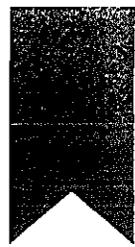




ESTUDIOS
DE ARTE
ONLINE

242



19 = 1001

CERTIFICADO

Habiendo completado las evaluaciones y requisitos correspondientes, a efectos de constancia se le expide el siguiente certificado

Node Center – Estudios de Arte Online certifica que
Diana Naranjo
ha concluido satisfactoriamente el curso a distancia
Museografía y diseño de exposiciones
de febrero 14 a marzo 7, 2018

Berlin, Alemania
marzo 7 2018

Perla Montelongo, Directora de Node Center



243

De: Nelly Marcela Luque Bustos nelly.luque@ccb.org.co
Asunto: Acuerdo prestación de servicios agencia de aduanas
Fecha: 31 de mayo de 2017, 9:37 a. m.
Para: Diana Naranjo - In Bonds Art (diana.naranjo@somosartenmovimiento.com) diana.naranjo@somosartenmovimiento.com
Cc: arbo arbo@ccb.org.co



Buenos días Diana;

Adjunto me permito remitir el acuerdo de canje aplicable para este año 2017 de acuerdo con la negociación realizada, por favor revisar e indicarme si tienes alguna observación o proceder a firmar en dos copias y enviarlas a la Calle 67 N° 8-32/ 44 Piso 5.

Adicionalmente te agradezco enviarme el certificado de cámara de comercio y rut actualizados.

Mil gracias y quedo pendiente.

Cordialmente,

Marcela Luque Bustos
Profesional Senior ARTBO
Cámara de Comercio de Bogotá
Calle 67 N° 8-32/ 44 Piso 5 Sede Chapinero
Bogotá- Colombia
e-mail: nelly.luque@ccb.org.co
Tel (57 1) 5941000 / 3830300 Extensión: 2626
Línea de Respuesta Inmediata (57 1) 5941000
Visítenos en: <http://www.ccb.org.co>



ARTBO. Feria Internacional de Arte de Bogotá
26 al 29 de octubre de 2017

"Este mensaje puede contener información confidencial y/o de uso interno de la Cámara de Comercio de Bogotá. Si usted no es el destinatario, por favor notifique de forma inmediata al remitente, borre este mensaje y absténgase de usarlo, copiarlo o divulgarlo. Los comentarios u opiniones no necesariamente representan a la Entidad. Conozca nuestra política de protección de datos personales, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1581 de 2012 en: www.ccb.org.co/protecciondedatos"



Acuerdo de
benefic...CB.pdf



244

ACUERDO ENTRE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ Y IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS

MARIA PAZ GAVIRIA, identificada con la cédula de ciudadanía No 53.056.694 de Bogotá, quien actúa en su calidad de Directora de ARTBO, Feria Internacional de Arte de Bogotá de la **CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ**, entidad sin ánimo de lucro con domicilio en Bogotá D.C., que se rige por lo establecido en el Decreto 410 de 1971 y demás disposiciones que lo reglamenten, adicionen o reformen, en adelante LA CÁMARA de una parte, y por la otra, **DIANA MARCELA NARANJO GARCIA**, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No. 52.969.066 de Bogotá, quien en su calidad de Representante Legal, obra en nombre y representación legal de la **IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS**, sociedad comercial, domiciliada en la ciudad de Bogotá, identificada con NIT 900.729.521-0, constituida por documento privado del 09 de Mayo de 2014 en adelante IN BONDS, en conjunto LAS PARTES hemos decidido celebrar el presente acuerdo, previas las siguientes consideraciones:

- Que la Cámara de Comercio de Bogotá realizará la Feria de Arte de Bogotá 2017, en adelante ARTBO, la cual se llevará a cabo del 26 al 29 de Octubre de 2017, en la ciudad de Bogotá.
- Que **CORFERIAS**, cuenta con un mandato sin representación de la Cámara de Comercio de Bogotá.

Hechas las anteriores consideraciones, LAS PARTES, acuerdan que el acuerdo se registrará por las siguientes

CLÁUSULAS

PRIMERA: OBJETO DEL ACUERDO. En virtud del presente acuerdo, LAS PARTES aunarán esfuerzos para la consolidación de ARTBO 2017 y el posicionamiento de marca de IN BONDS, mediante la asesoría a la organización y a todos los expositores nacionales e internacionales seleccionados en la aplicación de Normas Aduaneras para el buen desarrollo de la feria en el 2017.

SEGUNDA: COMPROMISOS DE IN BONDS. IN BONDS se compromete a cumplir con las siguientes obligaciones objeto del presente acuerdo:

- Apoyar a la organización orientando y brindando la asesoría a todas los expositores nacionales e internacionales participantes en el evento de acuerdo con las necesidades que se generen.
- Apoyar en la elaboración de todos los instructivos, circulares y otros que se requieran para orientar a todos los expositores en el trámite y envío de obras.
- Asesorar y prestar el servicio de acompañamiento a todos los expositores participantes en ARTBO 2017 en el proceso de nacionalización, retiro de las obras de arte y material promocional que ingresen a Corferias durante el evento.
- Validar la salida de obras vendidas por los expositores durante la feria.
- Asegurar que los expositores den cumplimiento a todas las normas aduaneras que sean aplicables en consideración de la calidad de Zona Franca de Corferias lugar en el que se lleva a cabo ARTBO, Feria Internacional de Arte de Bogotá
- Respetar que los expositores pueden trabajar con otra SIA para que los represente en los procesos aduaneros.
- Coordinar la recepción de embarques, traslado de la zona franca a Stands y posterior apoyo para inventarios, nacionalizaciones y re-despachos.
- Brindar información detallada de cada proceso de transporte y aduanero previo al despacho a cada expositor, asesoría y seguimiento hasta recibir a satisfacción en su respectivo booth. Inventario al comienzo y final de la feria.
- Brindar el servicio de trade como importador en el caso de venta para nacionalizar en tiempo real, evitando así demoras en los trámites documentales para el comprador siempre y cuando el expositor lo contrate directamente.



- Garantizar la disponibilidad de 2 coordinadores bilingües especializados en todos los servicios, 2 coordinadores para las formalidades de aduana y 2 personas para recepción, ingreso y movimiento de huacales.
- Entregar un informe de gestión e incluir todas las mejoras y sugerencias para futuras versiones.

TERCERA: COMPROMISOS DE LA CÁMARA. LA CÁMARA se compromete a cumplir con las siguientes obligaciones objeto del presente acuerdo:

- Otorgar acceso a la base de expositores participantes a la feria.
- Habilitar una oficina con internet dentro del recinto ferial de CORFERIAS para atender a los expositores
- Derecho a ser mencionado en las comunicaciones de la feria como asesor de aduanas del evento, sin que esto obligue al expositor a contratarlos.
- Acceso a la bodega nacional para depositar materiales de empaque y cajas vacías.
- Otorgar el derecho a identificarse mediante escarapelas para todo el equipo de trabajo de IN BONDS.

CUARTA: CONTRAPRESTACIÓN DEL ACUERDO. El presente acuerdo no tiene contraprestación económica

QUINTA: DURACIÓN. El presente acuerdo estará vigente a partir de la suscripción del presente acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2017.

SEXTA: CESIÓN DEL ACUERDO. En ningún caso IN BONDS podrá ceder el presente acuerdo, salvo con autorización previa por escrito de LA CÁMARA. El incumplimiento de esta obligación facultará a LA CÁMARA para dar por terminado el presente acuerdo, sin que por éste hecho se genere alguna indemnización por parte de LA CÁMARA a favor de IN BONDS.

SÉPTIMA: CAUSALES DE TERMINACIÓN. Además de otras causales previstas en el presente documento, este acuerdo terminará:

- Por incumplimiento de los compromisos de las partes.
- Por el vencimiento del término de duración.
- Por mutuo acuerdo entre LA CÁMARA y IN BONDS
- Cuando IN BONDS se encuentre incurso en cualquier causal de inhabilidad o incompatibilidad para contratar con LA CÁMARA.
- Por las demás causales señaladas en el presente acuerdo o en la ley.

OCTAVA: INDEMNIDAD: IN BONDS se obliga a mantener indemne a LA CAMARA y a sus mandatarios para efectos de la realización de ARTBO 2017, por cualquier situación o hecho que se derive de la ejecución del presente acuerdo, por tanto se obliga a asumir la defensa de LA CÁMARA y los costos de la misma, incluidos los honorarios de abogados, así como las indemnizaciones a las que hubiera lugar, en caso que LA CÁMARA resultara demandada por hechos derivados de la ejecución del presente contrato y que sean imputables a IN BONDS. Esta cláusula también se aplicará cuando existan quejas o reclamos por compensaciones laborales de los trabajadores de IN BONDS y en todo caso de demandas civiles, laborales, penales, administrativas, etc. por dolo o culpa de IN BONDS. IN BONDS se obliga a salir en defensa de LA CÁMARA y estará obligado a acudir al llamamiento en garantía que se le dirija, si LA CÁMARA es demandada o recibe algún reclamo por parte de terceras personas en relación con la ejecución del contrato, independientemente de si este reclamo se hace a través de jueces, árbitros, autoridades administrativas o por cualquier otro medio. Presentada una reclamación judicial o extrajudicial, LA CÁMARA notificará a IN BONDS, quien asumirá de inmediato la defensa de LA CÁMARA. Si IN BONDS, después de notificado por LA CÁMARA, no asume la defensa en un término de cinco (5) días hábiles, ésta queda facultada para contratar, a expensas de IN BONDS, la defensa que considere necesaria, cuyos costos y las indemnizaciones a las que hubiere lugar correrán por cuenta exclusiva de IN BONDS, pudiendo LA CÁMARA repetir contra IN BONDS.



246

NOVENA: CLÁUSULA COMPROMISORIA. Cualquier diferencia, conflicto o incumplimiento que surja entre las partes con ocasión de la suscripción, ejecución, terminación o liquidación del presente acuerdo, será sometido a la decisión de un Tribunal de Arbitramento, el cual fallará en Derecho conforme a las leyes de la República de Colombia y funcionará en la ciudad de Bogotá, D.C. en el Centro de Arbitraje y Conciliación Mercantil de Fenalco el cual estará integrado por un (1) árbitro cuya designación se intentará en primer lugar por mutuo acuerdo entre las Partes; Si transcurridos cinco (5) días comunes, contados a partir de la solicitud de la constitución del Tribunal radicada ante el Centro respectivo, las Partes no se hubieren puesto de acuerdo sobre la designación del árbitro, cualquiera de ellas podrá pedir su designación al Centro de Arbitraje y Conciliación Mercantil de Fenalco, el cual lo seleccionará por sorteo en presencia de las Partes. El Tribunal decidirá en derecho y su fallo tendrá efectos de cosa juzgada material de última instancia y en consecuencia, será final y obligatorio para las partes. Los costos que se causen con ocasión de la convocatoria del Tribunal estarán a cargo de la parte vencida.

DÉCIMA: MODIFICACIONES. Todas las modificaciones que se efectúen al acuerdo deberán constar por escrito suscrito por las partes contratantes.

DÉCIMA PRIMERA: LEGISLACIÓN APLICABLE Y DOMICILIO. El acuerdo se registrará y será interpretado de conformidad con las Leyes de la República de Colombia, y tendrá como domicilio contractual la ciudad de Bogotá D.C.

El ____ de _____ de 2017 las partes han consentido en el objeto de este acuerdo, en constancia de lo cual firman.

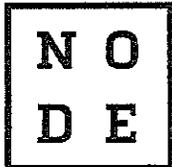
LA CÁMARA

IN BONDS,

MARIA PAZ GAVIRIA MUÑOZ
C.C. 53.056.694 de Bogotá

DIANA MARCELA NARANJO GARCIA
C.C. 52.969.066 de Bogotá





ESTUDIOS
DE ARTE
ONLINE

247



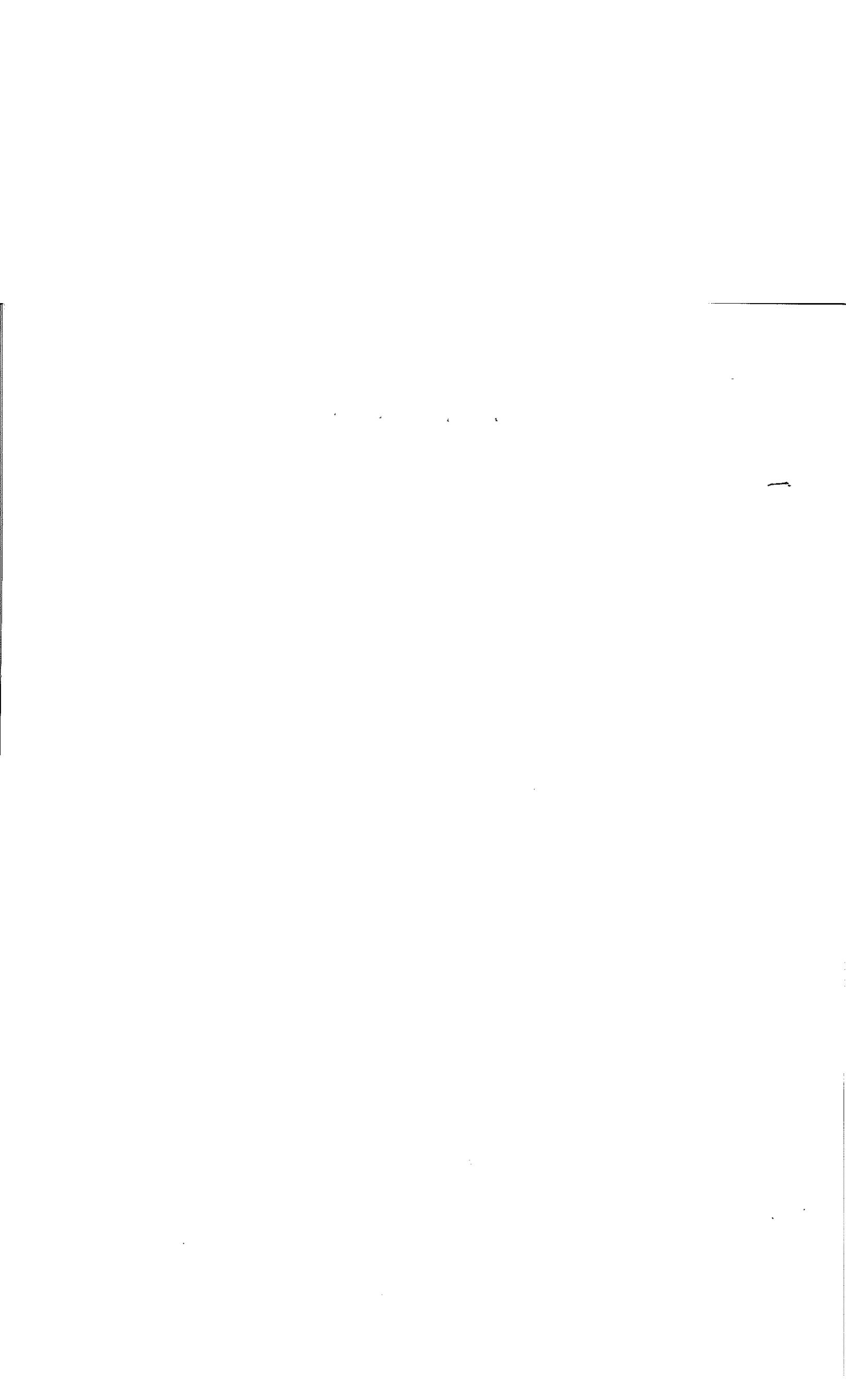
CERTIFICADO

Habiendo completado las evaluaciones y requisitos correspondientes, a efectos de constancia se le expide el siguiente certificado

Node Center – Estudios de Arte Online certifica que
Diana Naranjo
ha concluido satisfactoriamente el curso a distancia
Cuidado de la obra de arte: manejo, embalaje,
transporte y almacenamiento
de mayo 14 a junio 4, 2018

Berlin, Alemania
junio 4 2018

Perla Montelongo, Directora de Node Center



248

Bogotá, Marzo 4 del 2020

Señores:

IN BONDS IMPORT & EXPORTS. CO

Atte. DIANA NARANJO
Representante Legal

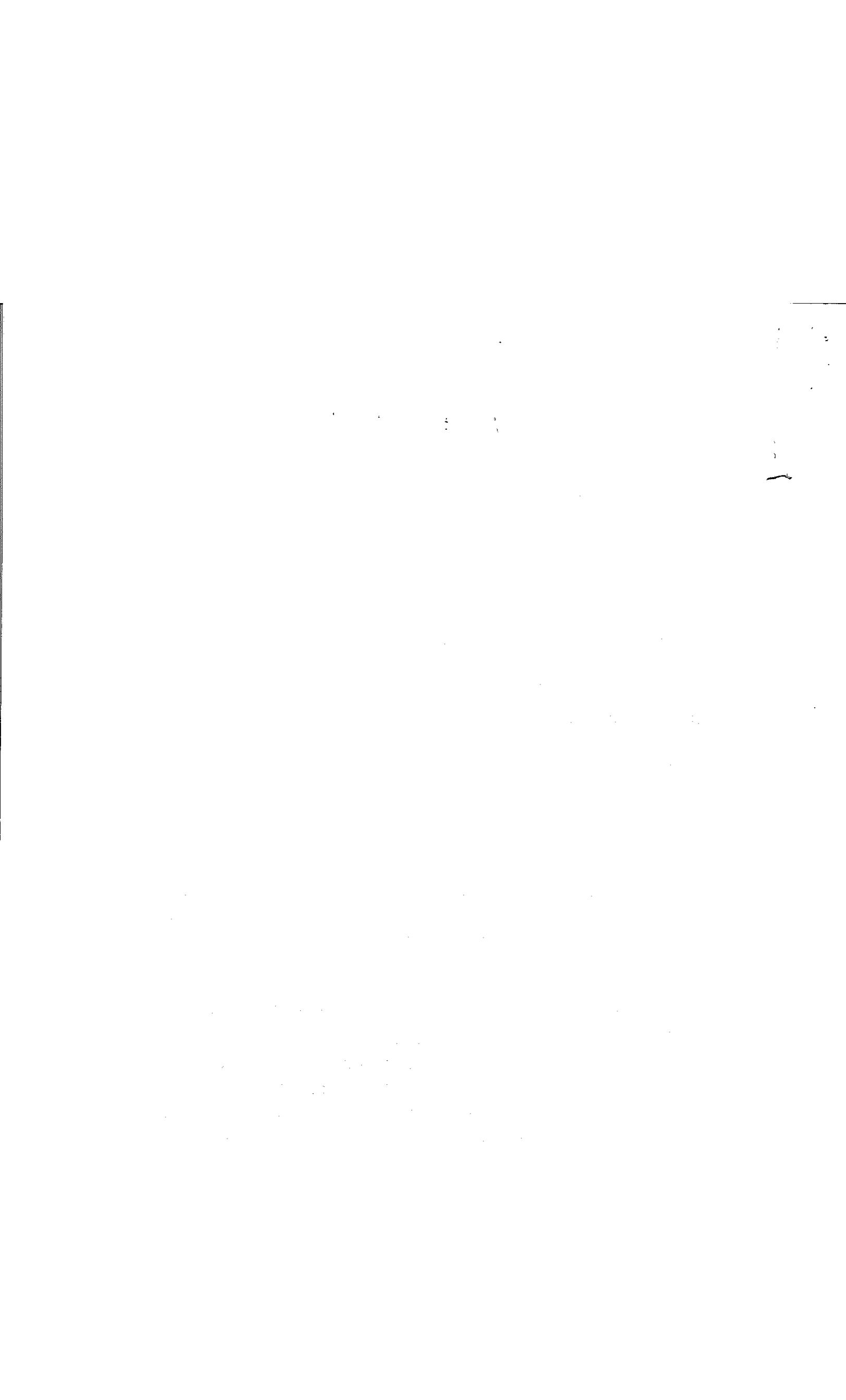
La Ciudad

Apreciada señorita:

Dando respuesta a la solicitud requerida por usted; Describimos el procedimiento que se llevó a cabo en el taller de la maestra ERIKA DIETTES, de su obra RELICARIOS.

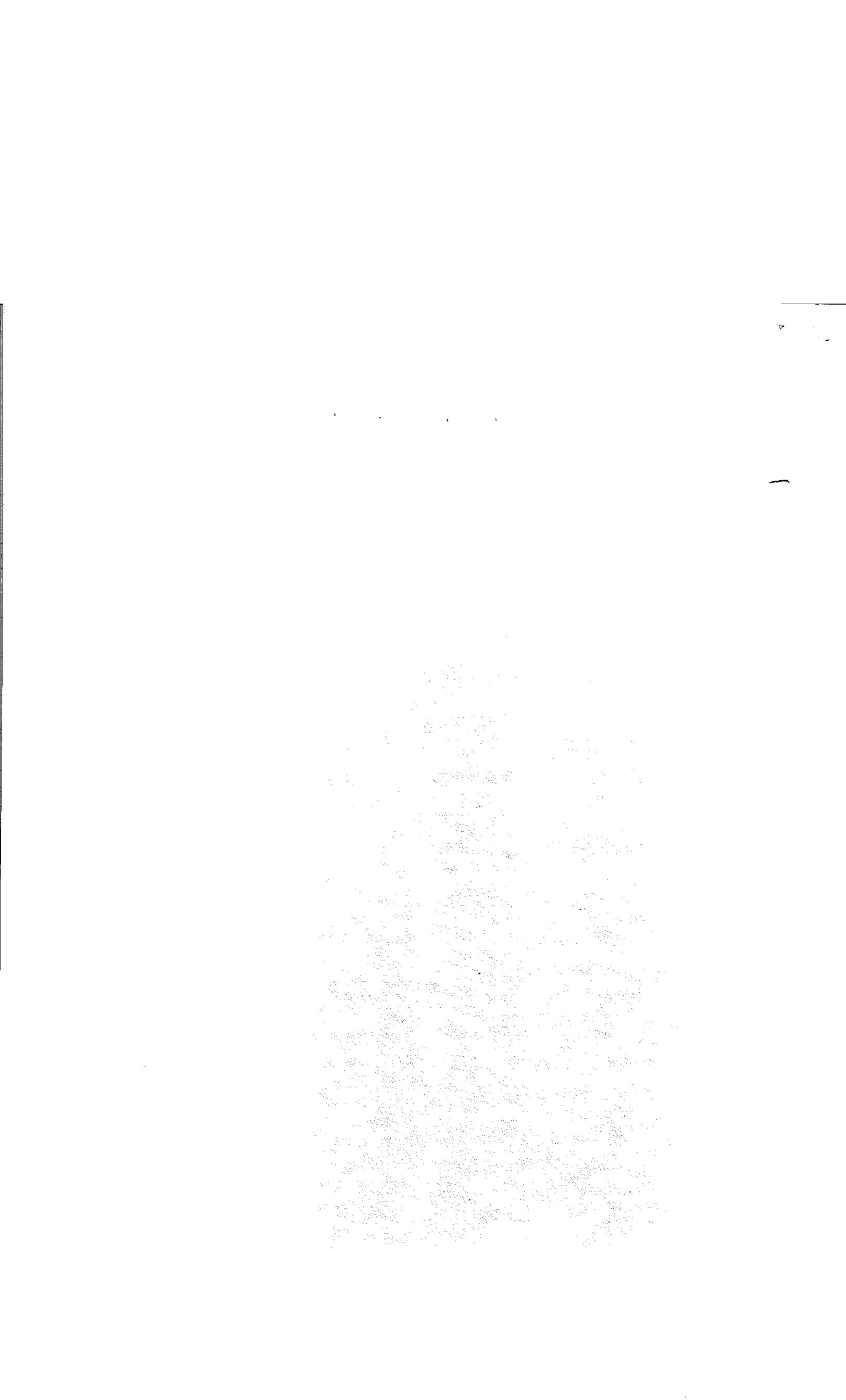
Se elaboraron 19 cajas en madera (triplex de pino), con refuerzos en listón de pino, acondicionadas internamente con lámina de icopor de 3 cm de espesor, forradas con lámina de cartón.

Elaboración de nichos (divisiones) en madera revestidos con lámina de icopor; Un nicho por pieza **(cajas de madera blancas, que contenían LOS RELICARIOS, piezas empacadas por la artista ERIKA DIETTES, no hubo una inspección visual de las mismas.)**



249



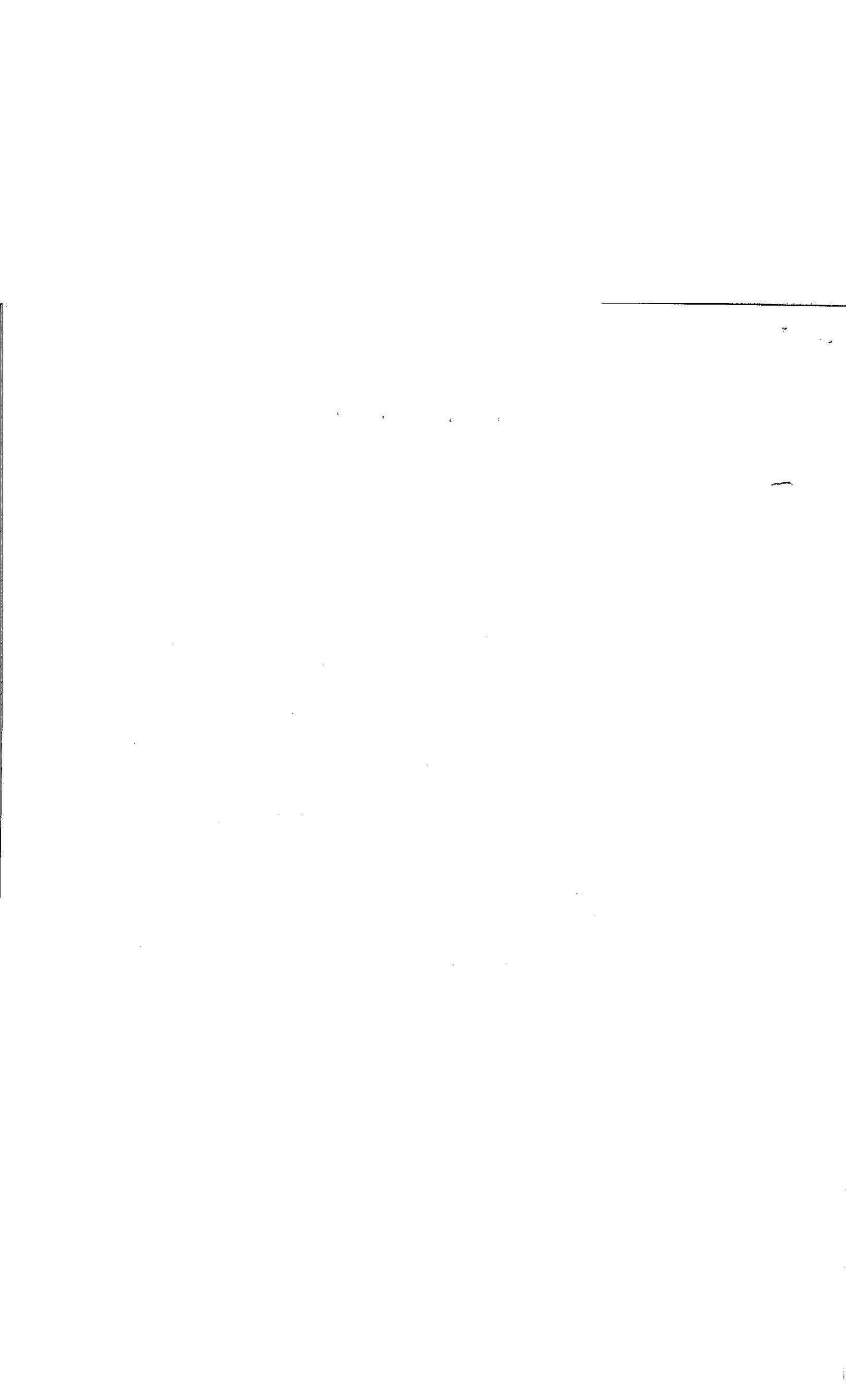


Empaque:

Para su manipulación se ejecutaron todas las normas, cuidados y protocolos necesarios, para la manipulación, de las Obras de Arte.

Así:

- Cada una de las cajas blancas fueron ubicadas, dentro de sus respectivos nichos. La obra (RELICARIOS) nunca fue manipulada directamente por el personal de Embalajes Garzón; como se anotó anteriormente, fue manipulada por la artista.
- Cuando la caja de madera tenía todas las piezas (cajas blancas) y bajo la supervisión de la maestra ERIKA DIETTES, esta autorizaba su cierre.
- Paso siguiente, las cajas fueron trasladadas en el ascensor del edificio, para subirlas al camión.

