementos	<ul style="list-style-type: none"> • La causa • El objeto • La consensualidad 		
Prueba	Por escrito o mediante confesión.		
La Prima	El asegurador gana irrevocablemente la prima desde el momento en que los riesgos comienzan a correr por su cuenta. ³⁰		
La Póliza De Seguro	Documento que entrega el asegurador al tomador cuya redacción debe ser en castellano y estar firmada por el asegurador.		
Documentos Que Hacen Parte De La Póliza	<ul style="list-style-type: none"> • La solicitud de seguro firmada por el tomador • Los <i>anexos</i> que se emitan para adicionar, modificar, suspender, renovar o revocar la póliza.³¹ 		
Clases o Tipos de póliza	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ESPECIFICA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Se determina desde un principio el tipo de mercancías que se transportan, los lugares de origen y de destino, los amparos cubiertos, las exclusiones y se liquida el valor de la prima, la cual generalmente se paga antes de iniciar el transporte.³²</td> </tr> </tbody> </table>	ESPECIFICA	Se determina desde un principio el tipo de mercancías que se transportan, los lugares de origen y de destino, los amparos cubiertos, las exclusiones y se liquida el valor de la prima, la cual generalmente se paga antes de iniciar el transporte. ³²
	ESPECIFICA		
	Se determina desde un principio el tipo de mercancías que se transportan, los lugares de origen y de destino, los amparos cubiertos, las exclusiones y se liquida el valor de la prima, la cual generalmente se paga antes de iniciar el transporte. ³²		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>AUTOMATICA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cubre durante su vigencia una pluralidad de despachos sin que</td> </tr> </tbody> </table>	AUTOMATICA	Cubre durante su vigencia una pluralidad de despachos sin que	
AUTOMATICA			
Cubre durante su vigencia una pluralidad de despachos sin que			

³⁰ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de Seguro. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1070. Reglas para calcular la prima devengada.

³¹ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de Seguro. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1048. Documentos que hacen parte de la póliza.

³² URIBE DE URBINA, Luis Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogotá. D.C., Ecoe ediciones Ltda., 2007, 372.

	<p>para cada uno de ellos se requiera un nuevo acuerdo de voluntades. En ellas se describen las condiciones generales del seguro, la identificación o valoración de los intereses del contrato (carga) y otros datos necesarios para su individualización y para ser definidos en declaraciones posteriores. Estas declaraciones se harán constar como anexos a la póliza, certificado de seguro, o por otros medios sancionados por la costumbre.³³</p> <p>La identificación o valoración de los intereses del contrato, lo mismo que otros datos necesarios para su individualización, son definidos en declaraciones posteriores, generalmente mediante certificados de seguro, con base en el sistema de declaraciones mensuales o bimensuales de despachos, los cuales deben ser presentados por el asegurado al asegurador dentro de un término prudencial, generalmente de 15 días, contados desde el vencimiento del período asegurable, para los despachos dentro del territorio nacional.³⁴</p>
El certificado de Seguro	<p>El certificado de seguro deberá contener³⁵:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La forma como se haya hecho o deba hacerse el transporte; 2. La designación del punto donde hayan sido o deban ser recibidas las mercancías aseguradas y el lugar de la entrega, es decir, el trayecto asegurado, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo siguiente, y 3. Las calidades específicas de las mercancías aseguradas con expresión del número de bultos. <p>El certificado de seguro de transporte puede ser nominativo, a la orden o al portador. La cesión de los certificados nominativos puede hacerse aun sin el consentimiento del asegurador, a menos que se estipule lo contrario.</p> <p>Conc.: arts. 648, 651, 668, 1047, 1051.</p> <p>PAR.—En la póliza automática, el certificado de seguro tiene también la función de especificar y valorar las mercancías</p>

³³ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogotá D.C., 26,02,2008

³⁴ URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogotá. D.C., Ecoe ediciones Ltda., 2007, 372.

³⁵ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Artículo 1117. Modificado. D.E. 01/90, Artículo. 43. El certificado de Seguro.

	genéricamente señaladas en la póliza. El certificado puede emitirse aun después de que ha transcurrido el riesgo u ocurrido o podido ocurrir el siniestro.				
Garantía de seguro	Algunas pólizas de seguro de transporte exigen al tomador y/o transportador que movilicen sus cargas en vehículos cuya edad no supere los 15 años y que el transporte se ejecute en días y horas hábiles de 6:00 de la mañana a 5:00 de la tarde. ³⁶				
Amparos Contratados	<table border="1"> <tr> <td>BASICO³⁷</td> </tr> <tr> <td> <p>Se amparan todos los riesgos inherentes al transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los riesgos de pérdida o daño material que se produzcan con ocasión de su transporte: <ul style="list-style-type: none"> • El incendio, rayo, explosión. • Los hechos tendientes a extinguir el fuego originado por tales causas • Las caídas accidentales a la superficie (suelo, mar o río) de bultos durante la navegación o durante las operaciones de cargue, descargue o trasbordo. • Los accidentes que sufra el vehículo transportador o el vehículo asegurado cuando este se movilice por sus propios medios. • Cubre todos aquellos bienes y riesgos que no están excluidos o no son excluibles. • Se acostumbra asegurar los gastos razonables y justificados en que incurra el asegurado tanto para evitar la extensión o propagación del siniestro como para atender a su salvamento. • En el transporte marítimo y fluvial se asegura la contribución definitiva a la avería gruesa o común, de conformidad con el Código de Comercio, las Reglas de York y Amberes y el contrato de transporte, hasta el límite asegurado señalado en el certificado de seguro respectivo. </td> </tr> <tr> <td>FALTA DE ENTREGA³⁸</td> </tr> <tr> <td> <p>La no entrega por extravío, o por hurto o hurto calificado, según su definición legal, de uno o más bultos completos (contenido y empaque) en que se halle dividido el despacho de acuerdo con los documentos de transporte</p> </td> </tr> </table>	BASICO³⁷	<p>Se amparan todos los riesgos inherentes al transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los riesgos de pérdida o daño material que se produzcan con ocasión de su transporte: <ul style="list-style-type: none"> • El incendio, rayo, explosión. • Los hechos tendientes a extinguir el fuego originado por tales causas • Las caídas accidentales a la superficie (suelo, mar o río) de bultos durante la navegación o durante las operaciones de cargue, descargue o trasbordo. • Los accidentes que sufra el vehículo transportador o el vehículo asegurado cuando este se movilice por sus propios medios. • Cubre todos aquellos bienes y riesgos que no están excluidos o no son excluibles. • Se acostumbra asegurar los gastos razonables y justificados en que incurra el asegurado tanto para evitar la extensión o propagación del siniestro como para atender a su salvamento. • En el transporte marítimo y fluvial se asegura la contribución definitiva a la avería gruesa o común, de conformidad con el Código de Comercio, las Reglas de York y Amberes y el contrato de transporte, hasta el límite asegurado señalado en el certificado de seguro respectivo. 	FALTA DE ENTREGA³⁸	<p>La no entrega por extravío, o por hurto o hurto calificado, según su definición legal, de uno o más bultos completos (contenido y empaque) en que se halle dividido el despacho de acuerdo con los documentos de transporte</p>
BASICO³⁷					
<p>Se amparan todos los riesgos inherentes al transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los riesgos de pérdida o daño material que se produzcan con ocasión de su transporte: <ul style="list-style-type: none"> • El incendio, rayo, explosión. • Los hechos tendientes a extinguir el fuego originado por tales causas • Las caídas accidentales a la superficie (suelo, mar o río) de bultos durante la navegación o durante las operaciones de cargue, descargue o trasbordo. • Los accidentes que sufra el vehículo transportador o el vehículo asegurado cuando este se movilice por sus propios medios. • Cubre todos aquellos bienes y riesgos que no están excluidos o no son excluibles. • Se acostumbra asegurar los gastos razonables y justificados en que incurra el asegurado tanto para evitar la extensión o propagación del siniestro como para atender a su salvamento. • En el transporte marítimo y fluvial se asegura la contribución definitiva a la avería gruesa o común, de conformidad con el Código de Comercio, las Reglas de York y Amberes y el contrato de transporte, hasta el límite asegurado señalado en el certificado de seguro respectivo. 					
FALTA DE ENTREGA³⁸					
<p>La no entrega por extravío, o por hurto o hurto calificado, según su definición legal, de uno o más bultos completos (contenido y empaque) en que se halle dividido el despacho de acuerdo con los documentos de transporte</p>					

³⁶ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogotá D.C., 26,02,2008.

³⁷ URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogotá. D.C., Ecoe ediciones Ltda., 2007, 372.

³⁸ *Ibíd.*, p.29.

Amparos Contratados	<p>AVERÍA PARTICULAR³⁹ Los daños que se presenten a los bienes asegurados que sean consecuencia de eventos diferentes a los que se han contemplado en la cobertura básica.</p> <p>SAQUEO⁴⁰ Sustracción parcial o total del contenido de los bultos o la sustracción de alguna parte integrante de los bienes asegurados cuando no tengan empaque.</p>
El siniestro	<p>El siniestro es la realización del riesgo asegurado.</p> <p>¿Qué hacer en caso de siniestro?</p> <ul style="list-style-type: none"> • El asegurado o beneficiario deben dar noticia al asegurador de la ocurrencia del siniestro (reclamación), dentro de los tres días siguientes a la fecha en que lo hayan conocido o debido conocer. Este término puede ampliarse más, pero no reducirse.⁴¹ • El asegurado o beneficiario deben demostrar la ocurrencia del siniestro así como la cuantía de la pérdida, si fuere el caso.⁴² • El asegurado debe evitar la extensión y propagación del siniestro y proveer el salvamento de las cosas aseguradas. • El asegurado no podrá renunciar a sus derechos contra terceros responsables del siniestro so pena de perder su derecho a la indemnización.⁴³
La indemnización.	<p>Es el pago que hace el Asegurador cuando el Asegurado o beneficiario acredita la ocurrencia del siniestro.</p> <p>Comprende el pago del daño emergente sufrido por el asegurado. Solo excepcionalmente y por pacto expreso las</p>

³⁹ Ibíd., p.29.

⁴⁰ Ibíd., p.29.

⁴¹ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. TITULO V. Del contrato de Seguro. Principios comunes a los seguros terrestres. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1075. Aviso al asegurador.

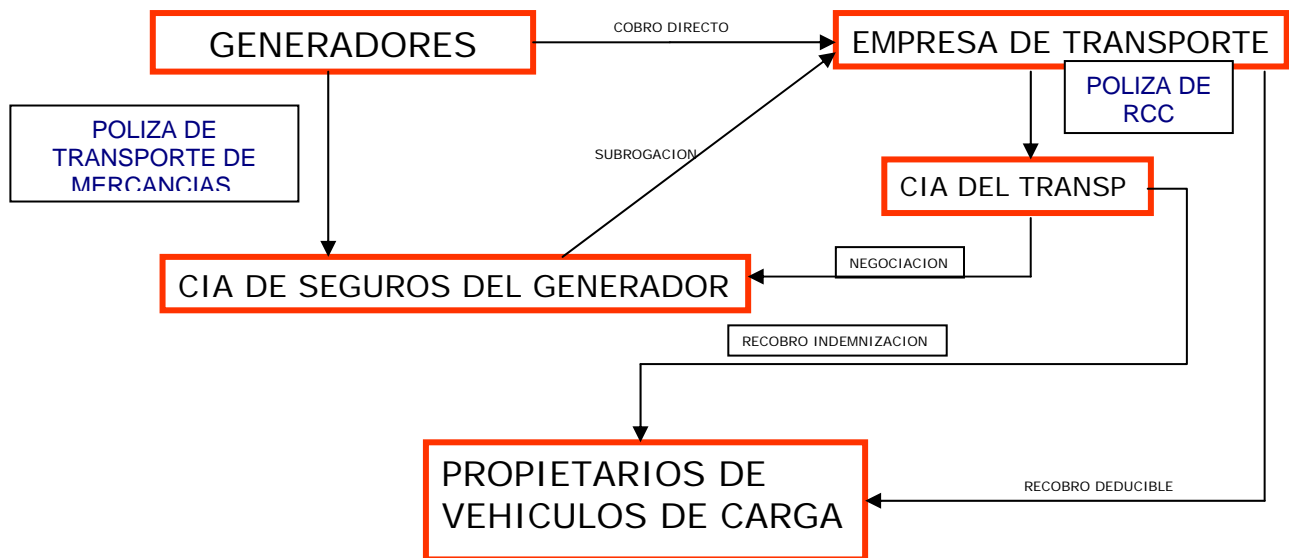
⁴² COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. TITULO V. Del contrato de Seguro. Principios comunes a los seguros terrestres. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1077. Carga de la prueba.

⁴³ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Del contrato de Seguro. Principios comunes a los seguros terrestres. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1078. Reducción o pérdida de la indemnización.

partes pueden pactar que el seguro indemnice el lucro cesante producido al asegurado por la realización del riesgo.

4.1.2. Esquema de indemnización actual.

Figura 1. Esquema de indemnización actual en la operación de transporte Internacional.



Fuente: Extractado de documento de manual de políticas y procedimientos de Aseguradora SEGUROS DEL ESTADO S.A.

4.2. MARCO CONCEPTUAL.

4.2.1. Abandono legal:

“Situación en que se encuentra una mercancía cuando vencido el término de permanencia en depósito no ha obtenido su levante o no se ha reembarcado”.⁴⁴

4.2.2. Agencia de aduanas:

Antes llamadas Sociedades de Intermediación Aduanera. “Las agencias de aduanas son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

Las agencias de aduanas tienen como fin esencial colaborar con las autoridades aduaneras en la estricta aplicación de las normas legales relacionadas con el comercio exterior para el adecuado desarrollo de los regímenes aduaneros y demás actividades y procedimientos derivados de los mismos”.⁴⁵

“Bajo ninguna circunstancia las agencias de aduanas podrán realizar labores de consolidación o desconsolidación de carga, transporte de carga o depósito de mercancías, salvo que se trate de almacenes generales de depósito para el último evento”.⁴⁶

⁴⁴ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

⁴⁵ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 12. <Artículo modificado por el artículo 1 del Decreto 2883 de 2008.

⁴⁶ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 13. Prohibición.

4.2.3. Agente de carga internacional:

El Agente de Carga Internacional es un prestador de servicios especializado en Comercio Exterior que desarrolla actividades para solucionar, por cuenta de su cliente, todos los problemas implícitos en el flujo físico de las mercancías. El Agente de Carga Internacional resuelve al Importador/Exportador cualquier problema vinculado al transporte, consolidación, almacenaje, embalaje ó distribución de productos así como los servicios auxiliares y de asesoría involucrados incluyendo, pero no limitando, a los relacionados con materia fiscal y aduanal, declaraciones de bienes para propósitos oficiales, aseguramiento de los productos y recolección ó procuración de pagos o documentos relacionados con las mercancías⁴⁷.

“Persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, y cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad”.⁴⁸

4.2.4. Almacenamiento:

“Es el depósito de mercancías bajo el control de la autoridad aduanera en recintos habilitados por la Aduana”.⁴⁹

4.2.5. Aprehesión:

“Es una medida cautelar consistente en la retención de mercancías respecto de las cuales se configure alguno de los eventos previstos en el artículo 502^o del presente Decreto”.⁵⁰

⁴⁷ QUIMINET, Transporte y Logística http://www.quiminet.com/ar0/ar_vcdAAssvcdadddsa-que-es-el-agente-de-carga.htm. Agente de carga. Bogota. 26,02,2009

⁴⁸ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2628. (05, diciembre, 2001). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1.