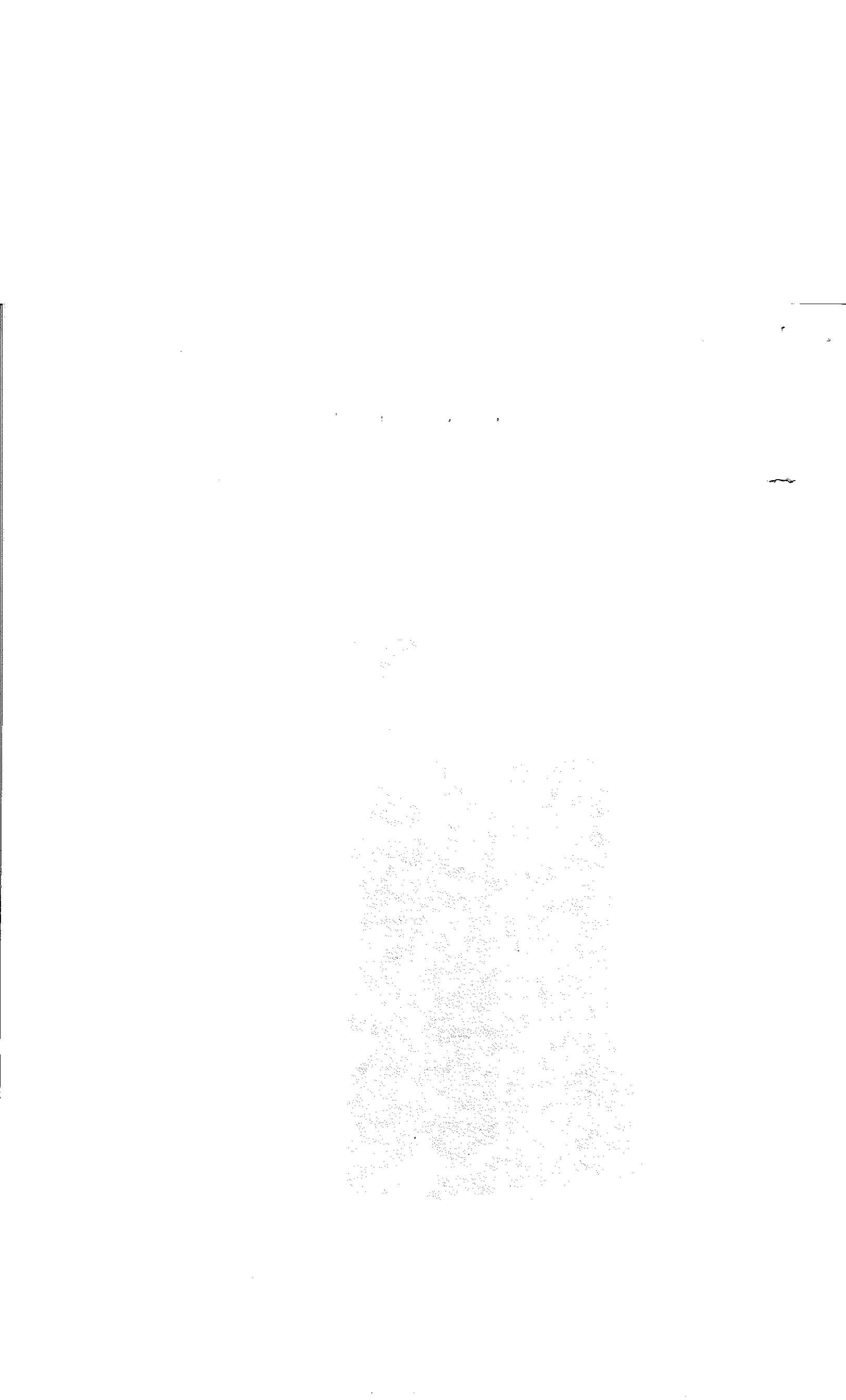


251



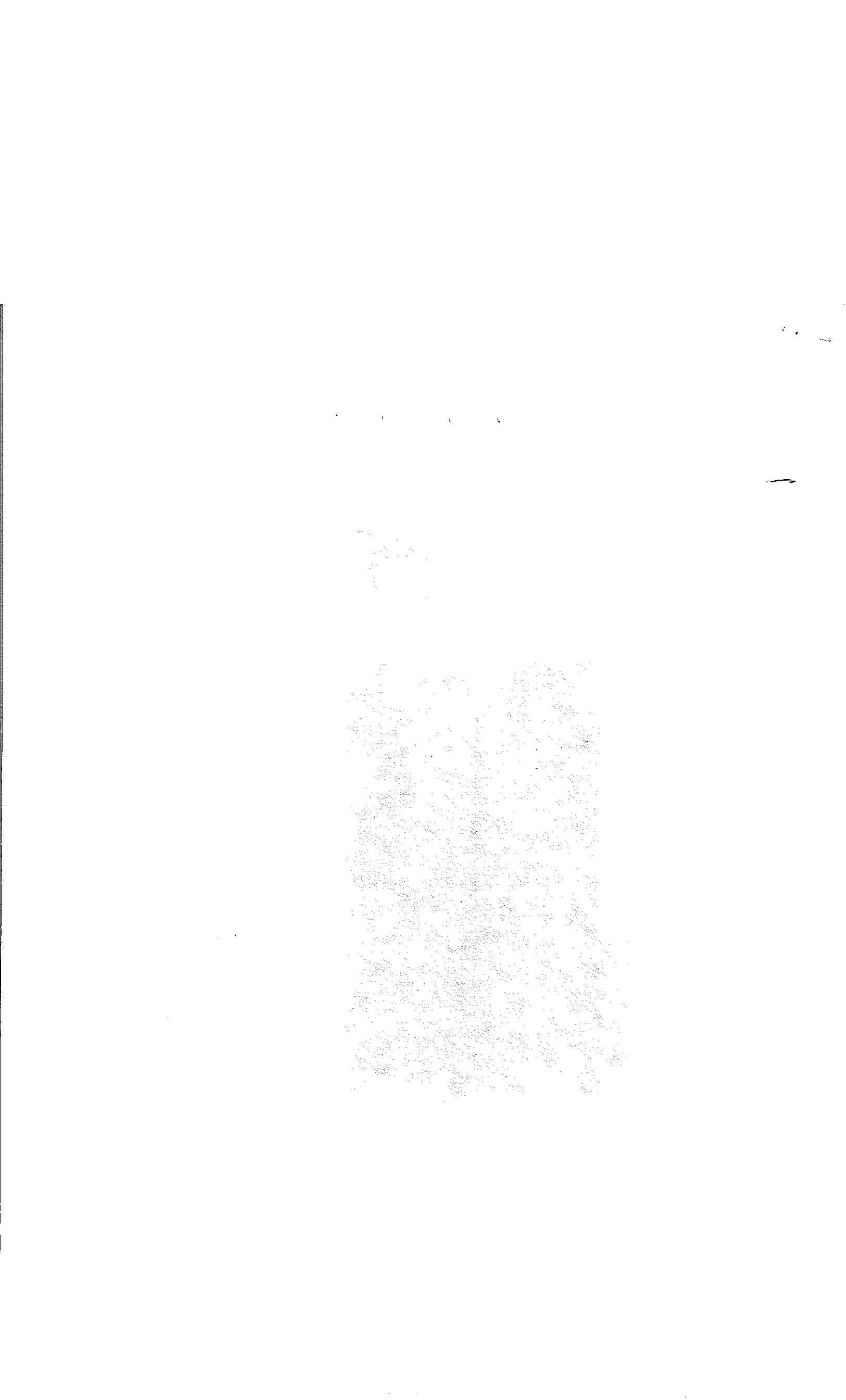




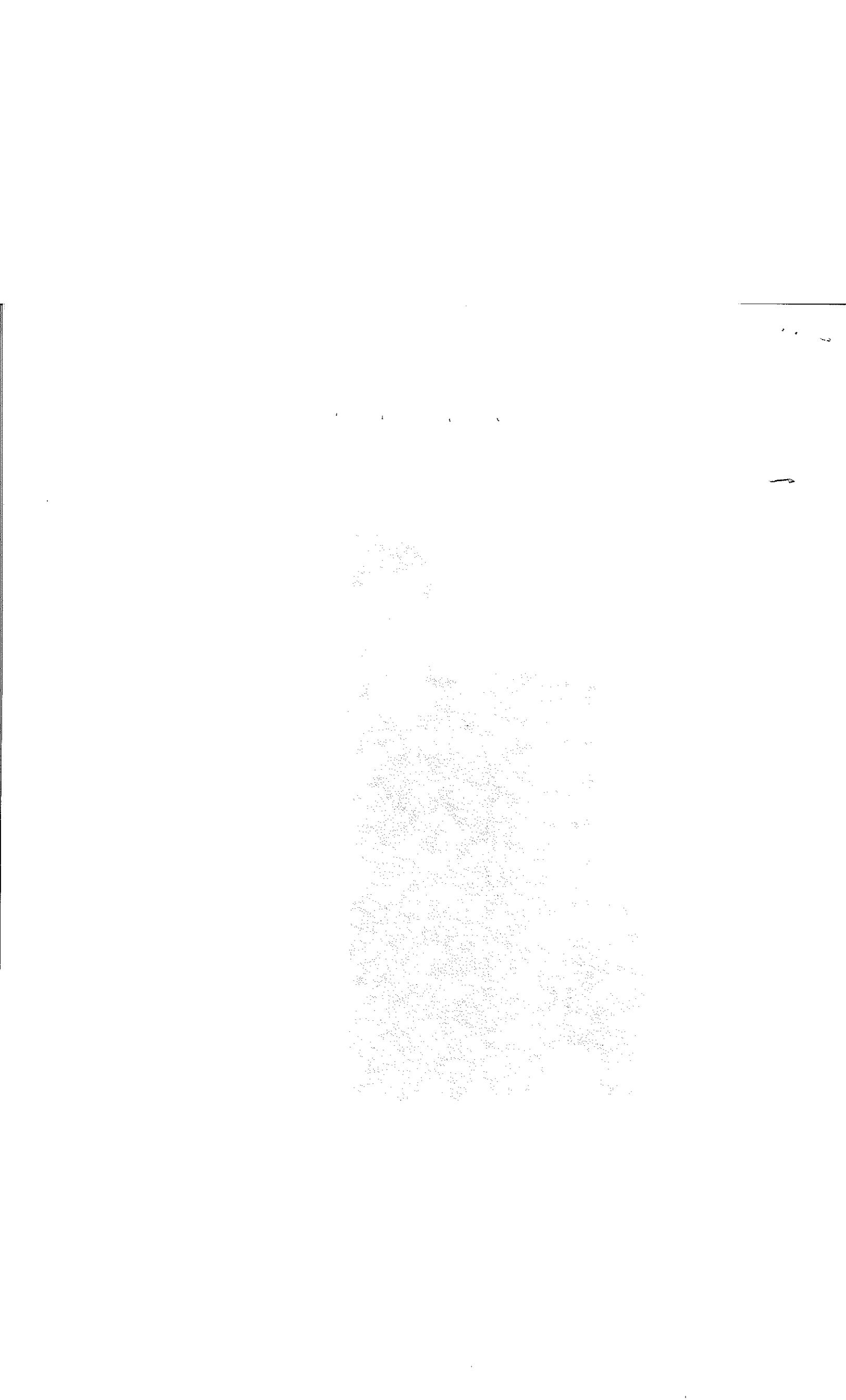


253







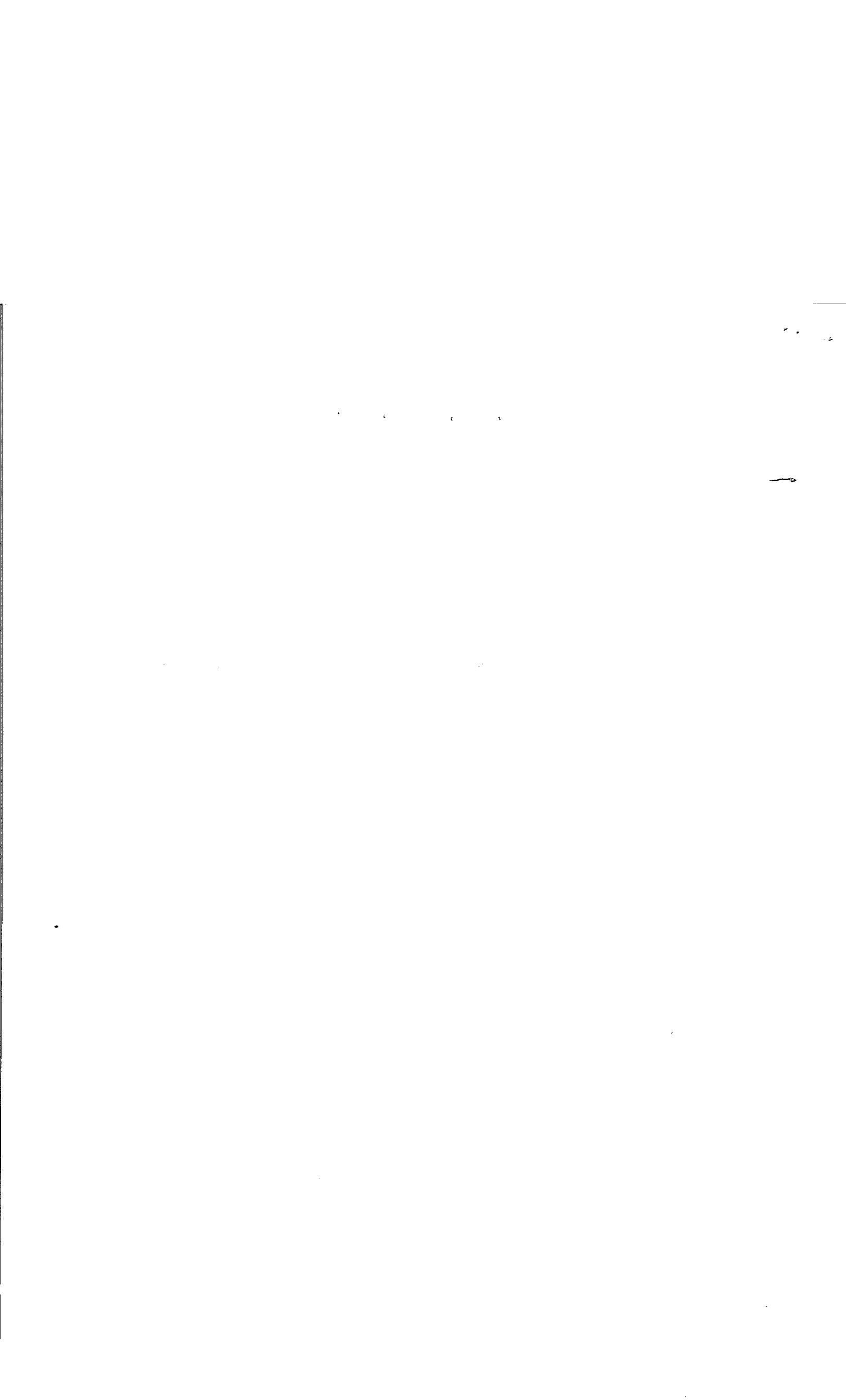


NOTA:

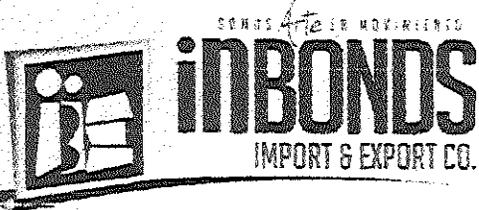
EL EMPAQUE DE LAS DIFERENTES PIEZAS QUE
COMPONIAN LA EXPOSICIÓN RELICARIOS, SIEMPRE
ESTUVO BAJO LA SUPERVISIÓN DE LA MAESTRA, ERIKA
DIETTES.

Cordialmenre





256



FACTURA de VENTA

Nº 0769

IN BONDS IMPORT & EXPORT CO S.A.S
NIT. 900729521-0 | REGIMEN COMÚN | NO SOMOS AUTORETENEADORES
RESOLUCION DIAN NO. 320001144777 | FECHA 22 / 05 / 2014
NUMERACION AUTORIZADA 0127 HASTA 2009
ACTIVIDAD ECONOMICA 5229 | TARIFA ICA 11 04%

Señor(es): Christie Davis Program Director for Art and Public Programs

Fecha: 15/02/17

Lannan Foundation

C.C. & NIT: 505.954.5149

Telefono: 5559688160

E-mail: christie@lannan.org

Dirección: 13 Read Street Santa fe, NM 87501

Forma de Pago: Efectivo

Cambio: \$2,851.74

Ref. Exp. Enka Diettes Relicarios BOG-EZE Bultos: 19

peso: 4.659Kg

Guia: 179-90524792

CANT	DESCRIPCIÓN	USD
	ORIGIN CHARGES (BOGOTA)	
1	Credit card fee 4% over total invoice	\$1,227.05
1	Packing and crating services	\$7,777.00
1	Documents DC + DA	\$80.00
4559	International airfreight BOG-EZE all in (spot)	\$10,855.47
1	Insurance 1% over FOB value min \$120,00 USD	\$1,850.00
1	Customs Formalities 0.35% over CIF value min \$170USD	\$682.68
1	Document fee	\$30.00
1	TRADE exporter 2% over CIF MIN \$100 USD	\$2,000.00
1	Pick up & Ant drug inspection * 1	\$350.00
	DESTINY CHARGES (BUENOS AIRES)	
	Airport reception, customs clearance, document release,	
	1 Transport to H C Unload truck and delivery	\$3,341.00
1	Airport Charges (warehouse, supervision, customs process)	\$1,770.00
1	Comissioner BOG-EZE	\$1,900.00
	INGRESOS PROPIOS	
1	Manejo In bonds	\$40.00
	Sub-total	\$31,903.20
	Abono	\$7,770.00
	Costo bancario abono	\$310.80
	TOTAL	\$23,822.40

 In Bonds Import & Export CO SAS
Somos Arte en Movimiento
NIT 900.729.521-0
Telefono: 555 0401
Calle 52B No. 27 - 24 Ofc. 503 Bogotá - Colombia

Resolución DIAN
No. 320001405071
Habilitación 280 - 2000
Fecha: 2016/05/26

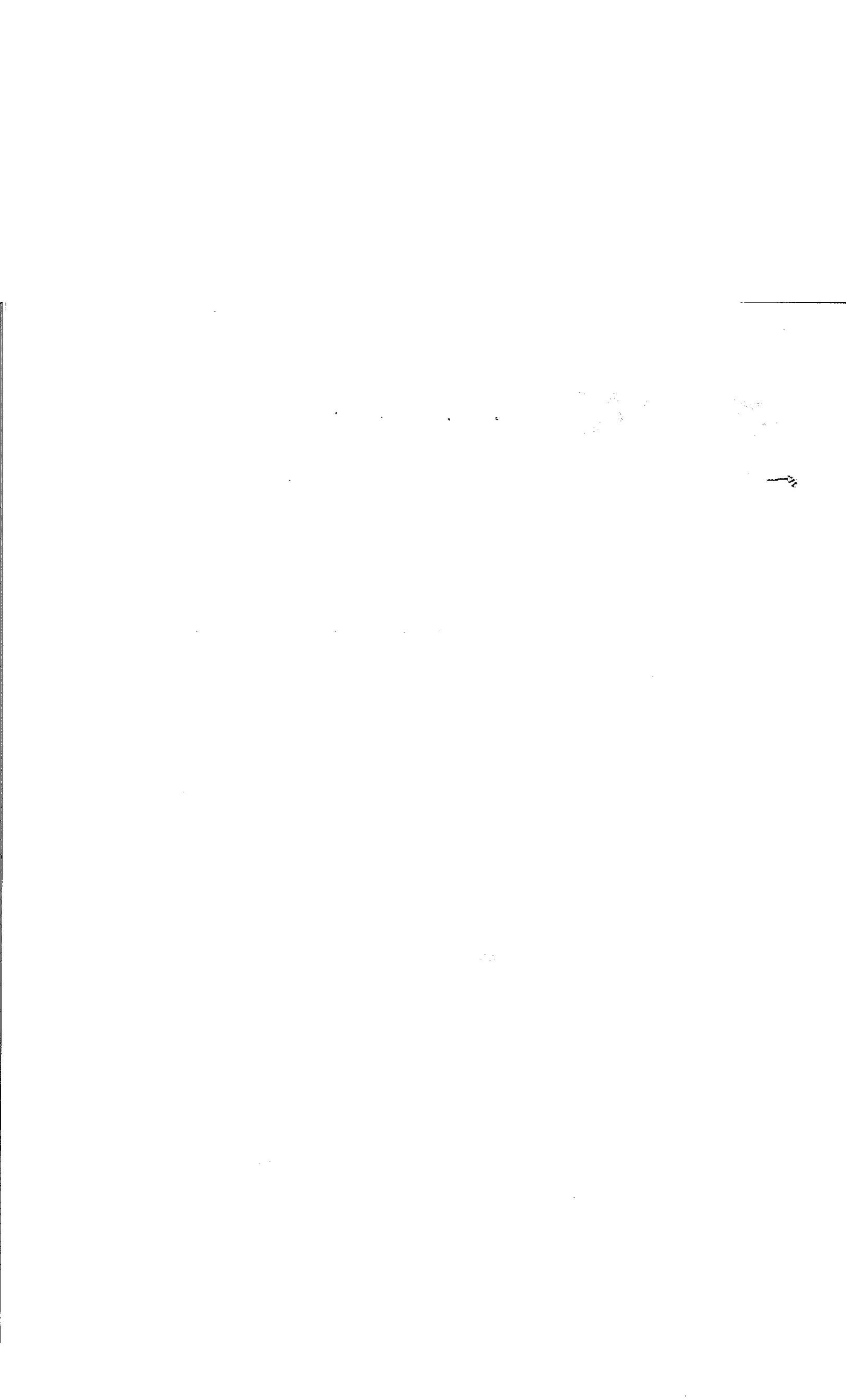
FIRMA AUTORIZADA - INBONDS

FIRMA Y/O SELLO - COMPRADOR

LA FACTURA SE ASIMILA EN TODAS SUS PARTES A LO ESTIPULADO EN EL ARTICULO 774 DEL CODIGO DE COMERCIO. Las mercancías viajan por cuenta y riesgo de nuestros clientes y no aseguramos las mismas de no mediar orden expresa por escrito. En todas las operaciones de transporte nuestra responsabilidad no podrá exceder en ningun caso a la que asumen frente a nosotros los ferrocarriles, compañías de navegación aéreas y de transporte por carretera o cualquier otro intermediario que intervenga en el transcurso del transporte. Los fletes quedan subordinados a las fluctuaciones de las tarifas aéreas, marítimas y terrestres. FAVOR ABSTENERSE DE APLICAR RETENCIÓN SOBRE LOS PAGOS A TERCEROS. CONSIGNAR EN NUESTRA CUENTA DE AHORROS BANCO SAVINENDA NIT 90080246008 A NOMBRE DE IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS O EN ESTADOS UNIDOS EN BANCO MERCANTIL COMMERCE BANK CUENTA No 3001049301 ASA 053000509 A MONSIEUR DE IN BONDS IMPORT & EXPORT CO S.A.S

DIRE: CRA 71B NO. 52-52, BOGOTÁ - COLOMBIA | TRABAJO: +57 (1) 467 3682/83 | MOVIL: +57 (300) 479 5002 | EMAIL: DAYANNA.AVILA@SOMOSARTEMOVIMIENTO.COM

37



257



De: Christie Davis christie@lannan.org
Asunto: Re: Payment
Fecha: 22 de marzo de 2018, 16:05
Para: EMILIO ADATTO eadatto@gmail.com
Cc: Kate Reales - In Bonds katherine.reales@somosartenmovimiento.com, Erika Diettes erikadiettes@gmail.com, Diana Marcela Naranjo Garcia didineal2@icloud.com, Dayanna Avila dayanna.avila@somosartenmovimiento.com

Great, so happy it has gone through now.

Thank you for everything and best,
Christie

Christie Davis
Program Director for Art and Public Programs

Lannan Foundation
t. 505.954.5149
m. 505.670.1469
christie@lannan.org
www.lannan.org
313 Read Street
Santa Fe, NM 87501
[facebook.com/lannanfoundation](https://www.facebook.com/lannanfoundation)

On Thu, Mar 22, 2018 at 2:40 PM, EMILIO ADATTO <eadatto@gmail.com> wrote:

Mrs Christie
Thank you for your payment
We have received it today

Until next time

Best regards

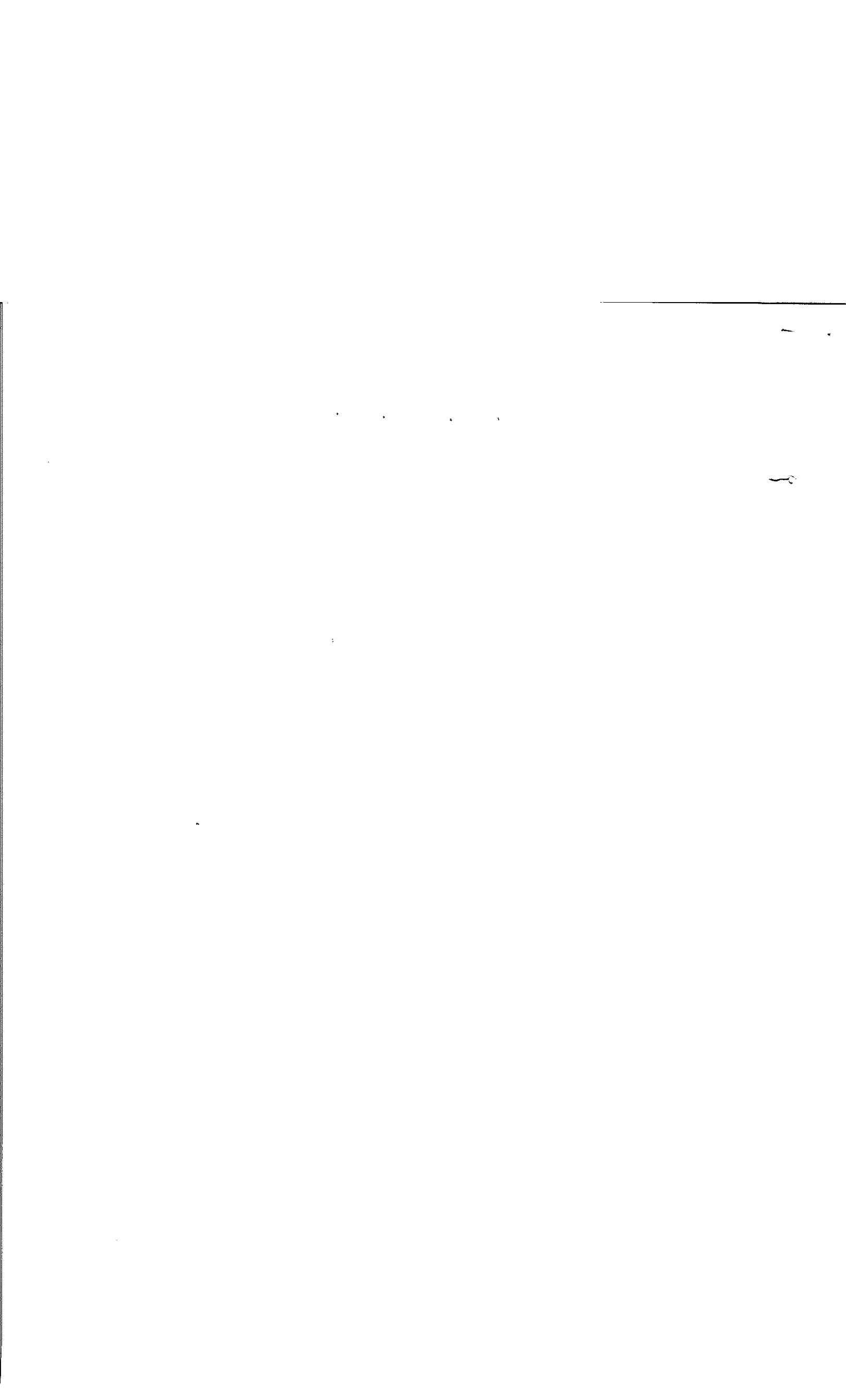
Emilio Adatto
In Bonds Imports & Exports
8452 NW 61 ST
Miami FL 33166

305-5927486
Fx 305-5927488
Cel 305-4395851
Email = eadatto@gmail.com

From: Christie Davis <christie@lannan.org>
Date: Wednesday, March 21, 2018 at 5:47 PM
To: Kate Reales - In Bonds <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>
Cc: Erika Diettes <erikadiettes@gmail.com>, EMILIO ADATTO <eadatto@gmail.com>, Diana Marcela Naranjo Garcia <didineal2@icloud.com>, Dayanna Avila <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>
Subject: Re: Payment

Hello Kate,

I am writing to apologize as there will be a slight delay in the wire. We did the paperwork but the wire did not go through because we accidentally added an 0 to the account number so the bank rejected it. We are making the correction immediately and re-submitting the wire. The funds are coming from Northern Trust Bank in Chicago.



258

Thank you for your understanding,
Christie

Christie Davis
Program Director for Art and Public Programs


Lannan Foundation
t. [505.954.5149](tel:505.954.5149)
m. [505.670.1469](tel:505.670.1469)
christie@lannan.org
www.lannan.org
[313 Read Street](#)
[Santa Fe, NM 87501](#)
[facebook.com/lannanfoundation](https://www.facebook.com/lannanfoundation)

On Tue, Mar 20, 2018 at 5:16 PM, Christie Davis <christie@lannan.org> wrote:

Hello Kate,

The wire was ordered last Friday and the funds should be in the Miami account by this Thursday. Please let me know if there are any issues.

My best,
Christie

Christie Davis
Program Director for Art and Public Programs


Lannan Foundation
t. [505.954.5149](tel:505.954.5149)
m. [505.670.1469](tel:505.670.1469)
christie@lannan.org
www.lannan.org
[313 Read Street](#)
[Santa Fe, NM 87501](#)
[facebook.com/lannanfoundation](https://www.facebook.com/lannanfoundation)

On Wed, Mar 14, 2018 at 3:24 PM, Kate Reales - In Bonds

<katherine.reales@somosartenmovimiento.com> wrote:

Dear Christie

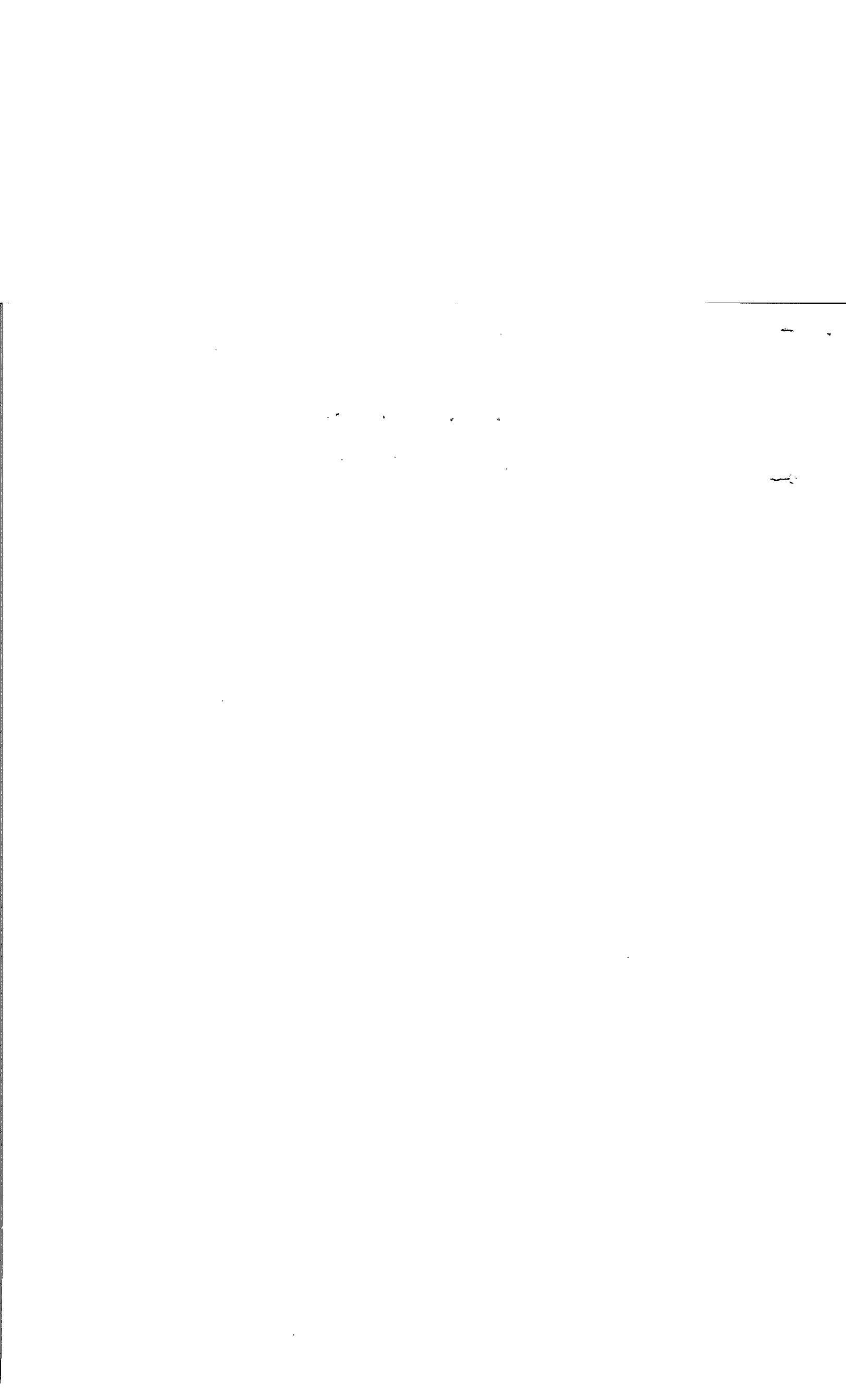
Thanks a lot !! Please apologizes us, we have had a misunderstanding with the information

Please let us know when the payment is done in the Miami Bank

All my best Kate

-----Mensaje original-----

De: "Christie Davis" <christie@lannan.org>



259

Enviado: Wednesday, 14 March, 2018 16:12
Para: "Kate Reales - In Bonds" <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>
CC: "Erika Diettes" <erikadiettes@gmail.com>, "EMILIO ADATTO" <eadatto@gmail.com>, "Diana Marcela Naranjo Garcia" <didineal2@icloud.com>, "Dayanna Avila" <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>
Asunto: Re: Payment

Hello Kate,

I am confirming receipt of the Miami bank information.

Many thanks,
Christie

Christie Davis
Program Director for Art and Public Programs


Lannan Foundation
t. 505.954.5149
m. 505.670.1469
christie@lannan.org
www.lannan.org
313 Read Street
Santa Fe, NM 87501
facebook.com/lannanfoundation

On Wed, Mar 14, 2018 at 3:09 PM, Kate Reales - In Bonds <katherine.reales@somosartenmovimiento.com> wrote:
Dear Christie

Apologizes us again !!!

Please forget our last emails from Emilio And I

The correct invoice amount is :
Total services Invoice: \$22.906,15 usd

The bank information attached

We look forward to your comments

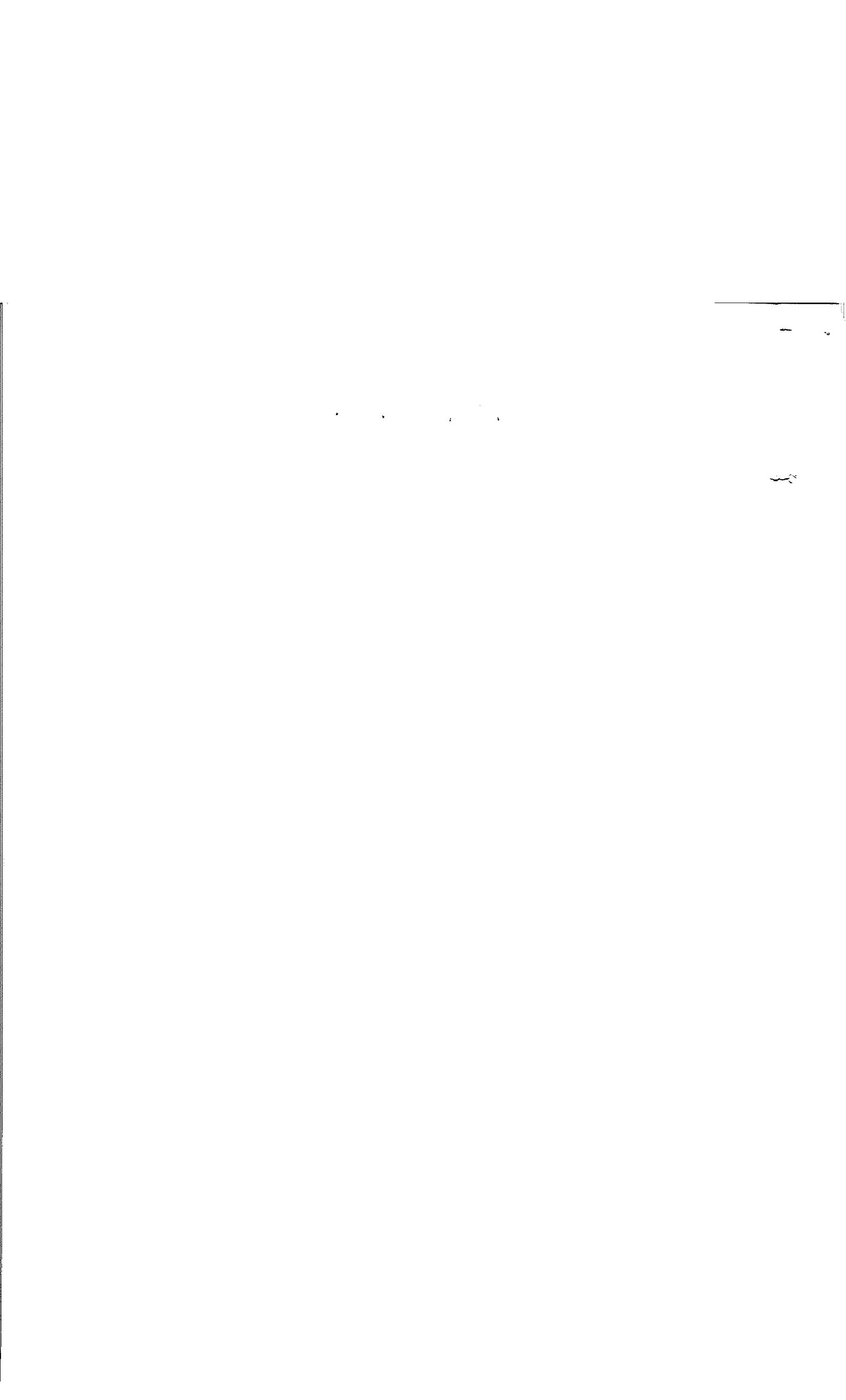
All my best Kate

-----Mensaje original-----

De: "EMILIO ADATTO" <eadatto@gmail.com>
Enviado: Wednesday, 14 March, 2018 15:35
Para: christie@lannan.org
CC: "Diana Marcela Naranjo Garcia" <didineal2@icloud.com>, "Katherine Reales" <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>, "Dayanna Avila" <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>
Asunto: Payment

Hi Mrs Christie
This is my bank instructions for this shipment to Argentina
Please include 35.00 for bank charges
Thank you

Emilio Adatto
In Bonds Imports & Exports
8452 NW 61 ST
Miami Fl 33166



260



Diana Naranjo <dianca12@gmail.com>

Re: [Cust Inc Wire Advice - eMail] Message ID:180322152428F100 Advice Code:INCSADEM

EMILIO ADATTO <eadatto@gmail.com>

22 de marzo de 2018, 14:47

Para: Diana Naranjo-In Bonds <diana.naranjo@somosartenmovimiento.com>

Cc: Katherine Reales <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>, Dayanna - In Bonds Art <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>

HOLA DIANA
ESTO FUE LO QUE LLEGO

Ya hago las tres transfer antes del fin de la tarde para que salgan hoy mismo

Saludos

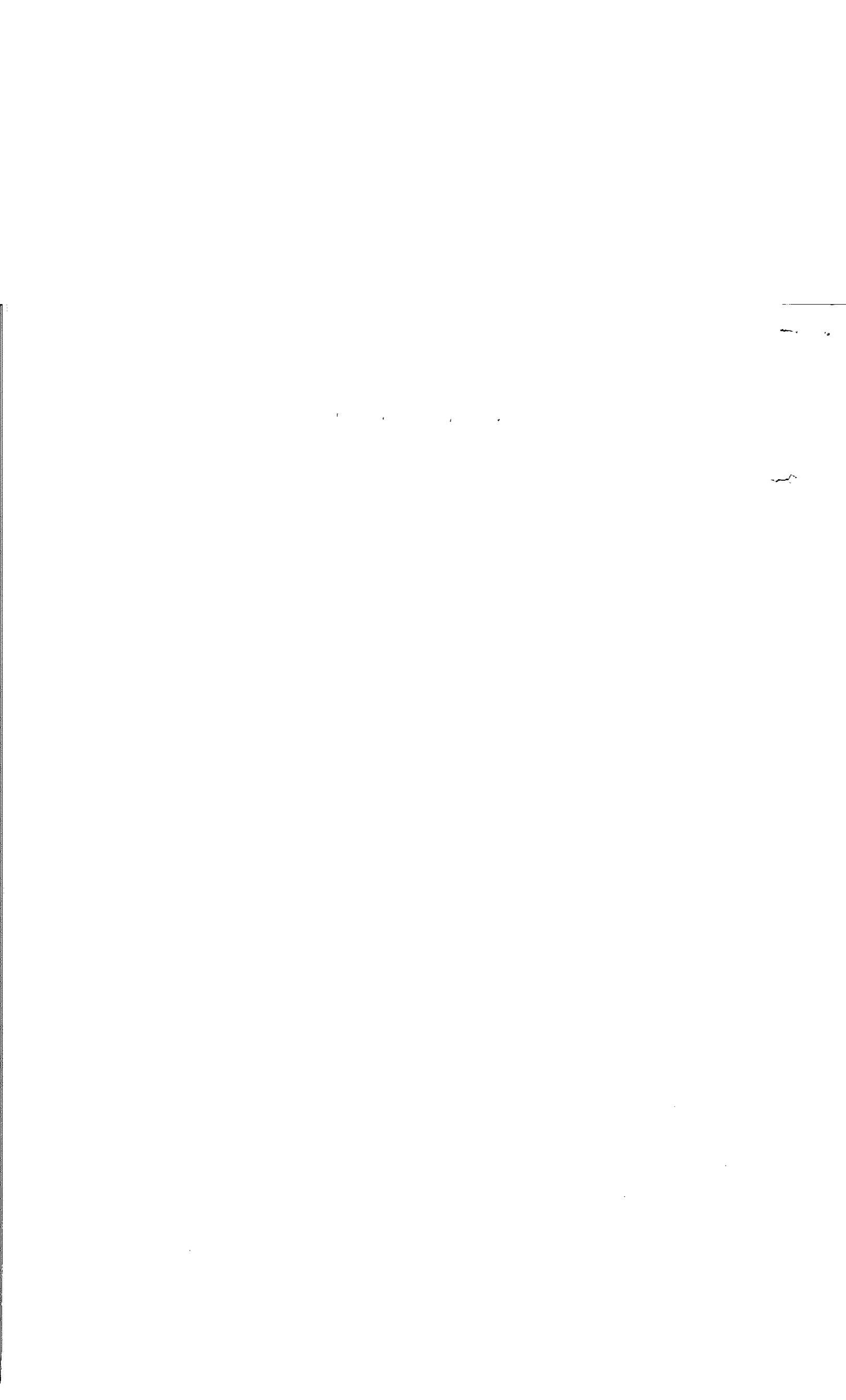
Emilio Adatto
In Bonds Imports & Exports
8452 NW 61 ST
Miami Fl 33166

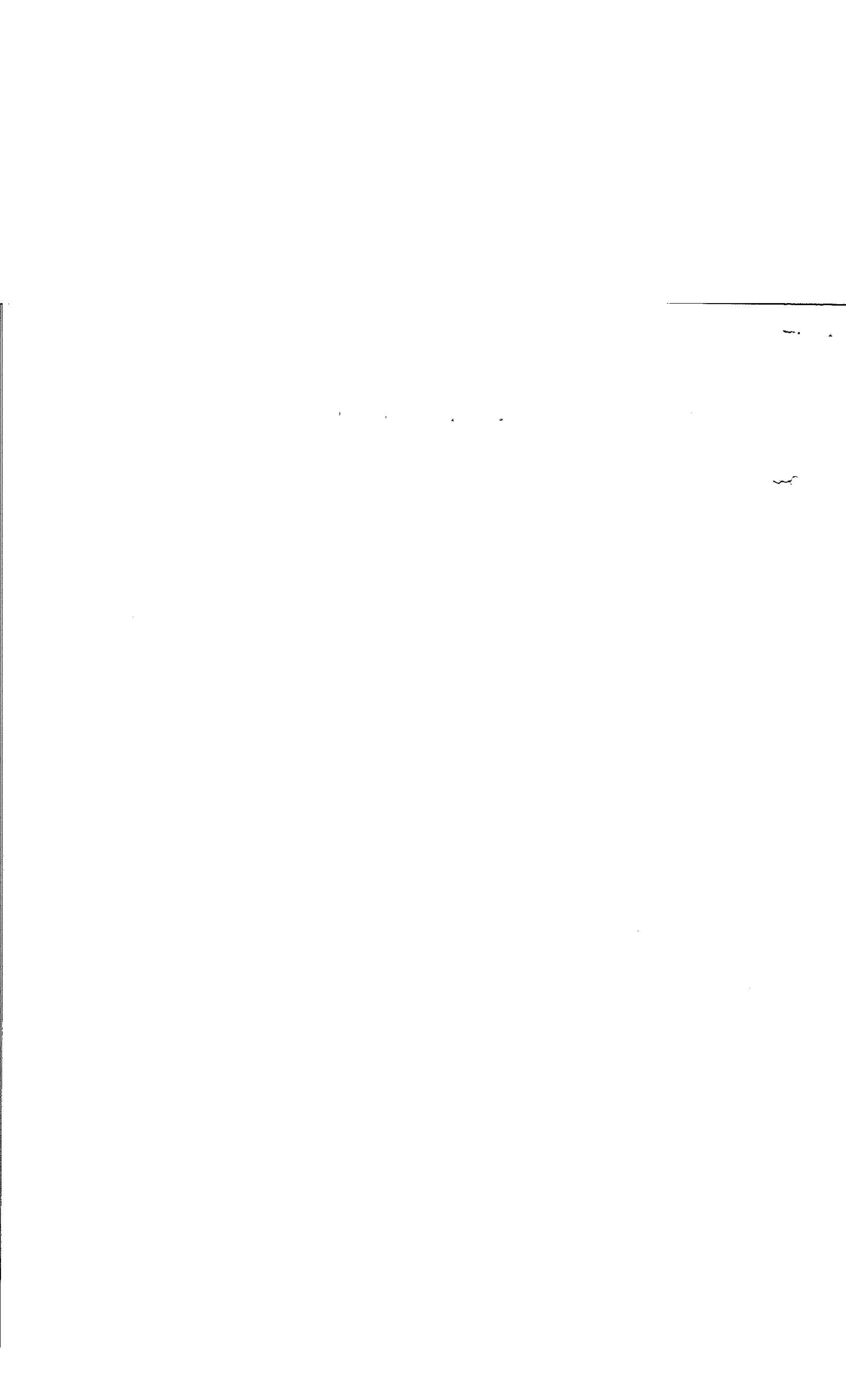
305-5927486
Fx 305-5927488
Cel 305-4395851
Email = eadatto@gmail.com
<applewebdata://C72F23DD-BBB6-49BE-BAFA-34B7C52DE9FD/eadatto@gmail.com>

On 3/22/18, 3:32 PM, "wireroom@mercantilcb.com" <wireroom@mercantilcb.com> wrote:

>From: Mercantil Bank, N.A.
>
>This funds transfer was received on 2018-03-22, for \$22,941.15.
>The funds have been CREDITED to account # *****3801.
>
>Sender:
> Name : NORTHERN CHGO
> ABA # : 071000152
> Reference # : 2018032200765034
> Received from : OUTGOING MASTER TRUST WIRE
> By Order Of : LANNAN FDN - CASH ACCOUNT -P
>
>
>OMAD Reference # : 20180322F6B7042C00056903221524FT01
>
>Additional Funds Transfer Information:
>
>Beneficiary: IN BONDS IMPORT AND EXPORT CORPORAT

47





262



Certificate (Policy) of Marine Insurance

Nro.: RA-36017

Sum Insured	Place and Date of Issue	Copies	Policy Number	Open Cover No.
USD 185000.00	2018-02-07	89-1680256315/CO	3441	5

This is to certify that insurance has been granted under the above Open Cover to:

ERIKA DIETTES
erikadiettes@gmail.com

BOGOTA, COLOMBIA

for account of whom it may concern, on the following goods

Type of goods USED

Autor: Erika Diettes Título: Relicarios

Técnica: Escultura en Tripoli' mero de caucho

Cantidad: 165 Unidades

Dimensiones: 30 x 30 x 12 CM (Cada Uno) // Año : 2011-2016 // Con bases en MDF, Urnas en acrílico e instalación lumínica. (Cada una)

SHIPPER:

SOMOS ART EN MOVIMIENTO
CALLE 71 # 14 - 68
BOGOTA, COLOMBIA

For the following voyage (conveyance, route): AIR WAYBILL: 179-90524792

From: COLOMBIA - BOGOTA To: ARGENTINA - BUENOS AIRES. AIR

from warehouse to warehouse, in accordance with Clause 5 of the German Rules of Marine Insurance, Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973-Edition 1984), as printed overleaf.

Claims payable to the bearer of this Policy (Certificate). Settlement under one issue shall render all others null and void.

Conditions

German General Rules of Marine Insurance (ADS). Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973-Edition 1984)

Terms and Conditions of the above Open Cover

Form to Cover (see overleaf) FULL COVER - POLAR CLAUSE

Clauses (see overleaf)

The following English Conditions (see overleaf; No. 107 - the Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause - is always applicable)

Further written conditions and/or insurance conditions according to the Letter of Credit:

Cnee: EMBAJADA DE COLOMBIA C/O DELIMIRO MENDEZ E HIJO SAS

BUENOS AIRES, ARGENTINA

Sr. Beneficiario, para su seguridad ingresa a <http://seguros.assekuransa.com/servlet/hwbvalcerele> para comprobar que las condiciones y cláusulas de este certificado son coincidentes con la versión en poder de los aseguradores.

Beneficiary: Please visit <http://seguros.assekuransa.com/servlet/hwbvalcerele> to check that the terms and conditions of this certificate match those of the certificate held by the Insurers.

See overleaf for instructions to be followed in case of loss or damage

Notice of claim has to be made towards Assekuransa by e-mail reclamos@assekuransa.com within 7 days since the goods were delivered to, or loss/damage was noticed by consignee. The claim is not covered in case of later notice of claim.

If necessary (claims over US\$ 2000) please contact the Surveyor mentioned below:

SALVADOR & ASOC

Suipacha, 756 4º Piso Of. B

Phones: 0054 11 5031 4330//54*804*5844/Mobile: 54-9 2216 3885

Fax: FAX:

Mails: rpozzetti@hotmail.com/csalvador@salvadoriasoc.com.ar

For and on behalf of all insurance companies participating:

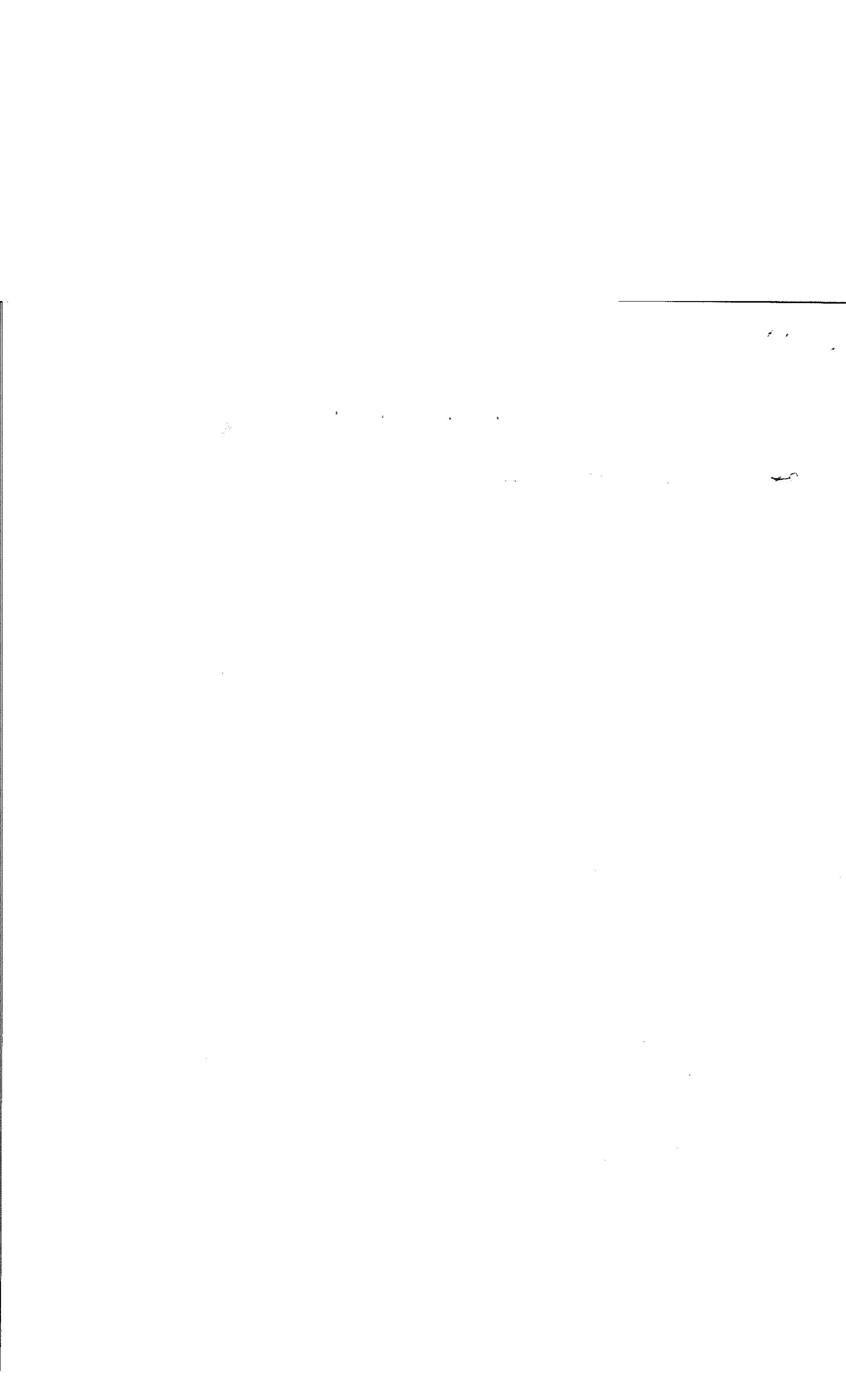
as agents

W. Droege & Co. GMBH & CO. KG

ASSEKURANSA

AKTIV ASSEKURANZ MAKLER GmbH
Head Office Munich

43



263



Certificate (Policy) of Marine Insurance

Nro.: RA-36017

Sum Insured	Place and Date of Issue	Copies	Policy Number	Open Cover No.
USD 185000.00	2018-02-07	89-1680256315/CO	3441	5

- Clause for chemical, biological, bio-chemical substances and electromagnetic waves as weapons.
- In my capacity as insured party, I hereby state that the facts recorded in this document are complete and correct and that no information that should be included in this statement has been omitted or falsified. This coverage is issued based on this true information.
- DTV Salvage and Debris Removal Clause 1989
- Sanctions Clause: Notwithstanding other provisions of the insurance contract, cover shall be granted only insofar as and as long as not in contradiction to economic, trade or financial sanctions or embargoes enacted by the European Union or the Federal Republic of Germany that are directly applicable to the contracting parties. This shall also apply to economic, trade or financial sanctions or embargoes enacted by the United States of America with regard of the Islamic Republic of Iran, insofar as those are not in contradiction to European or German legislative provisions.
- The insurers will not cover any loss or damages that happened prior to the date of issue stipulated in this certificate.

Coverage: Full cover based on ADS 1973/84

No cover for ordinary breakage

Warranties: cargo has to be professionally packed as customary in art transportation

- in case of claim a proper value documentation has to be available
- in case of claim a documentation about the good and sound condition of the goods prior shipment has to be available.

Sr. Beneficiario, para su seguridad ingresa a <http://seguros.assekuransa.com/servlet/hwbvalcerele> para comprobar que las condiciones y cláusulas de este certificado son coincidentes con la versión en poder de los aseguradores.

Beneficiary: Please visit <http://seguros.assekuransa.com/servlet/hwbvalcerele> to check that the terms and conditions of this certificate match those of the certificate held by the insurers.

See overleaf for instructions to be followed in case of loss or damage

Notice of claim has to be made towards Assekuransa by e-mail reclamos@assekuransa.com within 7 days since the goods were delivered to, or loss/damage was noticed by consignee. The claim is not covered in case of later notice of claim.

If necessary (claims over US\$ 2000) please contact the Surveyor mentioned below:

SALVADOR & ASOC

Suipacha 756 4° Piso Cf. B

Phones: 0054 11 5031 4330/54*804*5844/Mobile: 54 9 2216 3885

Fax: FAX:

Mails: rpozzeiti@hotmail.com/csalvador@salvadoriasoc.com.ar

For and on behalf of all insurance companies participating:

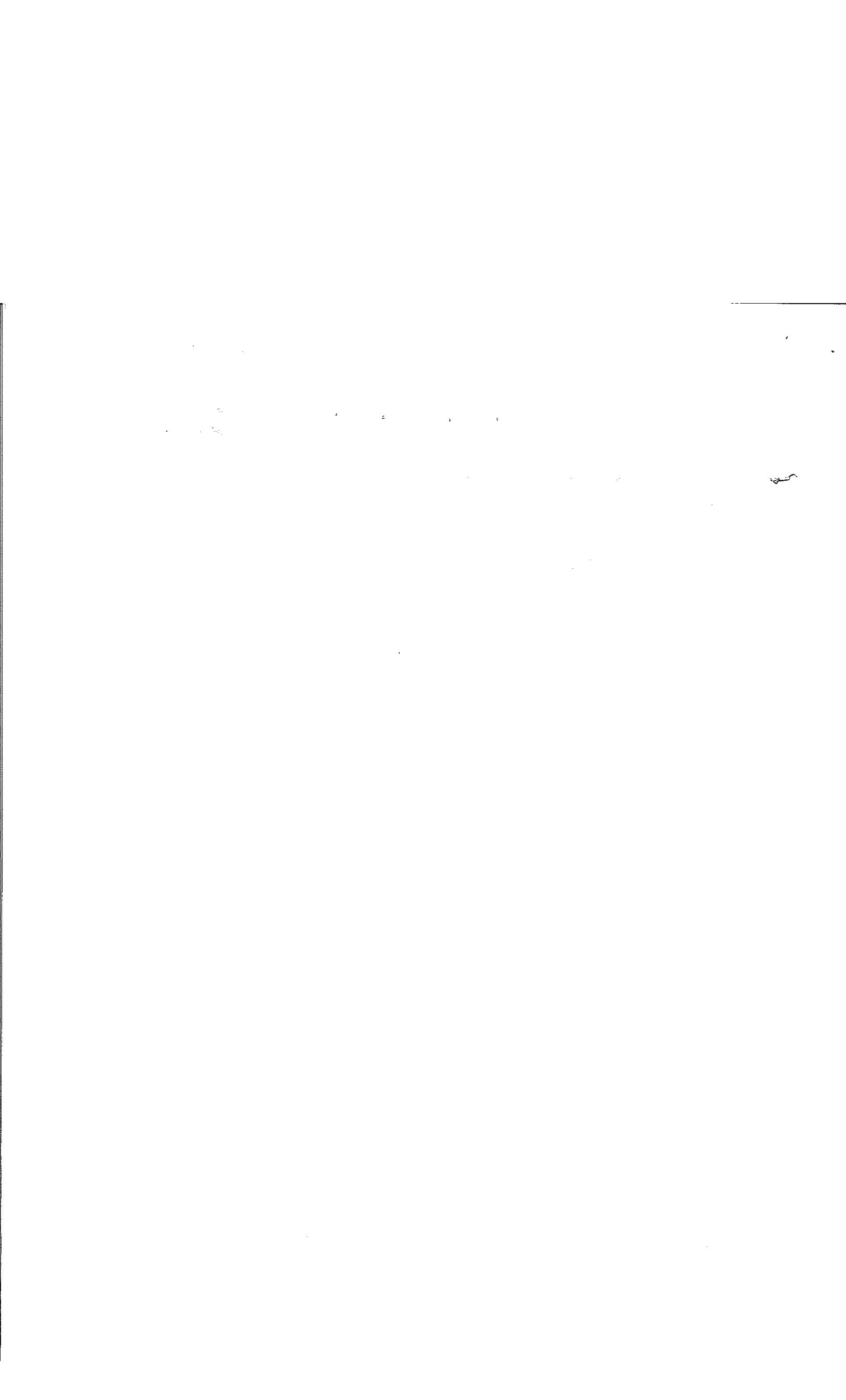
as agents

W. Drooge & Co. GMBH & CO. KG

AKTIV ASSEKURANZ MAKLER GmbH
Head Office Munich



44



263



Certificate (Policy) of Marine Insurance

Nro.: RA-36017

Sum Insured	Place and Date of Issue	Copies	Policy Number	Open Cover No.
USD 185000.00	2018-02-07	83-1680256315/CO	3441	5

- Clause for chemical, biological, bio-chemical substances and electromagnetic waves as weapons.
- In my capacity as insured party, I hereby state that the facts recorded in this document are complete and correct and that no information that should be included in this statement has been omitted or falsified. This coverage is issued based on this true information.
- DTV Salvage and Debris Removal Clause 1989
- Sanctions Clause: Notwithstanding other provisions of the insurance contract, cover shall be granted only insofar as and as long as not in contradiction to economic, trade or financial sanctions or embargoes enacted by the European Union or the Federal Republic of Germany that are directly applicable to the contracting parties. This shall also apply to economic, trade or financial sanctions or embargoes enacted by the United States of America with regard of the Islamic Republic of Iran, insofar as those are not in contradiction to European or German legislative provisions.
- The insurers will not cover any loss or damages that happened prior to the date of issue stipulated in this certificate.

Coverage: Full cover based on ADS 1973/84

No cover for ordinary breakage

Warranties: cargo has to be professionally packed as customary in art transportation

- in case of claim a proper value documentation has to be available
- in case of claim a documentation about the good and sound condition of the goods prior shipment has to be available.

Sr. Beneficiario, para su seguridad ingresa a <http://seguros.assekuransa.com/servlet/hwbvalcerele> para comprobar que las condiciones y cláusulas de este certificado son coincidentes con la versión en poder de los aseguradores.

Beneficiary: Please visit <http://seguros.assekuransa.com/servlet/hwbvalcerele> to check that the terms and conditions of this certificate match those of the certificate held by the Insurers.

See overleaf for instructions to be followed in case of loss or damage

Notice of claim has to be made towards Assekuransa by e-mail reclamos@assekuransa.com within 7 days since the goods were delivered to, or loss/damage was noticed by consignee. The claim is not covered in case of later notice of claim.

If necessary (claims over US\$ 2000) please contact the Surveyor mentioned below:

SALVADOR & ASOC

Supacha 756 4º Piso Of. B

Phones: 0054 11 5031 4330/54*804*5844/Mobile: 54 9 2216 3885

Fax: FAX:

Mails: rpozzeff@hotmail.com/csalvador@salvadoriasoc.com.ar

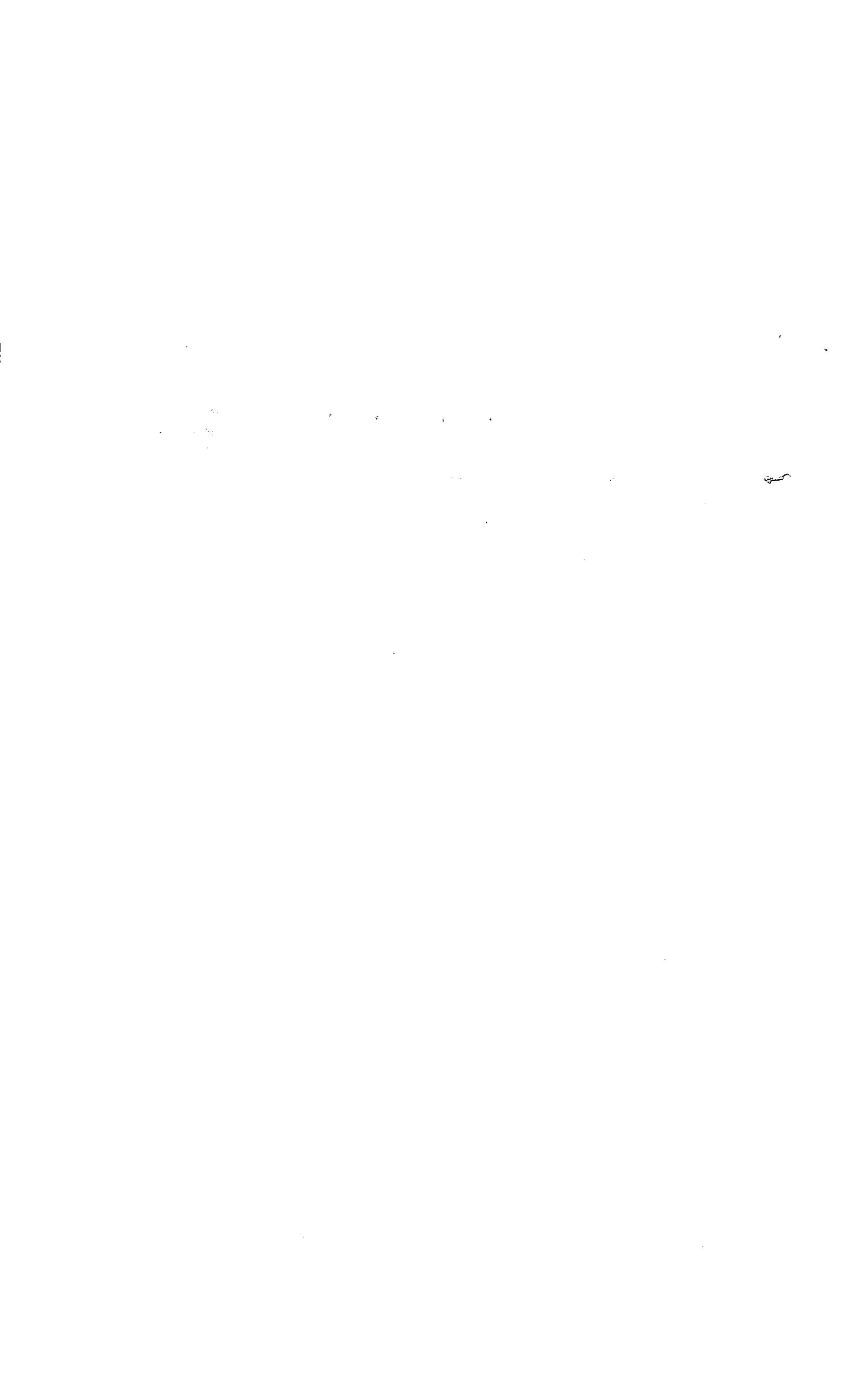
For and on behalf of all insurance companies participating:

as agents
W. Droege & Co. GMBH & CO. KG

ASOKA

AKTIV ASSEKURANZ MAKLER GmbH
Head Office Munich

44



Certificate (Policy) of Marine Insurance

Nro.: RA-36017

Forms of Cover:

Full Cover (unless otherwise agreed)

The insurance covers irrespective of percentage, loss of or damage to the goods insured as a consequence of a risk insured against.

Stranding Cover (where agreed)

The insurance covers irrespective of percentage, loss of or damage to the goods insured as a consequence of:

- a) stranding, there is a case of stranding where the vessel carrying the goods strikes ground or runs aground, capsizes, sinks, founders, collides with other vessels or objects or is damaged by ice;
- b) accident to another means of conveyance carrying the goods;
- c) collapse of storage buildings;
- d) fire, lightning, explosion, earthquake, seaquake, volcanic eruptions and other natural catastrophes; impact or crashing of a flying object, parts thereof or its cargo;
- e) jettison, washing overboard or being lost overboard as a result of heavy weather;
- f) sacrifice of goods;
- g) discharge, intermediate storage and loading of the goods at a port of refuge called at on account of a risk insured against.

The insurance also covers, irrespective of percentage:

- the total loss of whole packages, excluding loss arising from damage or disappearance (e.g. theft, embezzlement, non-delivery); and
- total loss of whole packages as a result of damage caused by accidents during loading and unloading of the means of conveyance.

Clauses:

- 1. DTV War Clauses
- 2. DTV Strikes Riots and Civil Commotions Clauses

English Conditions

- 101 Institute Cargo Clauses (C)
- 102 Institute Cargo Clauses (B)
- 103 Institute Cargo Clauses (A)
- 104 Institute War Clauses with Institute War
- 105 Institute Strikes Clauses
- 106 Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clause
- 107 Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause

When the insurance is arranged with English Conditions "the German General Rules of marine insurance (ADS)", Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973 Edition 1984), mentioned on front page, become void.

Instructions to be followed in case of loss or damage (Failure to comply with these instructions may prejudice any claim under the policy)

1. Inspect goods immediately.

Even if loss or damage is only suspected do not give a clean receipt but mark documents (e.g. shipping documents) by stating extent of damages suspected or noticed. When delivery is made by container ensure that the container and its seals or locks are examined immediately by the responsible officials of the shipowners or the carrier. If the container is delivered damaged or with seals or locks broken or missing or with seals or locks other than as stated in the shipping documents clause the delivery receipt accordingly stating the assumed loss or damage and retain all defective or irregular seals and locks subsequent identification.

2. Secure rights of recovery from third parties

Shipowners, railway, post, lorry owners, others carriers, forwarding agents, warehouses, customs and port authorities must be:

- * requested to attend a joint survey,
- * requested to certify the loss or damage, and
- * held liable in writing

where loss or damage is apparent -before taking delivery of the goods, where loss or damage is not apparent - immediately upon discovery of said loss or damage, at the latest, however, before termination of time of time-limits (e.g. 3 days after discharge).

3. Care must be taken to minimize loss or damage and to avert further loss or damage.

4. Immediately contact the surveyor named in the policy or certificate of insurance.

On proving substantial reasons the nearest Lloyd's agent may be called instead of the surveyor named.

5. Do not alter condition and packing of goods before arrival or the surveyor unless required by measures as under clause 3.

6. Immediate notice of claim must be given to underwriters, in particular:

- Claim Bill
- Certificate or policy of insurance
- Survey report
- Bill of lading, way-bill, or other contracts of carriage or storage
- Shipping invoice
- Documents showing number, measurements or weight at time of shipping and arrival
- Certificate of loss or damage/correspondence regarding liability of third parties according to clause 2.

Subrogation form issued in favour of underwriters signed by the party holding rights under the contract of carriage.