⁴⁹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

4.2.6. Armador:

Llamase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.⁵¹

4.2.7. Artículos propios del arte u oficio del viajero:

Son aquellas mercancías que un viajero importa o exporta para desarrollar las actividades inherentes a su oficio, profesión, actividad artística o deportiva⁵².

4.2.8. Autoridad aduanera:

Es el funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras⁵³.

4.2.9. Autorización de embarque:

Es el acto mediante el cual la autoridad aduanera permite la exportación de mercancías que han sido sometidas al régimen de exportación⁵⁴.

⁵⁰ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

⁵¹ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 410. (27, marzo, 1971). Por el cual se expide el Código del Comercio. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1473.

⁵² COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

⁵³ *Ibíd.*, p. 33

⁵⁴ *Ibíd.*, p. 33.

4.2.10. Bulto:

Es toda unidad de embalaje independiente y no agrupada de mercancías acondicionada para el transporte. También se considerará bulto, el contenedor con carga homogénea, para un mismo consignatario y amparado en un sólo documento de transporte⁵⁵.

4.2.11. Carta de porte y carta de porte internacional de mercancías:

El Dr. Luis Fernando Uribe (Seguros para el transporte de mercancías) señaló en su trabajo que son: "los documentos representativos de mercancías que se expiden para legitimar a su tenedor con el propósito de reclamarlas en su lugar de destino. No son muy usuales, especialmente en el transporte interno por las implicaciones que tienen respecto de la pérdida del original que se expide a quien va a reclamar la carga. También tienen la característica que usualmente contienen el valor declarado de las mercancías"⁵⁶.

4.2.12. Carga a granel:

Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades⁵⁷.

4.2.13. Certificado de seguro:

Es un documento que emite el asegurador con base en la información que le reporta el tomador o asegurado. El certificado de seguro no es el contrato de seguro, sino un medio para acreditar su celebración y existencia. El certificado de seguro puede emitirse aun después de que ha transcurrido el riesgo u ocurrido o podido ocurrir el siniestro.⁵⁸

⁵⁵ *Ibíd.*, p. 33.

⁵⁶ URIBE. Luis Fernando. Seguros para el transporte de mercancías. Bogota, Colombia. Material didáctico. 2008.

⁵⁷ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto..

⁵⁸ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008

4.2.14. Conocimiento de embarque:

Es el documento que el transportador marítimo expide como certificación de que ha tomado a su cargo la mercancía para entregarla, contra la presentación del mismo en el punto de destino, a quien figure como consignatario de esta o a quien la haya adquirido por endoso, como constancia del flete convenido y como representativo del contrato de fletamento en ciertos casos. Los conocimientos de embarque de la carga consolidada los expide el agente de carga internacional.⁵⁹

Este documento podrá ser objeto de endoso aduanero parcial o total.

4.2.15. Consignatario:

Es la persona natural o jurídica a quien el remitente o embarcador en el exterior envía una mercancía, o a quien se le haya endosado el documento de transporte. También podrán ser consignatarios los Consorcios y las Uniones Temporales que se constituyan para celebrar contratos con el Estado en desarrollo de la Ley 80 de 1993 siempre y cuando dicha posibilidad se prevea en el correspondiente acto constitutivo del Consorcio o Unión Temporal.⁶⁰

4.2.16. Contenedor:

Es un recipiente consistente en una gran caja con puertas o paneles laterales desmontables, normalmente provistos de dispositivos (ganchos, anillos, soportes, ruedas) para facilitar la manipulación y estiba a bordo de un medio de transporte, utilizado para el transporte de mercancías sin cambio de embalaje desde el punto de partida hasta el punto de llegada, cuya capacidad no sea inferior a un metro cúbico.⁶¹

⁵⁹ COLOMBIA MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101 (13, junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1. Modifícanse y adicionanse algunas definiciones al artículo 1 del Decreto 2685 de 1999.

⁶⁰ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2942. (23, agosto, 2007). Por el cual se modifica parcialmente y adiciona el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1.

⁶¹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

Son construidos principalmente de acero y aluminio. Existen normas de carácter internacional bajo los cuales se rige la nomenclatura de los contenedores, es decir que cada letra o número que éste tenga como identificación le da una clasificación especial.

Existen contenedores de 20 y 40 pies, con las siguientes características⁶²:

- Para carga seca
- Techo Removible: Diseñado especialmente para cargas pesadas altas, las cuales puedan descargarse a través del techo.
- Techo Abierto: Construidos especialmente para cargas de grandes dimensiones y muy altas.
- Sin tapas laterales: Diseñado especialmente para cargas anchas y pesadas.
- Plataformas: Construidos especialmente para cargas pesadas y sobre dimensionales.
- Refrigerado: Están especialmente diseñados para aquellas cargas que requieren de temperatura constante o por debajo del punto de congelación.
- Bulk Container.
- Cargas a Granel: Poseen tres boquillas de inspección por medio de las cuales se hacen operaciones de descargue.
- Ventilados: Diseñados para carga que necesita de ventilación, se proporciona por la apertura de ventanillas diseñadas para este propósito.
- Insulated Container Porthole Aislado: Esta diseñado para carga que necesita de temperatura constante o por debajo del punto de congelación, posee paredes recubiertas de espuma de poliuretano para proporcionar el máximo de aislamiento.

4.2.17. Control aduanero:

Es el conjunto de medidas tomadas por la autoridad aduanera con el objeto de asegurar la observancia de las disposiciones aduaneras.⁶³

⁶² GUERRERO QUIROGA, Andrea Carolina y CRADENAS LOPEZ, Laura Viviana. Diseñar el plan operacional de un 4PL que le permita a las pequeñas y medianas empresas del sector de confecciones de Bogota acceder al mercado del sur oriente de Estados Unidos. Trabajo de grado. Ingeniería Industrial. Bogota D.C.: Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Ingeniería, Ingeniería Industrial.2004

⁶³ *Ibíd.*, p. 33

4.2.18. Daño emergente:

Se define como el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación, haberse cumplido imperfectamente o de haberse retardado su cumplimiento.⁶⁴

Corresponde al costo de las mercancías en su lugar de origen, más los embalajes que han debido hacerse, más los fletes que son devengados por el transportador en forma definitiva y más los impuestos y seguros pagados.

4.2.19. Declarante:

Es la persona que suscribe y presenta una Declaración de mercancías a nombre propio o por encargo de terceros. El declarante debe realizar los trámites inherentes a su despacho.⁶⁵

4.2.20. Declaración de mercancías:

Es el acto efectuado en la forma prevista por la legislación aduanera, mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que ha de aplicarse a las mercancías y consigna los elementos e informaciones exigidos por las normas pertinentes.⁶⁶

4.2.21. Decomiso:

Es el acto en virtud del cual pasan a poder de la Nación las mercancías, respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de los trámites previstos para su

⁶⁴ PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008

⁶⁵ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

⁶⁶ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

presentación y/o declaración ante las autoridades aduaneras, por presentarse alguna de las causales previstas en el artículo 502º de este Decreto.⁶⁷

4.2.22. DEG:

Derechos Especiales de Giro (DEG) es una unidad monetaria no circulante inventada por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Su valor está determinado por una canasta de monedas compuesta por el US dólar, el EURO, la Libra esterlina y el Yen. El valor se fija diariamente y se publica en la página Web del FMI (www.imf.org).

En la actualidad, la importancia del DEG como activo de reserva es limitada y su principal función es la de servir como unidad de cuenta del FMI y de otros organismos internacionales. El DEG no es ni moneda ni activo frente al FMI. Más bien representa un activo potencial frente a las monedas de libre uso de los países miembros del FMI. Los tenedores de DEG pueden obtener estas monedas a cambio de sus DEG mediante dos operaciones: primero, la concertación de acuerdos de canje voluntario entre países miembros y, segundo, la designación, por parte del FMI, de países miembros con una sólida situación externa para que compren DEG a países miembros con una situación poco firme.⁶⁸

4.2.23. Depósito:

Es el recinto público o privado habilitado por la autoridad aduanera para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero. Para todos los efectos se considera como Zona Primaria Aduanera.⁶⁹

4.2.24. Derechos de aduana:

Son todos los derechos, impuestos, contribuciones, tasas y gravámenes de cualquier clase, los derechos antidumping o compensatorios y todo pago que se fije o se exija, directa o indirectamente por la importación de mercancías al

⁶⁷ *Ibíd.*, p. 38

⁶⁸ ENCICLOPEDIA EUMEDNET, www.eumed.net/dices/definicion.php. Derechos especiales de giro. Bogota. 25,07,2008

⁶⁹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

territorio aduanero nacional o en relación con dicha importación, lo mismo que toda clase de derechos de timbre o gravámenes que se exijan o se tasen respecto a los documentos requeridos para la importación o, que en cualquier otra forma, tuvieren relación con la misma.

No se consideran Derechos de Aduana, el impuesto sobre las ventas, ni los impuestos al consumo causados con la importación, las sanciones, las multas y los recargos al precio de los servicios prestados.⁷⁰

4.2.25. Descargue:

Es la operación por la cual la mercancía que ingresa al territorio aduanero nacional es retirada del medio de transporte en el que ha sido movilizad⁷¹.

4.2.26. Despacho:

Es el cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para destinar las mercancías a un régimen aduanero⁷².

4.2.27. Documento de transporte:

Es un término genérico que comprende el documento marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario que el transportador respectivo o el agente de carga internacional, entrega como certificación del contrato de transporte y recibo de la mercancía que será entregada al consignatario en el lugar de destino y puede ser objeto de endoso.⁷³

4.2.28. Documento de transporte multimodal:

Es el documento prueba de un contrato de transporte multimodal que acredita que

⁷⁰ *Ibíd.*, p. 39

⁷¹ *Ibíd.*, p. 39

⁷² *Ibíd.*, p. 39

⁷³ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.⁷⁴

4.2.29. Garantía de seguro:

Se entenderá por garantía la promesa en virtud de la cual el asegurado se obliga a hacer o no determinada cosa, o a cumplir determinada exigencia, o mediante la cual afirma o niega la existencia de determinada situación de hecho.

La garantía deberá constar en la póliza o en los documentos accesorios a ella. Podrá expresarse en cualquier forma que indique la intención inequívoca de otorgarla.

La garantía, sea o no sustancial respecto del riesgo, deberá cumplirse estrictamente. En caso contrario, el contrato será anulable. Cuando la garantía se refiere a un hecho posterior a la celebración del contrato, el asegurador podrá darlo por terminado desde el momento de la infracción.⁷⁵

4.2.30. INCOTERMS “INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS”:

Son unas reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en el año de 1999, definen dentro del marco de un contrato internacional de compraventa de mercancías, las obligaciones recíprocas del vendedor y comprador ocasionadas por el

⁷⁴ *Ibíd.*, p. 40

⁷⁵ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 410. (27, marzo, 1971). Por el cual se expide el Código del Comercio. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1061. Definición y efectos de la garantía.

desplazamiento de las mercancías, sobre tres elementos fundamentales: los riesgos, los gastos y los documentos.⁷⁶

Cuando se realizan transacciones comerciales internacionales uno de los aspectos que hay que definir es el lugar donde se entregarán las mercancías. Este lugar, pactado previamente entre el exportador y el importador, tiene que quedar reflejado en el contrato de compraventa internacional. Para reflejar como se entregarán las mercancías el contrato se podría hacer de dos formas: definiendo lo más exactamente posible el lugar de entrega, quién se hace cargo del transporte hasta ese lugar, quién asume el riesgo, quién deberá realizar los trámites de importación y/o exportación, etc. y además, en diferentes idiomas, o empleando los INCOTERMS⁷⁷.

4.2.31. Infraseguro:

No hallándose asegurado el íntegro valor del interés, el asegurador sólo estará obligado a indemnizar el daño el daño a prorrata entre la cantidad asegurada y la que no lo ésta⁷⁸

4.2.32. Manifiesto de carga:

Es el documento que contiene la relación de todos los bultos que comprende la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo del medio de transporte y que va a ser cargada o descargada en un puerto o aeropuerto, o ingresada o exportada por un paso de frontera, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes, y que el representante del transportador debe entregar debidamente suscrito a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.⁷⁹

⁷⁶ URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogota, Ecoe ediciones Ltda., 2007, 369.

⁷⁷ INCOTERMS, www.reingex.com/66.asp, Curso EXW FAS FCA FOB CFR CIF CPT CIP DEQ DDU DDP DAF. Franco a bordo del buque 26,04,2008.

⁷⁸ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 410. (27, marzo, 1971). Por el cual se expide el Código del Comercio. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1102. Indemnización en caso de infraseguro.

⁷⁹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101. (13, junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1. Modifícanse y adicionanse algunas definiciones al artículo 1 del decreto 2685 de 1999.

El manifiesto de carga se expedirá en original y tres (3) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo.

El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, la segunda copia deberá ser enviada por la empresa a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, y la tercera copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.⁸⁰

4.2.33. Manifiesto expreso:

Es el documento que contiene la individualización de cada uno de los documentos de transporte correspondientes a las mercancías que son introducidas al territorio aduanero nacional o salen de él bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes.⁸¹

4.2.34. Medio de transporte:

Es cualquier nave, aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte por carretera, incluidos los remolques y semiremolques cuando están incorporados a un tractor o a otro vehículo automóvil, que movilizan mercancías⁸².

4.2.35. Menaje:

Es el conjunto de muebles, aparatos y demás accesorios de utilización normal en una vivienda⁸³.

⁸⁰ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 173. (05, febrero, 2001). Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 28. Adopción de formato.

⁸¹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834. Artículo 1. Definiciones para la aplicación de este decreto.

⁸² *Ibíd.*, p. 42.

⁸³ *Ibíd.*, p. 42.

4.2.36. Mercancía:

Es todo bien clasificable en el Arancel de Aduanas, susceptible de ser transportado y sujeto a un régimen aduanero⁸⁴.

4.2.37. Mercancía en libre disposición:

Es la mercancía que no se encuentra sometida a restricción aduanera alguna⁸⁵.

4.2.38. Mercancía nacionalizada:

Es la mercancía de origen extranjero que se encuentra en libre disposición por haberse cumplido todos los trámites y formalidades exigidos por las normas aduaneras⁸⁶.

4.2.39. Mercancía presentada:

Es la mercancía de procedencia extranjera relacionada en el Manifiesto de Carga y en los documentos que lo adicionen, modifiquen o expliquen, que ha sido puesta a disposición de la autoridad aduanera en la oportunidad señalada en las normas aduaneras⁸⁷.

4.2.40. Lucrocesante:

Se define como la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento.⁸⁸

⁸⁴ *Ibíd.*, p. 42.

⁸⁵ *Ibíd.*, p. 42.

⁸⁶ *Ibíd.*, p. 42.

⁸⁷ *Ibíd.*, p. 42.

⁸⁸ COLOMBIA. CODIGO CIVIL. TITULO XII. Del efecto de las obligaciones. Artículo 1614.