Prompt settlement of claims can only be effected by underwriters in cases where the documents enumerated under clause 7 have been presented to underwriters. Immediate presentation to underwriters is, therefore, in own interest of the party claiming damages/losses under the policy/certificate of insurance issued. In any case the documents mentioned must be submitted to underwriters well before expiry of any time-limits of carriers etc. as under clause 2 to leave sufficient time for claims against third parties.

8. No claim will be considered by underwriters unless submitted within 15 months after termination of insurance.

Apart from surveying damage, the surveyor has no authority to commit underwriters. Through the appointment of the surveyor there arises no personal right or obligation for the latter to settle claims. This policy is subject to German law and jurisdiction as per ADS sections 126 - 127. The court of jurisdiction - even where claims are agreed payable in the country of destination - is to be at the place where this insurance certificate is issued or at the head offices of the insurers.

Duration of Insurance (Warehouse to Warehouse)

as per Section 5. ADS Cargo 1973 - Edition 1984

5.1 The risk attaches when goods are removed from the place of their last storage at the place of shipment for conveyance on the insured voyage.

5.2 The insurance terminates, according to whichever case shall first occur.

5.2.1 when the goods are delivered at destination to the place designated by the consignee (place of final delivery), or

5.2.2 when the goods, following discharge at the port of destination, are forwarded to a destination not agreed in the contract of insurance and as a result of the change of destination the risk is increased, or

5.2.3 when intermediate storage arranged by the Assured exceeds a total of 30 days: If this time-limit is exceeded before loading on the oversea vessel the insurance reattaches in case of oncarriage within 90 days, or

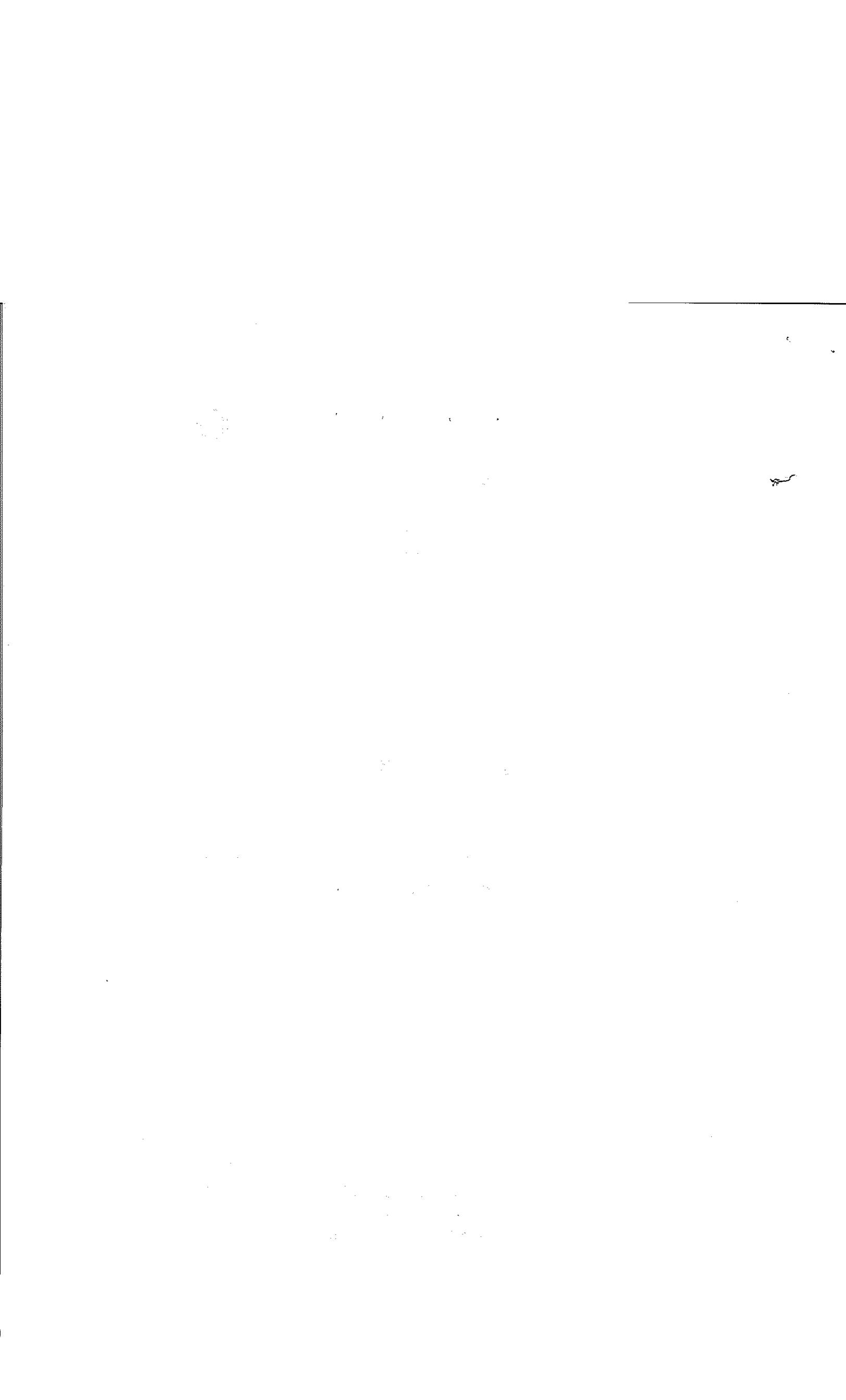
5.2.4 upon expiry of 60 days after discharge from the ocean-going vessel at the port of destination;

5.2.5 upon transfer of title when the goods are sold on account of a loss arising from a risk insured against.

AKTIV ASSEKURANZ MAKLER GmbH
Head Office Munich

ASSEKURANZ

45



265



Certificate (Policy) of Marine Insurance

Nro.: RA-36017

ADDENDUM - SPECIAL CONDITIONS

ALL KIND OF GOODS:

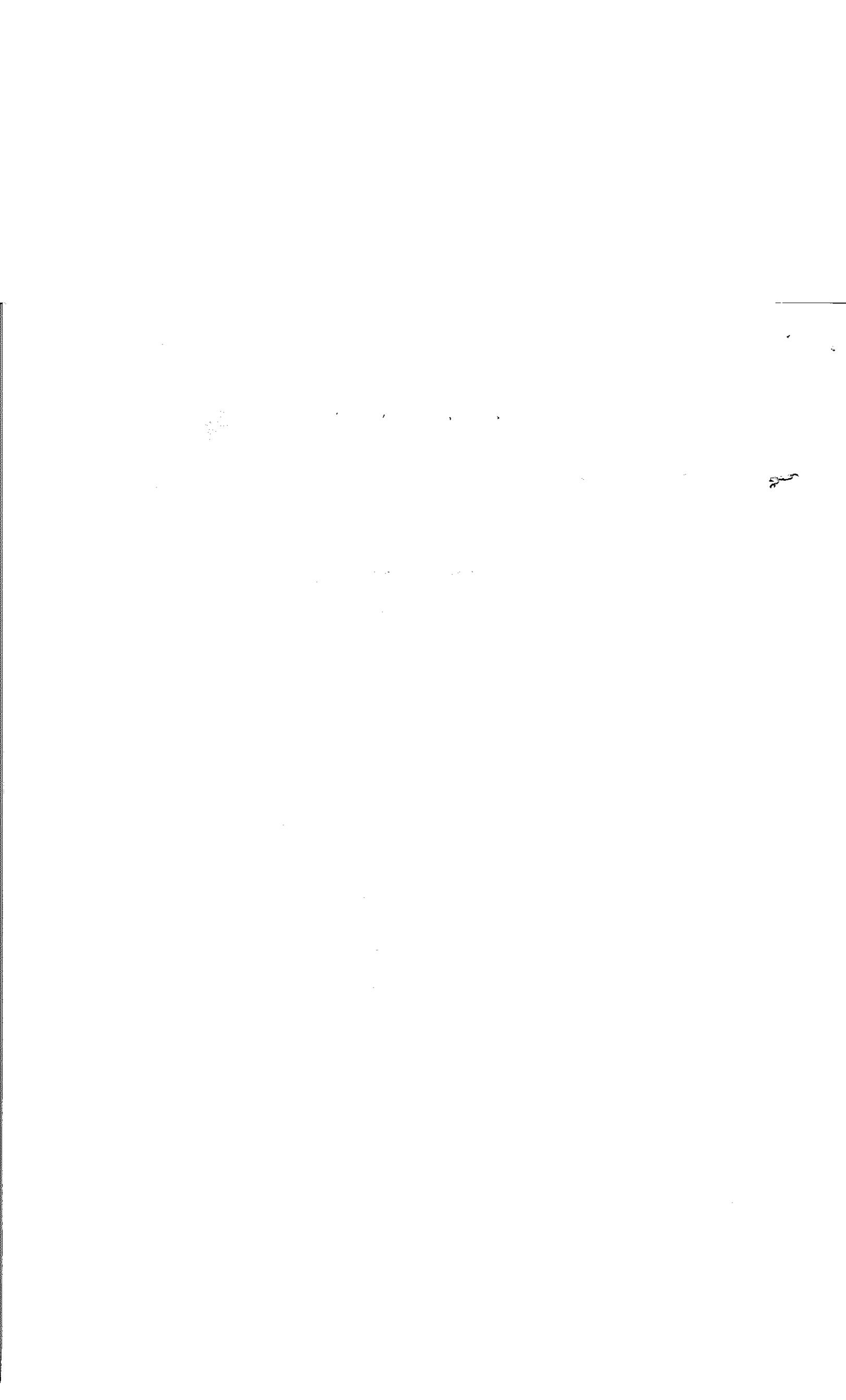
- Domestic shipments are not insured.
- In case of unpacked goods full cover shall apply excluding the risk of rust, oxidation, discoloration, scratching, bruising, denting, marring, cost of repainting and electrical or mechanical derangement.
- During land transports on Mexican and Guatemalan territory for theft and robbery a maximum of USD 150,000.00 is covered. In case of theft or robbery affecting transports by train a maximum of USD 300,000.00 per train is covered.
- During land transports on African and CIS territory a maximum of USD 250,000.00 is covered.
- No coverage for transports from the following countries: Iran, Iraq, Syria, North Korea, North-Sudan.
- The indicated place of origin and/or destination notwithstanding, it is hereby stated that cargo insured under this policy shall not be covered in any stage of land transportation in the following countries: Angola, Bangladesh, Costa de Marfil, Eritrea, Libano, Nigeria, Pakistan, Rusia, Somalia, Sri Lanka, Venezuela y Yemen.
- In case a custody company is requested, the insured has to provide a professional armed escort service by separate vehicle (not in truck's cabin). If armed escort is stipulated and transport will be carried out without armed escort the risks of theft and robbery are not covered.
- LIST OF ITEMS REQUIRING SPECIAL APPROVAL BY INSURER(S):**
 - Airplanes (unboxed), antiques, fine artwork and sculptures, tobacco, cigars perishables not mentioned in the tariff, chilled / frozen or temperature controlled goods not mentioned in the tariff, bulk cargo, jewelry (non costume), watches with a value over USD 500.00 per piece, live animals/live plants, weapons, ammunition, military objects, blood plasma, metals with a value of more than USD 500.00 per ton.
- LIST OF NON INSURABLE ITEMS:**
 - Gold, platinum, mercury, valuables, currencies, stamps, chip cards (telephone cards and similar products), nuclear fuels, cigarettes.
- CELULAR PHONES:**
 - A maximum of USD 50,000.00 can be covered without special conditions, but a suitable packing to avoid pilferage is stipulated in general for all shipments: no individual cartons, cartons stacked on wooden pallets, complete unit wrapped with nylon band, wrapped with foil and taped with security band.
 - Starting at a value of USD 50,001.00 professional armed escort service by separate vehicle is stipulated.
 - Values over USD 250,000.00 must be approved by insurer(s) prior to beginning of transport.
 - Coverage for Mexico transports is only granted "Door to Port". Land transports and transport related storages on Mexican territory are not covered.
 - For land transports on Brazil and Guatemalan territory the maximum coverage shall be USD 100,000.00. Higher values must be approved by insurer(s) prior to beginning of transport.
 - Transport by train in Mexico a maximum of USD 50,000 can be covered without special conditions. Not coverage for higher values.
- COMPUTER GOODS & CONSUMER ELECTRONICS / AUTO SPARE PARTS/ CLOTHES & SHOES / PERFUMES & COSMETIC PRODUCTS / MANUFACTURED LEATHER:**
 - A maximum of USD 60,000.00 can be covered without special conditions.
 - For all above mentioned goods starting at a value of USD 80,001.00 a professional armed escort service by separate vehicle (not in truck's cabin) is stipulated with the following specifications: armed escort service by separate vehicle is requested for the transit of goods in the following cities and within 100 km radius: Buenos Aires (Argentina), Lima (Peru), Bogota (Colombia), San Pablo (Brazil), San Pedro Sula (Honduras), Mexico DF and all ports and/or airports of Mexico, every border crossing between Mexico and Guatemala and within a range of 150km from Guatemala City (Guatemala). For cities and areas not mentioned herein and starting at a value of USD 250,000.00 a professional armed escort is stipulated in general.
 - For computer goods & consumer electronics a pre-shipment survey and report is required starting at a value of USD 300,000.00.
 - Maximum coverage: USD 500,000.00
 - For all above mentioned goods during land transports on Mexican, Guatemalan and Brazil territory the maximum coverage is USD 100,000.00. Higher limits must be approved by insurer(s) prior to beginning of transport.
 - For auto spare parts, clothes & shoes. In Mexico by train. No armed custody required for inland transports by train. Goods have to be stored in container secured with a proper padlock. Maximum value per container: USD 150,000.00. - Maximum value per conveyance (train): USD 300,000.00.
- PERISHABLES:**
 - Maximum coverage: USD 200,000
 - For all transports of perishable goods the following stipulations must be observed:
 - pre-shipment survey is to be carried out and report presented prior to beginning of transport
 - all transports must be carried out with temperature recordings.
 - written cooling instructions must be presented to freight forwarding companies.
 - the "special conditions for frozen/chilled perishable goods" shall apply.
 - for air transport, no cover for variation in temperature unless caused by a breakdown of the cooling / heating unit for not less than 12 consecutive hours. Transport must be carried out in containers with electric cooling/heating equipment (refrigerator), otherwise there is no coverage for temperature variation.

PHARMACEUTICALS: (not temperature controlled)

- Maximum coverage: USD 300,000
- MACHINES (not on own wheels):**
 - Can be covered during land transports in Mexico, Guatemala and Brazil with a maximum of USD 750,000.00.
 - Only in connection with non-domestic transports.
 - Vehicles (cars, motorbikes, and machine on own wheels)
 - Maximum coverage: USD 250,000.
 - Maximum per vehicle: USD 70,000.-
 - Exclusions: rust, oxidation, scratching, denting, chipping of paint unless caused by an accident of means of conveyance or accident during loading and unloading.
 - No coverage for transportation on own axle unless during loading and unloading.
- YATCHS:**
 - Maximum coverage: USD 500,000.
 - Coverage: "Port to Port" including loading and unloading.
 - Exclusions: rust, oxidation, electrical or mechanical derangement, scratching, denting, chipping of Paint unless caused by accident during loading and unloading and no cover for transportation on own keel.
- ALCOHOLIC BEVERAGE:**
 - Maximum coverage: USD 150,000
 - Maximum per bottle: USD 250
- PAINTINGS:**
 - Maximum coverage: USD 250,000.
 - Precondition: Professional handling and packing.
 - Wrapped in bubble foil and corrugated cardboard in wooden boxes.
- LEATHER AND FURS:**
 - Maximum coverage: USD 150,000.
 - Exclusions: loss or damage caused by vermin, weevil, mildew, mould, heating and frost, mysterious disappearance unless caused by insured perils named under stranding cover ADS 1573/84.
 - Precondition: Professional packing and stowing.
- DRIED FRUITS AND COFFEE:**
 - Maximum coverage: USD 150,000
 - Packing: Packed for retail sale and shipped without temperature control.
 - For cargo packed in bags or drums shipped without temperature control the following exclusions shall apply: loss or damage caused by variation in temperature, vermin, weevil, mildew, mould. No cover for loss or damage by humidity, unless caused by a peril mentioned under stranding cover or a hole in the container.
- STEEL REELS / PIPES AND OTHER STEEL PRODUCTS:**
 - Maximum coverage: USD 750,000.-
 - Maximum per truck: USD 150,000.-
 - Warrantless; professional packing, loading, stowing, lashing, securing at any stage of transport.
 - Exclusion: rust, oxidation, humidity, scratching, denting, chipping of paint unless caused by an accident of means of conveyance or accident during loading or unloading operations.
 - Cutting Clause applies: in the event of damage or breakage caused by an insured peril it is agreed that the damaged length or portion shall be cut off, the remaining length or portion be considered as sound and the insurers shall be liable only for the insured value of the length or portion which has been lost by being broken off or cut off.
- PERSONAL EFFECTS:**
 - Packing list (valued item by item) must be presented duly signed by the beneficiary.
 - Insurer shall not indemnify claims caused by dissolving of glue, scratching, scraping, dents, fissure or dullness of polish, chipping of varnish, lacquer or enamel, rust, oxidation, breakage of filaments in tubular lamps and light fittings, malfunction of clocks, radio, TV and other appliances, apparatuses, instrument and similar.
 - Risks not covered: Animals, plants, jewelry and precious stones, pearls, currency, non-minted precious metals, shares, bonds, securities and like documents, food, stimulants and electronic data processing equipment.

** Higher values than the stipulated above must be approved by insurer (s) prior to beginning of transport

ASSEKURANSA



266



Buenos Aires, 8 de Febrero de 2018

~~EN~~ BONDS IMPORT & EXPORT CO S.A.S
CALLE 53 # 27 - 24 27-24 of. 503

Presente,

Ref.: Open Cover 5

Se deja constancia que Aktiv Assekuranz no realiza acciones de repetición contra el transportista terrestre, en los casos de pago de siniestros que hayan tenido su origen en 'Caso Fortuito' o 'Fuerza Mayor'.

Saluda a Ud. Muy atentamente,

Departamento
Comercial
comerciales@assekuransa.com

Dear Sirs,

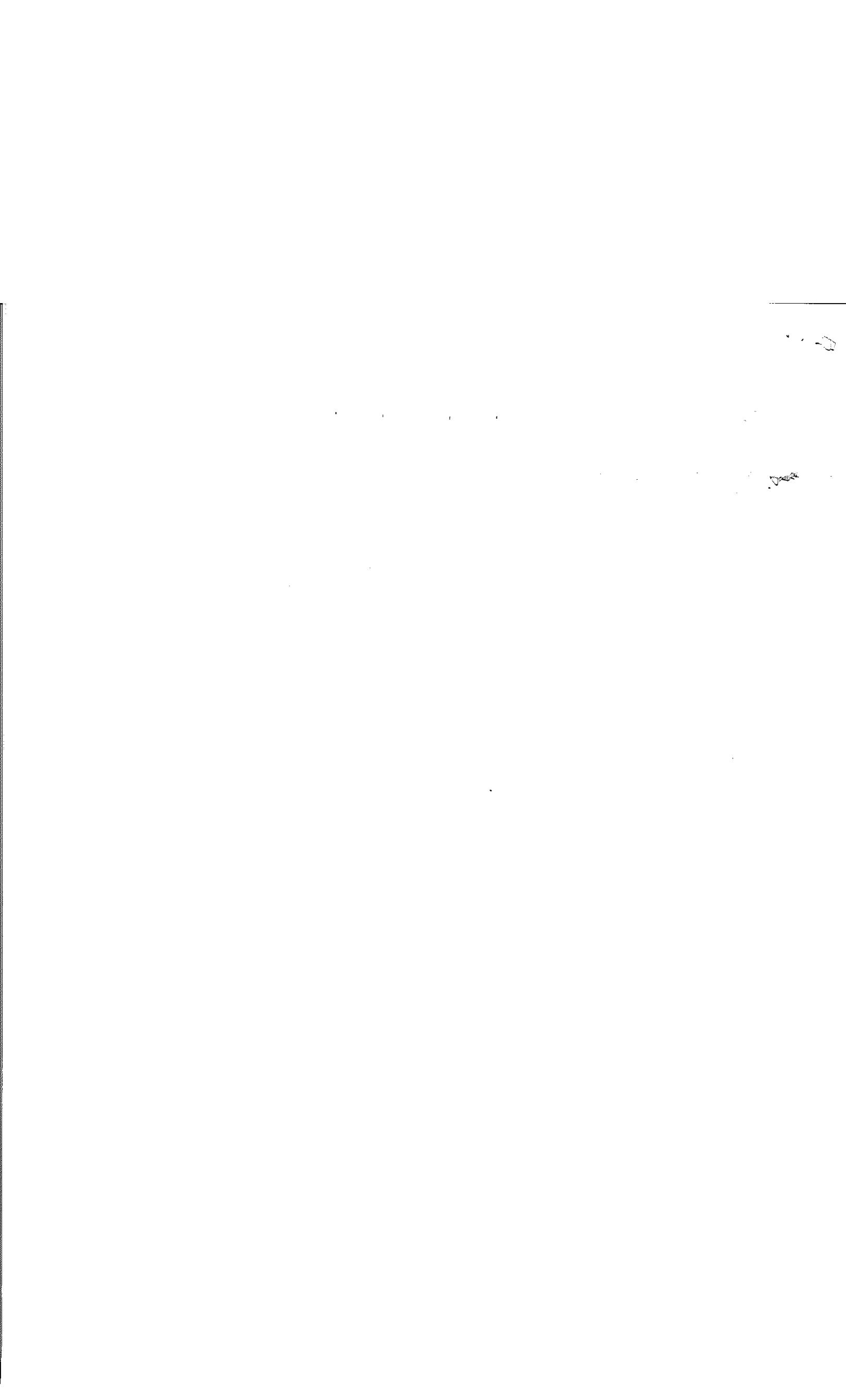
Ref.: Open Cover 5

Please be informed that Aktiv Assekuranz does not take any recovery action against the land carrier in those cases of sinistry payment that arise from 'Major Force' or 'Acts of God'.

Yours Faithfully,

Commercial
Department
comerciales@assekuransa.com

ASSEKURANZA



269

Buenos Aires, 07 de mayo de 2018

Ref.: Reclamo N°550 – Beneficiario: Erika Dietes- Poliza N° 3441 – Open Cover 5

A quien corresponda:

En relación al reclamo de la referencia cumplimos en notificarles el dictamen de los aseguradores en relación al reclamo de la referencia. Luego de analizar el reporte del perito liquidador y la documentación que lo acompaña los aseguradores concluyen que el caso no resulta procedente en virtud de que los daños reclamados no han sido a consecuencia de un riesgo contemplado por la cobertura contratada, sino a consecuencia de una acción de la temperatura sobre los relicarios de tripolimero de caucho.

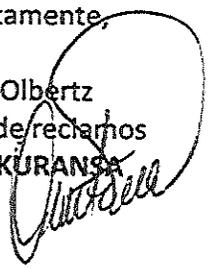
Tal como quedó asentado en los documentos de ingreso y egreso de la carga de la Terminal de cargas Aéreas (TCA) la misma no mereció observación alguna razón por la cual se procedió a su retiro a plaza.

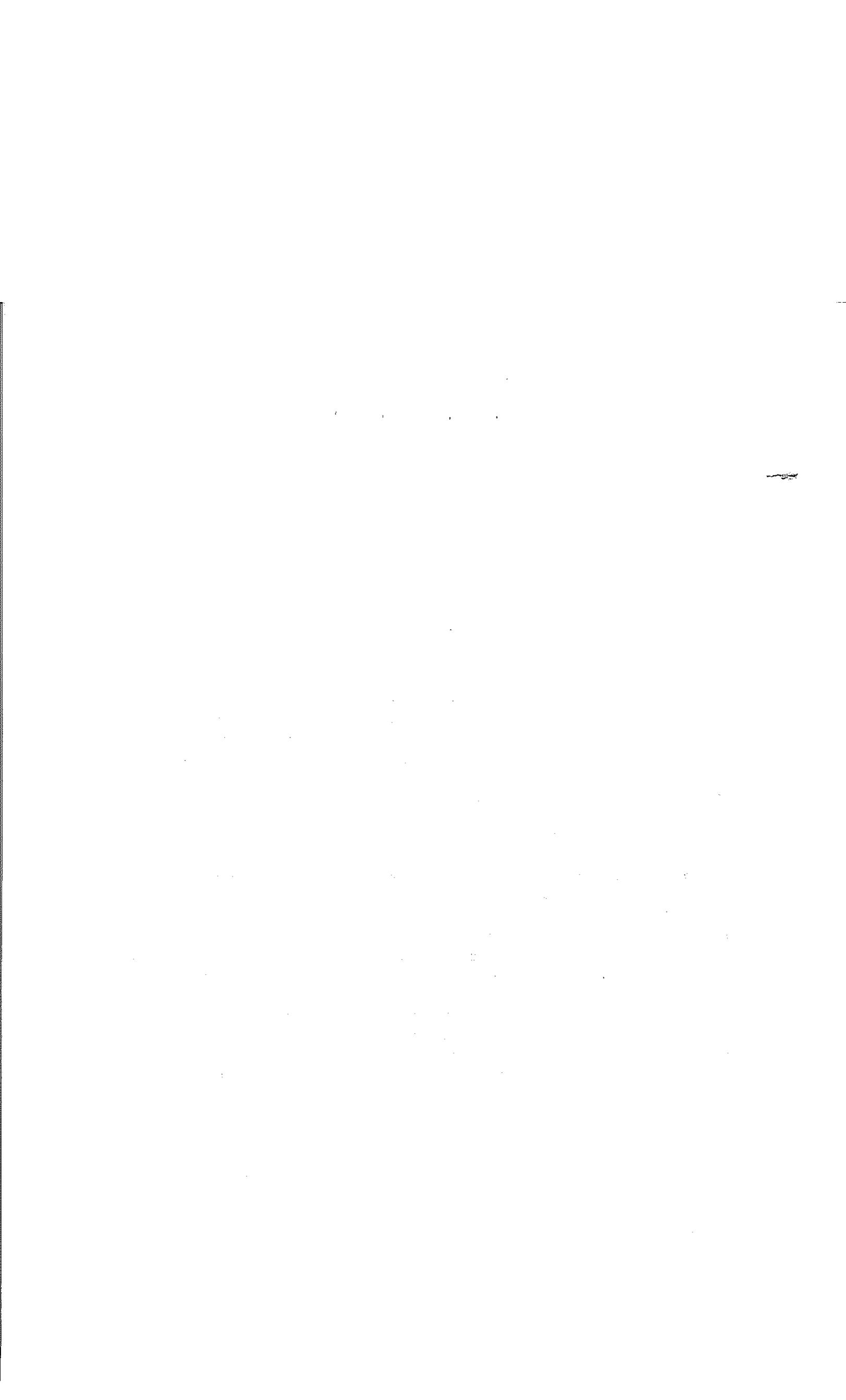
Posteriormente y ante el reclamo interpuesto se coordinó la inspección por parte del perito liquidador, Sr. Claudio Salvador que se llevó a cabo en fecha 06/03/2018 en el Centro Cultural Haroldo Conti donde se pudo constatar que los embalajes (cajones de madera) se hallaban en perfecto estado y que únicamente los moldes que contenían los relicarios presentaban algunas marcas cuando se procedía a su apertura, marcas que, contemplando que el empaque se encontraba intacto y el tipo de material de los moldes, puede inferirse que han sido por acción de la temperatura ambiente que hizo que el material se expandiera o a un vicio propio de la carga, ambos supuestos excluidos de cobertura.

Es por lo anteriormente expuesto que los aseguradores no pueden darle curso al reclamo presentado.

Atentamente,

Erica Olbertz
Dto. de reclamos
ASSEKURANSA





18 FEB 2018 ▶ 21 FEB 2018 DESTINO BUENOS AIRES EZE, ARGENTINA

PREPARADO PARA
REALES DURAN/DIANA KATHERINE



www.TiquetesBaratos.com
018000184253
reservas@cdt.travel

CÓDIGO DE RESERVACIÓN MJEOZQ
AIRLINE RESERVATION CODE YORRSP (AR)



PARTIDA: DOMINGO 18 FEB Por favor verifique el horario de vuelo antes de la salida

AEROLINEAS ARGENTINAS AR 1361 Duración: 6 horas 35 minutos Clase: Económica Estado: Confirmado	BOG BOGOTA, COLOMBIA	EZE ▶ BUENOS AIRES EZE, ARGENTINA	Avión: AIRBUS INDUSTRIE A330 JET Millaje: 2902 Escala(s): 0 Comidas: Almuerzo, Refrigerio
	Sale a la(s): 12:45pm Terminal: TERMINAL 1	Llega a la(s): 9:20pm Terminal: TERMINAL A	

Nombre del pasajero: » REALES DURAN/DIANA KATHERINE Asientos: Sin asignar Recibo(s) de boleto(s) electrónico(s): 0445336465127



PARTIDA: MIÉRCOLES 21 FEB Por favor verifique el horario de vuelo antes de la salida

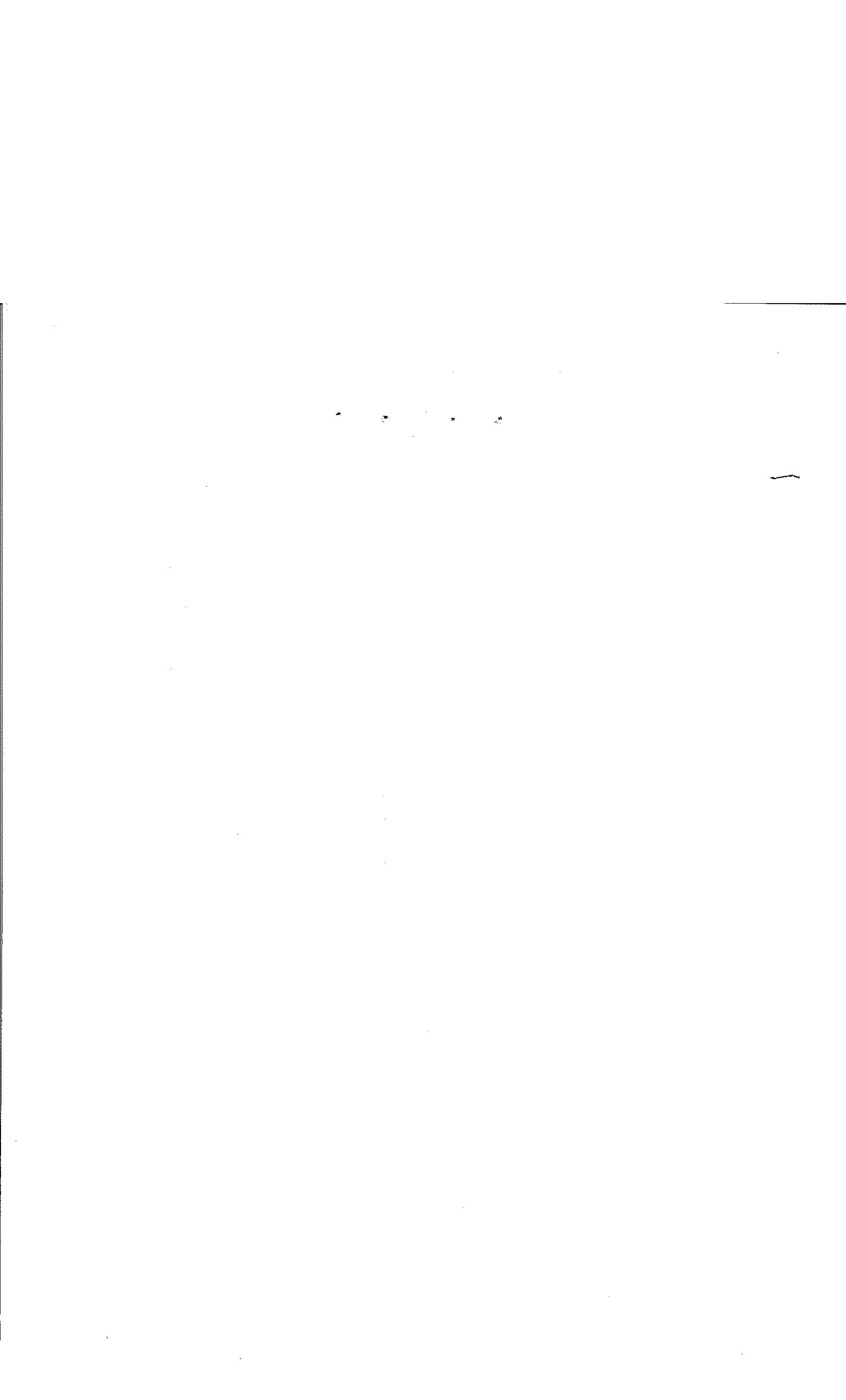
AEROLINEAS ARGENTINAS AR 1360 Duración: 6 horas 25 minutos Clase: Económica Estado: Confirmado	EZE BUENOS AIRES EZE, ARGENTINA	BOG ▶ BOGOTA, COLOMBIA	Avión: AIRBUS INDUSTRIE A330 JET Millaje: 2902 Escala(s): 0 Comidas: Desayuno, Refrigerio
	Sale a la(s): 6:35am Terminal: TERMINAL C	Llega a la(s): 11:00am Terminal: TERMINAL 1	

Nombre del pasajero: » REALES DURAN/DIANA KATHERINE Asientos: Sin asignar Recibo(s) de boleto(s) electrónico(s): 0445336465127

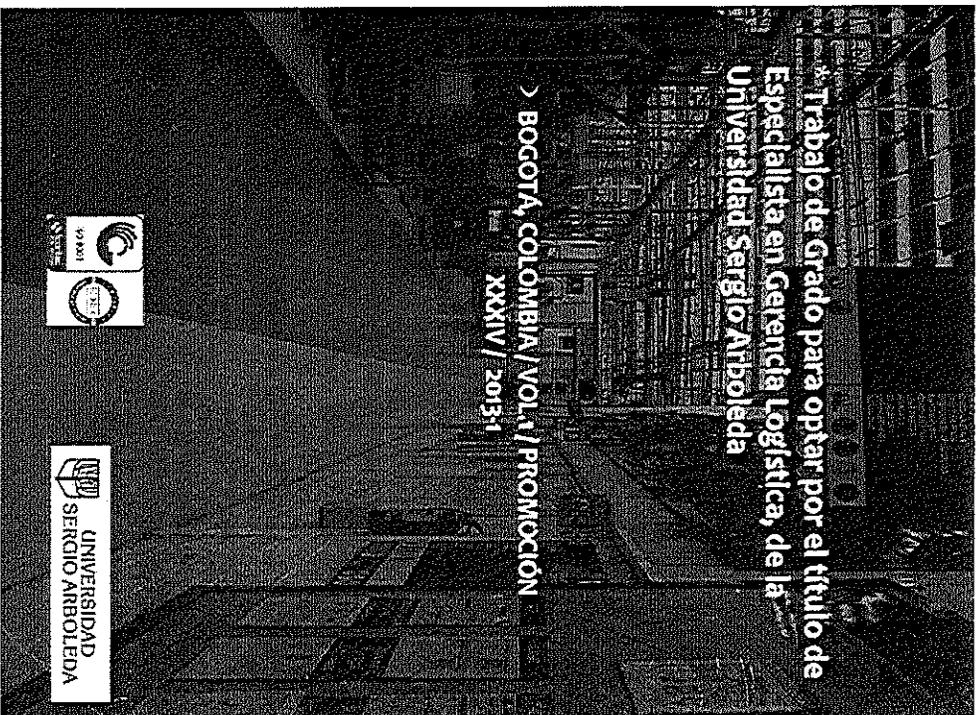
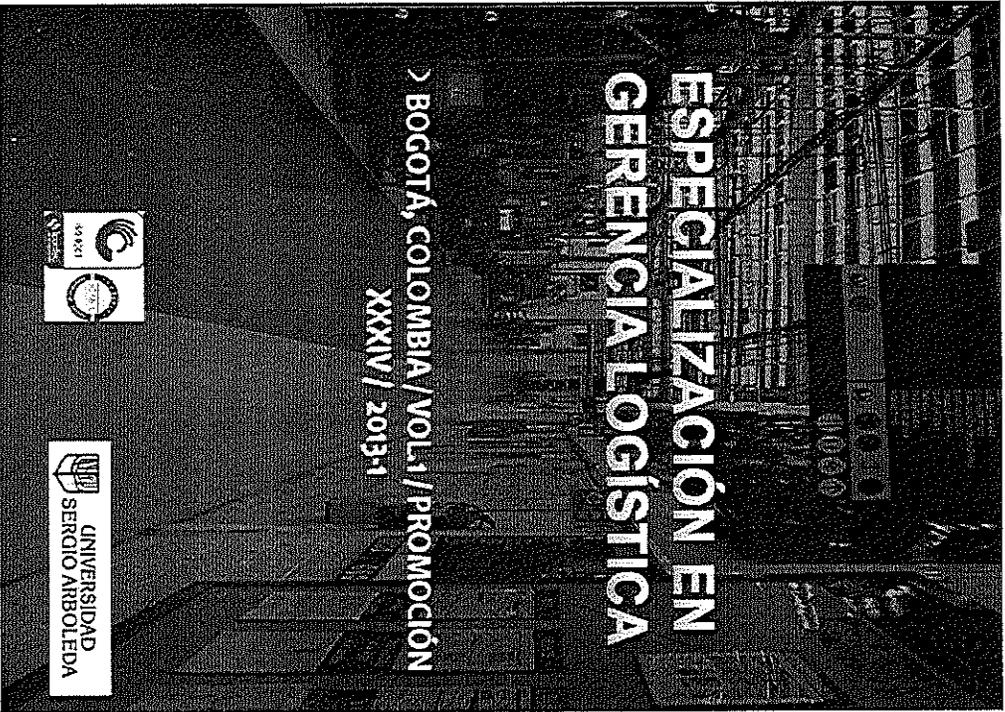
■ OTROS: VIERNES 27 JUL

OTROS Estado: Confirmado	BOG BOGOTA, COLOMBIA	
	Información:	

Notas
 TARIFA NO REEMBOLSABLE NO ENDOSABLE NO TRANSFERIBLE
 UNA VEZ EMITIDO EL BOLETO NO PUEDE SER ASIGNADO A UNA PERSONA O AEROLINEA DIFERENTE
 EN OCASIONES LA TARIFA ADQUIRIDA NO PERMITE CAMBIOS DE RUTA VUELO Y/O FECHA
 LOS CAMBIOS QUE SEAN PERMITIDOS DE RUTA VUELO Y/O FECHA



269



EL AGENTE DE CARGA EN COLOMBIA, SUS RELACIONES
CONTRACTUALES EN LA CADENA LOGISTICA Y LAS CONSECUENCIAS EN
LOS SINIESTROS

EL AGENTE DE CARGA EN COLOMBIA, SUS RELACIONES
CONTRACTUALES EN LA CADENA LOGISTICA Y LAS CONSECUENCIAS EN
LOS SINIESTROS

NIEVES CUEVAS MÓNICA
ORTEGA CRISTANCHO EDILSON MAURICIO
SANCHEZ ARANZALES RONALD DAVID

NIEVES CUEVAS MÓNICA
ORTEGA CRISTANCHO EDILSON MAURICIO
SANCHEZ ARANZALES RONALD DAVID

ENSAYO DE INVESTIGACION CIENTIFICA

Director
LEONARDO RONDEROS

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA LOGISTICA
COHORTE XXXIV
BOGOTÁ D.C.
4 DE MARZO DE 2014

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA LOGISTICA
COHORTE XXXIV
BOGOTÁ D.C.
4 DE MARZO DE 2014

270

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Nota de aceptación

AGRADECIMIENTOS

Los autores expresan sus agradecimientos a:

Leonardo Ronderos, quien dispuso de su tiempo y con su experiencia hizo excelentes aportes para dirigir por buen camino esta investigación.

Sus compañeros de clase de la especialización de Gerencia Logística Cohorte XXXIV, el profesor Guillermo Santanilla, a las directivas de la FITAC y a las distintas empresas entrevistadas, por permitirles conocer sus puntos de vista sobre el agente de carga en Colombia.

CONTENIDO

	pág.		pág.
INTRODUCCIÓN	13		
1. MARCO GENERAL	15	3.6. ENTREVISTAS A AGENTES, GENERADORES DE CARGA Y A	44
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15	3.7. UN ASESOR DE SEGUROS SOBRE EL TEMA	47
1.2. ANTECEDENTES.	15	3.7.1. LAS ORGANIZACIONES GREMIALES DE LOS AGENTES DE	48
1.3. JUSTIFICACIÓN	16	CARGA	49
1.4. OBJETIVOS	17	3.7.1. Entrevista con FITTAC	47
1.4.1. Objetivo general	17	3.7.2. Comentarios de la entrevista	48
1.4.2. Objetivos específicos	17		
1.5. ALCANCE	18	4. PÓLIZA DE SEGURO DE MERCANCÍA	50
1.6. HIPÓTESIS INICIAL	18	4.1. PÓLIZA DE SEGURO DE MERCANCÍAS, UNA NECESIDAD	50
1.7. METODOLOGÍA	18	4.2. EL CONTRATO DE SEGURO DE MERCANCÍAS	53
1.8. OFERTA DE VALOR	18	4.2.1. Como operan las pólizas de seguro de mercancías	55
		5. CONCLUSIONES	58
2. EL AGENTE DE CARGA EN COLOMBIA	20	6. RECOMENDACIONES. GUÍA PRÁCTICA PARA EL AGENTE DE	61
2.1. HISTORIA DEL AGENTE DE CARGA	20	6.1. CARGA, GENERADOR DE CARGA Y ASEGURADORA	61
2.2. ACTIVIDADES COMERCIALES QUE REALIZA UN AGENTE DE	21	6.2. RECOMENDACIONES PARA EL AGENTE DE CARGA	62
CARGA		6.3. RECOMENDACIONES PARA EL AGENTE DE CARGA,	62
2.3. EL CLIENTE DEL AGENTE DE CARGA: EL GENERADOR DE	23	RECOMENDACIONES PARA EL GENERADOR DE CARGA	62
CARGA		BIBLIOGRAFÍA	64
2.3.1. Contrato de compraventa internacional de mercancías, el contrato	23	ANEXOS	68
base del generador de carga			
2.3.1.1. Los términos Incoterms	25		
2.3.2. El servicio logístico desde la perspectiva del generador de carga	26		
2.4. CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS	28		
RESPONSABILIDADES DEL VENDEADOR Y/O COMPRADOR			
3. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL AGENTE DE	32		
CARGA, SEGUN SU ACTIVIDAD COMERCIAL			
3.1. EL AGENTE DE CARGA COMO TRANSPORTADOR	32		
Responsabilidad del transportador			
3.1.1. Clases de agentes según la modalidad de transporte	33		
3.1.2. EL AGENTE DE CARGA COMO COMISIONISTA DE	36		
TRANSPORTE			
3.2. Responsabilidad del comisionista de transporte	37		
3.2.1. EL AGENTE DE CARGA COMO MANDATARIO	38		
Responsabilidad del mandatario			
3.3. OTRAS RESPONSABILIDADES DEL AGENTE DE CARGA	41		
3.3.1. El agente de carga como emisor de documentos de transporte y	41		
responsable de la obligación aduanera			
3.4. EL AGENTE DE CARGA COMO OPERADOR LOGÍSTICO	43		
3.5. EL AGENTE DE CARGA COMO OPERADOR LOGÍSTICO	43		

127

LISTA DE CUADROS

	pág.
Cuadro 1. Clases de agente de carga según la actividad y el rol que desempeñan	22
Cuadro 2. Entrevista a generadores de carga sobre las expectativas de los servicios de un agente de carga	27
Cuadro 3. Entrevista a agentes de carga sobre la forma de contratación de sus servicios	45
Cuadro 4. Entrevista a generadores de carga sobre la forma de contratar los servicios de un agente de carga	46
Cuadro 5. Entrevista a agentes de carga sobre el manejo de las pólizas de seguros	51
Cuadro 6. Entrevista a generadores de carga sobre el manejo de las pólizas de seguros	52
Cuadro 7. Contrato de seguro	54
Cuadro 8. Responsabilidad del agente de carga, según su actividad comercial	59

LISTA DE FIGURAS

	pág.
Figura 1. Contrato de compraventa internacional. Norma: Convención de Viena de 1980	24
Figura 2. Partes que interactúan durante el contrato de seguro	55
Figura 3. Cómo operan las pólizas de seguro de mercancías en Colombia	56

LISTA DE ANEXOS

	pág.
Anexo A. Cuadro contrato transporte de mercancías	68
Anexo B. Límites indemnizatorios	69
Anexo C. Exoneraciones	70
Anexo D. Aspectos generales	71
Anexo E. Incoterms	72
Anexo F. Reseña actividad económica de los generadores de carga	73
Anexo G. Entrevista profesor Guillermo Santanilla (experto en temas de seguros de mercancías)	74

GLOSARIO

CONTRATO: contrato o convención es un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa. Cada parte puede ser de una o de muchas personas.¹

CONTRATO DE COMISIÓN DE TRANSPORTE: el contrato de comisión de transporte es aquel por el cual una persona se obliga en su nombre y por cuenta ajena, a contratar y hacer ejecutar el transporte o conducción de una persona o de una cosa y las operaciones conexas a que haya lugar. El que vende mercancías por correspondencia y se obliga a remitirlas al comprador no se considerará por tal hecho comisionista de transporte.²

CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: mediante este contrato, un vendedor, situado en un determinado país, acuerda vender a un comprador, domiciliado en otro país, cierta mercadería, conviniendo su precio, calidad, condiciones, cantidad y obligándose a entregarlas en cierta forma. El comprador a su vez, acepta recibir la mercancía y pagar su precio en las condiciones establecidas en ese contrato.³

CONTRATO DE MANDATO CON REPRESENTACIÓN: el mandato comercial es un contrato por el cual una parte se obliga a celebrar o ejecutar uno o más actos de comercio por cuenta de otra. El mandato puede conllevar o no la representación del mandante. Conferida la representación, se aplicarán además las normas del Capítulo II del Título I de este libro.⁴

CONTRATO DE SEGURO: el seguro es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva.⁵ Las partes de dicho contrato son: 1) El asegurador, o sea la persona jurídica que asume los riesgos, debidamente autorizada para ello con arreglo a las leyes y reglamentos, y el tomador, o sea la persona que, obrando por cuenta propia o ajena, traslada los riesgos.⁶

CONTRATO DE TRANSPORTE: 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

¹ CÓDIGO CIVIL COLOMBIANO, 9 ed. Bogotá, Temis, 2012, Art. 1494.

² *Ibid.*, Art. 1312.

³ BCI EMPRESARIOS. Contrato de compraventa internacional de mercaderías. [En línea]. Disponible en Internet: http://www.bci.com/presentaciones/ramientasgestion/pymecapitulo4_gch.html. [Citado: <URL: diciembre, 2014].

⁴ CÓDIGO CIVIL COLOMBIANO. Op. cit., Art. 1262.

⁵ *Ibid.*, Art. 1036.

⁶ *Ibid.*, Art. 1037.

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.⁷

INCOTERMS: son las reglas de la Cámara de Comercio Internacional –CCI- para la interpretación de los términos comerciales utilizados consuetudinariamente en el contrato de compraventa internacional de mercancías, cuya correcta aplicación permite determinar las obligaciones del comprador y vendedor sobre la logística de entrega de mercancías.⁸

LOGÍSTICA: planificación, organización y control del conjunto de actividades de movimiento y almacenamiento que facilitan el flujo de materiales y productos desde la fuente al consumo, para satisfacer la demanda al menor costo, incluidos flujos óptimos de información y control.⁹

OPERADOR LOGÍSTICO: son cada una de las empresas que soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen, hasta el punto de entrega en destino.¹⁰

SINIESTRO: es un acontecimiento que origina daños concretos que se encuentran garantizados en la póliza hasta determinada cuantía, obligando a la aseguradora a restituir, total o parcialmente, al asegurado o a sus beneficiarios, el capital garantizado en el contrato de seguro.¹¹

⁷ CÓDIGO DE COMERCIO: Decreto 4510 de 1971, 4 ed. Bogotá: Temis, 2012, Art. 981.

⁸ GUZMÁN ESCOBAR, José Vicente. INCOTERMS 2000: sus relaciones con los contratos de transporte y de seguros. En: Revista de Derecho Privado. Enero-Junio, 2001, no. 7, p. 51 y 54.

⁹ ARBONES MALUSANI, Eduardo A. Logística empresarial. Barcelona, Marcombo, 1990, p. 16.

¹⁰ VILLAMIZAR M., Maritza y CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: http://camara.ccb.org.co/documentos/4220_logistica_dif_cednos.pdf>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

¹¹ OROZCO, Rodrigo. Que son los siniestros en seguros. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.seguros-seguros.com/siniestros.html>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

INTRODUCCIÓN

En este trabajo de grado se hace referencia al agente de carga, uno de los prestadores de servicios logísticos más importantes a nivel mundial que no está reclamado en la mayoría de países y del cual su responsabilidad ha sido un factor complejo de definir.

Debido a este vacío jurídico que se presenta también en Colombia, al momento de contratar los servicios de un agente de carga hay latente una problemática ya que tanto aquel que genera como el que provee el servicio, no son conscientes de establecer y asumir las obligaciones que se derivan de dicha contratación, aun sabiendo que la responsabilidad de las partes en cada fase del servicio es determinante para el momento en que se configure un siniestro.

Como consecuencia de esta situación, algunos agentes de carga han sido considerados "comisionistas de transporte" figura regulada por el Código de Comercio colombiano que asume las mismas obligaciones de un transportador, de manera que en estos casos el agente de carga es el directamente responsable por el resultado del contrato y de los siniestros que puedan sobrevenir sobre las mercancías.

Algunos agentes de carga en ocasiones asumen sin saber esta responsabilidad de comisionistas por la cual podrían terminar pagando millonarias indemnizaciones significativamente superiores a la comisión o ganancia que podrían obtener del traslado de las mercancías en caso de configurarse un siniestro sobre las mismas.

Precisamente debido a que ya se han presentado confrontaciones legales entre agentes, clientes y proveedores con ocasión de distintos siniestros, la responsabilidad del agente de carga ya ha sido objeto de análisis por parte de los jueces en Colombia quienes a través de sus sentencias han llenado parte del vacío jurídico y han propuesto otra figura regulada por el Código de Comercio para esta clase de contrataciones de servicios logísticos que es el contrato de mandato con representación.

En dicho contrato las partes son: el mandante que es el cliente y el mandatario que es el agente de carga quien se obliga a realizar todas las actividades propias de un "profesional especializado en la coordinación de embarques" y a obrar con la mayor diligencia para lograr la misión encomendada por el mandante sin asegurar un resultado.

Sin embargo la configuración como mandatario es compleja pues la misma Corte dispone que el agente de carga debe informar a las partes, cliente y terceros, sobre su calidad de mandatario.

Da la impresión que declarar al agente de carga como comisionista favorece al cliente, y que declarar al agente como mandatario favorece al agente, debido a la diferencia en las responsabilidades asumidas en cada contrato, sin embargo con este trabajo se demostrará que más allá de nombrar a un contrato que favorezca a una u otra parte, lo realmente importante es asumir la responsabilidad debida según la actividad comercial que se pacte.

Otro problema que se presenta durante la contratación de un agente de carga es que por ser una figura que integra las distintas actividades para el traslado de las mercancías, su responsabilidad en ocasiones se confunde con la responsabilidad de las partes de otros contratos, como por ejemplo el contrato de compraventa internacional de mercancías, esto debido a la falta de claridad en el establecimiento de obligaciones.

Como se puede ver, esta es una problemática jurídica de interés para el sector logístico que debe ser analizada con el fin de mejorar la planeación de los servicios logísticos en Colombia. Por ello y con el fin de comprender esta figura y su responsabilidad contractual a lo largo de este trabajo, se analizarán las distintas actividades comerciales que ejecuta un agente de carga y su responsabilidad en cada una de ellas.

Se hará una revisión del contrato de compraventa internacional y del contrato de seguro para verificar el rol que desempeña allí el agente de carga y se analizarán algunos fallos judiciales sobre estos temas, todo ello con el fin de recaudar factores de juicio suficientes para llegar a una solución sobre la forma en que se debe realizar esta clase de contrataciones, y de esta manera proveer servicios logísticos planeados y competitivos.

Al final se presentará una guía práctica con recomendaciones que se concluirán de las distintas situaciones planteadas en esta investigación, tanto para agentes como generadores de carga.

1. MARCO GENERAL

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Algunos agentes de carga no son conscientes de la responsabilidad que están asumiendo frente a aquel que contrata sus servicios debido a la falta de regulación jurídica de esta figura. Así mismo, los clientes de los agentes de carga no tienen claridad sobre los riesgos desprotegidos según la responsabilidad que debe asumir el agente. Todo lo anterior ocurre bajo la ejecución entrelazada de los distintos contratos que se requieren para el traslado internacional de mercancías y de los cuales no hay un establecimiento claro de las obligaciones de las partes, generando como consecuencia un escenario de responsabilidad complejo y desfavorable que afecta los tiempos y las relaciones de las partes en la cadena logística.

1.2 ANTECEDENTES.

La compra venta de mercancías nacional e internacional es una actividad en la que concurren varios actores que tienen asignadas diferentes labores sin las cuales no sería posible lograr el traslado de las mercancías hasta su destino final. La participación de los distintos intervinientes da origen a varias relaciones contractuales como son:

- Relación entre comprador y vendedor en el contrato de compra venta de mercancías.
- Relación entre el remitente, el destinatario y el transportador en el contrato de transporte.
- Relación entre asegurador y asegurado en el contrato de seguro para cubrir los posibles siniestros de las mercancías y del cual se deriva otra relación que es la del asegurador y el culpable del siniestro por medio de la subrogación bajo la cual el asegurador busca el pago de la indemnización. En este contrato el tomador del seguro puede ser un tercero distinto al asegurado, como por ejemplo el agente de carga.
- Cuando se trata de la compraventa a nivel internacional surgen unos contratos adicionales con terceros que intervienen en la operación como son: Empresas que prestan servicios aeroportuarios y portuarios, depósitos aduaneros, agencias de aduanas, entre otros.

Precisamente en razón de las diversas relaciones que ocurren durante las operaciones de comercio exterior y con el ánimo de hacer más simple la labor de las empresas importadoras y exportadoras, surgen los operadores logísticos

quienes se encargan de prestar servicios especializados para la cadena de abastecimiento.¹²

Dentro de los operadores logísticos se encuentra el agente de carga, figura que se incluyó en el Estatuto Aduanero Decreto 2685 de 1999 con el objeto de adjudicarle algunas obligaciones aduaneras,¹³ relativas a la documentación de los embarques que tiene a su cargo, a pesar de dicho tratamiento jurídico, el contrato que surge entre un agente de carga y sus cliente no tiene regulación normativa situación que genera incertidumbre sobre las obligaciones contractuales que debe asumir el agente de carga en caso de un siniestro.

Con el fin de llenar este vacío jurídico se han contemplado los contratos tipificados en el Código de Comercio de, transporte, comisión de transporte y mandato con representación. Sin embargo la implementación de estas figuras ha generado confusiones entre las partes, e incluso ha generado la idea de que se debe adoptar la figura que más convenga para evadir o imponer obligaciones, como se mencionó en la introducción.

1.3 JUSTIFICACIÓN

Actualmente hay un problema en la contratación de servicios logísticos de un agente de carga que es la falta de claridad sobre la responsabilidad que este asume en caso de sobrevenir un siniestro sobre las mercancías, y aun cuando éste es un asunto jurídico, decidimos realizar esta investigación por considerarla de interés para el sector logístico por las consecuencias que representa para el mismo agente de carga, sus clientes y terceros en la cadena logística.

Con este trabajo se propondrá como herramientas clave en la planeación de los servicios logísticos:

↓ El establecimiento claro de las obligaciones de las partes que concurren en la prestación de servicios logísticos.

¹² JAMES C. Johnson y DONALD F. Wood. Contemporary logistics, 6 ed. Nueva Jersey: Prentice Hall, 1996, p. 50. Johnson, Wood, Wainlow y Murphy definen la cadena de abastecimiento como el aseguramiento del flujo continuo de suministros entre proveedores y consumidores de consumidores, es decir entre proveedores, fabricantes o generadores de carga, distribuidores y clientes. Pero también incluyen los agentes de carga que facilitan el flujo de la información y materiales entre cada eslabón de la cadena.

¹³ COLOMBIA, Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Decreto 2685 del 28-12-1999, por el cual se modifica la Ley 1712 de 1984, Ley 1712 de 1984, Ley 1712 de 1984, Ley 1712 de 1984, Ley 1712 de 1984 (agente de carga internacional), sigla que se usa deliberadamente en cualquier contexto de las labores de un agente de carga, incluso aun cuando este no está autorizado como ACI por parte de la autoridad aduanera. El uso errado de este término ha generado como consecuencia confusiones entre los prestadores y generadores de los servicios logísticos.

↓ La definición de la responsabilidad contractual en caso de surgir siniestros sobre las mercancías.

↓ La búsqueda de soluciones proactivas para mitigar los riesgos en el traslado de las mercancías esto con el fin de que los servicios logísticos en Colombia sean más competitivos.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo general. Analizar las actividades comerciales que realiza un agente de carga junto con las demás relaciones que surgen durante la cadena logística para definir cuál es la responsabilidad contractual que adquiere el agente frente a aquel que contrata sus servicios.

De las situaciones que se plantearán durante este trabajo, se presentarán al final unas recomendaciones para que las partes involucradas realicen la contratación de servicios logísticos de forma planeada y bajo el pleno conocimiento de sus responsabilidades.

1.4.2 Objetivos específicos.

↓ Analizar las actividades comerciales que realiza un agente de carga en Colombia y la perspectiva que tienen de él sus clientes.

↓ Analizar la forma en que opera un agente de carga internacional en Colombia, y establecer la responsabilidad que éste adquiere frente a aquel que contrata sus servicios según la naturaleza de la actividad que realiza.

↓ Evaluar los siniestros frecuentes de la operación y las consecuencias de éstos en las relaciones entre el agente, el generador y los terceros contratados.

↓ Analizar la forma en que opera la póliza de seguro de mercancías y el rol que desempeña allí el agente de carga.

↓ Presentar como resultado final de la investigación las recomendaciones para agentes y generadores de carga, tenderías a lograr.

* Pacto de condiciones claras en los contratos que se suscriben para el traslado de las mercancías.

* Toma de medidas para mitigar aquellos riesgos que representan mayores amenazas durante el traslado de las mercancías.

1.5 ALCANCE

Este trabajo de investigación analiza la problemática actual de la responsabilidad contractual que adquiere el agente de carga frente a aquel que contrata sus servicios.

Este trabajo de grado busca sensibilizar a los agentes de carga, a sus clientes y a los terceros para que establezcan de forma clara las obligaciones contractuales y trabajen mancomunadamente con el fin de alcanzar un nivel competitivo en la prestación de servicios logísticos.

Se debe tener en cuenta que aun cuando este es un tema de trascendencia internacional, el tratamiento que se hará del agente de carga durante esta investigación es exclusivamente de las actividades comerciales y su responsabilidad contractual en el ámbito nacional.

1.6 HIPÓTESIS INICIAL

El establecimiento claro de las obligaciones en los distintos contratos que surgen con ocasión del traslado de las mercancías, así como asumir desde el inicio de la contratación la responsabilidad debida según las actividades comerciales que realiza un agente de carga, permitirá que las partes tomen las medidas apropiadas para los riesgos desprotegidos y propendan por una prestación de servicios logísticos competitivos con el fin de agilizar los tiempos en la cadena logística.

1.7 METODOLOGÍA

El marco teórico de este trabajo de grado está soportado en planteamientos derivados del análisis de la regulación normativa de cada contrato que surge en la cadena logística, así como del análisis de la doctrina sobre los temas relacionados con la responsabilidad de las partes durante el traslado de las mercancías.

Por otro lado, los planteamientos que se elaboran en esta investigación son en gran parte el resultado de encuestas que se hicieron a representantes de empresas, organizaciones gremiales del sector logístico, y a docentes y compañeros de la especialización de Gerencia Logística, quienes desde sus distintas perspectivas les hicieron conocer sus experiencias.

1.8 OFERTA DE VALOR

La firma de los distintos tratados de libre comercio como parte de las actuales políticas económicas del Estado colombiano, nos obliga a mejorar la prestación de servicios logísticos y para ser competitivos en este aspecto se necesita mejorar desde la planeación hasta la implementación de recursos físicos. Precisamente con este trabajo de grado se pretende hacer un pequeño aporte que contribuya a optimizar la planeación en las operaciones de comercio exterior con el fin de agregar valor en la cadena logística y hacer del traslado de las mercancías un proceso planeado, eficiente y exitoso.

274

2. EL AGENTE DE CARGA EN COLOMBIA

2.1 HISTORIA DEL AGENTE DE CARGA

El comercio exterior ha permitido que varias costumbres y formas de negocios viajen por distintos países hasta que se convierten en prácticas mundiales. Uno de estos ejemplos es el agente de carga, conocido en otros países como: Freight Forwarding Agent o Freight Forwarder o Transitario.

El agente de carga no ha sido tratado en los estatutos mercantiles de la mayoría de países y Colombia no es la excepción, sin embargo esta figura se estableció hace ya varias décadas en nuestro país. Para iniciar de los noventa la doctrina jurídica empezó a referirse a ella en los siguientes términos:

"Los agentes de carga contratan a nombre y por cuenta del transportador, y en tales circunstancias no adquieren las obligaciones de este frente al remitente de la carga, puesto que no se trata de comisionistas de transporte, si no de simples agentes que actúan a nombre y por cuenta de otro. Los agentes de carga se ganan un determinado porcentaje por las ventas de servicios que hagan y son en cierta forma independientes del transportador..."¹⁴

Para esta misma época el diario El Tiempo publicó un artículo en el que se refería al agente de carga como una figura en auge en las operaciones de comercio exterior:

La función del Agente de Carga Transitario o Expedito Internacional (TEI), consiste en ayudar a complementar, como miembro de una empresa de servicios, los trámites para la expedición o despacho de mercancías desde el origen hasta el destino final. El Agente de Carga TEI estudia y combina los diferentes medios de transporte que sería preciso utilizar de manera sucesiva y coordinada para que las mercancías viajen rápido, seguras y al más bajo precio posible.

... Importadores, exportadores y representantes de casas comerciales muestran cada día mayor interés en canalizar su tráfico a través de un Agente de Carga TEI. De hecho, los Agentes de Carga TEI son unos verdaderos arquitectos del transporte, cuya misión consiste en planificar, dirigir, coordinar, ejecutar y, por tanto, organizar a escala Internacional el transporte de mercancías.¹⁵

¹⁴ TAMAYO JARAMILLO, Javier. El contrato de transporte. Santafé de Bogotá: Colombo Editores, 1996, p. 83.
¹⁵ NULLVALUE. Qué es el agente de carga TEI. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltempo.com/archivo/documento/AA4-1962/>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

A medida que el concepto de logística fue evolucionando, también lo hicieron los actores de las operaciones de comercio exterior, de esta forma el agente de carga amplió el portafolio de sus servicios y trascendió de vender fletes en nombre de un transportador a planear todas las actividades requeridas en el traslado y distribución de las mercancías.

2.2 ACTIVIDADES COMERCIALES QUE REALIZA UN AGENTE DE CARGA

La falta de regulación jurídica sobre el contrato que se suscribe con un agente de carga, ha facilitado que estos se adapten a las necesidades del mercado, permitiéndoles su evolución hacia el posicionamiento como verdaderos aliados estratégicos de las compañías que realizan la comercialización internacional de sus productos. De esta evolución habla el autor José Vicente Guzmán:

"En la actualidad los servicios del agente de carga no se limitan a la mencionada intermediación en la celebración de contratos, sino que éste presta servicios, tales como la consolidación y la desconsolidación de mercancías, el almacenamiento de corto plazo, el embalaje, la preparación de documentación, los trámites ante autoridades y servicios de transporte urbano de recogida y repartición de la carga (pick up and delivery) entre otros."¹⁶

La existencia simultánea de agentes de carga que realizan distintas actividades comerciales no obstante se ha convertido en una consecuencia adversa para la definición de las responsabilidades que éstos asumen frente a aquel que contrata sus servicios.

A continuación se clasifican las actividades regulares que realiza un agente de carga en Colombia.

¹⁶ José Vicente Guzmán. Contratos de transporte. 2009. Página 335.

Cuadro 1. Clases de agente de carga según la actividad y el rol que desempeñan.

CLASIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS Y EL ROL QUE DESEMPEÑAN					
MODALIDAD	TRANSPORTE NACIONAL	MARITIMO	AEREO	MULTIMODAL	INVESTIGACIÓN, MANEJO, PROMOCIÓN Y ATENCIÓN AL CLIENTE
CLASE	Proceder de la puera y puerto				
ACTIVIDADES	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino
OPERACIONES	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino
REQUISITOS	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino
REQUISITOS	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino	Definición de ruta y de puerto de destino

Fuente: Autores.

Con el fin de complementar este marco conceptual sobre el agente de carga y sus actividades, se han revisado los certificados de existencia y representación legal de algunos de ellos y se encontraron entre otras, las siguientes actividades definidas en el objeto social.

Como común denominador se encontraron las siguientes actividades:

- Coordinación de cargamentos de cualquier tipo de mercancías, equipajes y/o materia prima, incluyendo embarque, desembarque y bodegaje, que se transporten por vía aérea, terrestre y/o fluvial entre cualquier país del mundo y Colombia o viceversa, al igual que el transporte directo o indirecto de los mismos, además de 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.

Dentro de las actividades diferenciadoras se encontraron:

- Corredor de fletes. Corredor de contratos de fletamento marítimo o de arrendamiento de naves. Operador de transporte multimodal para manejar carga ante terceros.
- Promoción y venta del servicio de recibo, transporte y entrega puerta a puerta de documentos. Prestar servicios de mensajería especializada.
- Empaque, embalaje y desempaquete de bienes muebles de hogar y oficina o bienes de arte y artículos frágiles.

- Contar por cuenta propia o por cuenta de los remitentes, o destinatarios, de los bienes que hayan de transportarse, los seguros a que haya lugar.

La variedad de actividades comerciales que realizan los agentes de carga nos lleva a cuestionarnos sobre si el agente es un transportador, un comisionista de transporte, o un mandataria, y en tales casos, cuál sería su responsabilidad contractual. Estos cuestionamientos que forman parte del tema central de esta investigación se revisarían en el siguiente capítulo.

2.3 EL CLIENTE DEL AGENTE DE CARGA: EL GENERADOR DE CARGA.*

En el mundo globalizado y competitivo de hoy por hoy las empresas buscan obtener tiempos de entrega cada vez más cortos entre proveedor y cliente, por ello la tendencia es fortalecer las relaciones comerciales con todos los integrantes de la cadena de abastecimiento y contar con una logística cada vez más eficiente.