4.2.41. Reconocimiento de la carga:

Es la operación que puede realizar la autoridad aduanera, en los lugares de arribo de la mercancía, con la finalidad de verificar peso, número de bultos y estado de los mismos, sin que para ello sea procedente su apertura, sin perjuicio de la facultad de inspección de la Aduana.⁸⁹

4.2.42. Reconocimiento de la mercancía:

Es la operación que pueden realizar las Agencias de Aduanas, previa a la presentación y aceptación de la Declaración de Importación, con el objeto de verificar la cantidad, peso, naturaleza y estado de la mercancía, así como los elementos que la describen.⁹⁰

4.2.43. Remesa terrestre:

El Dr. Luis Fernando Uribe (Seguros para el transporte de mercancías) señaló en su trabajo que la remesa terrestre “se utiliza exclusivamente para el transporte terrestre automotor de carga (trayectos interiores), y tiene como finalidad fundamental probar la existencia del contrato de transporte”.⁹¹

La remesa terrestre de carga es un documento donde constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del código de comercio y las condiciones generales del contrato.⁹²

4.2.44. Proceso de importación:

Es aquel que se inicia con el aviso de llegada del medio de transporte y finaliza

⁸⁹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101. (13, junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1. Modificanse y adicionanse algunas definiciones al artículo 1 del decreto 2685 de 1999.

⁹⁰ *Ibíd.*, p. 44.

⁹¹ URIBE. Luis Fernando. Seguros para el transporte de mercancías. Bogota, Colombia. Material didáctico. 2008.

⁹² COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1018. Modificado. D.E. 01/90, art. 27. Documentos que expide el transportador.

con la autorización del levante de la mercancía, previo el pago de los tributos y sanciones, cuando haya lugar a ello. Igualmente finaliza con el vencimiento de los términos establecidos en este Decreto para que se autorice su levante⁹³.

4.2.45. Transporte multimodal internacional:

Es el traslado de mercancías por dos o más modos de transporte diferentes, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma la mercancía bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega⁹⁴.

4.2.46. Unidad de carga:

Es el continente utilizado para trasladar una mercancía de un lugar a otro, entre los cuales se encuentran los contenedores, los vehículos sin motor o autopropulsión de transporte por carretera, tales como remolques y semiremolques, vagones de ferrocarril, barcazas y otras embarcaciones sin sistemas de autopropulsión dedicadas a la navegación interior⁹⁵.

4.2.47. Valor declarado:

El remitente indicará al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía, el nombre y la dirección del destinatario, el lugar de la entrega, la naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas, así como las condiciones especiales para el cargue y la información cuando las mercancías tengan un embalaje especial o una distribución técnica. La falta, inexactitud o insuficiencia de estas indicaciones harán responsable al remitente ante el transportador y el destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas en la razón de la omisión, falsedad o deficiencia de dichos datos.⁹⁶

⁹³ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101. (13, junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1. Modifícanse y adicionanse algunas definiciones al artículo 1 del decreto 2685 de 1999.

⁹⁴ Ibid., p. 45.

⁹⁵ Ibid., p. 45.

⁹⁶ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1010. Informaciones que debe dar el remitente. Modificado. D.E. 01/90, Art. 20.

En caso de pérdida total de la cosa transportada, el monto de la indemnización a cargo del transportador será igual al valor declarado por el remitente para la carga afectada. Si la pérdida fuera parcial, el monto de la indemnización se determinará de acuerdo con la proporción que la mercancía pérdida represente frente al total del despacho⁹⁷.

4.3. MARCO GEOGRAFICO

El lugar donde se desarrollará la investigación será con los intermediarios de seguros que gestionan negocios en el contexto de exportaciones e importaciones y agentes de carga ubicados en la ciudad de Bogotá D.C.,

4.4. MARCO DEMOGRÁFICO

El grupo seleccionado para la recolección y consolidación de información son:

- Directores de importación y exportaciones de agentes de carga en DHL, FEDEX, PANALPINA, SERACOMEX (Total 4 personas).
- Director Ejecutivo de la Asociación de Prestadores e Intermediarios del servicio Aduanero.
- Directores de la división de carga, intermediarios y abogados de la división de indemnizaciones de Compañías de Seguros en QBE, SEGUROS DEL ESTADO S.A. (Total 4 personas).

4.5. MARCO LEGAL

- COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008.

⁹⁷ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 01. (1990). Del contrato de transporte. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008 Artículo. 1031. Modificado. D.E. 01/90, Artículo 39. Indemnización por pérdida o retardo.

- Decisión 331 de 1993. Norma Supranacional, de obligatorio cumplimiento para los países miembros del Acuerdo de Cartagena.
- Decisión 393 de 1996. Modifico algunos artículos de la decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.
- Decisión 477 del 2000. Introdujo el Transito Aduanero Internacional para el Transporte Multimodal de la Comunidad Andina.
- Decreto 149 de 1999. Se precisaron algunas formas para el proceso de Inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte.
- Decreto 2685 de 1999. LEGISLACION ADUANERA.
- Decreto 2101 del 2008. Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999.
- Decreto 2883 del 2008. Modificaciones al Estatuto Aduanero en relación con los requisitos.
- Ley 336 1.996 (Estatuto Nacional de transporte).
- Resolución 4240 de 2000 de la DIAN. Por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999.
- Resolución 23 de 1996 de la ALADI. Marco jurídico sobre Transporte Multimodal internacional.

5. METODOLOGÍA.

5.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo es de tipo descriptiva, este tipo de estudio se efectúa cuando se desea describir, en todos sus componentes principales, una realidad.⁹⁸

5.2. MÉTODO DE TRABAJO.

5.2.1. Diseño de recolección de información.

- Aplicación de encuesta con preguntas cerradas, dirigida a las Agentes Aduaneros y agentes de carga vía correo electrónico.
- Realización de entrevistas a directores de la división de carga de las cuatro compañías aseguradoras más representativas en el ramo.
- Recopilar información con entes de vigilancia y control; así como con abogados especializados en manejo de siniestros del ramo.

5.2.2. Personal.

INVESTIGADOR PRINCIPAL.

- Constanza Estupiñán Estupiñán

⁹⁸ Arias, 1999; Gil, s/f; Hernández y otros, 2003.

6. AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

Los Agentes de Carga Internacional son personas jurídicas debidamente habilitados ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, los generadores de carga consiguen Agentes de Carga cuando necesita realizar operaciones de importación y/ó exportación debido a que estos generalmente desconocen los trámites, normatividad y operaciones logísticas para llevar las mercancías al destino; el fuerte de los generadores de carga es la producción.

Actualmente muchas de las empresas Colombianas buscando expandir sus mercados hacia el exterior, utilizan la asesoría de los Agentes de Carga para enviar sus mercancías al sitio de destino; pero no solamente estas Personas Jurídicas altamente exportadoras utilizan sus servicios, en razón a que, las personas Naturales o Jurídicas que no son altamente importadoras ó exportadoras necesitan de un Agente Aduanero, cuando las mercancías a importar son superiores a 1.000 US Valor FOB⁹⁹, ó cuando las mercancías a exportar son superiores a 10.000 US Valor FOB¹⁰⁰; por tanto en algunas de estas oportunidades también son asesores de éstas personas.

Varias actividades y contratos pueden estar a cargo del Agente de Carga a solicitud del Generador como: el embalaje, la consolidación de contenedores adecuadamente estibados, la transferencia intermodal, el transporte efectivo por los diferentes modos de transporte, el cargue y descargue, el almacenamiento, los tramites e inspecciones aduaneras. Cuando esto sucede, los Agentes de Carga contratan a nombre del Generador de la carga a empresas que prestan cada uno de los servicios anteriormente mencionados.

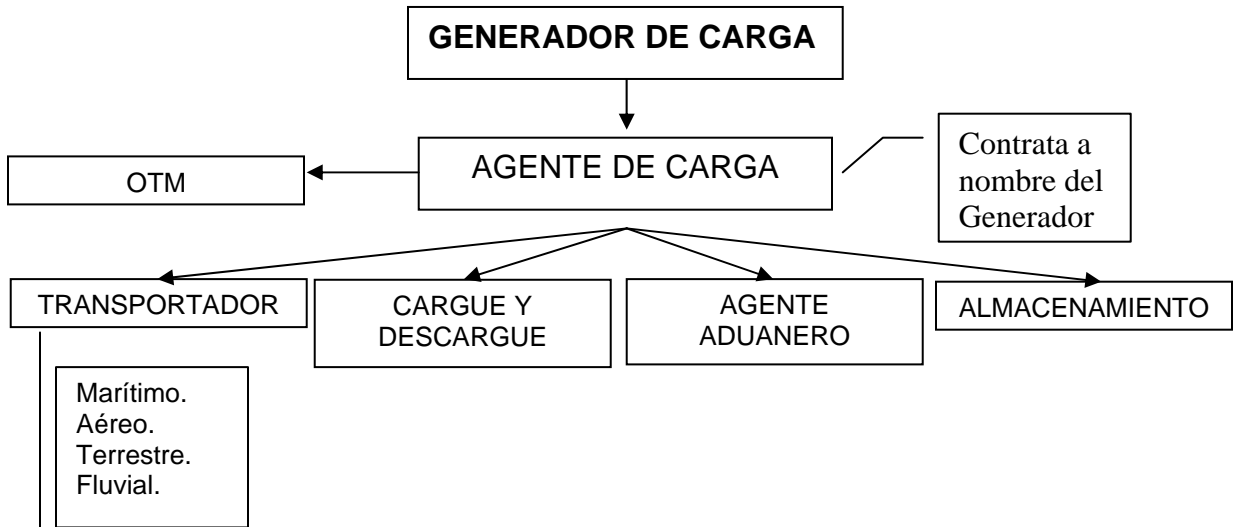
Con lo anterior se establece que los actores (Transportador, Agentes Aduaneros, Almacenamiento) que intervienen en este proceso son seleccionados por el Agente de Carga y por tanto el éxito de esta labor depende en gran parte de una buena ejecución de las funciones de cada uno de ellos.

⁹⁹ COLOMBIA MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2883 (06, 08, 2008). Modificaciones al Estatuto Aduanero en relación con los requisitos.

¹⁰⁰ COLOMBIA MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2883 (06, 08, 2008). Modificaciones al Estatuto Aduanero en relación con los requisitos.

ACTORES QUE SE CONTRATAN A NOMBRE DEL GENERADOR.

Figura 2. Actores que intervienen en una operación de transporte Internacional.



6.1. DEFINICION LEGAL.

Persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, y cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad¹⁰¹.

El Agente de Carga Internacional deberá inscribirse ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, cumpliendo además de los requisitos previstos en el artículo [76](#) del presente decreto, con los que dicha entidad determine mediante resolución de carácter general, debiendo constituir una garantía bancaria o compañía de seguros por un valor equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, con el objeto de garantizar el pago de las

¹⁰¹ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2628. (05, diciembre, 2001). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999. Artículo 1.

sanciones a que hubiere lugar por el incumplimiento de las obligaciones previstas en este decreto¹⁰².

6.2. REQUISITOS PARA SER INSCRITO COMO AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL.

La Dirección de Impuestos Nacionales estipulo mediante Resolución 4240 los requisitos para Personas Jurídicas que pretendan ser inscritas como agentes de carga las siguientes¹⁰³, expresamente reza así:

El representante legal de la persona jurídica que pretenda ser inscrita como Agente de Carga Internacional, o su apoderado debidamente constituido, al formular solicitud escrita dirigida al Subdirector de Comercio Exterior de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, deberá acreditar y cumplir los siguientes requisitos y documentos:

- a) Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio correspondiente a su domicilio principal, con una vigencia no superior a tres (3) meses, a la fecha de presentación de la solicitud;
- b) Encontrarse debidamente inscrito en el Registro Único Tributario, administrado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales;
- c) Manifestación en la que se indique que ni la persona jurídica, ni el representante legal de la misma, ni sus representantes o socios, han sido sancionados con suspensión o cancelación de su inscripción, ni por violación dolosa a las normas penales, según corresponda, durante los cinco (5) años anteriores a la presentación de la solicitud;
- d) Contar con los equipos e infraestructura de computación, informática y comunicaciones y garantizar la actualización tecnológica requerida por la entidad para la presentación y transmisión electrónica de los documentos de transporte y demás información;

¹⁰² COLOMBIA MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101 (13, Junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 685. <Artículo adicionado por el artículo 5o. del Decreto 2101 de 2008.

¹⁰³ COLOMBIA DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. Resolución 4240 de 2000 (03, Julio, 2009). Por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999. Diario Oficial. Bogotá. D.C., no. 44.037.

e) Permitir, facilitar y colaborar con la práctica de las diligencias ordenadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales;

f) Constituir garantía global, bancaria o de Compañía de Seguros en los términos y condiciones señalados en el artículo 501 de la presente resolución.

g) Manifestación en la cual se compromete a carnetizar a sus empleados conforme a lo establecido en el artículo 13 de la presente resolución.

6.3. TRAMITE QUE REALIZAN LAS PERSONAS JURÍDICAS, QUE DESEAN OBTENER LA AUTORIZACIÓN PARA EJERCER COMO AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL.

A continuación se muestra como se realiza el trámite que deben seguir las personas jurídicas que deseen obtener autorización para obtener la autorización para ejercer como Agentes de Carga internacional.

- Lugar donde se realiza el trámite.

Tabla 9. Entidad donde se tramita la solicitud:

Entidad ante la cual se realiza el trámite:	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - http://www.dian.gov.co
Dependencia de la entidad que resuelve el trámite:	Subdirección de Gestión de Registro Aduanero.
En que consiste el trámite:	Si es una persona jurídica y desea obtener la autorización para ejercer como Agente de Carga Internacional en el modo de transporte marítimo, deberá presentar la correspondiente solicitud ante la Subdirección de Gestión de Registro Aduanero de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

- A quien se dirige el trámite.

Tabla 10. Persona Jurídica que recibe el trámite.

Este trámite está dirigido a:	Persona Natural :	- - -
	Persona Jurídica :	Derecho Público , Derecho Privado

- Requisitos y documentos que se necesitan para realizar el trámite.

Tabla 11. Requisitos y documentos base.

Nombre Requisito	Observación sobre el requisito	Descripción documento	Atributo del documento
		Manifestación en la cual se compromete a carnetizar a sus empleados conforme a lo establecido en el artículo 13 de la Resolución 4240 del 2000, modificado por el artículo 4º de la Resolución 7002 del 2000.	Original
Cumplimiento de especificaciones o estándares	La persona jurídica no deberá poseer deudas exigibles con la DIAN, salvo aquellas sobre las cuales existan acuerdos de pago vigentes	Solicitud suscrita por el representante legal de la sociedad en la que pretenda la autorización	Original
Objeto social/Actividad económica	El objeto social de la sociedad debe incluir entre otras actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior documentos de transporte propios de su actividad.	Carta donde se indiquen las administraciones aduaneras en las cuales ejercerá su actividad exclusivamente en el modo de transporte Marítimo como Agente de Carga Internacional.	Original
Lugar de origen, nacionalidad, residencia, identificación	El interesado deberá ser una persona jurídica domiciliada o representada legalmente en el país.	Certificado de existencia y representación legal de la sociedad con expedición no mayor a tres (3) meses anteriores a la presentación de la solicitud.	Original
Lugar de origen, nacionalidad, residencia,	El interesado deberá ser una persona jurídica domiciliada o representada legalmente en el	Manifestaciones del representante legal con respecto a los literales e) y f)	Original

Identificación	país.	del artículo 76 del Decreto 2685 de 1999.	
Lugar de origen, nacionalidad, residencia, identificación	El interesado deberá ser una persona jurídica domiciliada o representada legalmente en el país.	Hojas de vida de los socios y personal directivo (Se exceptúan las hojas de vida de los accionistas de una sociedad anónima)	Original

- Pasos que se deben seguir para la radicación de este trámite.