Sin embargo el objeto social de las empresas comercializadoras de productos no es precisamente el movimiento de las mercancías por ello la contratación de terceros especializados en servicios logísticos, como por ejemplo el agente de carga quien integra y conecta a los distintos intervinientes de la cadena de abastecimiento, se ha convertido en una solución logística para los generadores de carga.

2.3.1 Contrato de compraventa internacional de mercancías, el contrato base del generador de carga. En la actualidad el contrato de compraventa de mercancías se ha convertido en el instrumento principal de las transacciones comerciales y del cual se derivan otros contratos tales como: transporte, seguro, entre otros.

Este es un contrato que ha trascendido de la informalidad y se ha regulado por la norma internacional para establecer las obligaciones de las partes. Teniendo en cuenta que dicho contrato es de carácter internacional, el convenio que lo regula es la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, firmado en Viena en 1980.

En Colombia esta Convención fue aprobada por la Ley 518 de 1999 y promulgada por el Decreto 2826 de 2001, que entró en vigor a partir del 1º de agosto de 2002 y que tiene como finalidad: "prever un régimen moderno, uniforme y equitativo para los contratos de compraventa internacional de mercancías, por lo que

* A lo largo de este trabajo se usará el término "generador de carga" para referirnos al agente de carga ya que no hay un término específico para esta figura en las disciplinas mencionadas de transporte. El término generador de carga se introdujo en el artículo 1º del Decreto 2092 de 2011 que fija la política tarifaria y regula las relaciones económicas en el servicio público de transporte terrestre en Colombia, y se define como: "el remitente, o el destinatario de la carga cuando este último haga parte del contrato de transporte".

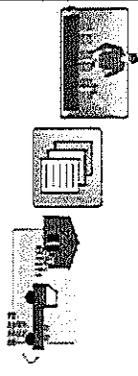
275

contribuye notablemente a dar seguridad jurídica a los intercambios comerciales y a reducir los gastos de las operaciones.¹⁷

La informalidad no obstante persiste en algunos escenarios, se puede notar cuando no todas las compañías suscriben formalmente un contrato de compraventa internacional de mercancías sino que se limitan a: Palear los términos de negociación de los cuales se hablará más adelante, emitir la factura comercial y la lista de empaque, hacer los respectivos pagos al exterior, entre otras actividades.

No quiere decir lo anterior que lo importante sea la firma de un contrato, lo crucial allí es tener claras las obligaciones del vendedor y comprador por ello y para resaltar este aspecto se revisará en la figura uno las obligaciones más relevantes que tienen las partes del contrato de compraventa internacional de mercancías.

Figura 1. Contrato de compraventa internacional. Norma: Convención de Viena de 1980.

PARTES DEL CONTRATO	OBLIGACIONES
<p>VENDEDOR</p> 	<p>Art. 29. El vendedor deberá suministrar las mercancías, documentos, facturas y otros documentos que se requieran de las mercancías más importantes; si la factura comercial, la cual se debe emitir con el envío de las mercancías, contiene por las condiciones de pago de los países que intervienen en la transacción.</p> <p>Art. 35. El vendedor deberá entregar las mercancías según contrato, embalaje y tipo de transporte, a lo solicitado en el contrato y que estén cubiertos o protegidos con los términos de la transacción.</p>
<p>COMPRADOR</p> 	<p>Art. 32. El comprador deberá pagar el precio en las mercancías y documentos, en las condiciones acordadas en el contrato.</p>

Fuente: Autores.

¹⁷ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980). [En línea]. Disponible en Internet: <URL: http://www.unctad.org/unctad/es/unctad_inf/text/sale_goods/1980CISG.html>. [Chadod: 14, septiembre, 2013].

Es importante tener en cuenta que el cumplimiento de algunas obligaciones de este contrato está sujeto a los controles aduaneros de los países que intervienen en la transacción. Así por ejemplo en Colombia, un error con respecto a la descripción o cantidad de las mercancías importadas es causal de aprehensión de las mercancías, lo por ello del cabal cumplimiento de las obligaciones que nacen de este contrato dependerá, en gran medida, el éxito en la logística para el envío a nivel internacional de las mercancías.

Además de las obligaciones mencionadas, las partes involucradas -vendedor y comprador-, deben acordar el lugar de entrega de las mercancías lo que implica la asunción de otras obligaciones, según el término de negociación pactado. Estos términos de negociación se conocen como "Incoterms", de los cuales se hablará en el siguiente título.

Precisamente del acuerdo de las partes sobre el lugar de entrega de la mercancía nace la necesidad de diseñar una logística para realizar el traslado de los bienes adquiridos en la forma y tiempos requeridos. De esta necesidad surgen los proveedores de servicios logísticos quienes facilitan la labor del comprador y vendedor para el traslado de las mercancías y dentro de estos proveedores de servicios logísticos se encuentran, entre otros, al agente de carga internacional.

2.3.1.1 Los términos Incoterms. Teniendo en cuenta la diversidad de transacciones comerciales en la compraventa internacional de mercancías es necesario que en los contratos quede plenamente identificado cuál de las partes involucradas - comprador y vendedor- debe asumir los gastos y las responsabilidades en cuanto a la entrega de las mercancías. Por ello se crearon los términos de negociación dentro de los cuales los más conocidos y acogidos por la práctica son los publicados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) denominados como los términos INCOTERMS (International Commercial Terms).¹⁸

El uso de los términos de negociación permite también que los terceros involucrados en la operación como proveedores de servicios logísticos, autoridades gubernamentales, entre otros, conozcan en qué punto inicia y termina la obligación de las partes sobre la entrega de la mercancía. En Colombia por ejemplo, para aspectos aduaneros el término de negociación debe quedar consignado en la factura comercial.¹⁹

El término de negociación lo definen el vendedor y comprador de acuerdo a sus necesidades comerciales y una vez definido, las compañías deciden si desean

¹⁸ COLOMBIA. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Decreto 2685. Op. cit., Art. 502, numeral 1.6.

¹⁹ Ver gráfica con los términos INCOTERMS completos en el Anexo E.

²⁰ DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. Resolución 4240 de 2000 (junio 2), por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999. Art. 188 "Requisitos de la factura comercial".

276

2.4 CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS RESPONSABILIDADES DEL VENDEDOR Y/O COMPRADOR

A continuación se analizarán algunos casos en los que el incumplimiento de las partes del contrato de compraventa Internacional de mercancías afecta la cadena logística:

4 Caso CTI CARGO, descripción de la mercancía. Sentencia de 11 de Julio de 2011 exp. 1999-01180-01.

Resumen de los hechos: Leasing Colpatría compró a Prepac S.A. una máquina envasadora de leche. Para el transporte de la máquina desde París a Bogotá, Leasing Colpatría contrató a CTI CARGO (agente de carga en Colombia) quien a su vez subcontrató a Yusen Air & Sea Service France (agente de carga en Francia); esta última empresa, omiso describir la mercancía y como consecuencia, la autoridad aduanera en Colombia procedió a la aprehensión de la misma.

Llama la atención la siguiente conclusión de la Corte Suprema de Justicia:

"...al margen de considerar si la carta de porte aéreo, con las irregularidades comentadas, fue extendida por el remitente o expedidor, o por el porteador o transportador, pero por cuenta de aquel, ninguna incidencia tendrían los errores de facto denunciados, dirigidos a demostrar que quien fungió en esa condición fue la firma Prepac S.A., porque en el evento de que ello sea cierto, el resultado sería el mismo, en consideración a que la responsabilidad contra la demandada, el juzgador la derivó, se reple, del incumplimiento del contrato de transporte, concretamente, de la "falta de entrega oportuna de la mercancía", así el hecho se hubiera originado en la "mala diligencia de la documentación respectiva."²⁰

En este caso la Corte decidió que lo relevante no era la omisión en la descripción de la mercancía por parte del remitente o del transportador, pues finalmente fue CTI CARGO quien no cumplió con la obligación contractual de la entrega oportuna de la mercancía y por lo tanto, CTI CARGO debe responder frente al generador de carga.

Este caso nos sirve de referencia en esta investigación para mostrar cómo el incumplimiento de las obligaciones de una de las partes, en este caso, la omisión de la descripción de la mercancía por parte del remitente o del transportador, trae como consecuencia que el generador de carga no reciba a tiempo sus mercancías y que por dicho incumplimiento el agente de carga deba indemnizar al generador de carga.

²⁰ COLOMBIA, Corte Suprema de Justicia. Sentencia de 11 de Julio de 2011 exp. 1999-01180-01. M.P. Jaime Alberto Arubla Paucar.

55

4 Casos análogos.

* Diferencias en la mercancía entregada por parte del proveedor, frente a la solicitada por el comprador, en cuanto a: Naturaleza, cantidades y empaque o embalaje.

Según el término de negociación pactado, el comprador o el vendedor de la mercancía, contrata al agente de carga para que éste recoja la mercancía en la fábrica del comprador. En ocasiones el cargue se efectúa directamente al contenedor en el que viajará la mercancía y luego se realizan los trámites de aduana en el país de origen, en el cual puede que se omita la inspección física por parte de las autoridades aduaneras, y la mercancía finalmente sea despachada de conformidad con los documentos de la operación.

Cuando la mercancía llega a Colombia hay un proceso previo a la declaración de las mercancías que es la pre-inspección. Los importadores pueden pedir que este proceso se realice, o se omita. En nuestro ejemplo, el importador pide que se omita para agilizar en casi dos días la operación de nacionalización.

Cuando se presenta la mercancía a la autoridad aduanera, ésta ordena la inspección física y procede con la apertura del contenedor, apertura que se realiza por primera vez después de que el vendedor de la mercancía hizo el cargue: durante esta inspección la autoridad aduanera encuentra que el contenido físico de la carga no concuerda con lo que se describe en los documentos y por lo tanto ordena la aprehensión de la misma.

Indiscutiblemente al momento de hacer el cargue de la mercancía en la fábrica del vendedor, hubo una confusión, y el vendedor entregó un pedido distinto al ordenado.

Otro caso semejante, aunque sin la sanción de la autoridad aduanera, puede ocurrir cuando el vendedor entrega la mercancía y en razón de la deficiencia en el embalaje, la mercancía llega abollada.

En estos casos, al igual que como lo dispuso la Corte para el caso de Leasing Colpatría, existiría una responsabilidad del agente de carga por el simple hecho de no entregar la mercancía a tiempo, o por entregarla en condiciones distintas a como la recibió (con abolladuras).

Sin embargo, con esta investigación ya se ha revisado el entorno contractual de las operaciones de comercio exterior, y se podrá entender cómo en ocasiones los errores ocurren desde el inicio de la operación, pues el "vendedor" debe cumplir con su obligación principal de "entregar las mercaderías cuya cantidad, calidad y

tipo correspondan a lo estipulado en el contrato... y que estén envasadas o embaldadas en la forma fijada por el contrato".²¹

Por ello, bien sea como agentes o como generadores, se debe exigir siempre una inspección física previa al cargue de la mercancía en origen, pedir que se realicen conteos aleatorios y crear junto con el agente de carga y el proveedor, controles desde el inicio para asegurar que las distintas partes del contrato cumplan con sus obligaciones. Muchas empresas implementan estos controles desde hace varios años, sin embargo, aun se siguen presentando estos casos.

Con todo lo anterior, se están dando razones suficientes para que los generadores de carga acepten las sugerencias de los agentes de carga, que en ocasiones pueden generar gastos adicionales en la operación, pero que se basan en medidas preventivas para minimizar errores desde el inicio de la operación, evitando así el incumplimiento en el contrato.

Si por el contrato, el generador de carga no acepta las sugerencias del agente, a éste último sólo le resta "presumir" que la mercancía que le ha sido entregada por parte del vendedor concuerda con la naturaleza, cantidades y condiciones de empaque pactadas con el comprador. Por su parte, sería pertinente que el agente de carga aclare al generador que el evento planteado anteriormente, se considerará una exclusión de responsabilidad en el contrato, en caso de que surja un siniestro.

* Entrega de los documentos de la mercancía. Recuérdese que el generador de carga (comprador), debe exigirle a su vendedor, el envío oportuno de los documentos de la mercancía, y que éstos cumplan con los requisitos legales.

La presentación incompleta y errada de los documentos genera, además de denunciar las sanciones impuestas por la autoridad aduanera, que pueden entorpecer la entrega oportuna de la mercancía.

Este mismo caso aplica también para los permisos requeridos para ciertas mercancías que se importan hacia Colombia, la obligación de la agencia de aduanas subcontratada por el agente de carga, es asesorar y pedir a tiempo los requisitos para tramitar el permiso que se requiera, pero a su vez, el generador de carga (importador) debe cooperar entregando todo lo requerido para que el permiso se tramite a tiempo, como por ejemplo: descripciones mínimas, certificados, fichas técnicas, entre otros.

²¹ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. Op. cit., Art. 35.

Por ello, la relación entre el generador de carga y el agente de carga, quien a su vez subcontrata a una agencia de aduanas para que realice los trámites aduaneros, debe ser una relación de alianza estratégica, bajo la cual el fin común sea surtir los trámites de aduana en el menor tiempo, pero siempre, bajo el cumplimiento de los preceptos legales aduaneros.

Las situaciones planteadas en los anteriores casos se presentan día a día en las operaciones de comercio exterior y terminan generando confrontaciones legales, detentando de las relaciones comerciales entre las agencias de carga y sus clientes, y pone en tela de juicio la competitividad de los servicios logísticos en Colombia.

3. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL AGENTE DE CARGA, SEGÚN SU ACTIVIDAD COMERCIAL

Actualmente hay un debate jurídico entorno al contrato que se suscribe con un agente de carga y si a falta de regulación específica se le debería aplicar lo dispuesto en el Código de Comercio, bien sea sobre el contrato de transporte, el contrato de comisión de transporte, o sobre el contrato mandato. En principio se puede decir que no hay respuesta única correcta y para soportar esta hipótesis se revisarán a continuación los casos en los que se pueden aplicar los distintos contratos mencionados, según la actividad comercial del agente de carga.

3.1 EL AGENTE DE CARGA COMO TRANSPORTADOR

Una vez las partes del contrato de compraventa -vendedor y comprador- han acordado la forma y lugar de entrega de las mercancías, nace entonces el contrato de transporte; en este nuevo escenario el vendedor y el comprador por lo general pasan a convertirse en remitente y destinatario respectivamente. Adicionalmente surge un tercero entre ellos denominado transportador, o en algunos casos surgirá el agente de carga. Más adelante se revisarán los casos en los que el agente de carga puede convertirse en transportador terrestre, marítimo y multimodal. Se aclara que no se hará referencia al agente de carga como transportador en la modalidad aérea ya que este caso sólo sería posible si el realizara el servicio de transporte en medios propios, situación que no es común en los agentes de carga en Colombia.

A continuación se hablará sobre la responsabilidad del transportador que será la misma que asume el agente de carga cuando actúa como tal en las modalidades mencionadas.

3.1.1 Responsabilidad del transportador. La legislación, la jurisprudencia y la doctrina han desarrollado el concepto de la obligación que tiene el transportador convirtiéndose en el ejemplo clásico de la "obligación de resultado", veamos cada concepto:

En la legislación colombiana el transportador tiene definidas sus obligaciones en el Código de Comercio así: "El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa: 1) En el transporte de cosas a recibirse, conducirlas y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrato..."²²

²² CÓDIGO DE COMERCIO. Decreto 4510 de 1971. Op. Cit., Art. 882.

Por su parte, la Corte Suprema de Justicia, sostiene:

La del transportador es una obligación de resultado, en la medida en que para cumplirla no le basta simplemente con poner toda su diligencia y cuidado en la conducción de las personas o las cosas, pues con arreglo a dicha preceptiva menester es que la realice en perfectas condiciones, de forma tal que solamente podría eximirse de ello demostrando la concurrencia de alguno de los acontecimientos que dependen de lo que se ha denominado una "causa extraña", vale decir, aquellos en que, como sucede con el caso fortuito o la fuerza mayor, entre el hecho y el daño se ha roto el nexo causal, indispensable para la configuración de la responsabilidad, lo cual implica naturalmente que se adoptaron todas las medidas razonables de un acreedor profesional para evitar el daño o su agravación.²³

En el mismo sentido el autor Tamayo Lombana señala: "La obligación de resultado, conocida también como determinada o específica, tiene por objeto un fin preciso y determinado que el deudor debe procurar a favor del acreedor. Tal obligación se cumple únicamente cuando se ha alcanzado el resultado prometido."²⁴

De esta manera, una vez se comprueba que el transportador no cumplió con sus obligaciones este deberá indemnizar al interesado por los perjuicios causados en razón del siniestro teniendo como marco las disposiciones legales según la modalidad de transporte, las cuales se verá a continuación:

3.1.2 Clases de agentes según la modalidad de transporte. La configuración del agente de carga como transportador es especial en cada modalidad de transporte, por ejemplo, en la modalidad terrestre el agente se convierte en transportador por el traslado que realiza en medios de su propiedad. Situación distinta en la modalidad marítima ya que se convierte en transportador gracias a una figura especial que es el NVOCC. Por otra parte los agentes de carga también pueden convertirse en O.T.M. (operadores de transporte multimodal); todas estas figuras se explicarán a continuación, pero antes se considera oportuno hacer las siguientes aclaraciones:

Actualmente hay un debate sobre si un agente de carga se debe regular como transportador por el hecho de que expida documentos de transporte, esta que en efecto es una facultad que se le dio a los agentes de carga en el Estatuto Aduanero, se revisará más adelante como una responsabilidad aduanera y no como una responsabilidad contractual del agente de carga, y se hará una

²³ COLOMBIA, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 1º de junio de 2005, exp. 1989-00666-01, M.P. Manuel Isidro Ardila Velásquez.

²⁴ TAMAYO LOMBARA, Alberto, Manual de obligaciones: teoría del acto jurídico y otras fuentes, 5 ed. Bogotá: Temis, 2004, p. 18.

anotación adicional en pie de página sobre el debate mundial que existe sobre el tema.

Se aclara que no se hablará del agente de carga como transportador en la modalidad aérea ya que no es una calidad común de los agentes de carga bajo dicha modalidad.

Finalmente se aclara que para cualquier modalidad de transporte en que el agente de carga subcontrate el traslado de las mercancías con un transportador, el agente será considerado como un comisionista de transporte figura de la cual hablará más adelante.

4. El agente de carga como transportador terrestre. Un agente de carga es un transportador terrestre si dentro de su portafolio de servicios incluye actividades como distribución de mercancías que realiza con medios de transporte propios a nivel urbano, nacional e incluso internacional. Bajo este rol el agente de carga debe ser consciente de su responsabilidad contractual en caso de un siniestro teniendo como referencia que para las distintas modalidades de transporte doméstico o nacional, aplica lo dispuesto por el Código de Comercio Colombiano y para el transporte terrestre internacional de mercancías entre países de la Comunidad Andina (CAN) aplica lo dispuesto en la Decisión 399 del 17 de enero de 1997.

4. El agente de carga como transportador marítimo. En la modalidad de transporte marítimo existe la figura del N.V.O.C.C. (non-vessel-operating-common carrier) definido como: "Un transportista común que no opera el buque por el cual el transporte oceánico ha sido llevado a cabo. Es un cargador en su relación con el transportista. Se trata de una persona jurídica que actúa como consolidador.... Negocia las tarifas con los transportadores y saca provecho en beneficio de su clientela negociando tarifas consolidadas, más bajas en comparación con el costo de los envíos aislados. Ofrece líneas regulares para contenedores consolidados, los cuales carga sobre buques portacontenedores que no son de su propiedad".²⁵

Si un agente de carga decide convertirse en un NVOCC debe ser consciente de la responsabilidad contractual que está asumiendo en caso de que se presente un siniestro. Si por ejemplo el siniestro se presentara durante la consolidación o desconsolidación de las mercancías, el agente debe atender a los preceptos legales que regulan la operación portuaria pero si el siniestro ocurre durante el transporte debe atenderse al Instrumento Jurídico Internacional que rige el contrato de transporte que suscribió el transportador principal, es decir la naviera.

²⁵ GUÍA MARITIMA. Los transportadores marítimos: no operadores de navés. [En línea]. Disponible en http://www.mtc.gov.pe/portal/comulistas/di/boletines_c/di/21_abr/ARCHIVO/articulo_PDF > [Citado: 12, diciembre, 2013].

El contrato de transporte marítimo a nivel internacional está regulado por distintos convenios y reglas que no han sido ratificados por Colombia, por lo que se supone debe aplicarse lo dispuesto en el Código de Comercio. Sin embargo, las navieras que realizan las operaciones desde y hacia los puertos colombianos son compañías extranjeras y estas compañías expiden documentos de transporte en los que se establecen las condiciones del contrato y los instrumentos jurídicos que les aplican.²⁶

4. El agente de carga como operador de transporte multimodal internacional. Uno de los roles que el agente de carga puede adoptar es: Operador de Transporte Multimodal Internacional (O.T.M.) esta figura tiene por objeto "el traslado de mercancías de un punto de origen ubicado en un país a un punto de destino ubicado en otro país, mediante la combinación de más de un modo de transporte, pero en este caso el transportador —denominado Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.)— asume la responsabilidad por toda la operación".²⁷

La responsabilidad del agente de carga bajo esta figura es compleja debido a que para las operaciones que se realizan desde y hacia Colombia con países que no pertenecen a la Comunidad Andina (CAN) no existe convenio internacional que reglamente esta figura, en tal evento si una de las modalidades es el contrato de transporte marítimo éste se rige por el Convenio dispuesto en el reverso del documento de transporte y cuando la mercancía sea transportada vía terrestre nacional, se regirá por lo dispuesto en el Código de Comercio.

En caso de que el transporte multimodal internacional se realice entre países miembros de la Comunidad Andina (CAN) se aplicará lo dispuesto en la Decisión

²⁶ ZULETA TISNÉS, José David [et al.]. Colombia: una piedra más en la torre de babel de la legislación del contrato de transporte marítimo internacional. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://publicaciones.efe.edu.co/index.php/efj/articulo/download/1743/1748>>. [Citado: 12, diciembre, 2013]. Es importante mencionar el conflicto actual sobre la aplicación de los convenios internacionales y el código de comercio colombiano en cuanto al contrato de transporte marítimo, la legislación del contrato de transporte marítimo internacional. ... En Colombia, en caso de controversia, dada la no posible aplicación directa de normas materiales internacionales, se aplicaran en principio las normas conflictuales internacionales dado que Colombia no ha ratificado ninguna norma conflictual en la materia, se seguiría entonces con la aplicación de las normas conflictuales nacionales del juez competente. Si éste es colombiano, se establecería lo dicho en el artículo 669 del Código de Comercio, en el cual se dice que "a los contratos celebrados en el exterior y alocutados en Colombia se les aplicará la ley colombiana". Esta norma es imperativa para la mayoría de las partes, pero hay partes que la toman como dispositiva, es decir, éstas deciden si aplican esta norma o no. Esto se da porque en la norma no se hace la anotación de que cualquier disposición en contenido se entienda por no escrita", lo que significa que las partes que no quieren aplicar este artículo y quieran aplicar una norma distinta lo pueden hacer, ya que no va en contra del Código de Comercio Colombiano."

²⁷ GUZMÁN ESCOBAR, José Vicente. Contratos de transporte. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2009. p. 63.

393 de 1996, que modificó algunos artículos de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena. Entre los artículos que se pueden destacar se encuentran:

Artículo 5.- Sustituir el artículo 9 de la Decisión 331, por el siguiente texto: Artículo 9.- El Operador de Transporte Multimodal será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos del artículo 6, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquiera otra de las personas a que se refiere el artículo 7, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias...²⁸

Como se puede ver, la responsabilidad del transportador es un componente completo dado que se regula por distintas reglas internacionales según la modalidad de transporte. Por ello se considera pertinente revisar los anexos (A, B, C, D), en los que se relacionan los apartes más importantes de algunos convenios e instrumentos jurídicos en los que el peso de las mercancías se toma como factor de indemnización y adicionalmente se regulan las causas de exoneración de responsabilidad del transportador.

3.2 EL AGENTE DE CARGA COMO COMISIONISTA DE TRANSPORTE

Un agente de carga se convierte en un comisionista de transporte cuando su actividad comercial sea la descrita en el Código de Comercio, que dispone:

"El contrato de comisión de transporte es aquél por el cual una persona se obliga, en su nombre y por cuenta ajena, a contratar y hacer ejecutar el transporte o conducción de una persona o de una cosa y las operaciones conexas a que haya lugar".²⁹

Un ejemplo de ello son los agentes de carga IATA, que son "cualquier persona involucrada en carga aérea internacional, que cumpla con los requisitos de

reconocimiento o licencia y los requisitos legales, puede aplicar a ser registrado como agente de carga IATA".³⁰

Esta figura se encarga básicamente de establecer acuerdos comerciales con las aerolíneas y de emitir documentos de transporte.

3.2.1 Responsabilidad del comisionista de transporte. La responsabilidad del comisionista de transporte está delimitada en el Código de Comercio: "El comisionista de transporte gozará de los mismos derechos y asumirá las mismas obligaciones del transportador..."³¹

Es decir que para los casos en los que el agente sea un comisionista debe asumir las mismas obligaciones del transportador según los preceptos de responsabilidad del contrato de transporte que vimos anteriormente. Al respecto la doctrina ha hecho este análisis, poniendo como ejemplo el transporte aéreo:

"Como el Código de Comercio regula el contrato de comisión y le asigna al comisionista los mismos derechos y obligaciones del transportador, entonces, el comisionista para un contrato de transporte aéreo internacional, adquiere las obligaciones que impone el Convenio de Varsovia al transportador aéreo".³²

En este caso específico es oportuno mencionar que para el transporte aéreo internacional aplica el Convenio de Montreal firmado en 1999 que sustituyó totalmente al Régimen de Varsovia. En Colombia este convenio se ratificó mediante la Ley 701 de 2001. Sin embargo, para los trayectos entre países que no han ratificado el Convenio de Montreal, aplica lo dispuesto en el Régimen de Varsovia, de manera que estos serían los convenios que regirían la responsabilidad de un agente de carga IATA en caso de un siniestro.

Esta misma regla se hace extensiva a las demás modalidades de transporte, es decir que si el agente de carga actúa como comisionista en cualquier modalidad y en caso de presentarse un siniestro, el generador tiene la facultad legal para pedir al agente de carga el pago por los daños causados, ya sea por entrega tardía, daño o pérdida. Y por su parte el agente de carga llamará en garantía al transportador para que éste responda al generador de la carga, teniendo éste

²⁸ ACUERDO DE CARTAGENA, Decisión 393. Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal". [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.supetransporte.gov.co/consumo/fhccadcombi/detNomarbitrddcd/DECISIONES%20A%20CUIERDO%20DE%20CARTAGENA%20Decisor%20393%20de%201996.doc>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

²⁹ CODIGO DE COMERCIO: Decreto 4510 de 1971. Op. Cit., Art. 1312.
³⁰ IATA: International Air Transport Association, que se traduce como: Asociación Internacional de Transporte Aéreo, asociación exclusivamente de aerolíneas que certifica a otros actores como por ejemplo a los agentes de carga IATA.

³⁰ IATA. Accreditation Cargo. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.iata.org/serve/accr/creditation-charge/pages/index.aspx>>. [Citado: 12, diciembre, 2013]. Any person involved in international airtrahit and complying with appropriate license and legal requirements may apply for registration as an IATA cargo agent.

³¹ CODIGO DE COMERCIO: Decreto 4510 de 1971. Op. Cit., Art. 1313.
³² TAMAYO JARAMILLO, Javier. Op. cit., p. 81.
En el llamamiento en garantía, artículo 57 del Código de Procedimiento Civil, se dice que quien tenga derecho legal o contractual de exigir a un tercero la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia, podrá pedir la citación de aquel, para que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación.

último como paulas legales las causales de exoneración y los límites indemnizatorios según el instrumento legal que aplique.

Es importante anotar que en cuanto al ejercicio de las acciones legales derivadas del contrato de comisión de transporte, el Código de Comercio también permite al generador de la carga reclamar directamente al transportador por el incumplimiento de sus obligaciones y viceversa.³³

3.3 EL AGENTE DE CARGA COMO MANDATARIO

El contrato de mandato está reglamentado en el Código de Comercio de la siguiente forma:

"El mandato comercial es un contrato por el cual una parte se obliga a celebrar o ejecutar uno o más actos de comercio por cuenta de otra. El mandato puede conllevar o no la representación del mandante. Conferida la representación, se aplicarán además las normas del Capítulo II del Título I de este libro."³⁴

Sobre la representación, la doctrina ha hecho las siguientes aclaraciones:

"El mandato se convierte en representativo cuando el mandatario, que en nuestro caso es el agente de carga, actúa frente al tercero con poder y lo compromete en el resultado de la gestión". En cambio, el mandato no representativo "surge cuando la conclusión del negocio es entre "el mandatario sin poder" como persona directamente interesada y el tercero."³⁵

Más específicamente la jurisprudencia ha señalado las siguientes bases entre el agente de carga y el contrato de mandato con representación:

... lo relevante de los agentes de carga es que si contratan a nombre y por cuenta de sus clientes, a diferencia de los comisionistas de transporte, quienes se obligan en su nombre, pero por cuenta ajena (C. Co., art. 1312), su actividad, en últimas, a falta de regulación específica, se gobierna por el mandato comercial representativo, porque cuando despliegan su actividad profesional lo hacen por cuenta de otra persona, quien por su puesto es la que se obliga.

³³ CÓDIGO DE COMERCIO: Decreto 4510 de 1971, Op. Cil., Art. 1314. "No obstante lo previsto en el artículo anterior, el pasajero, el remitente o el destinatario podrán ejercitar directamente contra el transportador las acciones del caso por los perjuicios que esté obligado a indemnizar. El incumplimiento del contrato, una vez que el pasajero, las acciones por el incumplimiento del contrato, una vez que el servicio le sea prestado o que en cualquier otra forma

³⁴ *Ibid.*, Art. 1262.

³⁵ BONNVENTO FERNÁNDEZ, José Alejandro. Los principales contratos civiles y su paralelo con los comerciales. 18 ed. Bogotá: Librería Ediciones del Profesional, 2012, p. 632.

Por esto, salvo las relaciones entre el agente de carga y la persona que representa, el agente de carga no puede considerarse parte de ninguno de los contratos que celebra en desarrollo de su gestión, puesto que si, como queda dicho, al convenirlos, actúan en representación del encargante, es a este, y no a aquel, a quien debe considerarse como uno de los extremos de tales relaciones negociadas.³⁶

Bajo esta misma línea la Corte Suprema de Justicia definió al agente de carga como "un profesional especializado en el manejo de carga internacional a quien se confía la labor de coordinar el transporte de las mercaderías, que, para tal efecto, realiza una labor de intermediación entre los distintos sujetos que intervienen en la cadena del transporte, evitando así que quien contrata sus servicios tenga que establecer relaciones individuales con cada uno de ellos, además de lo cual presta labores de asesoría sobre las reglas más convenientes, los trámites que se deban realizar antes las autoridades, etc."³⁷

Sin embargo la configuración del contrato de mandato con representación, no es una cuestión sencilla. No basta simplemente presumir que el generador ha entendido que el agente de carga actuará como un mandatario. Este caso especial requiere que tanto el mandante (generador de carga), como los terceros que el agente de carga subcontratara, conozcan sobre la condición de mandatario del agente de carga, pues en caso de que ello no quede plenamente identificado se entenderá que el contrato suscrito fue de "comisión de transporte" y por lo tanto la responsabilidad del agente de carga, será como la del transportador.³⁸

En cambio si se logra aclarar a las partes la naturaleza del contrato de mandato con representación que nace en estos casos, se debe tener en cuenta que la obligación que se exige al mandatario (agente de carga) es una obligación de medio, que es distinta a la obligación de resultado de la que, como ya lo dijimos, se aplica al transportador. Se verá a continuación la connotación de la responsabilidad del mandatario y la obligación de medio.

3.3.1 Responsabilidad del mandatario. La responsabilidad que asume el mandatario en el contrato de mandato con representación es la que la doctrina ha llamado la obligación de medio, definida como: "Aquella que impone al deudor el deber de emplear al servicio del acreedor los medios de que dispone, y de observar especial cuidado y diligencia con miras a alcanzar un fin; pero sin garantizar en ningún momento ese fin buscado, sin asegurar un resultado. De ello se sigue que el deudor cumplió su obligación cuando puso los medios del caso y actuó con prudencia y diligencia."³⁹

³⁶ COLDMBA, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 5 de Febrero de 2009, Exp. 2001-00142-01. M. P. Jaime Alberto Arribas Páucar.

³⁷ *Ibid.*, Sentencia de 16 de diciembre de 2010, Exp. 2000-00012-01, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

³⁸ *Ibid.*

En concordancia con lo anterior, lo ideal es que el agente de carga realice su actividad comercial, que como lo anotó la Corte es de la un "profesional especializado en el manejo de carga internacional", con la mayor diligencia para lograr la misión encomendada por el mandante o generador de carga, de manera que estará llamado a responder en caso de que se configure un error profesional.⁴⁰

Se verá a continuación un fallo de la Corte Suprema de Justicia en el que el agente de carga fue considerado "comisionista de transporte" en la modalidad de transporte terrestre nacional y se le aplicó lo dispuesto en el Código de Comercio sobre el contrato de comisión y por ende se le impuso la misma responsabilidad que hubiera asumido un transportador, fue precisamente en este fallo en el que la Corte hizo aclaraciones sobre la diferencia entre el contrato de comisión de transporte y el contrato de mandato con representación que susciben los agentes de carga:

↓ El caso Schenker, Sentencia de 16 de diciembre de 2010, Ref.: 05001-3103-010-2000-00012-01 de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil.

* Resumen de los hechos: Durespo (importador) contrató a Schenker (agente de carga) para trasladar una mercancía, desde un punto de Alemania hasta Medellín. Por otra parte, Durespo aseguró la mercancía con Suramericana de Seguros. Una vez la mercancía arribó a Cartagena, Schenker contrató a Cooltransoran (transportador terrestre) para trasladar la carga desde Cartagena a Medellín y durante este traslado la carga fue hurtada.

Durespo presentó el reclamo a la aseguradora por el referido siniestro y recibió la suma de \$308.346.577. A su vez Suramericana de Seguros se subrogó en sus derechos, de conformidad con el artículo 1096 del Código de Comercio e inició el litigio contra Schenker y Cooltransoran.

En la primera instancia, el juez declaró probadas las excepciones de "fuerza mayor" y exoneración de responsabilidad por parte de la transportadora, y el Tribunal confirmó la decisión. En el recurso de casación, la Corte consideró que el transportador no usó todas las medidas razonables para evitar el perjuicio, por tanto no aceptó la fuerza mayor o caso fortuito para que el transportador se exonerara de responsabilidad.

⁴⁰ YZQUIERDO TOR, SADA, Mariano. La responsabilidad civil de los profesionales: una selección de aspectos problemáticos. En línea. Disponible en Internet: <URL: <http://www.asociacionabogados.org/poemonesla/port.pdf>>. [Citado: 17. julio, 2012]. Error profesional: "el comportamiento objetivamente distinto del que exigía la situación en concreto, pero no necesariamente culposo".

Sin embargo, la relación contractual entre Durespo y Cooltransoran no era clara. El agente de carga Schenker no presentó los terceros subcontratados al generador de carga, y las partes (Durespo y Cooltransoran) afirmaron no tener ningún vínculo comercial.

La Corte consideró que el contrato que habían suscrito las partes era de comisión de transporte, y en consecuencia, le atribuyó el incumplimiento del contrato a Schenker (comisionista) y lo condenó a pagar \$308.346.577.

Con este ejemplo se evidencian las consecuencias de no suscribir un contrato formal entre el agente y generador de carga en el que se aclare cuál será la actividad comercial del agente de carga, sus respectivas obligaciones y su responsabilidad contractual. Además queda claro que, en caso de que el agente actúe como mandatario debe informar al generador de carga sobre cuáles serán los terceros subcontratados, así mismo, los terceros deben conocer la condición de mandatario bajo la cual actúa el agente, lo anterior como condición especial para que las partes tengan conocimiento del contrato de mandato con representación.

3.4 OTRAS RESPONSABILIDADES DEL AGENTE DE CARGA

Aun cuando no es una responsabilidad contractual, el agente de carga tiene unas obligaciones aduaneras dentro de las cuales está facultado para emitir documentos de transporte, se verán a continuación estas obligaciones legales y como pueden influir en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

3.4.1 El agente de carga como emisor de documentos de transporte y responsable de la obligación aduanera. Para las operaciones en las que interviene un agente de carga existen dos documentos de transporte para soportar una misma operación:

↓ Un documento de transporte master o madre que expide el transportador, en el que el remitente es el agente de carga que recibe la mercancía en origen y el destinatario o consignatario es el agente de carga que recibe la misma en destino.

↓ Por su parte, el agente de carga expide un documento de transporte llamado house o hijo, en el que normalmente el remitente es el vendedor de la mercancía y el destinatario es el comprador o receptor de la misma en destino.

De esta forma y como se explicó en el capítulo II, en cada modalidad de transporte los documentos que prueban el contrato de transporte reciben distintas denominaciones, así pues, para la modalidad de transporte aéreo de carga se expide una guía aérea master o madre y una house air way bill o guía hija. Es conveniente anotar que para el transporte aéreo, los agentes de carga deben

Introducir en el documento de transporte su código IATA que los acredite como Agentes autorizados por esta asociación.

Y para el transporte marítimo se expidió un BL master y un HBL o house o BL hijo. Sobre esta facultad de expedir documentos de transporte⁴¹, es conveniente revisar el reconocimiento legal que se dio al agente de carga en el Estatuto Aduanero Decreto 2685 de 1993, que lo definió en los siguientes términos:

“AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL. 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”⁴²

Con esta inclusión en la legislación colombiana al agente de carga se le adjudicaron obligaciones aduaneras relativas a la documentación de las mercancías que tiene a su cargo en la modalidad de importación marítima, aunque se omittó reconocer que también expide documentos de transporte en la modalidad aérea, por ello, esta inclusión ha sido objeto de análisis en el proyecto de ley que pretende reformar el Estatuto Aduanero.

Lo importante sobre lo anterior es resaltar que el fin normativo con la inclusión del agente de carga es contrarrestar el contrabando, más no enmarcar sus responsabilidades contractuales. Sin embargo, la realización correcta y oportuna de dichas obligaciones se convierte en una obligación contractual para el agente de carga, pues en caso de realizarse de forma defectuosa y ex temporel, ocasionaría perjuicios para el interesado en recibir la mercancía a tiempo.

⁴¹ FRANCO ZARATE, Javier Andrés. La responsabilidad de los operadores logísticos y agentes de carga en Colombia: planteamientos de cara a una eventual ratificación de las Reglas de Rotterdam. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://repositorio.cejil.org/bitstream/handle/doc/10300/1/112-Responsabilidad-de-los-operadores-log-C3%A4daticos.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013]. Llama la atención que se le haya otorgado la facultad de emitir documentos de transporte al agente de carga a pesar de que esta facultad es propia de un transportador principal que normalmente requiere de permisos otorgados por las entidades gubernamentales correspondiente como el Ministerio de Transporte o la DIANA (Dirección general marítima, autoridad marítima Colombiana). Parte de este debate y a propósito de una posible ratificación de las reglas de Rotterdam, algunos especialistas formulan la siguiente hipótesis: "... examinando la aplicabilidad de lo dicho en el contexto colombiano ante una eventual ratificación del Convenio en el país, varios puntos deberían ser estudiados. De un lado, si el agente de carga u operador logístico emitiera un documento de transporte, como en efecto lo hace en la actualidad para cumplir ciertas formalidades aduaneras, tal situación podría determinar que pueda ser considerado eventualmente como transportador en el contexto del control por el mero hecho de expedir el documento de transporte y, de tal forma, estar en principio sometido a los parámetros de la Convención en tal calidad ante una eventual ratificación.

⁴² COLOMBIA. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Decreto 2685. Op. cit., Art. 1º.

3.5 EL AGENTE DE CARGA COMO OPERADOR LOGÍSTICO

La globalización y las nuevas tendencias del mercado han obligado a la mejora de los tiempos y movimientos en la cadena de suministro, de esta manera los agentes de carga han empezado a ofrecer a sus clientes, no sólo la suscripción del contrato de transporte para el traslado de las mercancías, sino también, la suscripción de todos aquellos contratos que se requieren durante la operación, además de ofrecerle asesoría profesional para organizar la logística en la compra y entrega de sus productos.

De esta manera han aparecido los operadores logísticos quienes se encargan de: "integrar la prestación de servicios especializados para la cadena de abastecimiento tales como: Almacenamiento, Gestión de Inventarios, Transporte y Distribución Física adaptados a las necesidades específicas de cada cliente".⁴³

Conceptos como el 3PL (Third Party Logistics o Tercera Parte Logística)⁴⁴ empezaron a incursionar hace ya varios años, y algunos agentes de carga adoptaron dichos modelos para hacer más atractiva su actividad comercial.

En el 2011 se publicó el siguiente artículo que hablaba sobre una agencia de carga en Colombia que adoptó el modelo de 3PL y sus beneficios: "En Colombia ya es muy frecuente que las compañías tercericen los servicios de logística, para dedicarse a lo que en DHL Global Forwarding se denomina el Core Business (Corazón de su Negocio)", dice Alejandro Adelsohn, Regional Sales Head Andina, director de Business del Development de DHL Global Forwarding.⁴⁵

Lo anterior se viene dando porque el entorno competitivo obliga a las factorías a ser tan productivas en las operaciones de soporte como en la actividad principal. Tanto las grandes compañías como las pequeñas y medianas empresas (pymes) utilizan esta figura para atender de forma oportuna sus cadenas de distribución y puntos de comercialización.

⁴³ ALDIA LOGÍSTICA. ¿Qué es un Operador Logístico? [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.catalopodelogistica.com/pdf/07.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

⁴⁴ GUERRERO QUIROGA, Andrea Carolina y CARDENAS LÓPEZ, Linaur Wilma. Diseñar el plan operacional de un 4PL que le permite a las pequeñas y medianas empresas del sector confeccionar en Bogotá acceder al mercado del suroriente de Estados Unidos. [En línea]. [Citado: 20, abril, 2013]. Un 3PL (Third Party Logistics), es una empresa que lleva a cabo la planificación, implementación y control del eficiente y efectivo flujo y almacenamiento de mercancías y servicios e información asociados, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el objeto de satisfacer los requerimientos del cliente.

⁴⁵ PORTAFOLIO. El 3PL, una tendencia útil para cualquier empresa. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.portafolio.com/archivo/documento/AMM-4549222>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

280

Las pymes, por ejemplo, han hallado en esta forma de subcontratación una buena alternativa para manejar, con unos costos económicos, ciertas actividades que resultaban onerosas para este segmento de la producción, como era movilizar sus productos de un sitio a otro", dice Carlos España, director Ejecutivo de la Asociación Colombiana de Logística (Acollog).⁴⁵

Bajo esta misma tendencia se ha dado campo a otro concepto que es el 4PL (Fourth Party Logistics)⁴⁷, figura que está actualmente en desarrollo en nuestro país.

3.6 ENTREVISTAS A AGENTES, GENERADORES DE CARGA Y A UN ASESOR DE SEGUROS SOBRE EL TEMA

Una vez visto el anterior panorama, se considera conveniente revisar el resultado de las entrevistas que se hicieron a algunos agentes y generadores de carga, sobre la forma de suscribir contratos entre agente y generador de carga:

Agentes	Generadores de carga	Asesor de seguros
<p>¿Informa al asegurado de la carga sobre las condiciones de transporte de los bienes? ¿cómo se maneja el seguro? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro?</p>	<p>El agente de carga debe ser asesorado por el generador de carga, sin embargo, los intermediarios de seguros y los aseguradores se encargan de manejar los siniestros. El agente de carga debe ser asesorado por el generador de carga, sin embargo, los intermediarios de seguros y los aseguradores se encargan de manejar los siniestros.</p>	<p>Solo cuando se presenta un siniestro, el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>
<p>¿Informa a su cliente el nombre de la compañía que cubre su carga? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro?</p>	<p>Con los clientes particulares o pequeños, el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>	<p>Si el asegurado quiere conocer el nombre de la compañía que cubre su carga, el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>
<p>¿Informa a las partes que cubren su carga el nombre de la compañía que cubre su carga? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro?</p>	<p>En todo caso, en los contratos de transporte se debe especificar el nombre de la compañía que cubre la carga y el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>	<p>El transportador lo puede hacer a través de los intermediarios de seguros, pero también, cuando conoce a los clientes, puede proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>
<p>¿Informa a las partes que cubren su carga el nombre de la compañía que cubre su carga? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro? ¿cómo se maneja el siniestro?</p>	<p>Si el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro, el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>	<p>Si el asegurado quiere conocer el nombre de la compañía que cubre su carga, el agente de carga debe proporcionar toda la información necesaria para que el asegurador pueda investigar el siniestro y determinar la responsabilidad del siniestro.</p>

3.7.1. Entrevista con FITAC. Entrevista enviada por los integrantes de este grupo de investigación el 5 de Noviembre de 2013 a FITAC:

4. Pregunta 1. Dentro de la normatividad colombiana el agente de carga tiene, como usted bien lo sabe, un tratamiento en cuanto a las obligaciones aduaneras, específico y concreto. Sin embargo, la responsabilidad del agente frente a aquel que contrata sus servicios no tiene tratamiento normativo. Por ello, la Corte Suprema de Justicia abrió la posibilidad de aplicar a dicha clase de contratos los parámetros del contrato de mandato con representación, bajo la aclaración de que el agente de carga debe informar a las partes sobre su actuación, so pena de que el agente de carga responda como "comisionista de transporte". Sentencia del 16 de Septiembre de 2010 exp. 00012. ¿Qué opinión le merece a usted como representante de la FITAC esta situación?

Respuesta de FITAC: Según la sentencia en mención la diferencia fundamental entre el comisionista de transporte y el agente de carga es que en tanto el primero, al celebrar los contratos de transporte materia del encargo que le fue conferido, actúa en nombre propio, el segundo, en las actividades que despliega por razón de su actividad profesional, particularmente al convenir el transporte de las mercancías, actúa, en general, como representante de su cliente.

Por lo tanto debe quedar claro que cuando la Agencia de Carga actúa, debe quedar establecido que lo está haciendo como representante de su cliente (contrato de transporte de mercancías en el territorio nacional), porque de lo contrario entran a responder como un comisionista de transporte, adquiriendo los derechos y obligaciones del régimen del transportador, como sucedió este caso.

4. Pregunta 2. Por otro lado, sabemos que la FIATA también había detectado en su momento la falta de tratamiento normativo que tiene la figura del agente de carga a nivel mundial, por ello introdujeron a Colombia las Fiata Model Rules for freight forwarding services en la Asamblea General Ordinaria de FITAC el 3 de Abril de 2003. En la actualidad estas cláusulas, ¿que tanta aplicación y aceptación tienen por parte de los agentes y generadores de carga?

Respuesta de FITAC: FITAC determino implementar las CONDICIONES GENERALES DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL – ACI, que son de libre aplicación por las empresas afiliadas a la Federación, actualmente la mayoría de las empresas afiliadas las utilizan.

4. Pregunta 3. Sobre el borrador de la reforma del Estatuto Aduanero, el artículo 35 Num. 10, da la posibilidad a las agencias de aduanas de "realizar labores de consolidación o desconsolidación de carga, transporte de carga o depósitos de mercancías", con lo anterior parecería ser que más empresas podrían llegar a tener la calidad de agentes de carga, haciendo más compleja aun la responsabilidad de esta figura, ¿qué opinión le merece a usted esta situación?

Respuesta de FITAC: Es de aclarar que no se tendría la calidad de Agentes de Carga, lo que se otorga son tratamientos especiales a los operadores de Comercio Exterior, si cumplen los niveles de contabilidad establecidos en el sistema de Gestión de Riesgo.

En cuanto a la responsabilidad y su complejidad sería necesario que consultara a la DIAN, pues aún no se ha establecido si se tenga que cumplir con las obligaciones y requisitos de un Agente de Carga.

3.7.2. Comentarios de la entrevista. Sobre la pregunta 1, como podemos ver FITAC comparte también la posición sobre la claridad en las condiciones de los contratos para definir desde el inicio la naturaleza del contrato y por tanto las responsabilidades de las partes.

Sobre la pregunta 2, no estamos de acuerdo con que la mayoría de las agencias de carga llenen conocimiento sobre la implementación de las CONDICIONES GENERALES DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL – ACI, sin embargo, no pretendemos convalidar las estadísticas de la FITAC, precisamente lo que busca esta investigación es sensibilizar a los agentes y generadores de carga sobre el establecimiento claro de las condiciones contractuales.

Y sobre la pregunta 3, nuestra interpretación sobre la reformar al dar la posibilidad a las agencias de aduanas de "realizar labores de consolidación o desconsolidación de carga, transporte de carga o depósitos de mercancías", abría la puerta para que puedan ser simultáneamente, agencia de aduana y agencia de carga, en este punto lo crucial será el interesado decida por su voluntad ser o no agente de carga adicional a su permiso de agencia de aduana. En conclusión esta modificación del Estatuto, llama nuestra atención teniendo en cuenta el estado actual "complejo" de la responsabilidad de un agente de carga.

187

62

4. PÓLIZA DE SEGURO DE MERCANCIA

4.1 PÓLIZA DE SEGURO DE MERCANCÍAS, UNA NECESIDAD

El traslado internacional de mercancías es una actividad eminentemente riesgosa y el hecho de que varios terceros intervengan en la cadena logística hace compleja su responsabilidad. Por ello las partes transmiten estos riesgos a empresas aseguradoras a través de una póliza de seguro para que sus intereses estén cubiertos en caso de ocurrir un siniestro sobre la mercancía, como: daños, entregas incompletas, la no entrega y entregas tardías. Así se plantea en un artículo de Fasacolda (Federación de Aseguradores Colombianos):

"Todos estos actores enfrentan diferentes riesgos asociados a su participación en la cadena logística de movilización de mercancías, estos riesgos pueden incidir en la pérdida total o parcial de las mercancías que movilizan. Por lo tanto, transferir los riesgos a una aseguradora los puede proteger o ayudarles a mitigar el impacto que una pérdida puede causar sobre su patrimonio o sobre sus ingresos futuros.

En ese sentido todos los agentes que participan en la cadena de abastecimiento pueden adquirir una póliza de transporte y así transferir sus riesgos. En general y según el art. 1124 del Código de Comercio: "Podrán contratar el seguro de transporte no sólo el propietario de la mercancía sino todos aquellos que tengan responsabilidad en su conservación, tales como el comisionista o la empresa de transporte, expresando en la póliza si el interés asegurable es la mercancía o la responsabilidad por el transporte de la mercancía".⁴⁹

A continuación se revisará el resultado de las entrevistas que se hicieron generadores y a agentes de carga sobre el manejo de las pólizas de seguro.

Cuadro 5. Entrevista a agentes de carga sobre el manejo de las pólizas de seguros.

Entrevista	Entrevista 1	Entrevista 2	Entrevista 3
¿Habría estado en algún momento de su vida, antes de emprender el negocio o si tiene experiencia en el agente de carga lo creó, sobre este tema?	Siempre estuve con el grupo antes de emprender el negocio.	Siempre he tenido un grupo.	Siempre estuve con el grupo.
¿Ha estado recibiendo alguna vez un siniestro por daños a la mercancía, si es afirmativo, ¿cómo se puede?	En el sector no se puede tener nada.	Nunca.	Ha habido hechos y a veces se puede tener responsabilidades por el siniestro.
¿Habría estado en algún momento de su vida, antes de emprender el negocio o si tiene experiencia en el agente de carga lo creó, sobre este tema?	No he sido yo que la responsabilidad es del grupo.	No.	Siempre.

Fuente: Autores.

⁴⁹ CONCHA, Angella, UMAÑA, Leonardo y VARGAS, María José. Seguros de daños: el seguro de transporte de carga. En línea. Disponible en Internet: <URL: <http://www.fasacolda.com/fasacolda/BancoMedios/Documentos%20PDF/61%20seguro%20da%20transporte%20de%20carga.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

3.7.1 Entrevista con FITAC. Entrevista enviada por los integrantes de este grupo de investigación el 5 de Noviembre de 2013 a FITAC:

182
4. Pregunta 1. Dentro de la normatividad colombiana el agente de carga tiene, como usted bien lo sabe, un tratamiento en cuanto a las obligaciones aduaneras, específico y concreto. Sin embargo, la responsabilidad del agente frente a aquel que contrata sus servicios no tiene tratamiento normativo. Por ello, la Corte Suprema de Justicia abrió la posibilidad de aplicar a dicha clase de contratos los parámetros del contrato de mandato con representación, bajo la aclaración de que el agente de carga debe informar a las partes sobre su actuación, so pena de que el agente de carga responda como "comisionista de transporte". Sentencia del 16 de Septiembre de 2010 exp. 00012. ¿Qué opinión le merece a usted como representante de la FITAC esta situación?

Respuesta de FITAC: Según la sentencia en mención la diferencia fundamental entre el comisionista de transporte y el agente de carga es que en tanto el primero, al celebrar los contratos de transporte materia del encargo que le fue conferido, actúa en nombre propio, el segundo, en las actividades que despliega por razón de su actividad profesional, particularmente al convenir el transporte de las mercancías, actúa, en general, como representante de su cliente.

Por lo tanto debe quedar claro que cuando la Agencia de Carga actúa, debe quedar establecido que lo está haciendo como representante de su cliente (contrato de transporte de mercancías en el territorio nacional), porque de lo contrario entrista a responder como un comisionista de transporte, adhiriendo los derechos y obligaciones del régimen del transportador, como sucedió este caso.

4. Pregunta 2. Por otro lado, sabemos que la FIATA también había deletado en su momento la falta de tratamiento normativo que tiene la figura del agente de carga a nivel mundial, por ello introdujeron a Colombia las Flata Model Rules for freight forwarding services en la Asamblea General Ordinaria de FITAC el 3 de Abril de 2003. En la actualidad estas cláusulas, ¿que tanta aplicación y aceptación tienen por parte de los agentes y generadores de carga?

Respuesta de FITAC: FITAC determine implementar las CONDICIONES GENERALES DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL – ACI, que son de libre aplicación por las empresas afiliadas a la Federación, actualmente la mayoría de las empresas afiliadas las utilizan.

4. Pregunta 3. Sobre el borrador de la reforma del Estatuto Aduanero, el artículo 35 Num. 10, da la posibilidad a las agencias de aduanas de "realizar labores de consolidación o desconsolidación de carga, transporte de carga o depósitos de mercancías", con lo anterior parecería ser que más empresas podrían llegar a tener la calidad de agentes de carga, haciendo más compleja aun la responsabilidad de esta figura, ¿qué opinión le merece a usted esta situación?

62
Respuesta de FITAC: Es de aclarar que no se tendría la calidad de Agentes de Carga, lo que se otorga son tratamientos especiales a los operadores de Comercio Exterior, si cumplen los niveles de contabilidad establecidos en el sistema de Gestión de Riesgo.

En cuanto a la responsabilidad y su complejidad sería necesario que consultara a la DIAN, pues aún no se ha establecido si se tenga que cumplir con las obligaciones y requisitos de un Agente de Carga.

3.7.2 Comentarios de la entrevista. Sobre la pregunta 1, como podemos ver FITAC comparte también la posición sobre la claridad en las condiciones de los contratos para definir desde el inicio la naturaleza del contrato y por tanto la responsabilidad de las partes.

Sobre la pregunta 2, no estamos de acuerdo con que la mayoría de las agencias de carga tienen conocimiento sobre la implementación de las CONDICIONES GENERALES DEL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL – ACI, sin embargo, no pretendemos controvertir las estadísticas de la FITAC, precisamente lo que busca esta investigación es sensibilizar a los agentes y generadores de carga sobre el establecimiento claro de las condiciones contractuales.

Y sobre la pregunta 3, nuestra interpretación sobre la reformar al dar la posibilidad a las agencias de aduanas de "realizar labores de consolidación o desconsolidación de carga, transporte de carga o depósitos de mercancías", abriría la puerta para que puedan ser simultáneamente, agencia de aduana y agencia de carga, en este punto lo crucial será el interesado decida por su voluntad ser o no agente de carga adicional a su permiso de agencia de aduana. En conclusión esta modificación del Estatuto, llama nuestra atención teniendo en cuenta el estado actual "complejo" de la responsabilidad de un agente de carga.

4. PÓLIZA DE SEGURO DE MERCANCIA

4.1 PÓLIZA DE SEGURO DE MERCANCÍAS, UNA NECESIDAD

El traslado internacional de mercancías es una actividad eminentemente riesgosa y el hecho de que varios terceros intervengan en la cadena logística hace compleja su responsabilidad. Por ello las partes transcriben estos riesgos a empresas aseguradoras a través de una póliza de seguro para que sus intereses estén cubiertos en caso de ocurrir un siniestro sobre la mercancía, como: daños, entregas incompletas, la no entrega y entregas tardías. Así se plantea en un artículo de Fasescolida (Federación de Aseguradores Colombianos):

"Todos estos actores enfrentan diferentes riesgos asociados a su participación en la cadena logística de movilización de mercancías, estos riesgos pueden incidir en la pérdida total o parcial de las mercancías que movilizan. Por lo tanto, transferir los riesgos a una aseguradora los pueda proteger o ayudarles a mitigar el impacto que una pérdida puede causar sobre su patrimonio o sobre sus ingresos futuros.

En ese sentido todos los agentes que participan en la cadena de abastecimiento pueden adquirir una póliza de transporte y así transferir sus riesgos. En general y según el art. 1124 del Código de Comercio: "Podrán contratar el seguro de transporte no sólo el propietario de la mercancía sino todos aquellos que tengan responsabilidad en su conservación, tales como el comisionista o la empresa de transporte, expresando en la póliza si el interés asegurable es la mercancía o la responsabilidad por el transporte de la mercancía".⁴⁹

A continuación se revisará el resultado de las entrevistas que se hicieron generadores y a agentes de carga sobre el manejo de las pólizas de seguro.

Cuadro 5. Entrevista a agentes de carga sobre el manejo de las pólizas de seguros.

RIESGOS	Entrevista 1	Entrevista 2	Entrevista 3
¿Alguien maneja su propia póliza de seguro, más de los que se manejan en la empresa o simplemente se manejan en la empresa?	No, se manejan en la empresa con la póliza de seguro.	Si, se maneja siempre una póliza.	Si, con una compañía.
¿De dónde maneja la póliza de seguro? ¿Es una póliza de seguro o simplemente se maneja en la empresa?	En la empresa, pero no se maneja en la empresa.	Si, en la empresa.	No, siempre maneja en la empresa.
¿Alguien maneja su propia póliza de seguro, más de los que se manejan en la empresa o simplemente se manejan en la empresa?	No, se manejan en la empresa con la póliza de seguro.	Si, se maneja siempre una póliza.	Si, con una compañía.

Fuente: Autores.

⁴⁹ CONCHA, Angela, UMAÑA, Leonardo y VARGAS, María José, Seguros de daños al seguro de transporte de carga. En línea. Disponible en Internet: <URL: <http://www.fasescolida.com/fasescolida/BancoMedios/Documentos/%20PDF/a1%20seguro%20de%20transporte%20de%20carga.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

282

Cuadro 6. Entrevista a generadores de carga sobre el manejo de las pólizas de seguros.

Actividad	Actividad	Actividad	Actividad	Actividad
1. El agente de carga debe tener un conocimiento claro de las pólizas de seguro que se manejan en su negocio, para poder asesorar al generador de carga y poder emitir una póliza de seguro que cubra los riesgos de la mercadería.	2. El agente de carga debe tener un conocimiento claro de las pólizas de seguro que se manejan en su negocio, para poder asesorar al generador de carga y poder emitir una póliza de seguro que cubra los riesgos de la mercadería.	3. El agente de carga debe tener un conocimiento claro de las pólizas de seguro que se manejan en su negocio, para poder asesorar al generador de carga y poder emitir una póliza de seguro que cubra los riesgos de la mercadería.	4. El agente de carga debe tener un conocimiento claro de las pólizas de seguro que se manejan en su negocio, para poder asesorar al generador de carga y poder emitir una póliza de seguro que cubra los riesgos de la mercadería.	5. El agente de carga debe tener un conocimiento claro de las pólizas de seguro que se manejan en su negocio, para poder asesorar al generador de carga y poder emitir una póliza de seguro que cubra los riesgos de la mercadería.

4

Como se puede notar, los generadores de carga entrevistados tienen sus propias pólizas de seguro, transmitiendo a una aseguradora el riesgo que se genera durante el traslado de las mercancías.

La mayoría de los agentes de carga tienen acuerdos comerciales con aseguradoras y ofrecen a los generadores de carga pólizas de seguro para el traslado de las mercancías. Lograr tener a un generador de carga cubierto por la aseguradora que ofrece el agente de carga es un beneficio para el agente, pues en dicho caso este último tendrá la condición de tomador de la póliza y el generador será el beneficiario, de manera que si se presenta un siniestro, la aseguradora se subrogará directamente contra el "aparentemente culpable" y no contra el agente de carga por ser el tomador de la póliza, todo ello sujeto a las condiciones de la póliza.

Por otro lado, si el generador de carga tiene su propia póliza de seguro como lo vimos en las entrevistas del generador, la aseguradora se subrogará primero contra el agente de carga quien tiene la primera responsabilidad contractual.

Pero definitivamente el panorama más desalentador es el no contar con póliza de seguro, en tal caso el agente de carga debe asesorar al generador, recordarle los límites indemnizatorios de los transportadores según la modalidad, y mostrarle las distintas desventajas que trae dicha situación.

En todo caso, bien sea que la póliza sea ofertada por el agente o sea contratada directamente por el generador, es aconsejable que el agente de carga haga parte de las reuniones que realicen el generador y la aseguradora con ocasión de la administración de riesgos que se le vaya a dar a la póliza.

El agente de carga con su experiencia profesional en logística y el generador de carga quien conoce sus productos, son los llamados a definir junto con la aseguradora, los riesgos de la mercancía.

Recuérdese que el agente de carga es un aliado estratégico, y su aporte como profesional en las actividades logísticas también tiene por objeto mitigar los riesgos a los que estará expuesta la mercancía.

4.2 EL CONTRATO DE SEGURO DE MERCANCIAS

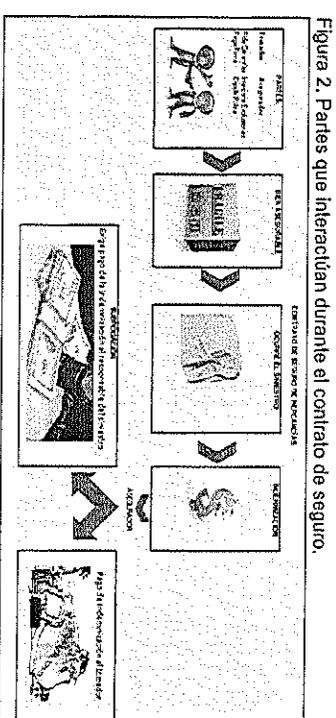
La obligación de suscribir el contrato de seguro se define de acuerdo al Termino Incoterms pactado por las partes. Esta obligación es una de las más importantes ya que representa el aseguramiento del capital invertido y permite a los interesados amparar la mercancía de situaciones riesgosas como por ejemplo el transporte de carga por cualquier medio, los múltiples procesos de manipulación y los actos planificados por delincuencia común o grupos al margen de la ley.

A continuación, se mostrarán los aspectos básicos del contrato de seguro en Colombia.

Cuadro 7. Contrato de seguro.

CONTADOR SEGURO	
CONDICIONES FAVORABLES	CONDICIONES INFAVORABLES
Art. 1026. El pago de la prima al asegurado, según las condiciones pactadas.	Art. 1024 y 1028. El asegurador está obligado a entregar en su oportunidad al tomador, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de su celebración, el documento de contenido del contrato de seguro, el cual se describe en la póliza. El contenido de pago o la entrega de la suma asegurada por el tomador al pago de la prima de la póliza.
Art. 1024 (barrido). Poder pedir de los hechos que se narran en el estado del riesgo, declaración de la existencia de la póliza según las condiciones del tomador.	Art. 1024, 1025 y 1026. (barridos en el) La renuncia del tomador a su derecho de pago de la prima de la póliza, la aceptación de la póliza que está expresada en el contrato de seguro, la aceptación de la suma asegurada por el tomador cuando son las expresadas en la póliza, la aceptación de la suma asegurada por el tomador cuando son las expresadas en la póliza.
Art. 1025 y 1027. El asegurado el día de la celebración del seguro, dentro de los 3 días siguientes a la fecha en que ha ocurrido el hecho que da origen al siniestro, debe comunicarlo al asegurador por el tomador, así como la causa de la pérdida.	Art. 1028 y 1029. El asegurador debe pagar el siniestro dentro del término que se establece en el contrato del siniestro. El asegurador responde de la suma asegurada.
Art. 1027 y 1028. El tomador debe informar al asegurador, las condiciones generales del siniestro, entre ellas, las condiciones de la póliza, las condiciones de la póliza y las condiciones de la póliza.	Art. 1026. Si el asegurado no cumple con las condiciones de la póliza, el asegurador no tiene obligación de pagar.

Con la siguiente figura se verá la forma en que las partes interactúan durante el contrato de seguro:



Fuente: autores.

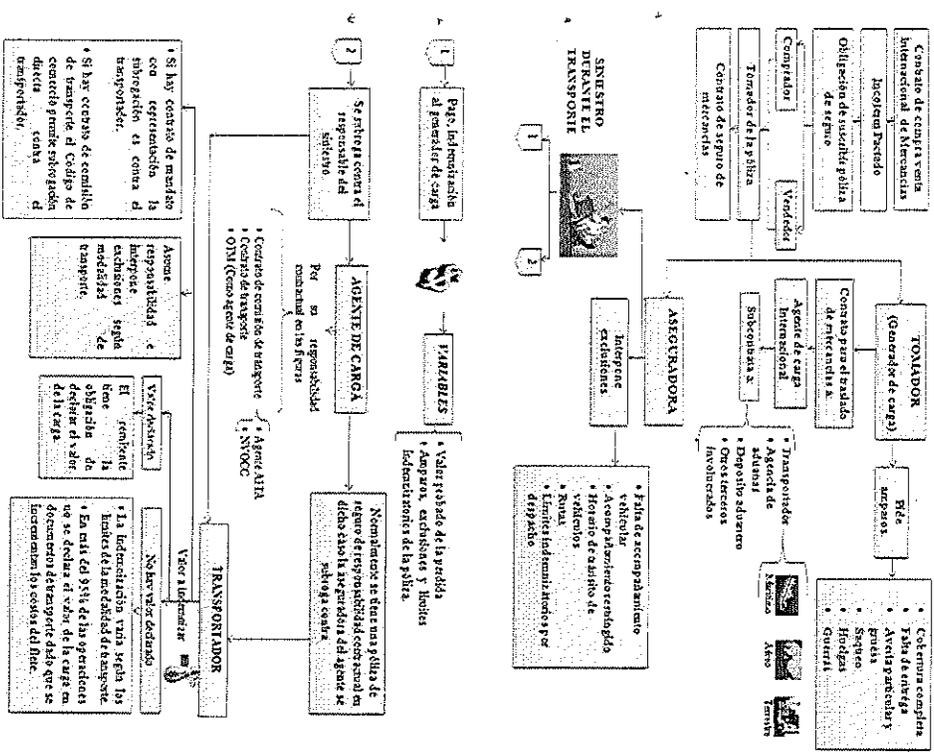
En este contrato las partes tienen a su cargo una serie de obligaciones y del cumplimiento de cada una de ellas dependerá el éxito en su ejecución.