Tabla 12. Descripción de pasos.

1. Radicación de documentos		
Medios	Oficina de la entidad	Radicar la documentación requerida en la ventanilla de correspondencia ubicada en la Carrera 7 No. 6-54 Piso 9 de la ciudad de Bogotá.
2. Alcance a requerimiento único		
Medios	Correo	Al llegar información adicional solicitada en requerimiento único (Cuando haya lugar)
3. Notificación acto administrativo		
Medios	Oficina de la entidad	Cuando reciban por correo el aviso de notificación, el representante legal o apoderado de la sociedad deberá notificarse del acto administrativo que autoriza o niega

- Fechas en las que se puede realizar este trámite. En cualquier fecha.
- Lugar donde se puede realizar este trámite.

Tabla 13. Punto de atención.

Punto de Atención	Departamento	Municipio	Dirección	Teléfono	Fax	Horario de atención	Notas Especiales
Sede Central	Bogotá D.C.	Bogotá	Cra 8 No. 6-64	(1) 6079999	(1) 3332917	8:30 am. - 5:20 pm.	

- Resultados del Trámite. Ver tabla

Tabla 14. Resolución de autorización o negación del trámite.

Condición	Descripción	Plazo	Aproximado	Forma de Envío
	Resolución por medio de la cual se autoriza o niega la autorización como Agente de carga Internacional en el modo de transporte marítimo	1 - Mes		Reclamar en oficina

- Seguimiento a los resultados del trámite. Actualmente existe la posibilidad de hacer seguimiento a través de los medios que la Dirección de Impuestos Nacionales establece. Ver tabla

Tabla 15. Medios para realizar seguimiento.

Posibilidad de hacer Seguimiento: Sí

Medio	Descripción	Datos Necesarios
Vía telefónica	El representante legal de la sociedad, puede preguntar por el estado de su trámite en el teléfono 6079999, extensiones 1414 ó 1474.	- Número de Radicación

- Vigencia del resultado del trámite: 5 años.

6.3.1. Normatividad que regula la solicitud de autorización para ejercer como Agente de Carga Internacional.

Tabla 16. Normatividad

Tipo de Norma	Número	Año
Decreto	2685, por el cual se modifica la legislación aduanera. (Artículos 74 al 85 y 96)	1999

Decreto	1198, por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999. (Artículos 1° y 11)	2000
Resolución	4240, por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de 1999. (Título II, Capítulo V)	2000
Decreto	1232, por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999. (Capítulo X)	2001
Decreto	2628, por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999. (Artículo 1°)	2001
Decreto	3600, por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999. (Literal I) del artículo 7°)	2005

6.4. CONTENIDO DEL ACTO ADMINISTRATIVO DE INSCRIPCIÓN DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL.

En la parte resolutive del acto administrativo de inscripción del Agente de Carga Internacional deberá quedar expresamente establecido:

- a) La inscripción como Agente de Carga Internacional por el término de tres (3) años contados a partir de la ejecutoria de la Resolución, indicando las administraciones aduaneras en las cuales ejercerá su actividad y su razón social y NIT;
- b) La inscripción en el registro de los Agentes de Carga Internacional, conllevará la asignación de un número de identificación de ocho (8) dígitos, el cual deberá emplear en sus actividades;
- c) <Literal modificado por el artículo 10 de la Resolución 7002 de 2001. El nuevo texto es el siguiente:> La obligación de constituir la garantía y los términos y condiciones en que ésta debe otorgarse.
- d) Indicar que la persona jurídica adquiere las obligaciones a que se refiere el artículo 105 del Decreto 2685 de 1999;
- e) La forma de notificación y los recursos que proceden contra el acto administrativo.

6.5. OBLIGACIONES DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL.

El artículo 18 del Decreto 2101 del 2008, modificando el artículo 105 del Decreto 2685 de 1999, establece puntualmente las siguientes obligaciones para el Agente de Carga Internacional.

- Entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales la información contenida en los documentos consolidadores y en los documentos de transporte hijos, relacionados con carga que llegará al territorio nacional, en la forma y oportunidad prevista en el artículo 96 del presente decreto;
- Presentar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a través de los servicios informáticos electrónicos, dentro del término previsto en el artículo 98 del presente decreto, el informe de descargue e inconsistencias;
- Justificar las inconsistencias advertidas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 99 del presente decreto;
- Expedir la planilla de envío que relacione las mercancías que serán introducidas a un depósito o a una zona franca;
- Entregar, dentro de la oportunidad establecida, las mercancías amparadas en los documentos consolidadores y en los documentos de transporte hijos, al depósito habilitado, al usuario de la zona franca, al declarante o al importador, según sea el caso;
- Responder por que la información que entreguen a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sobre documentos consolidadores y documentos de transporte hijos, corresponda al contenido de los documentos físicos."

6.6. CARNES.

<Artículo modificado por el artículo 1 de la Resolución 8274 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> Las agencias de aduanas y los demás usuarios que de conformidad con el Decreto 2685 de 1999, están obligados a carnetizar a sus agentes de aduanas, auxiliares, representantes aduaneros o empleados, según corresponda, deberán expedir dentro del mes siguiente a la ejecutoria del acto administrativo correspondiente, los carnés con las siguientes características:

Calidad: PVC polivinilo seguridad o similar

Tamaño: 54 por 85 mm

Diseño: ANVERSO:

Fotografía de 2 x 3 cm. Ubicada al lado superior derecho.

Nombre, NIT, Logotipo de la persona jurídica ubicado al lado superior izquierdo, así como la inclusión de la calidad de su autorización o inscripción: agencia de aduanas, usuario aduanero permanente, usuario altamente exportador o agente de carga internacional según corresponda.

Lado inferior izquierdo nombres y apellidos e identificación del empleado.

Lado inferior derecho: Número de Carné, Código del Usuario e indicar si es agente de aduanas, auxiliar, representante aduanero cuando a ello hubiere lugar o empleado cuando se trate de un Agente de Carga Internacional.

REVERSO:

Impresión de la leyenda: “Personal e intransferible. Presentarlo para todos los trámites y diligencias aduaneras”.

Fondo: Irisado de seguridad

Impresión: VID CARD

Firma Autorizada: Representante Legal.

PARÁGRAFO. Los agentes de carga internacional deberán también carnetizar a los empleados que adelantarán trámites ante las autoridades aduaneras.

6.7. INFRACCIONES ADUANERAS APLICABLES DE LOS AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL Y SANCIONES APLICABLES.

El artículo 30 del Decreto 2101 del 2008, modificando el artículo 498 del Decreto 2685 de 1999, establece puntualmente las siguientes infracciones en que pueden incurrir los Agentes de Carga Internacional y las sanciones asociadas a su comisión

6.7.1. GRAVÍSIMAS:

6.7.1.1. Ocultar o sustraer del control de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales las mercancías objeto de introducción al territorio aduanero nacional.

La sanción aplicable será de multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

6.7.2. GRAVES:

6.7.2. 2.1. No entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la información del documento consolidador o los documentos de transporte hijos en las condiciones de tiempo, modo y lugar previstas en el artículo 96 del presente decreto.

6.7.2. 2.2. No informar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en las condiciones de tiempo, modo y lugar previstas en el artículo 98 de este decreto, acerca de los sobrantes o faltantes detectados en el número de bultos o sobre el exceso o defecto en el peso en el caso de mercancía a granel, o sobre documentos no relacionados en el manifiesto de carga.

6.7.2.2.3. No entregar dentro la oportunidad establecida en las normas aduaneras la mercancía al depósito habilitado, al usuario operador de la zona franca, al declarante o al importador, según corresponda.

6.7.2.2.4. No entregar en el término previsto en el artículo 99 del presente decreto, los documentos que justifiquen el exceso o sobrante y faltante o defecto detectado.

6.7.2.2.5. No expedir la planilla de envío que relacione las mercancías transportadas que serán introducidas a un depósito o a una zona franca.

La sanción aplicable será de multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor de los fletes internacionalmente aceptados, correspondientes a la mercancía

de que se trate.

6.7.3. LEVES:

6.7.3.1. Incurrir en inexactitudes o errores en la información presentada a través de los servicios informáticos electrónicos.

La sanción aplicable será de multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes."

6.8. DESCRIPCION DE LA ASESORIA ACTUAL PRESTADA POR LOS AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE IMPORTACION O EXPORTACION EN COLOMBIA.

Cuando un Generador de Carga necesita importar ó exportar mercancías a un País, consigue un Agente de Carga Internacional para que lo asesore y le genere una cotización de la operación de importación. Para realizar esta cotización tiene en cuenta lo definido en los siguientes pasos:

PRIMER PASO: Definición de los términos de la negociación, es decir, el INCOTERM.

Los Generadores de carga son asesorados en cuanto a la definición del término de negociación internacional, para que este pueda tener claro cuales son sus derechos y obligaciones relacionadas con: la entrega de la mercancía, transferencia de riesgos, distribución de gastos y trámites documentales. Esto se busca con el fin establecer en cabeza de quien VENDEDOR ó COMPRADOR está la responsabilidad de contratar una Póliza de Transporte de Mercancías para que este a su vez pueda negociar adecuadamente las coberturas.

SEGUNDO PASO: Definición de los modos de Transporte: Terrestre, Aéreo, Marítimo y Fluvial.

Aquí se analizará lo siguiente:

- Donde está la mercancía a importar? ejemplo: está en Estados Unidos, está en China, etc.

- Donde entregan la mercancía al Generador . Esto depende del término de negociación.
- Tiempo en el que se necesita que la mercancía esté en el País.
- Que tipo de mercancía es? Carga a Granel, Flores ó Plantas, Perecederos, Animales, Dangerous group.

TERCER PASO: Definición del lugar donde se nacionalizará la mercancía:

Si la mercancía se nacionaliza en el interior los Agentes de Carga contratan un OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL en nombre del Generador, el OTM no requiere de un agente aduanero para solicitar la **continuación de viaje** a Sociedad Portuaria. La carga amparada en un documento de transporte multimodal (adquiere el derecho de carga en transito), se debe autorizar la continuación de viaje el mismo día en que se hizo la solicitud.

CUARTO PASO: Definición de embalajes.

En el caso del Transporte Marítimo se define sí la mercancía va a ser transportada como:

- Carga suelta. No va en contenedor.
- Consolidada. Se ubican varios generadores que van a importar mercancías al mismo lugar de destino para completar un contenedor.
- Contenedor. Se define si es un contenedor de 20pies, de 40 pies, de 40hq (Es el mismo de 40 pero es 10 cm más alto).

En el caso del Transporte aéreo se deja claro como se deben embalar ó empacar las mercancías para su despacho.

QUINTO PASO: Definición del pago y cotización de fletes.

En el modo de Transporte aéreo el precio de los fletes estará dado en base a PESO / VOLUMEN de la mercancía. En el modo de transporte marítimo el precio de los fletes estará dado en base al Contenedor que se haya definido excepto en el caso de que la mercancía a transportar sea carga suelta, en este caso el precio del flete estará dado en base a PESO / VOLUMEN de la mercancía.

Hay 2 modalidades para el pago de los fletes:

- CALLED.
- PREPAID. Pre pagados.

Sí al llegar la mercancía al destino no se han pagado los fletes, ni la naviera, ni la aerolínea entregarán la mercancía. Las navieras y las aerolíneas establecen unas tasas con las cuales los Agentes de Carga de Internacional realizan las respectivas cotizaciones de los fletes.

En el caso del modo de transporte aéreo, los Agentes de Carga Internacional cotizan los fletes teniendo en cuenta las tarifas establecidas semanalmente por ALAICO. En el caso del modo de transporte marítimo, los Agentes de Carga Internacional cotizan los fletes teniendo en cuenta las tarifas diarias más VEINTE PESOS establecidas por ASONAV.

SEXTO PASO: Cálculo de los costos de los impuestos.

Las bases para liquidar los impuestos son:

- El valor de los fletes.
- El valor de la mercancía.
- El valor de la prima del Seguro de Transporte de Mercancías. En caso que el Generador decida no asegurar la mercancía, la DIAN automáticamente tomará el 5% del valor de la mercancía.

OCTAVO PASO: Definición del Agente aduanero.

El Generador de la carga le informa al Agente de Carga quien es su Agente Aduanero que prestará los servicios de intermediación aduanera, si no tiene, el Agente de carga ofrece los servicios de algún agente aduanero con los que él trabaja.

Una vez establecidos los parámetros anteriormente señalados el Generador decide si acepta esta cotización o si consigue otro Agente de Carga Internacional para que le ayude con el proceso de importación de su mercancía.

Los Agentes de Carga Internacional en Colombia trabajan en conjunto con los Agentes de Carga Internacional en el exterior para facilitar su gestión en el proceso de importación.

6.9. AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE EXPORTACION.

Los Generadores de Carga al igual que en el proceso de importación consiguen un Agente de Carga internacional para que le preste asesoría y para que contrate a nombre suyo los servicios a que haya lugar con el fin de lograr su objetivo.

Una vez aprobada la cotización pasada por el Agente de Carga Internacional al Generador de la Carga, éste procede a gestionar la exportación dependiendo si es marítimo a aéreo ó terrestre.

En caso que la exportación se realice por transporte marítimo, el proceso se realiza como se muestra a continuación.

PASO 1: El Agente de Carga Internacional envía al Exportador los itinerarios de viaje, para que este seleccione el que le convenga de acuerdo con la necesidad de entregar las mercancías en el lugar de destino.

PASO 2: El Agente de Carga Internacional diligencia el Formato de Reserva y lo reporta a la Naviera. En este formato se evidencia lo siguiente:

- Motonave en la que se transportarán las mercancías.
- Agente de Carga Internacional que esta realizando la Reserva.
- Agente Aduanero que realizará los tramites aduaneros.
- Empresa transportadora terrestre que transporta la mercancía al puerto.
- Puerto de Embarque y Puerto de destino.
- Peso / Volumen del Producto que se va a exportar.
- Tipo de Contenedor a utilizar 20Pies, 40Pies, 40hq.
- Lugar de emisión (impresión) del BL (Origen ó Destino).

PASO 3: La naviera emite y envía un documento de aprobación "Booking" al Agente de Carga Internacional, donde se aprueba todo lo que se solicito en la reserva.

PASO 4: El Agente de Carga Internacional contrata a nombre del Exportador (Generador) la empresa de Transporte Terrestre y le entrega los documentos relacionados a continuación, para que este vaya a los patios (ejemplo: Almagrario) de las Navieras y retire el contenedor que estaba solicitando.

- Carta de aprobado “Booking” expedido por la Naviera.
- Carta del Agente de Carga Internacional dirigida a los patios autorizando el retiro del contenedor.

PASO 5: El transportador se dirige a las bodegas del Exportador (Generador) para realizar el cargue de las mercancías y recibir de éste las cartas de responsabilidad, en donde queda evidenciada que las mercancías a transportar son lícitas; estas deben ir con nombre, firma y cedula del Representante Legal de la Empresa exportadora. Luego el transportador se traslada al Puerto de embarque.

PASO 6: El Agente de Carga Internacional entra en contacto con el Agente Aduanero para que éste elabore la Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE).

PASO 7: Cuando llegue a Zona Portuaria el vehículo en que se transporta la carga, el transportador terrestre presenta en el puerto los documentos relacionados a continuación y descarga las mercancías en las bodegas habilitadas de la Naviera.

- La carta de aprobación “Booking” emitida por la Naviera.
- La Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) emitidas por el Agente Aduanero.
- La Carta de Responsabilidad dirigida a Sociedad Portuaria.

PASO 8: EL Agente de Carga Internacional ó su representante en puerto se va para la oficina de la Policía Antinarcoóticos a presentar los documentos que se relacionan a continuación, para que le den fecha y hora de inspección. Esta solicitud debe realizarse dentro de las fechas y horas de cierre físico establecidas por las Navieras.

- La Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) emitidas por el Agente Aduanero.
- La Carta de Responsabilidad dirigida a la Policía Aduanera

PASO 9: La Policía de Antinarcoóticos revisa la mercancía en presencia del Agente de Carga Internacional o su representante a la hora y fecha establecida

por la oficina de Antinarcóticos. Si el Agente de Carga Internacional o su representante no está en el momento en que el Policía de Antinarcóticos se presenta a realizar la inspección, estos se verán expuestos a una multa.

PASO 10: Si la inspección salió bien, la Policía de Antinarcóticos pone el sello de inspección aprobada en la carta de responsabilidad.

PASO 11: El Agente de Carga Internacional o su representante en puerto una vez aprobada la inspección, se va a radicar en la naviera dentro de las fechas y horas de cierre documental emitidas por ésta, los documentos relacionados a continuación:

- BL ó Conocimiento de Embarque.
- La Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) emitidas por el Agente Aduanero.
- La aprobación de la Policía de Antinarcóticos.

PASO 12: Esperar la fecha de zarpe para que las mercancías sean cargadas por el Operador portuario al Buque y sean trasladadas a su lugar de destino.

Las mercancías que viajan vía aérea no van en contenedor como en el transporte marítimo, el proceso de exportación en el modo de transporte aéreo se muestra a continuación:

PASO 1: El Agente de Carga Internacional le solicita al Generador de la Carga (Exportador) los siguientes documentos: Lista de Empaque y la Factura de Compra. Con estos documentos el Agente de Carga Internacional realiza un corte inicial de la Guía Aérea en papelería impresa de la aerolínea y le solicita al Agente Aduanero la generación de la Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE). En la programación de las llegadas de las mercancías a tiempo en el lugar destino, hay algo importante a tener en cuenta, tanto por el Generador como por el Agente de Carga Internacional y es que cada Aerolínea por lo general únicamente tiene dos salidas de vuelos de carga en el día, un vuelo en la mañana y un vuelo en la tarde.

PASO 2: El Agente de Carga Internacional contrata a nombre del Generador de la Carga (Exportador) la empresa de Transporte Terrestre.

PASO 3: El transportador se dirige a las bodegas del Generador de la Carga (Exportador) para realizar el cargue de las mercancías debidamente embaladas en cajas, guacales o paletizadas, al mismo tiempo recibe de éste las cartas de responsabilidad, en donde queda evidenciada que las mercancías a transportar son lícitas; estas deben ir con nombre, firma y cedula del Representante Legal de la Empresa exportadora. Luego el transportador se traslada con la mercancía a las bodegas de la Aerolínea.

PASO 4: El Agente de Carga Internacional se presenta ante la Aerolínea con los respectivos documentos de exportación DEX (Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE)) y con la carta de responsabilidad dirigida a la Aerolínea, un funcionario de seguridad de la Aerolínea recibe los documentos y dependiendo de cómo esté la mercancía embalada se solicita un monta carga¹⁰⁴ para que traslade la mercancías a la bascula y luego se lleven a la bodega, en caso de no necesitarse monta carga los operarios de la Aerolínea realizan esta actividad. Al finalizar el pesaje la Aerolínea emitirá una hoja de peso que será entregada al Agente de Carga Internacional.

PASO 5: El Agente de Carga Internacional termina de cortar la Guía Aérea registrando en esta, el peso registrado en la hoja de peso emitida por la Aerolínea.

PASO 6: El Agente Aduanero se dirige a la ventanilla de la Dirección de Impuestos Nacionales DIAN con el fin de solicitar selectividad. La selectividad consiste en que la DIAN emite su concepto sobre si se revisa la mercancía en un proceso llamado inspección o si se embarca directo; normalmente se embarca directo. En los procesos de Inspección realizados por la Dirección de Impuestos Nacionales (DIAN) se verifica que la mercancía que se tiene lista para exportar corresponda con la información que se registro en Solicitud de Autorización de Embarque (SAE).

PASO 7: EL Agente de Carga Internacional ó su representante en el aeropuerto se va para la oficina de la Policía Antinarcóticos con el fin de solicitar selectividad para esto debe presentar los documentos que se relacionan a continuación.

- La Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) emitidas por el Agente Aduanero.
- La Carta de Responsabilidad dirigida a la Policía Antinarcóticos.

¹⁰⁴ El Monta carga se usa en caso de que las mercancías estén embaladas en Guacales o en Pallets.

- Copia de la Guía Aérea.

Una vez la Policía de Antinarcoáticos tenga los documentos anteriormente relacionados los analiza y emite su concepto sobre si la mercancía sale para inspección o no.

Si la mercancía sale para inspección, la Policía de Antinarcoáticos la revisa en presencia del Agente de Carga Internacional ó su representante a la hora y fecha que la oficina de Antinarcoáticos le haya establecido. Si el Agente de Carga Internacional o su representante no está en el momento en que el Policía de Antinarcoáticos se presenta a realizar la inspección, estos se verán expuestos a una multa. Si la inspección salió bien, la Policía de Antinarcoáticos emite sello de inspección aprobada en la carta de responsabilidad.

PASO 8: Sí la mercancía no sale para inspección ó si la Policía de antinarcoáticos emitió sello de aprobación, el Agente de Carga Internacional se va para la Aerolínea y entrega los siguientes documentos.

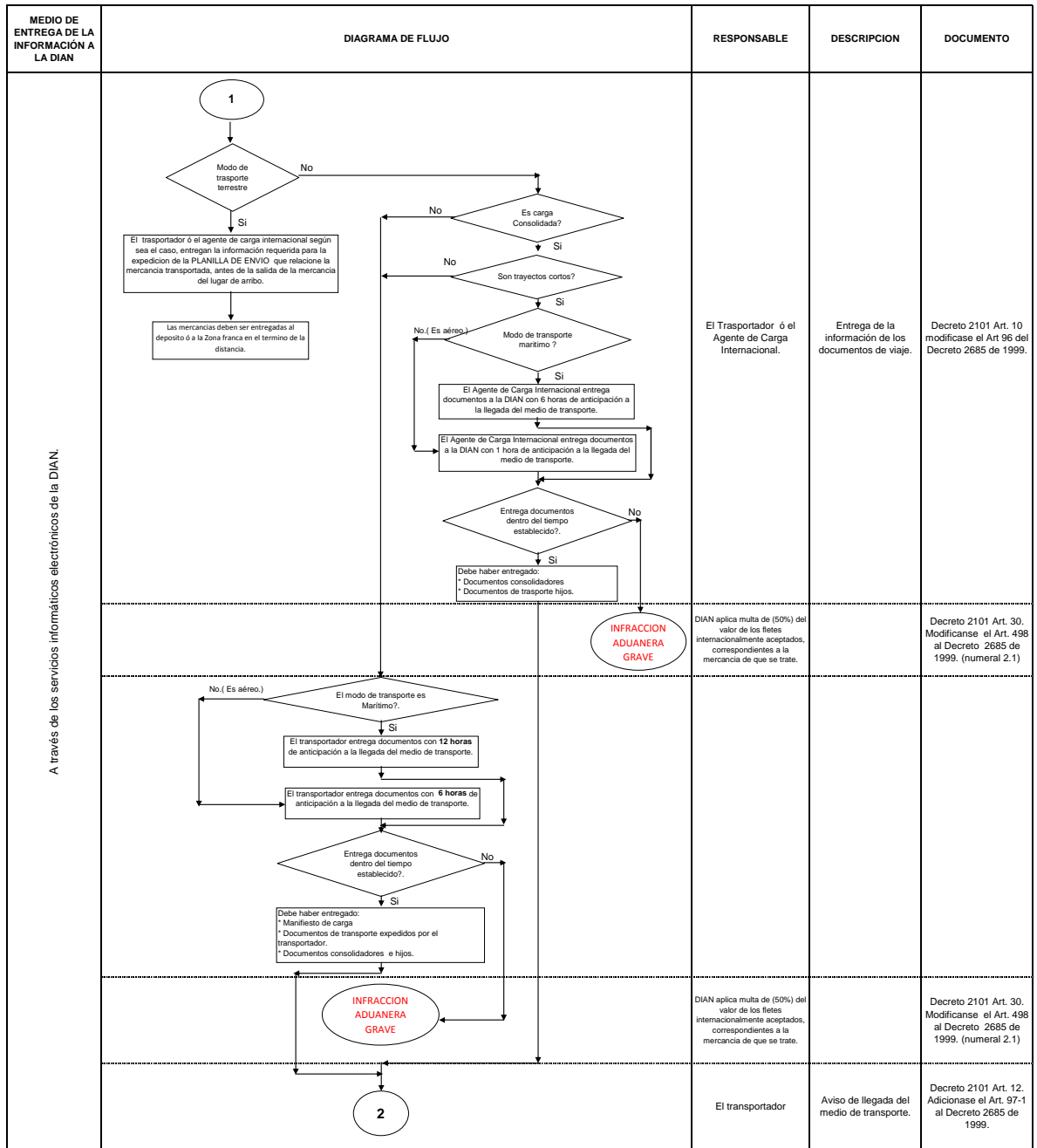
- Guía Aérea.
- La Planilla de Traslado de Mercancía a Zona Primaria y la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) emitidas por el Agente Aduanero.
- Hoja de Peso emitida por la Aerolínea.
- Sobre que contiene los documentos con los que viaja la carga:
 - Factura Comercial.
 - Lista de Empaque.
 - Certificado de origen y destino en los casos que se requiera, normalmente esto lo solicitan en caso de que la carga viaje hacia los países integrantes del G3.

PASO 9: Esperar la hora de cargue y despegue, para que las mercancías sean embarcadas y transportadas en el Avión.

6.10. AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE IMPORTACION.

PASO 1: Entrega de la información de los documentos de viaje por parte del Agente de Carga Internacional ó el transportador según sea el caso.

Figura 3. Entrega de la información de los documentos de viaje.



PASO 2: Aviso de llegada del medio de transporte por parte del transporte.

Figura 4. Aviso de llegada del medio de transporte.

MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	DIAGRAMA DE FLUJO	RESPONSABLE	DESCRIPCION	DOCUMENTO
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.				
		DIAN		Decreto 2101 Art. 31. Modifícanse los numerales 1.3, 1.4, 1.5, y adiciónase un numeral al Art. 502 Decreto 2685 de 1999. (numeral 1.3)
			DIAN aplica multa de (50%) del valor de los fletes internacionalmente aceptados, correspondientes a la mercancía de que se trate.	Decreto 2101 Art. 30. Modifícanse el Art. 498 al Decreto 2685 de 1999. (numeral 2.1)
		El transportador	Aviso de llegada del medio de transporte.	Decreto 2101 Art. 12. Adiciónase el Art. 97-1 al Decreto 2685 de 1999.
		DIAN		Decreto 2101 Art. 13. adiciónase el Art. 97-2 al Decreto 2685 de 1999.

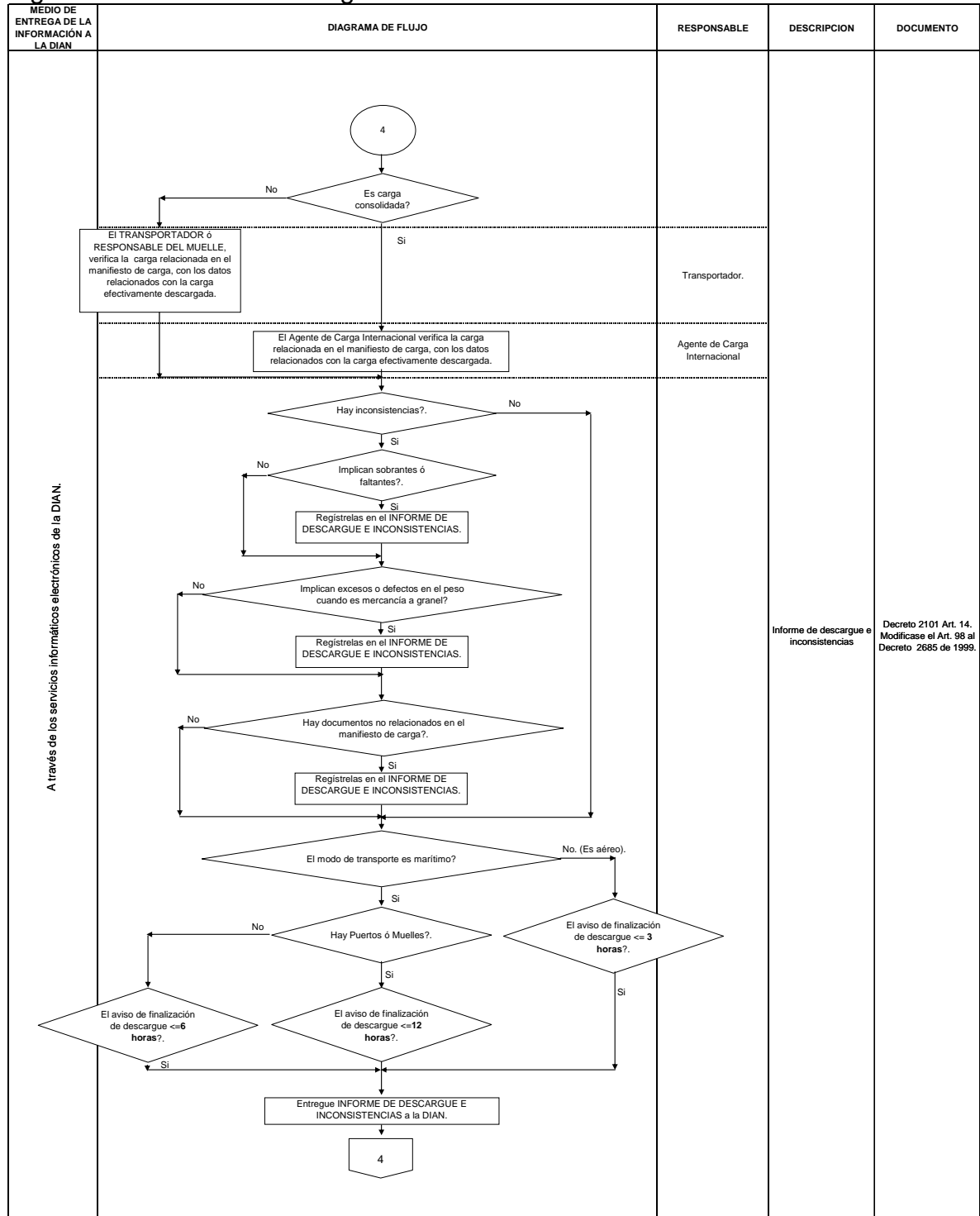
PASO 3: Aviso de finalización del descargue por parte del transportador ó responsable del muelle ó puerto según sea el caso.

Figura 5. Aviso de finalización del descargue.

MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	DIAGRAMA DE FLUJO	RESPONSABLE	DESCRIPCION	DOCUMENTO
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.	<pre> graph TD Start((3)) --> D1{Se descargo toda la mercaderia en la Sociedad Portuaria o en el Aeropuerto?} D1 -- No --> Wait[Espere a que terminen de descargarla.] Wait --> Start D1 -- Si --> D2{Fue traída por transporte marítimo?} D2 -- No (Fue aérea) --> AInfo[Responsabilidad de presentar INMEDIATAMENTE el aviso a la DIAN es del TRANSPORTADOR AEREO, señalando hora y Fecha.] D2 -- Si --> D3{Hay puertos o muelles?} D3 -- No --> AInfo D3 -- Si --> PInfo[Responsable del Puerto o Muelle INMEDIATAMENTE informa la DIAN que se descargo toda la carga, señalando hora y fecha.] </pre>		Aviso de finalización del descargue.	Decreto 2101 Art. 13, adicionase el Art. 97-2 al Decreto 2685 de 1999.
	<p>Responsable del Puerto ó Muelle INMEDIATAMENTE informa la DIAN que se descargo toda la carga, señalando hora y fecha.</p>	Responsable del Puerto ó Muelle.		
	<p>Responsabilidad de presentar INMEDIATAMENTE el aviso a la DIAN es del TRANSPORTADOR MARITIMO, señalando hora y Fecha.</p>	Transportador marítimo.		
	<p>Responsabilidad de presentar INMEDIATAMENTE el aviso a la DIAN es del TRANSPORTADOR AEREO, señalando hora y Fecha.</p>	Transportador aéreo.		
	<p>La DIAN dio acuse de recibido?</p>	DIAN		
<p>4</p>	El Trasportador ó el Agente de Carga Internacional.	Informe de descargue e inconsistencias	Decreto 2101 Art. 14. Modificase el Art. 98 al Decreto 2685 de 1999.	

PASO 4: Informe de descargue e inconsistencias por parte del transportador ó Agente de Carga Internacional según sea el caso.

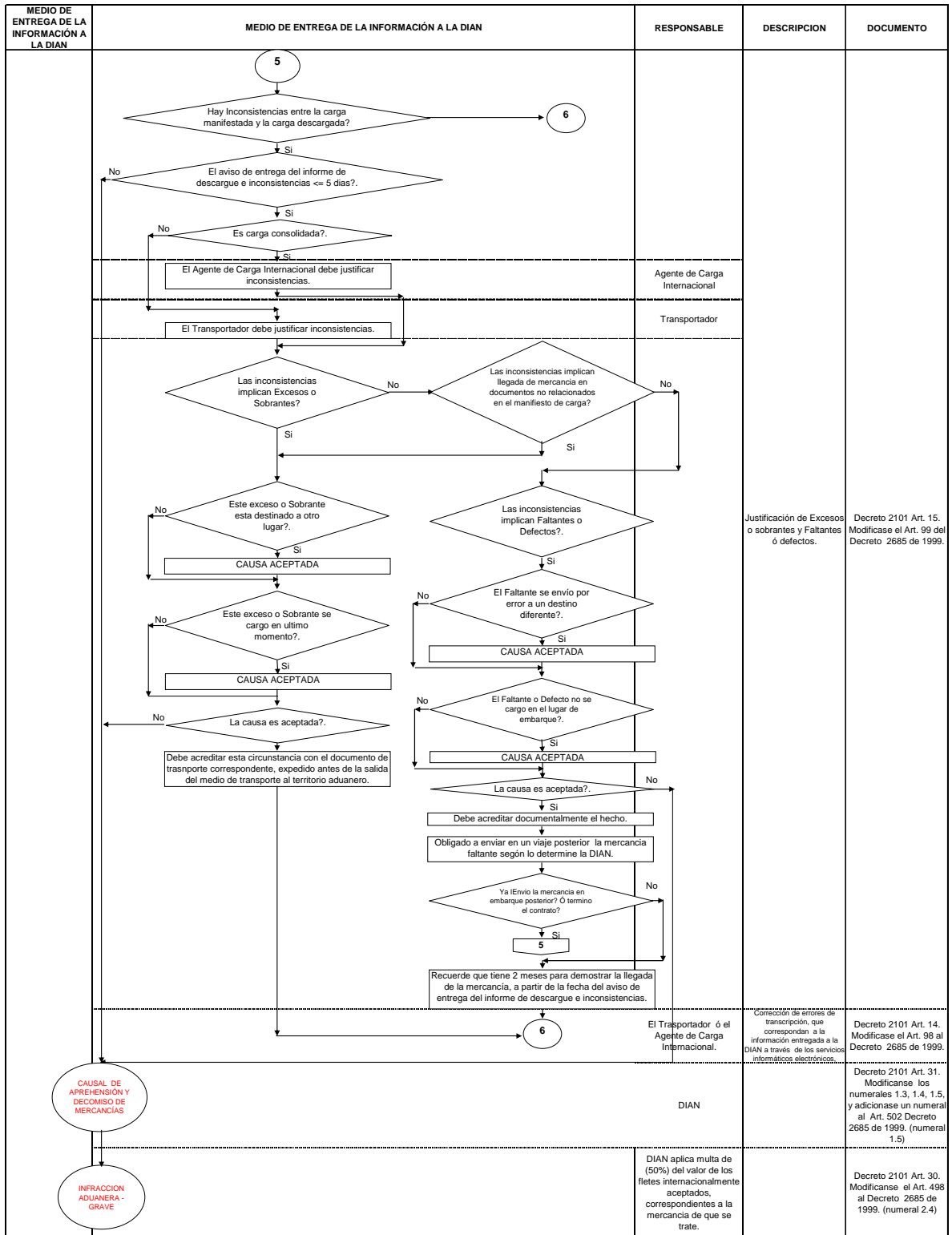
Figura 6. Informe de descargue e inconsistencias.

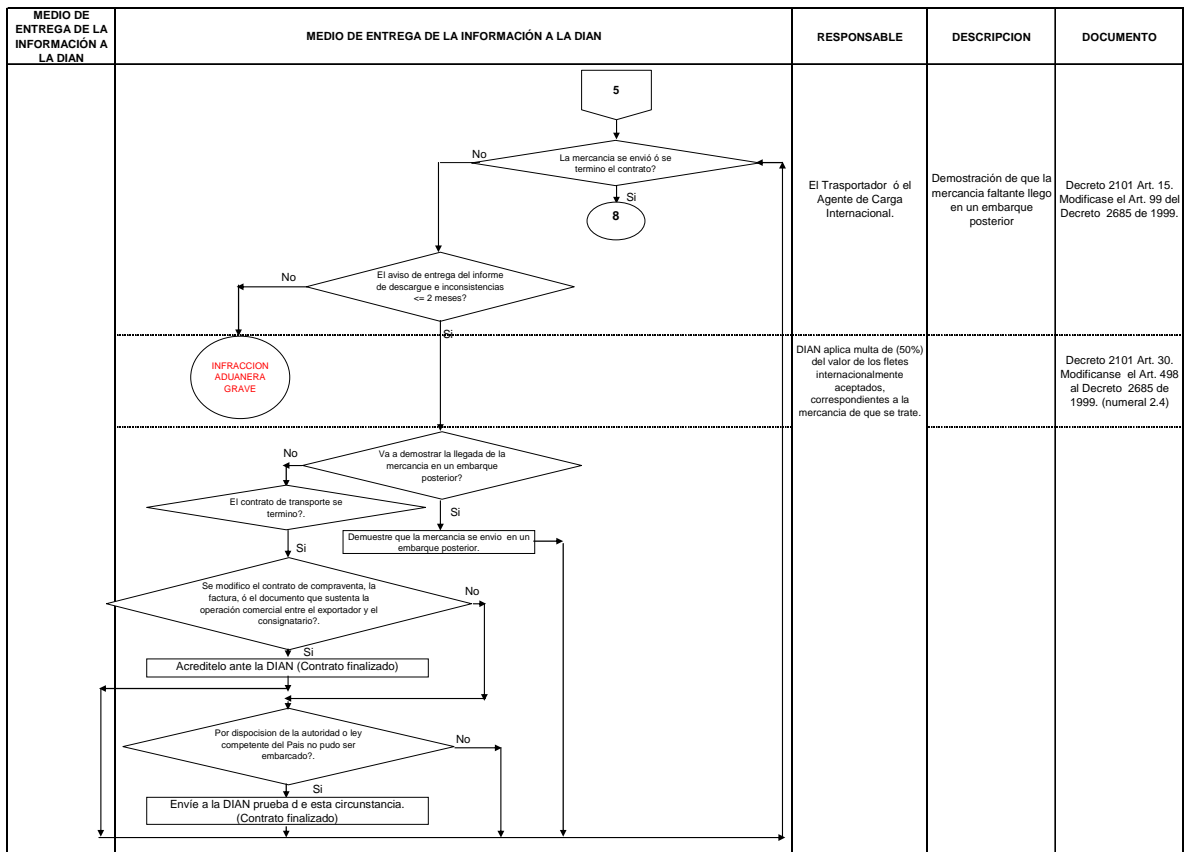


MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	DIAGRAMA DE FLUJO	RESPONSABLE	DESCRIPCION	DOCUMENTO
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.	<pre> graph TD 4[4] --> D1{Es Carga Consolidada?} </pre>			
	<pre> graph TD D1 -- Si --> B1[El TRANSPORTADOR informa al Agente de Carga Internacional que entrego el informe a la DIAN.] </pre>	Transportador.	Informe de descargue e inconsistencias	Decreto 2101 Art. 14. Modificase el Art. 98 al Decreto. 2685 de 1999.
	<pre> graph TD B1 --> D2{Registro en el Informe de Descargue e Inconsistencias los: Sobrantes detectados en cuanto al numero de bultos, lo excesos en el peso si se trata de mercancia granel, los documentos no relacionados en el manifiesto de carga?} </pre>			
	<pre> graph TD D2 -- No --> D3{Habian?} </pre>			
	<pre> graph TD D3 -- Si --> C1((CAUSAL DE APREHENSION Y DECOMISO DE MERCANCIAS)) </pre>	DIAN		Decreto 2101 Art. 31. Modificase los numerales 1.3, 1.4, 1.5, y adicionase un numeral al Art. 502 Decreto. 2685 de 1999. (numeral 1.4)
	<pre> graph TD C1 --> C2((INFRACCION ADUANERA GRAVE)) </pre>	DIAN aplica multa de (50%) del valor de los fletes internacionalmente aceptados, correspondientes a la mercancia de que se trate.		Decreto 2101 Art. 30. Modificase el Art. 498 al Decreto 2685 de 1999. (numeral 2.2)
<pre> graph TD D2 -- Si --> 5((5)) </pre>	El Trasportador ó el Agente de Carga Internacional.	Justificación de Excesos o sobrantes y Faltantes ó defectos.	Decreto 2101 Art. 15. Modificase el Art. 99 del Decreto 2685 de 1999.	
<pre> graph TD 5 --> 6((6)) </pre>	El Trasportador ó el Agente de Carga Internacional.	Corrección de errores de transcripción, que correspondan a la información entregada a la DIAN a través de los servicios informáticos electrónicos, sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte.	Decreto 2101 Art. 14. Modificase el Art. 98 al Decreto 2685 de 1999.	

PASO 5: Justificación de Excesos o sobrantes y Faltantes ó defectos por parte del transportador ó Agente de Carga Internacional según sea el caso.

Figura 7. Justificación de Excesos o sobrantes y Faltantes ó defectos.





PASO 6: Corrección de errores de transcripción, que correspondan a la información entregada a la DIAN a través de los servicios informáticos electrónicos, sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte por parte del transportador ó Agente de Carga Internacional según sea el caso.

Figura 8. Corrección de errores de transcripción.

MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	DIAGRAMA DE FLUJO	RESPONSABLE	DESCRIPCION	DOCUMENTO
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional.	Corrección de errores de transcripción, que correspondan a la información entregada a la DIAN a través de los servicios informáticos electrónicos, sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte.	Decreto 2101 Art. 14. Modifícase el Art. 98 al Decreto 2685 de 1999.
		DIAN aplica multa equivalente a 6 SMLLV		Decreto 2101 Art. 30. Modifícase el Art. 498 al Decreto 2685 de 1999. (numeral 3.1)
	DIAN		Decreto 2101 Art. 31. Modifícanse los numerales 1.3, 1.4, 1.5, y adicionase un numeral al Art. 502 Decreto 2685 de 1999. (numeral 1.5)	
	Transportador ó Agente de Carga Internacional	Entrega al depósito o zona aduanera	Decreto 2101 Art. 19. Modifícase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999.	

PASO 8: Entrega al depósito o zona aduanera por parte del transportador ó Agente de Carga Internacional según sea el caso.

Figura 9. Entrega al depósito o zona aduanera.

MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	DIAGRAMA DE FLUJO	RESPONSABLE	DESCRIPCION	DOCUMENTO
		Transportador ó Agente de Carga Internacional	Entrega al depósito o zona aduanera	Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999.
		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional.	Informe de descargue e inconsistencias	Decreto 2101 Art. 14. Modificase el Art. 98 al Decreto 2685 de 1999.
		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional.	Justificación de Excesos o sobrantes y Faltantes ó defectos.	Decreto 2101 Art. 15. Modificase el Art. 98 del Decreto 2685 de 1999.
		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional.	Entregas urgentes	Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999.
		DIAN aplica multa de (50%) del valor de los fletes internacionalmente aceptados, correspondientes a la mercancía de que se trate.	INFRACCION ADUANERA GRAVE	Decreto 2101 Art. 30. Modificase el Art. 498 al Decreto 2685 de 1999. (numeral 2.3)
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional	Planilla de envío	Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999. Paragrafo 1
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional	Planilla de envío	Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999. Paragrafo 1
A través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN.		El Transportador ó el Agente de Carga Internacional	Planilla de envío	Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999. Paragrafo 1
		El Transportador ó su representante, el Agente de Carga Internacional, el depósito señalado	Cambio de depósito	Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999. Paragrafo 3

MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	MEDIO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN A LA DIAN	RESPONSABLE	DESCRIPCION	DOCUMENTO
	<pre> graph TD 8{{8}} --> D1{Esta dentro de los dos días siguientes a la presentación del informe de descargue e inconsistencias?} D1 -- No --> A1[Entregar a través de los servicios informáticos, la información requerida para la expedición de la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento.] D1 -- Si --> B1[El consignatario puede asignar depósito (habilitado) en las instalaciones del puerto ó aeropuerto para recibir la carga.] B1 --> D2{Asigno depósito?} D2 -- Si --> A2[Entregar a través de los servicios informáticos, la información requerida para la expedición de la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento.] D2 -- No --> A1 A2 --> B2[Traslade las mercancías al depósito asignado por el consignatario.] A1 --> B3[Traslade la carga a un depósito (habilitado) en el lugar de arribo.] B2 --> D3{Se trasladaron las mercancías al depósito asignado dentro de los tres días siguientes a la presentación del informe de descargue e inconsistencias?} D3 -- Si --> 9((9)) D3 -- No --> B4[Puerto o Aeropuerto, deberá a más tardar el día siguiente, trasladar las mercancías a un depósito (habilitado) en el lugar de arribo.] B4 --> 9 </pre>	<p>Consignatario</p> <p>Puerto ó Aeropuerto</p> <p>Puerto ó Aeropuerto</p>	<p>Entrega al depósito o zona aduanera.</p>	<p>Decreto 2101 Art. 19. Modificase el Art. 113 del Decreto 2685 de 1999.</p>

7. PROBLEMÁTICA ACTUAL PARA LOS ASEGURADORES Y GENERADORES DE CARGA.

En Colombia a pesar que varias compañías de seguros ofrecen pólizas de seguros en el ramo de transporte, es muy deficiente la asesoría que recibe el asegurado ya sea el Transportador ó el Generador de Carga; en razón a que todo se limita a escoger la cotización más económica de una serie de cotizaciones sin que se conozca realmente los beneficios que brinda cada compañía con su producto. Esa asesoría deficiente, se debe a que hoy día hay bastante desconocimiento de la operación transportadora por parte de los intermediarios de las aseguradoras.

Un factor adicional y muy importante, es que, los perjuicios causados al Generador, derivados de las diferentes actividades que realizan los Agentes de Carga Internacional no son resarcidos por ellos, debido a que no cuentan con el Patrimonio suficiente para poder cubrirlos; teniendo en cuenta que muchas veces las operaciones de transporte internacional que realizan, superan el patrimonio líquido exigido por la DIAN para su habilitación \$250.000.000.

Actualmente cuando los responsables del siniestro son los Agentes de Carga Internacional, hay una persona afectada directamente dependiendo del caso.

En caso que el Generador hubiese contratado una Póliza de Transporte de Mercancías, la persona que se ve afectada es la Aseguradora del Generador, cuando ésta no puede ejercer su derecho de subrogación derivado del pago de una indemnización, en razón a que el Agente de Carga Internacional no tiene como responder. El derecho de subrogación del asegurador esta establecido en el Artículo 1096 del código del comercio y así reza: "El asegurador que pague una indemnización se subrogará, por ministerio de la ley y hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro".¹⁰⁵

En caso que el Generador no hubiese contratado la póliza de Transporte de Mercancías, no hay una aseguradora que lo indemnice; por tanto la persona afectada es el mismo Generador, debido a que no puede recuperar las pérdidas o daños de sus mercancías, por que el Agente de Carga Internacional no tiene

¹⁰⁵ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 410. (27, marzo, 1971). Por el cual se expide el Código del Comercio. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008

como resarcir los daños causados y puede poner en riesgo la estabilidad de la empresa generadora.

La legislación actual exige como requisito de habilitación a los Agentes de Carga Internacional una póliza de cumplimiento de disposiciones legales por un valor de 500 SMMLV, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 5 del Decreto 2101¹⁰⁶, pero no ha reglamentado una póliza que cubra la responsabilidad civil de los Agentes de Carga Internacional, por la tenencia y control de las mercancías desde el momento en que el Agente de Carga Internacional las reciba hasta cuando las entrega.

La situación se agravaba tanto para los Generadores como para las Aseguradoras, en razón a que, en los sitios donde los Agentes de Carga Internacional no tenían representación, se venían encomendando muchas de sus actividades a alguno de los Agentes aduaneros con los que trabajaban. Se espera que, con la nueva reglamentación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante el Decreto 2883 del 2008, esta situación desaparezca, en razón a que las únicas actividades que pueden realizar los Agentes Aduaneros son propias de la Intermediación aduanera.

Con la expedición del Decreto 2883 el 6 de Agosto del 2008¹⁰⁷, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público estableció entre otros, el cambio del nombre de las que antes se llamaban Sociedades de Intermediación Aduanera por Agencias Aduaneras y así mismo algunas de ellas tendrán que demostrar patrimonios netos de por lo menos \$3.500.000.000 y subscribir pólizas de garantía de por lo menos 3.000SMML; esto dependerá del nivel a que pertenezcan.

Con estos requisitos se busca evitar casos de contrabando y evasión que se habían venido presentando a través de las anteriormente denominadas SIAS.

¹⁰⁶ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101. (13, junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999.

¹⁰⁷ COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2883. (06, agosto, 2008). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999 y se dictan otras disposiciones.

Tabla 17. Clasificación por Niveles de los Agentes Aduaneros, según Decreto 2883

NIVEL	PERMISO	PATRIMONIO LIQUIDO FISCAL MINMO	POLIZA DE GARANTIA
1	Pueden actuar en todo el Territorio Nacional y en relación con todas las operaciones de comercio exterior.	\$3.500.000.000 a diciembre 31 de cada año (valor año base 2008, este valor será reajustado cada año de acuerdo con el valor del reajuste fiscal que se explica en los artículos 868 y 869 del ET)	3.000 SMMLV.
2	Pueden actuar en todo el territorio nacional, pero siempre y cuando en dicho territorio no exista limitación para ejercer el agenciamiento aduanero	\$438.200.000 a diciembre 31 de cada año (valor año base 2008, este valor será reajustado cada año de acuerdo con el valor del reajuste fiscal que se explica en los artículos 868 y 869 del ET)	1.000 SMMLV
3	Pueden ejercer exclusivamente en una sola de las jurisdicciones aduaneras de las administraciones de la Dirección de Impuestos Nacionales de Bucaramanga, Cartago, Cúcuta, Ipiales, Maicao, Manizales, Pereira, Riohacha, Santa Marta, Urabá o Valledupar, y demás administraciones que establezca dicha entidad, respecto de operaciones sobre las cuales no exista limitación para ejercer el agenciamiento aduanero.	\$142.500.000 a diciembre 31 de cada año (valor año base 2008, este valor será reajustado cada año de acuerdo con el valor del reajuste fiscal que se explica en los artículos 868 y 869 del ET)	1.000 SMMLV
4)	Pueden ejercer exclusivamente en una sola de las jurisdicciones aduaneras de las administraciones de la Dirección de Impuestos Nacionales de Arauca, Inirida, Leticia, Puerto Asis, Puerto Carreño, San Andrés, Tumaco o Yopal, y demás administraciones que establezca dicha entidad, respecto de operaciones sobre las cuales no exista limitación para ejercer el agenciamiento aduanero.	\$44.000.000 a diciembre 31 de cada año (valor año base 2008, este valor será reajustado cada año de acuerdo con el valor del reajuste fiscal que se explica en los artículos 868 y 869 del ET)	500 SMMLV

Es claro que en éste Decreto se restringe el Objeto Social de éstas empresas, cambiándolo para volverlas empresas que **exclusivamente** podrán prestar servicios de intermediación aduanera, antes de esta modificación este objeto social era el principal pero no su objeto social exclusivo; situación que permitía que estas SIAS realizaran operaciones iguales a las que realizaban los Agentes de Carga internacional como contratar a nombre del Generador servicios de embalaje, transporte terrestre y bodegaje, excepto negociar fletes de traslado con transportadores aéreos o marítimos ya que los únicos que realizan estas negociaciones son los Agentes de Carga Internacional.

A continuación se muestra un ejemplo del mismo evento, donde la responsabilidad dependiendo de las condiciones inicialmente pactadas puede ser o no, del Agente de Carga Internacional.

EJEMPLO: Una Empresa Colombiana realizó una exportación de perfumes a Madrid, dentro de los términos pactados entre el Agente de Carga Internacional con el Exportador, estaba la de entregar las mercancías al Agente de Carga internacional debidamente embaladas en la bodega del exportador, cuando las mercancías llegan a su destino final y son recibidas por el comprador, este se da cuenta que algunas de estas llegan rotas. El comprador le comunica esta situación al exportador y este a su vez se pone en contacto inmediatamente con su Agente de Carga Internacional para informarle y reclamarle lo sucedido; el Agente de Carga Internacional le dice al exportador que él no es responsable del siniestro pues la responsabilidad del embalaje de los perfumes era del exportador. Efectivamente en la fecha del descubrimiento del evento, el comprador se dio cuenta que las cajas no iban con los embalajes adecuados para evitar su daño. El exportador más sin embargo argumentó que iniciaría un proceso en contra del Agente de Carga Internacional, en razón a que él le había encomendado la gestión de la operación del transporte internacional de su mercancía hasta las bodegas del comprador. En este caso la responsabilidad del siniestro no es del Agente de Carga Internacional, en razón a que se pudo comprobar que las mercancías fueron mal embaladas. Sí el Agente de Carga Internacional le hubiera ofrecido el servicio de embalaje y hubiera ocurrido ese mismo evento, la responsabilidad del siniestro en ese caso sí es del Agente, por tanto tendría que responder.

Los Agentes de Carga Internacional actualmente en todo el procedimiento de gestión de Operaciones del transporte Internacional de carga, ganan una comisión por cada proceso que contraten a nombre del Generador, cuantos más procesos realicen mayor será el ingreso que reciban. Realmente en Colombia el costo cobrado por el Agente de Carga Internacional al Generador de Carga por la prestación de sus servicios como asesor de una Operación de transporte Internacional no es muy alto, la tarifa establecida es 0.35% sobre el valor de la mercancía mínimo \$250.000, como se registro anteriormente la ganancia esta en la comisión que reciba de cada uno de los actores con los que trabaja, por esta razón internamente estos pactan las tarifas mínimas con cada uno de los actores que participan en el proceso y a su vez establecen límites hasta donde el Agente de Carga internacional puede cobrarle al Generador por el servicio que se está pactando; dependiendo de los requisitos y medidas de seguridad que se necesiten para realizar cada actividad. Es probable que cuando los Generadores no solicitan facturas de cada servicio prestado, el Agente de Carga internacional contrate servicios a nombre del Generador, sin tener en cuenta los requisitos y condiciones de seguridad mínimas; situación que los dejaría más expuestos a situaciones donde tengan que responder por negligencia, error u omisión. Por

todo lo anteriormente expuesto, es que se hace necesario implementar mecanismos de control de carácter Obligatorio.

Los Agentes de Carga Internacional son conscientes de la importancia de la labor que realizan y tienen identificados claramente los riesgos a que están expuestos, pero no se están protegiendo y no tienen mecanismos que respalden su responsabilidad, en razón a que no es un requisito para ser inscrito ó estar habilitado ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en estos momentos.

La tenencia y control de las mercancías expresamente no esta reglamentada, que sea responsabilidad de los Agentes de Carga Internacional cuando estos gestionan una operación de transporte internacional; situación que sí sucede con los Operadores de Transporte Multimodal, ya que su responsabilidad según las Normas Supranacionales: Decisiones 331, 393 y resolución 425 del Acuerdo de Cartagena, abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega y adicionalmente es el único responsable, ante su cliente por:

- El retraso en la entrega de las mercancías.
- Los daños o deterioros que estas sufran mientras estén bajo su custodia.
- La pérdida parcial o total de ellas.

8. PROPUESTA

Teniendo claro que la responsabilidad del Agente de Carga Internacional en una operación de Transporte es muy importante, en razón a que estos son gestores de toda la operación (Asesoran, Cotizan, Contratan servicios de transporte a nombre del generador dependiendo de lo que se necesite, realizan reservas en las navieras, están pendientes de cargues y descargues, realizan operaciones con Agentes Aduaneros, se les entregan mediciones de peso para que terminen de cortar guías aéreas, emiten documentos de transportes entre otras); es necesario implementar mecanismos con los se que puedan mitigar los riesgos a los que estos se exponen, como consecuencia de las actividades que desarrollan, para que estos puedan responder en caso de que se materialice el riesgo (Evento).

8.1. A TRAVÉS DE UN OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Se podría decir que el mecanismo con que se cuenta actualmente, para evitar que las Aseguradoras y/o Generadores de Carga salgan afectados por la ocurrencia de un siniestro, cuya responsabilidad es del Agente de Carga Internacional, es gestionando la operación de transporte Internacional a través de un Operador de Transporte Multimodal; teniendo en cuenta que este debe responder ante el Generador por los perjuicios causados ya sea, 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 Perdida parcial o total de ellas. Siendo así las cosas, la Aseguradora ó el Generador de carga, siempre van a tener una persona única que les debe responder.

Pero a pesar que, esta modalidad se está imponiendo en el mundo, como la modalidad más adecuada de contratación del transporte Internacional de mercancías en un ambiente altamente competitivo, en Colombia hay mucha resistencia a contar con el Transporte Multimodal como una alternativa viable; en razón a que por un lado no se cuenta con la infraestructura adecuada que garantice el éxito de la operación y la segunda por qué con relación a esta modalidad hay mucho desconocimiento de los beneficios que se obtienen. Actualmente en Colombia los Agentes de Carga Internacional sugieren al Generador esta modalidad de contratación de transporte cuando se necesita legalizar las mercancías en el interior del País.

La Inquietud de las personas que trabajan en el medio de importaciones y exportaciones es válida, puesto que hasta que se demuestre que en Colombia, se cuenta con una infraestructura que pueda sostener la operación, es muy difícil que se empiece a sugerir como la forma más óptima de contratación de transporte en este país. Es importante tener en cuenta que se necesita contar con nuevos conceptos que entran a ser parte de la infraestructura básica en el transporte multimodal como:

1. **Terminales Interiores ó puertos Secos**, es decir, instalaciones fijas ubicadas en los lugares de Origen y destino de la carga en donde cada uno de los actores que intervienen en el proceso podrá prestar sus servicios.
2. **Centros de Transferencia Intermodal**, es decir, Instalaciones que faciliten la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un corredor de comercio exterior.
3. **Corredores de comercio exterior**, es decir, la Infraestructura y los servicios entre el punto de origen y el destino que están al servicio de los actores del transporte de carga como: Vías, hoteles, restaurantes, servicios de comunicaciones, centros de transferencia, puertos secos, talleres de atención a los vehículos.

Con lo anterior se establece que, este mecanismo resulta difícil de ejecutar actualmente, debido a que Colombia no está preparada ni con el recurso humano, ni con la infraestructura necesaria, para que la operación de transporte Internacional de mercancías sea exitosa por este medio; para poder implementar una verdadera operación multimodal, es necesario realizar inversión en capacitación y en adecuación de Infraestructura.

Con la posible aprobación del tratado de libre comercio, Colombia tendrá que buscar estrategias que le permitan mejorar sus condiciones de participación en los mercados internacionales, esto le implicará ser competitivo en los productos y por ende ser competitivo en el **transporte de las mercancías**; para mejorar sus condiciones de competitividad en el mercado internacional tendrá que incrementar los niveles de productividad y algo muy importante **disminuir la participación del transporte en el precio del producto final**.

El Operador de Transporte Multimodal actualmente en Colombia, la mayoría de veces está a cargo del transporte efectivo, desconociendo que según el acuerdo

de Cartagena hoy Comunidad Andina, estos pueden tener a cargo y bajo su responsabilidad los contratos y actividades necesarios para realizar técnicamente el transporte internacional de las mercancías como:

- Embalajes.
- Consolidación adecuada de contenedores.
- Transferencia intermodal.
- Transporte efectivo por diferentes modos de transporte
- Cargue y Descargue
- Tramites e inspecciones aduaneras.

Las actividades anteriormente enunciadas son contratadas por los Agentes de carga Internacional a nombre del Generador.

8.2. ESTABLECIENDO NUEVOS REQUISITOS PARA LAS PERSONAS JURIDICAS QUE EJERCEN COMO AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL.

Es muy importante que el gobierno establezca muy pronto como medida reglamentaria para las personas jurídicas que ejercen como Agentes de Carga Internacional, la obligación de contratar una Póliza que los respalde en caso de ser responsables de un siniestro; durante la tenencia y control de las mercancías que le son encomendadas por el Generador de Carga, desde un sitio de origen a un sitio de destino, sí el valor de las mercancías superan el 10% de su Patrimonio liquido. En caso que, el valor de las mercancías sea menor o igual del porcentaje anteriormente establecido, el Agente de Carga Internacional deberá responder con su patrimonio, cuando sea responsable.

Normalmente cuando una persona no puede responder por un riesgo que pueda tener, lo que debe hacer es conseguir una persona que lo pueda respaldar, para que responda en caso de que ese riesgo se materialice (siniestro). Desafortunadamente las personas están acostumbradas a no establecer medidas preventivas si no son obligatorias, como por ejemplo el Seguro obligatorio del Vehículo, todos los vehículos pueden estrellarse y afectar a una o más personas, independiente de la marca; pero en realidad sí la medida no fuera de carácter

obligatorio, los vehículos que estarían circulando por el territorio nacional sin este seguro serían muchos más de los que hoy circulan.

El riesgo a que se exponen los Agentes de Carga Internacional día a día es muy alto, en razón a que, gestionan operaciones de transporte de mercancías que superan el 50% de su Patrimonio Líquido Fiscal; como consecuencia pueden colocar en riesgo la estabilidad de su empresa, la estabilidad de la empresa del Generador de Carga, en caso de que este no hubiese contratado una Póliza de transporte mercancías ó imposibilitar a la aseguradora para hacer efectivo el recobro, resultado de la subrogación establecida por ley¹⁰⁸, por su directa responsabilidad en la ocurrencia del siniestro, pues no van a tener como responder.

De otra parte, así como en el Decreto 2883 se establecieron para los Agentes Aduaneros permisos para actuar dependiendo de su Patrimonio Líquido Fiscal, a los Agentes de Carga Internacional, también se les debieran establecer límites máximos hasta donde puedan operar, teniendo en cuenta el valor de las mercancías de las que se van a ser responsables; estos límites se deberían establecer dependiendo de su Patrimonio Fiscal Líquido.

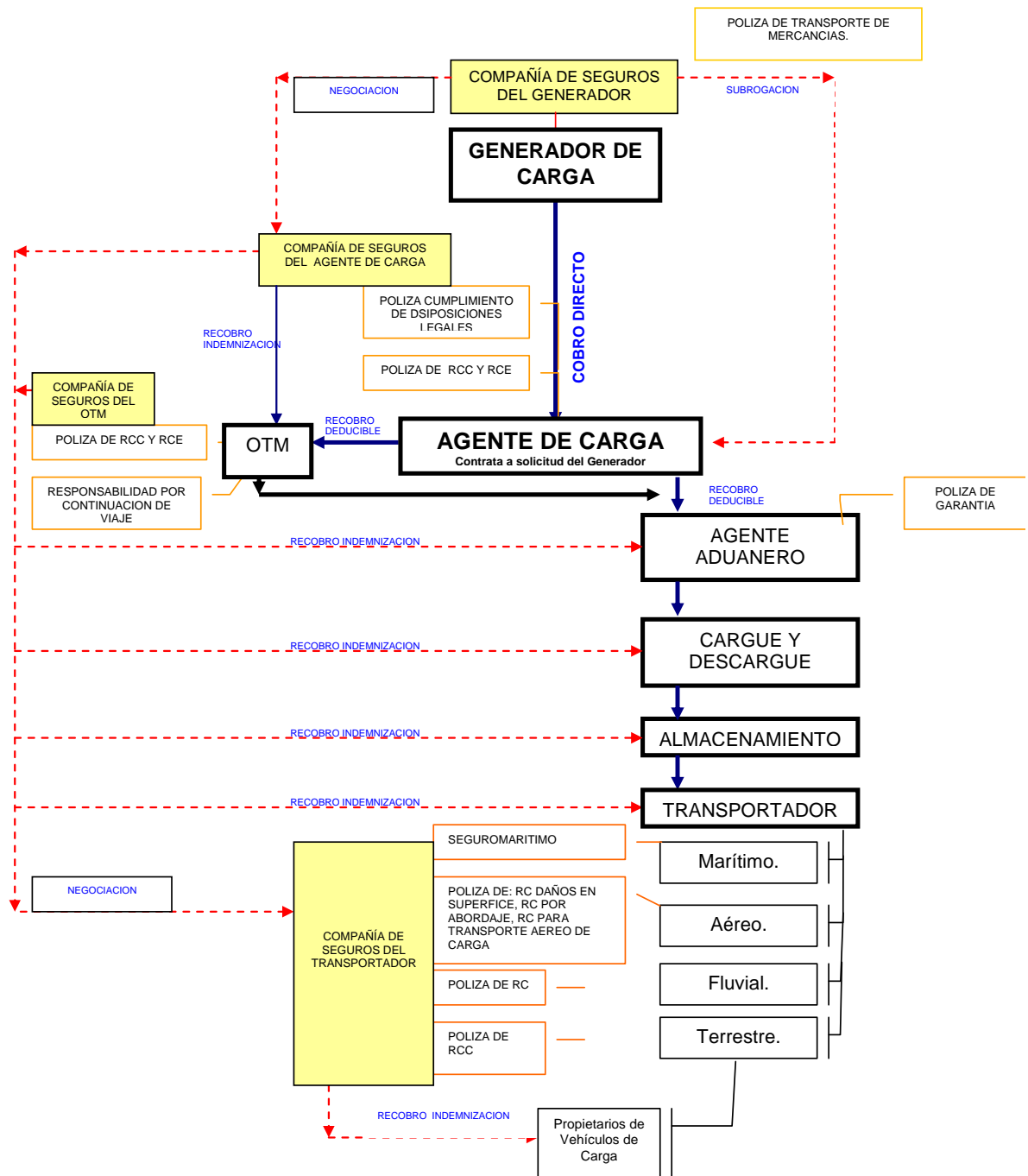
En caso de que se llegará a sancionar esta medida reglamentaria, sí se podría obligar a que los Agentes de Carga Internacional respondan, cuando sean los directos responsables por la ocurrencia del siniestro; de tal forma que, en el nuevo modelo indemnizatorio, se incluiría al Agente de Carga Internacional con una Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual con las coberturas y exclusiones que está misma póliza maneja para los Operadores de Transporte Multimodal, es decir, que tenga como objeto cubrir la responsabilidad, ante el Generador, 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.

En cuanto a la responsabilidad del Agente de Carga Internacional abarcaría el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega. Así mismo el Agente de Carga Internacional, sería el responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes aduaneros en la ejecución de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas

¹⁰⁸ COLOMBIA. CODIGO DEL COMERCIO. Decreto 410. (27, marzo, 1971). Por el cual se expide el Código del Comercio. Legis Editores S.A. Bogotá, D.C. Décima novena edición 2008. Art 1096 SUBROGACION DEL ASEGURADOR.

acciones u omisiones fueran propias. Lo que obligaría a que el recurso humano y las empresas con las que establece negociación sean totalmente idóneos, es decir que deberá elegir a sus colaboradores, operarios y subcontratistas eficientemente.

Figura 3. Esquema del modelo indemnizatorio sugerido.



CONCLUSIONES

1. Los Agentes de Carga Internacional con cada operación de transporte internacional que realizan ponen en riesgo la estabilidad de su empresa, debido a que muchas veces el valor de las mercancías en esta operación superan el Patrimonio Líquido que poseen y ante un siniestro derivado de su responsabilidad por las acciones que ejecuta no tienen como responder.
2. Con la nueva reglamentación establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público establecida en el Decreto 2883 del 6 de agosto del 2008, la ejecución de labores como embalajes, transportes y otras actividades que no son propias de la intermediación aduanera no deberán realizarse por los Agentes aduaneros y los Agentes de Carga Internacional deberán solicitar sus servicios exclusivamente para trámites aduaneros como lo registra el objeto social.
3. Es necesario que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, establezca nuevos requisitos para los Agentes de carga Internacional donde se obligue a que estos contraten una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual para que proteja su patrimonio y a la vez sea un mecanismo para que puedan responder por los perjuicios causados ya sea al Generador o al Asegurador.
4. Muchas empresas colombianas están buscando que sus productos tengan aceptación en el mercado internacional, por tanto se debe implementar alguna estrategia que permita reducir el precio del producto final colombiano, teniendo en cuenta que el 30% de este es incidencia del costo del transporte; según la información suministrada por la Oficina Regional sobre logística comercial Internacional del centro de comercio internacional CCI/UNCTAD-OMC. Es decir que se deberá realizar una inversión en infraestructura y en capacitación del recurso humano para lograr que la Operación de Transporte Internacional se realice técnicamente.

BIBLIOGRAFÍA.

COLOMBIA. CODIGO CIVIL. TITULO XII.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2685. (28, diciembre, 1999). Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Diario Oficial. Bogota, D.C., 1999. no. 43834.

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 1198. (29, junio, 2000). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999.

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 1232. (2001). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999.

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2628. (05, diciembre, 2001). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999.

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 3600. (10, Octubre, 2005). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999.

COLOMBIA. MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2942. (23, agosto, 2007). Por el cual se modifica parcialmente y adiciona el Decreto 2685 de 1999.

COLOMBIA MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2101 (13, junio, 2008). Por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999.

Decisión 331 de 1993. Norma Supranacional, de obligatorio cumplimiento para los países miembros del Acuerdo de Cartagena.

Decisión 393 de 1996. Modifico algunos artículos de la decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.

Decisión 477 del 2000. Introdujo el Transito Aduanero Internacional para el Transporte Multimodal de la Comunidad Andina.

Resolución 4240 de 2000 de la DIAN. Por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999.

Resolución 23 de 1996 de la ALADI. Marco jurídico sobre Transporte Multimodal internacional.

GUERRERO QUIROGA, Andrea Carolina y CRADENAS LOPEZ, Laura Viviana. Diseñar el plan operacional de un 4PL que le permita a las pequeñas y medianas empresas del sector de confecciones de Bogota acceder al mercado del sur oriente de Estados Unidos. Trabajo de grado. Ingeniería Industrial. Bogota D.C.: Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Ingeniería, Ingeniería Industrial.2004.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TECNICAS. Normas Colombianas para la presentación de trabajos de investigación. Segunda actualización. Bogota D.C.: ICONTEC, 1996,126P. NTC 1307.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TECNICAS Y CERTIFICACION, ICONTEC. Trabajos escritos: presentación y referencias bibliográficas. Bogota D.C.: Contacto Grafico Ltda. 2008.

URIBE DE URBINA, Luís Fernando, Seguros Temas Esenciales Tercera edición, Bogota, Ecoe ediciones Ltda., 2007, 372.

ENCICLOPEDIA EUMEDNET, www.eumed.net/dices/definicion.php. Derechos especiales de giro. Bogota. 25,07,2008

INCOTERMS, www.reingex.com/66.asp, Curso EXW FAS FCA FOB CFR CIF CPT CIP DEQ DDU DDP DAF. Franco a bordo del buque 26,04,2008.

PROEXPORT COLOMBIA, Seguros para el transporte de mercancías www.proexport.com.co. Seguros de Transporte para exportaciones colombianas. Bogota. 26,02,2008

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSTGRADOS
RESUMEN ANALÍTICO DE INVESTIGACIÓN**

ORIENTACIONES PARA SU ELABORACIÓN:

El Resumen Analítico de Investigación (RAI) debe ser elaborado en Excel según el siguiente formato registrando la información exigida de acuerdo la descripción de cada variable. Debe ser revisado por el asesor(a) del proyecto. EL RAI se presenta (quemado) en el mismo CD-Room del proyecto como un segundo archivo denominado: " RAI "

No.	VARIABLES	DESCRIPCIÓN DE LA VARIABLE
1	NOMBRE DEL POSTGRADO	SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
2	TÍTULO DEL PROYECTO	Mecanismos para lograr que los agentes de carga internacional puedan responder por los perjuicios que puedan causar al generador o al asegurador
3	AUTOR(es)	CONSTANZA DEL CARMEN ESTUPIÑAN ESTUPIÑAN
4	AÑO Y MES	OCTUBRE DE 2009
5	NOMBRE DEL ASESOR(a)	LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CORCI
6	DESCRIPCIÓN O ABSTRACT	The Agents of international load are participating inside the import system and / or export, without any mechanism that protects them in front of the risks to that daily are exposed. These agents are the administrators many of times of the whole operation although they also act for command of the Generator. It is for this reason that it becomes necessary to implement a regulation measure that allows them to negotiate transport of goods depending on their technical patrimony, as well as to reassure the value of the merchandise that your cannot aid with 10% of their patrimony.
7	PALABRAS CLAVES O DESCRIPTORES	Carga, Aduanero, Comisionista, Embalaje, Flete, Generador, Responsabilidad Patrimonial, Siniestro, Transportista
8	SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO	Sector Comercio Internacional
9	TIPO DE INVESTIGACIÓN	Investigación Descriptiva
10	OBJETIVO GENERAL	Establecer mecanismos de control con el fin de eliminar la posibilidad de que los Agentes de Carga Internacional eludan su responsabilidad, en un siniestro por deficiencia en la prestación de los diferentes servicios que prestan al generador de Carga en una operación de transporte internacional.
11	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3.2.1. Realizar un análisis de costos actuales en una operación de transporte internacional entre el generador de transporte y los Agentes de Carga Internacional. 3.2.2. Establecer posibles afectaciones de ganancias e incrementos en costos de servicio si se llegara a establecer una medida reglamentaria. 3.2.3 Demostrar que la falta de conocimiento en la operación de transporte internacional por parte de los actores del sistema, puede llegar a ocasionar graves perjuicios al generador de transporte ya sea patrimonial (este concepto incluye Lucro cesante) ó al asegurador. 3.2.4. Demostrar la importancia de establecer en corto tiempo una medida reglamentaria que permita que los Agentes de Carga Internacional no eludan su responsabilidad frente a un acto de negligencia error u omisión en el cumplimiento de la obligación generada por el contrato de prestación de servicios.
12	FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	COLOMBIA. CODIGO CIVIL. TITULO XII. COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto
13	RESUMEN O CONTENIDO	Los agentes de carga internacional están participando dentro del sistema de importación y exportación, sin ningún mecanismo que los proteja frente a los riesgos a que diariamente se ven expuestos. Estos agentes son los gestores muchas de veces de toda la operación aunque también actúan por mandato del Generador.

14	METODOLOGÍA	<p>El presente trabajo es de tipo descriptiva, este tipo de estudio se efectúa cuando se desea describir, en todos sus componentes principales, una realidad.</p> <p>5.2. MÉTODO DE TRABAJO.</p> <p>5.2.1. Diseño de recolección de información.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aplicación de encuesta con preguntas cerradas, dirigida a las Agentes Aduaneros y agentes de carga vía correo electrónico. o Realización de entrevistas a directores de la división de carga de las cuatro compañías aseguradoras más representativas en el ramo. o Recopilar información con entes de vigilancia y control; así como con abogados
15	CONCLUSIONES	<p>realizan ponen en riesgo la estabilidad de su empresa, debido a que muchas veces el valor de las mercancías en esta operación superan el Patrimonio Líquido que poseen y ante un siniestro derivado de su responsabilidad por las acciones que ejecuta no tienen como responder.</p> <p>2. Con la nueva reglamentación establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público establecida en el Decreto 2883 del 6 de agosto del 2008, la ejecución de labores como embalajes, transportes y otras actividades que no son propias de la intermediación aduanera no deberán realizarse por los Agentes aduaneros y los Agentes de Carga Internacional</p>