La mayoría de agentes de carga en Colombia, ofrecen pólizas de seguros a sus clientes como parte de sus servicios, en dichas pólizas el agente de carga aparece como tomador de la póliza, se verá más adelante en el capítulo cinco las condiciones especiales de estas pólizas de seguro.

4.2.1 Como operan las pólizas de seguro de mercancías. Con el estudio que se ha realizado hasta el momento sobre el agente de carga, las formas que éste puede adoptar, las normas nacionales e internacionales que lo regulan, y el contrato de seguro, se pasará a analizar la figura tres en la que se verá cómo operan las pólizas de seguro de mercancías en Colombia:

28

Figura 3. Cómo operan las pólizas de seguro de mercancías en Colombia.



Fuente: Autores.

1

Con esta figura se puede apreciar cómo operan de forma entrelazada durante la cadena logística los distintos contratos de los cuales hemos hablado a lo largo de esta investigación, y cómo funciona la subrogación de las aseguradoras en caso de un siniestro.

Se anota que la claridad sobre este esquema del contrato de seguro, es también una herramienta clave para las decisiones de los gerentes logísticos, quienes deben tener pleno conocimiento de cuáles son los procesos posteriores a un siniestro, tanto para el generador, el agente de carga y el transportador.

5. CONCLUSIONES

Un agente de carga puede ser al mismo tiempo: Transportador en las modalidades terrestre, marítima (NVOCC) y operador de transporte multimodal (OTM), comisionista de transporte (Agente IATA), mandatario y agente de carga Inter nacional (ACI) inscrito ante la DIAN, puede que sólo realice una de estas actividades, o parte de ellas, o que se convierta en un operador logístico y ofrezca además de estos roles otras actividades complementarias de la cadena de abastecimiento. A manera de conclusión sobre este tema, se elaboró el cuadro que se muestra en la siguiente página.

Todo lo anterior puede ocurrir gracias a que no hay reglamentación que prohíba realizar conjuntamente estas actividades, ni está delimitada de manera estricta la función específica del agente de carga.

Lo importante de la concurrencia de las actividades que desempeña un agente es definir las obligaciones que se desprenden de cada una de ellas, para lo cual un agente y un generador de carga pueden celebrar un contrato y definir sus cláusulas de común acuerdo y evaluar los riesgos asumidos para buscar la forma de mitigarlos con el fin de cumplir a cabalidad con las obligaciones contractuales.

Se debe tener en cuenta que en caso de que se presente un siniestro y se inicie un proceso legal, el juez evaluará por conducta concluyente cuál era la actividad que estaba realizando el agente de carga para el momento del siniestro y de esta manera definirá su responsabilidad.

Cuadro 8. Responsabilidad del agente de carga, según su actividad comercial.

Responsabilidad del agente de carga, según su actividad		Como Transportador	Como Comisionista IVA	Como Mandatario
Actividad	Cuando se configura:	Cuando realice el transporte por medio de su propiedad	Cuando sea como agente IVA	Para que el contrato de mandato con representación se configure, es necesario que el agente de carga le presente a una persona, institución o subcontratado sobre su rol y ejerza un documento o prueba que ello demuestre, por ejemplo un contrato formal.
Clases de obligaciones que asume el agente de carga	Derechabado Debe usar todas las medidas razonables de un acurrador profesional para estar al tanto en las operaciones.	Como Comisionista IVA Cuando se configura en su nombre y por cuenta del generador de carga, a menos que se acuerde a que haga lugar durante el traslado de las mercancías. Según la modalidad, se aplicará por las distintas normas que regulan, negociadas e interpretadas que aplican.	Derechabado Asume las mismas obligaciones del transportador.	De modo Debe otorgar con la mayor diligencia por el mandante o generador de carga en esperar un resultado.
Observaciones del generador de carga	El generador de carga debe soportar el riesgo de que el agente de carga no cumpla con las obligaciones contractuales en el caso de presentarse algún siniestro, por el tipo de actividad que realiza y no tener capacidad financiera para asumir el riesgo de la mercancía, el agente de carga está sujeto al convenio internacional que aplica en el caso por lo general se usa el factor de la información obteniendo el generador de carga, en algunos casos, valores inferiores al real.	Es importante tener en cuenta que si bien de un contrato formal entre las partes se desprende que el agente de carga está autorizado para emitir documentos de transporte, en algunos casos genera los escritos el generador y desavergas al agente de carga, pues el agente como tal no tiene capacidad para emitir documentos de transporte.	El generador tiene la facultad legal para poder al agente de carga (formalmente) el poder de representación, ya sea por el factor de información nacional o el Código de Comercio también permite que el generador reciba directamente al representante (preste) por el cumplimiento de sus obligaciones.	El representante debe explicar al agente de carga que como resultado de la carga que como resultado de la información nacional o el Código de Comercio también permite que el generador reciba directamente al representante (preste) por el cumplimiento de sus obligaciones.
Observaciones del agente de carga al asumir este rol	Tener en cuenta las responsabilidades según la modalidad de transporte, por el tipo de mercancía nacional, en caso de que se presente algún siniestro el agente de carga debe pagar el 50% de la mercancía y el 50% de valor declarado de la mercancía que se declara en el momento de pagar el 50% de la mercancía y el 50% de valor declarado en estos casos es conveniente que el agente de carga una póliza a su vez de responder la responsabilidad asumida.	La vez el generador cede al agente su responsabilidad en un contrato, el agente de carga deberá en garantía al representante (preste) para que de la responsabilidad del agente de carga, y demás aspectos logísticos para que las mercancías lleguen a tiempo a los puertos de destino, el agente de carga debe tener en cuenta los tiempos legales que aplica.	El contrato al generador de carga debe tener en cuenta los aspectos logísticos para que las mercancías lleguen a tiempo a los puertos de destino, el agente de carga debe tener en cuenta los tiempos legales que aplica.	

Fuente: Autores.

La intención con este trabajo no es buscar un contrato que beneficie a una de las partes, la intención en realidad es llamar la atención de las dos partes, generador de carga y agente, para que suscriban contratos formales y claros en los que se definan las obligaciones de cada uno de ellos.

En otras palabras, se pretende evitar que los agentes sean sorprendidos porque creen acuar como mandatarios y cuando el siniestro ocurre les imponen una responsabilidad como transportador o como comisionista de transporte puesto que no suscribieron un contrato formal que acreditara su calidad de mandatarios.

Se pretende evitar también que el generador de carga crea que el agente en todas las fases de la operación debe responder como un transportador puesto que en caso de un siniestro el agente puede alegar que actuaba netamente como un mandatario y puede tener forma de comprobante (algún contrato o documento firmado por las partes) y en dicho caso, al generador sólo le resta atenerse a lo dispuesto por el convenio internacional o norma según la modalidad de transporte, y como lo vimos la mayoría de estos instrumentos jurídicos tiene como factor de indemnización el peso de la mercancía en caso de no declarar el valor de la misma. Y adicionalmente contemplan varias causales de exoneración de responsabilidad del transportador.

La estandarización de las cláusulas o condiciones que deben pactar el agente y generador de carga es parte de la gestión de las distintas federaciones que representan el gremio de los agentes de carga puesto que la implementación aislada no genera aceptación, por ello es necesario promover la costumbre hasta convertirla en una formalidad.

A continuación se presenta una guía sobre la forma como se pueden establecer las cláusulas de estos contratos, basada en recomendaciones derivadas de los distintos escenarios planteados en esta investigación que pueden adoptar tanto los agentes, generadores e incluso las aseguradoras.

6. RECOMENDACIONES, GUÍA PRÁCTICA PARA EL AGENTE DE CARGA, GENERADOR DE CARGA Y ASEGURADORA

6.1 RECOMENDACIONES PARA EL AGENTE DE CARGA

- ↓ Definir la forma contractual que se va a adoptar según las actividades solicitadas por el generador de carga (comisionista, transportador, mandatario);
- ↓ Informar y aclarar al generador de carga, cuáles son y en donde inician las obligaciones y responsabilidades del agente de carga.
- ↓ Asesorar correctamente al generador de carga sobre todos los aspectos logísticos para que las mercancías lleguen a tiempo y en óptimas condiciones a los lugares de entrega. Implementar un modelo de trabajo que permita monitorear y verificar que las obligaciones adquiridas con el generador de carga se estén ejecutando de forma ídnea y puntual, como lo haría un profesional de la planeación logística.
- ↓ Generar una relación de alianza estratégica entre el generador de carga y los terceros involucrados para minimizar los tiempos en la cadena logística.
- ↓ Informar a los terceros subcontratados la naturaleza de la intermediación del agente de carga, sobre todo cuando éste actúa como mandatario.
- ↓ Ofrecer al generador de la carga la prestación de servicios de terceros acreditados y especializados para cada una de las actividades que se deben subcontratar.
- ↓ Asesorar al generador de carga sobre los trámites aduaneros correspondientes, resaliando la conexión entre el cumplimiento de las obligaciones de las partes en el contrato de compraventa internacional y la verificación de dichas obligaciones en los controles aduaneros, como por ejemplo: Entrega correcta de la mercancía en cuanto a: Naturaleza, cantidades, empaque o embalaje y documentos.
- ↓ Exigir al cliente el cumplimiento de los requisitos legales del contrato de transporte para el traslado de las mercancías, como por ejemplo: Suministro de información de la mercancía y documentos.
- ↓ En caso de que el generador no tome en cuenta las recomendaciones y asesorías del agente de carga para mitigar los riesgos en el traslado de las mercancías y sobre el cumplimiento de las obligaciones legales, considerar una exclusión de responsabilidad contractual del agente de carga.

1

↓ Cumplir íntegramente con las obligaciones aduaneras pues de otro modo su impericia puede desatlar el incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

↓ Bajo ninguna circunstancia omitir los procesos y requisitos regulados por la legislación aduanera, ni realizar maniobras fraudulentas con el fin de agilizar un proceso y cumplir con los tiempos pactados con el generador de carga. Aun cuando no está en ningún capítulo, son principios de ética profesional.

↓ Todo lo anterior, suscritito en contratos formales para facilitar su claridad y cumplimiento.

6.2 RECOMENDACIONES PARA EL AGENTE DE CARGA, GENERADOR DE CARGA Y ASEGURADORA

↓ Identificar los riesgos que puedan llegar a afectar la entrega oportuna de la mercancía, como por ejemplo: Inspección del cargue en origen, pre-inspección en destino (caso de las importaciones), entrega oportuna de documentos, transporte de alimentos, cadena de frío, mercancías de alto costo, entre otros escenarios que requieran un análisis técnico de las partes.

↓ De acuerdo al análisis técnico realizado, evaluar la cobertura de la póliza y tomar medidas de seguridad e implementar controles preventivos para mitigar cualquier riesgo en la cadena logística.

6.3 RECOMENDACIONES PARA EL GENERADOR DE CARGA

↓ Informar al agente de carga desde el inicio de la contratación, el flujo que se necesita dar a las mercancías desde el punto de origen hasta el punto de destino, y las actividades que se requieran durante este flujo.

↓ Solicitar al agente de carga que aclare cuáles son y en donde incluyen sus obligaciones y responsabilidades.

↓ Considerar las recomendaciones que sugiera el agente de carga para mitigar los riesgos en el traslado de las mercancías y para lograr el cumplimiento de las obligaciones legales.

↓ Cumplir con las obligaciones del contrato de compraventa internacional de mercancías (según el rol del generador: vendedor o comprador), entre las cuales se resalta:

* La entrega de la mercancía según la naturaleza y cantidades pactadas, embalada teniendo en cuenta las condiciones de clima y movimiento durante el transporte internacional.

* La entrega de los documentos de la mercancía en cumplimiento de los preceptos legales aduaneros.

↓ Cumplir con las obligaciones del contrato de transporte para el traslado de la mercancía (según el rol del generador: remitente o destinatario), entre las cuales se resalta:

* Informar al agente de carga la descripción técnica del producto para consignarla en el documento de transporte.

* La entrega de los documentos de la mercancía para el transporte de la misma.

↓ Cumplir los requisitos legales que como importador o exportador, reglamenta el Estatuto Aduanero.

BIBLIOGRAFIA

- ACUERDO DE CARTAGENA. Decisión 393: Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal". [En línea]. Disponible en Internet: <URL: http://www.superttransporte.gov.co/super/ptnocadovmload/Normalidad/CD2/1/DECISIONES%20ACUERDO%20DE%20CARTAGENA/6_Decision%20393%20de%201996.doc>. [Citado: 12, diciembre, 2013].
- ALDIA LOGISTICA. ¿Qué es un Operador Logístico? [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.catalogodelogistica.com/pdf/07.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].
- ARBONES MALISANI, Eduardo A. Logística empresarial. Barcelona: Marcombo, 1990. 160 p.
- BCI EMPRESARIOS. Contrato de compraventa internacional de mercaderías. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: http://www.bci.compresarios/herramientasgestion/dymecapitulo64_acl.html>. [Citado: 12, diciembre, 2014].
- BONIVENTO FERNANDEZ, José Alejandro. Los principales contratos civiles y su paralelo con los comerciales. 18 ed. Bogotá: Librería Ediciones del Profesional, 2012. 837 p.
- CÓDIGO CIVIL COLOMBIANO. 9 ed. Bogotá: Temis, 2012. 829 p.
- CÓDIGO DE COMERCIO. Decreto 4510 de 1971. 4 ed. Bogotá: Temis, 2012. 910 p.
- COLOMBIA. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 1º de junio de 2005, exp. 1999-00666-01, M. P. Manuel Isidro Ardila Velásquez.
- Sala de casación Civil. Sentencia del 5 de Febrero de 2009. Exp. 2001-00142-01. M. P. Jaime Alberto Arubia Paucar.
- Sala de Casación Civil. Sentencia de 16 de diciembre de 2010. Exp. 2000-00012-01. M.P. Arturo Solarte Rodríguez.
- Sentencia de 11 de Julio de 2014 exp. 1999-01180-01. M.P. Jaime Alberto Arubia Paucar.
- COLOMBIA. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Decreto 2885 del 28-12-1999, por el cual se modifica la Legislación Aduanera.
- COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980). [En línea]. Disponible en Internet: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/sale_goods/1980CISG.html>. [Citado: 14, septiembre, 2013].
- CONCHA, Ángela, UMANA, Leonardo y VARGAS, María José. Seguros de daños: el seguro de transporte de carga. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.fasescolda.com/fasescolda/BancoMedios/Documentos%20PDF/seguro%20de%20transporte%20de%20carga.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].
- DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. Resolución 4240 de 2000 (junio 2), por la cual se reglamenta el Decreto 2885 de diciembre 28 de 1999.
- FIATA. Acerca de FIATA. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.fiata.com/index>>. [Citado: 26, diciembre, 2013].
- FRANCO ZARATE, Javier Andrés. La responsabilidad de los operadores logísticos y agentes de carga en Colombia: planteamientos de cara a una eventual ratificación de las Reglas de Rotterdam. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://reglasderotterdam.uexternado.edu.co/0713R-3x13/NaDD-U3C/wp-content/uploads/2012/11/12-Responsabilidad-de-los-operadores-log%C3%ADsticos.pdf>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].
- GUERRERO QUIROGA, Andrea Carolina y CÁRDENAS LÓPEZ, Laura Viviana. Diseñar el plan operacional de un 4PL que le permita a las pequeñas y medianas empresas del sector confecciones de Bogotá acceder al mercado del suroriental de Estados Unidos. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/ingenieria/tesis57.pdf>>. [Citado: 20, abr., 2012].
- GUIA MARITIMA. Los transportadores marítimos: no operadores de navas. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: http://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/boletines_cid/21_abril/ARCHIVO/Articul_o.PDF>. [Citado: 12, diciembre, 2013].
- GUZMÁN ESCOBAR, José Vicente. Contratos de transporte. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2009. 361 p.
- INCOTERMS 2000: sus relaciones con los contratos de transporte y de seguros. Ed: Revista de Derecho Privado, Enero-junio, 2001, no. 7, p. 61 y 54.
- IATA. Accreditation Cargo. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.iata.org/services/accreditation-cargo/pages/index.aspx>>. [Citado: 12,

285

11

diciembre, 2013]. Any person involved in international airfreight and complying with appropriate license and legal requirements may apply for registration as an IATA cargo agent.

JAMES C., Johnson y DONALD F., Wood. Contemporary logistics. 6 ed. Nueva Jersey: Prentice Hall, 1996. 586 p.

NIEVES CUEVAS, Mónica. Responsabilidad contractual del agente de carga internacional en Colombia. Trabajo de grado. Abogada. Bogotá D.C: Universidad Católica de Colombia, Facultad de Derecho. Área de derecho civil. 2012. 108 p.

NULLVALUE. Qué es el agente de carga TEL. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1962>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

OROZCO, Rodrigo. Que son los siniestros en seguros. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.seguros-seguros.com/siniestros.html>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

PORTAFOLIO. El 3PL, una tendencia útil para cualquier empresa. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.portafolio.co/archivo/documento/MAM-4549222>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

TAMAYO JARAMILLO, Javier. El contrato de transporte. Santafé de Bogotá: Colombo Editores, 1996. 670 p.

TAMAYO LOMBANA, Alberto. Manual de obligaciones: teoría del acto jurídico y otras fuentes. 5 ed. Bogotá: Temis, 2004. 416 p.

VILLAMIZAR M., Maritza y CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: http://camara.ccb.org.co/documentos/4220_logistica_dfi_cedritos.pdf>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

YZQUIERDO TOLSADA, Mariano. La responsabilidad civil de los profesionales: una selección de aspectos problemáticos. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.asociacionabogadosrc.org/pronuncias/pon7.pdf>>. [Citado: 17, julio, 2012].

ZULETA TISNES, José David [et al.]. Colombia: una piedra más en la torre de babel de la legislación del contrato de transporte marítimo internacional. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://publicaciones.eafl.edu.co/index.php/ij/article/download/1743/1748>>. [Citado: 12, diciembre, 2013].

Anexo A. Cuadro contrato transporte de mercancías.

PARTES CONTRATUADAS		Forma de Pago	Forma de Pago	Forma de Pago	Forma de Pago
PARTES CONTRATUADAS		Forma de Pago	Forma de Pago	Forma de Pago	Forma de Pago
 CARGA	 CARGA	 CARGA	 CARGA	 CARGA	 CARGA
 CARGA	 CARGA	 CARGA	 CARGA	 CARGA	 CARGA

Anexo F. Reseña actividad económica de los generadores de carga.

↓ Generador de carga Whirlpool.

Whirlpool Corporation es una organización dedicada a la fabricación y comercialización de aparatos electrodomésticos bajo tres niveles de precios, sus marcas son : Kitchen Aid (la de más alto costo), las líneas Whirlpool y Sears Kenmore (de precio medio-alto) ; y Roper y Estate (de precio bajo) . Whirlpool Corporation tiene 103 años de existencia.

↓ Generador de Carga La Polar.

La Polar conceptualiza el negocio como una plataforma de servicio orientada a satisfacer las múltiples necesidades, preferencias y gustos de los consumidores, destacando como pilar central, la administración de tiendas por departamento, en las que se ofrece una amplia variedad de productos de vestuario, accesorios, artículos deportivos, línea blanca y electrónica, muebles, decoración y productos para el hogar. La gestión de administración y operación de tiendas por departamento es desarrollada por la sociedad matriz, Empresas La Polar S.A.

↓ Generador de Carga Laboratorios Baxter.

Laboratorios Baxter S.A. es la filial en Colombia de Baxter International Inc., dedicada al desarrollo, fabricación y comercialización de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales así como a la prestación de servicios médicos.

Anexo G. Entrevista profesor Guillermo Santanilla (experto en temas de seguros de mercancías).

Pregunta 1: ¿Según su experiencia, se han presentado casos en que las aseguradoras deban pagar al asegurado (a manera de indemnización) un valor superior del que reciben las aseguradoras por medio de la subrogación contra las transportadoras internacionales (aerolíneas o navieras)?

RESPUESTA: La indemnización tiene las siguientes características:

Con base en el valor probado de la pérdida para el asegurado, cuando se trata de un GENERADOR DE LA CARGA, las aseguradoras en Colombia indemnizan con base en el límite por despacho cubierto en las condiciones del contrato de seguro. Una vez indemnizan tienen derecho a usar la SUBROGACION, para resarcir las pérdidas que una aerolínea o naviera a ocasionado y en este punto se debe tener en cuenta:

1. TRANSPORTE AEREO: Cuando se trata de transporte aéreo internacional, siempre hay un agente de carga internacional (forwarder) mediante la gestión de logística y transporte entre el generador de la carga y la aerolínea, y la base de la subrogación está limitada por el valor declarado de la carga en la guía de transporte aéreo.

Operan dos condiciones:

La primera condición es cuando en el valor declarado de la guía de transporte se registra en valor de la carga, caso en el cual el agente de carga internacional que ha tramitado guía madre y guía hija debe responder sobre el valor de la carga.

La segunda opción es cuando no se declara el valor de la carga (Más del 95% de las operaciones aéreas internacionales), caso en el cual la responsabilidad civil contractual sobre la carga se limita a DEG por el peso que sea registrado en la GUIA DE TRANSPORTE AEREO. (Verifica en el Pacto de Varsovia y Acuerdo de Montreal los valores máximos de indemnización por kilo, estiba o unidad de carga.)

El otro aspecto importante es el tipo de contrato que se realiza en TRANSPORTE. son TRES OPCIONES:

La primera opción es cuando el agente de carga internacional actúa como un mandatario, caso en el cual no tiene responsabilidad sobre la carga y esta RCC la asume la empresa de transporte con la que coordina el transporte aéreo de origen a destino. (APLICA A LOS DEMÁS MODOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, FLUVIAL, MARITIMO).

1

Quando el contrato es como comisionista de transporte, caso en el cual asume la RCC sobre el valor de la carga registrada en la Guía, B/L, fienesa o carta de porte, si en transporte internacional no se registra en valor de la carga su RCC se limita a DEG.

Quando el contrato es de OTM, la RCC es del OTM y en Colombia se aplica lo dispuesto en la Decisión 331 de la CAN.

Con las líneas navieras es similar, pero la RCC se limita en lo establecido en el acuerdo marítimo internacional.

Y en caso afirmativo, ¿cuáles han sido las causales para que la aseguradora no reciba la misma cuantía que indemniz6?

RESPUESTA: Las causales para que la aseguradora no reciba el mismo valor que indemniza, están sujetas a:

1. Los deducibles pactados en los contratos de seguro de transporte.
2. La base de la indemnización. El valor máximo a indemnizar el valor de costo probado de una pérdida. (Hay aseguradoras en Colombia que al generador de la carga le indemnizan a valor comercial más IVA)
3. Las limitaciones en la RCC - Están limitadas por el valor declarado o por el peso de la carga.
4. Las prácticas comerciales de las aseguradoras de negociar menores porcentajes, sabiendo que en sinistros en los que tenga que pagar subrogaciones ha negociado y en sinistros que tenga que cobrar subrogaciones puede aplicar similares porcentajes con su aseguradora colega y evitan demandas y facilitan el proceso de subrogación.
5. Cuando se hacen pagos comerciales al asegurado, las aseguradoras que reciben la subrogación invocan causales de objeción de las pérdidas y no aceptan la subrogación.
6. En transporte en Colombia si no se declara el valor se indemniza al 80% del valor de costo probado de la pérdida.

Pregunta 2: En caso de que una de las causales sea la falta de declaración del valor asegurado ¿Qué medidas están tomando las aseguradoras para que el valor asegurado sea informado a las transportadoras internacionales y así tener el derecho de subrogarse en la misma suma que se paga al asegurado?

74

No han tomado medidas. La responsabilidad de la declaración del valor de la carga es del REMITENTE y en la medida que en transporte internacional declaran el valor de la carga, los costos de transporte y logística son mayores y no los asumen.

En Colombia cuando la carga se moviliza bajo la figura de OTM - CV (Continuación de Viaje) la RCC se limita a lo establecido en la decisión 331 de la CAN cuando en el documento de transporte multimodal - OTM no se registra valor o no han pactado de manera específica que en caso de pérdidas o daños se indemnizan en los términos de la legislación vigente en Colombia e indicada en el contrato de transporte.

En el contrato de transporte terrestre nacional, regulado por el Código de Comercio, la situación es en parte distinta, allí el valor declarado de la mercancía comprende varios aspectos, entre ellos, costo de la mercancía, embalajes, impuestos, fletes, seguros y demás gastos. En este contrato, la indemnización del transportador será hasta por el valor declarado y el lucro cesante de la mercancía, y a falta de la declaración de este valor, el transportador no pagará lucro cesante. Y la indemnización será hasta el 80% del valor probado que tuviere la cosa en el lugar y fecha para la entrega al destinatario.

Pregunta 3: Según su experiencia, se han presentado casos en que las aseguradoras deban pagar al asegurado (a manera de indemnización) un valor superior del que reciben las aseguradoras por medio de la subrogación contra las transportadoras terrestres nacionales?

No.

Y en caso afirmativo, ¿cuáles han sido las causales para que la aseguradora no reciba la misma cuantía que indemniz6?

N/A.

Pregunta 4: En caso de que una de las causales sea la falta de declaración del valor asegurado ¿Qué medidas están tomando las aseguradoras para que el valor asegurado sea informado a las transportadoras terrestres nacionales y así tener el derecho de subrogarse en la misma suma que se paga al asegurado?

En transporte nacional en Colombia aplican el artículo 1030 y 1031 del código de comercio y mínimo la indemnización va al 80% cuando no se declara el valor. La modalidad más utilizada en pactar un % de subrogación que siempre será inferior al valor subrogado.

75

288

Pregunta 5: ¿En las modalidades de transporte planteadas en las preguntas anteriores: aéreo, marítimo y terrestre nacional, en caso de que en la contratación de servicios logísticos intervenga un agente de carga internacional y se presente un siniestro en el que está probada la culpa del transportador, normalmente las aseguradoras contra quién se subrogan: Transportador? Agente de carga? O Ambos?

Contra ambos. En los contratos de transporte se define el camino de la subrogación, así:

1. CONTRATOS DE MANDATO el camino de la RCC es GENERADOR y subrogación con empresa de transporte marítimo, aéreo o terrestre.
2. CONTRATOS DE COMISION: el camino de la RCC es GENERADOR y subroga con Agente de carga internacional y luego hay una segunda subrogación de la aseguradora del agente de carga contra el transportador marítimo, aéreo o terrestre.

3. CONTRATOS DE OTM: el camino de la RCC es GENERADOR y subroga con OTM y posteriormente la subrogación puede ser contra Agente de carga internacional y luego hay una tercera subrogación de la aseguradora del agente de carga contra el transportador marítimo, aéreo o terrestre.
Y en caso de que la respuesta sea ambos, ¿normalmente la aseguradora de quién recibe la indemnización?

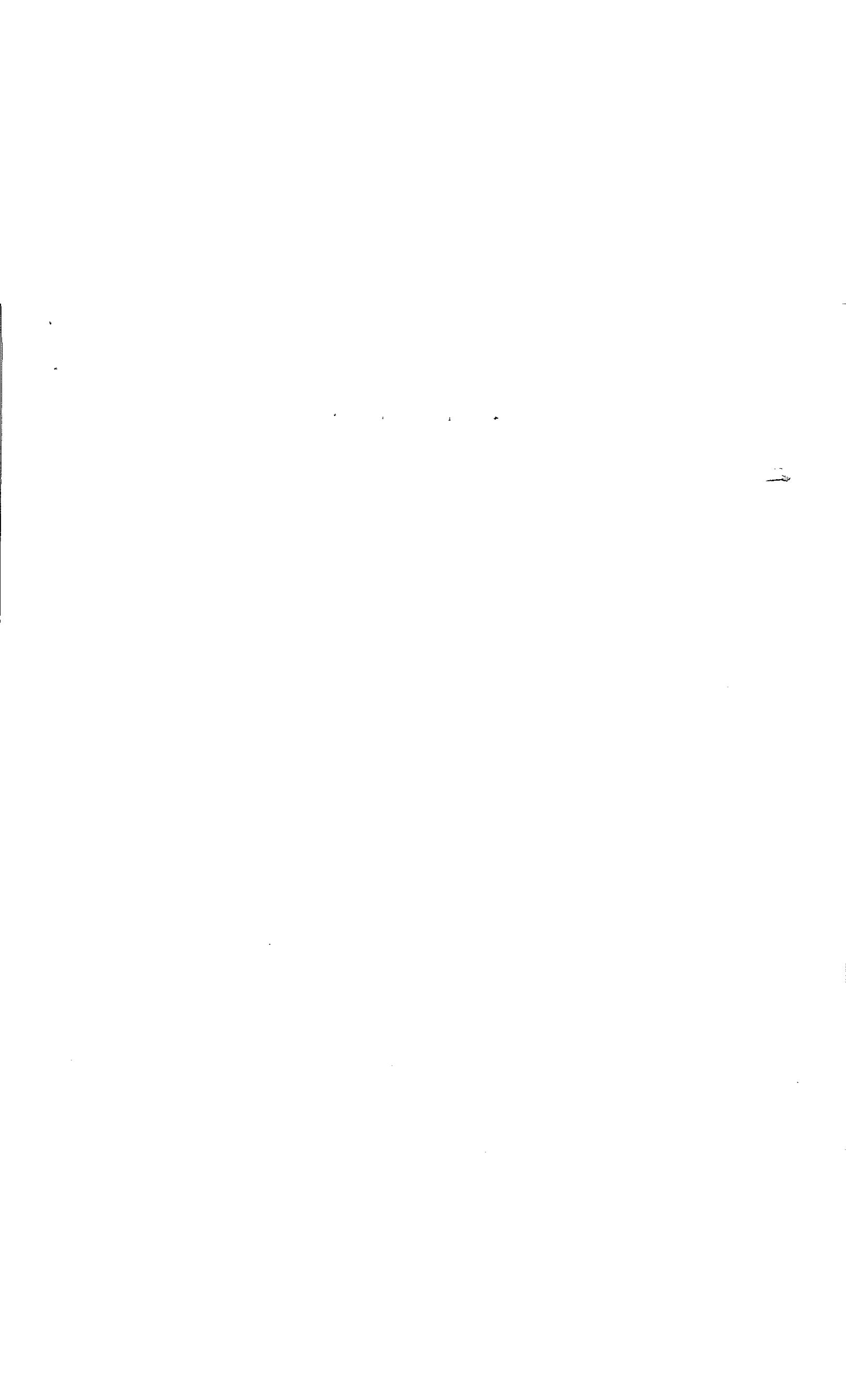
Hablando específicamente sobre los agentes de carga, hay una situación controversial debido a que la responsabilidad del agente frente a aquel que contrata sus servicios no tiene tratamiento normal y ello ha conllevado a que se apliquen contratos similares como el contrato de comisión de transporte, y el mismo contrato de transporte. Al respecto, anexamos un análisis sobre el contrato que se suscribe con un Agente de Carga.

Pregunta 6: ¿Cree que aún persiste la confusión entre la figura del comisionista de transporte y el agente de carga entre las empresas que prestan servicios logísticos?

Si. En Colombia los generadores de la carga no distinguen los tipos de contrato de transporte y cuando hay pérdidas sienten las consecuencias, igual sucede con las aseguradoras.

Pregunta 7: ¿La razón de la confusión se debe a la falta de uso de contratos formales, en los que se aclare cuál es el rol del agente (comisionista o mandatario)?

Si.



289

8 Guacales madera
148 x 153 x 142 cm
12 guacales de madera
96 x 47 x 164 cm
2 guacales de madera
50 x 100 x 100 cm
Peso 3500 kg

Quedo atenta a tus comentarios

Cordialmente Kate

-----Mensaje original-----

De: "ANGEL CASTELBLANCO VELANDIA" <angel.castelblanco@primumlogistic.com>

Enviado: Thursday, 27 July, 2017 14:59

Para: "Kate Reales - In Bonds" <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>
CC: diana.naranjo@somosartenmovimiento.com, dayanna.avila@somosartenmovimiento.com,
auxoperaciones2@primumlogistic.com, operaciones@primumlogistic.com
Asunto: Re: Tarifas escala Buenos Aires (EZE)

Estimada Katherine,

Me informa Tampa que este momento el carguero no está operando, únicamente están manejando vuelo directo en pasajeros paletizado y el alto no debe exceder 1.55 mt

Cordial saludo,

Angel Castelblanco V.

angel.castelblanco@primumlogistic.com

Oficina: 57 1 4294142// 4282210// 4287467 - Ext. 102

Móvil: 316 830 46 04

Dirección: CL 23 # 116-31 OF 305 Parque Industrial Puerto Central

Bogotá D.C.- Colombia



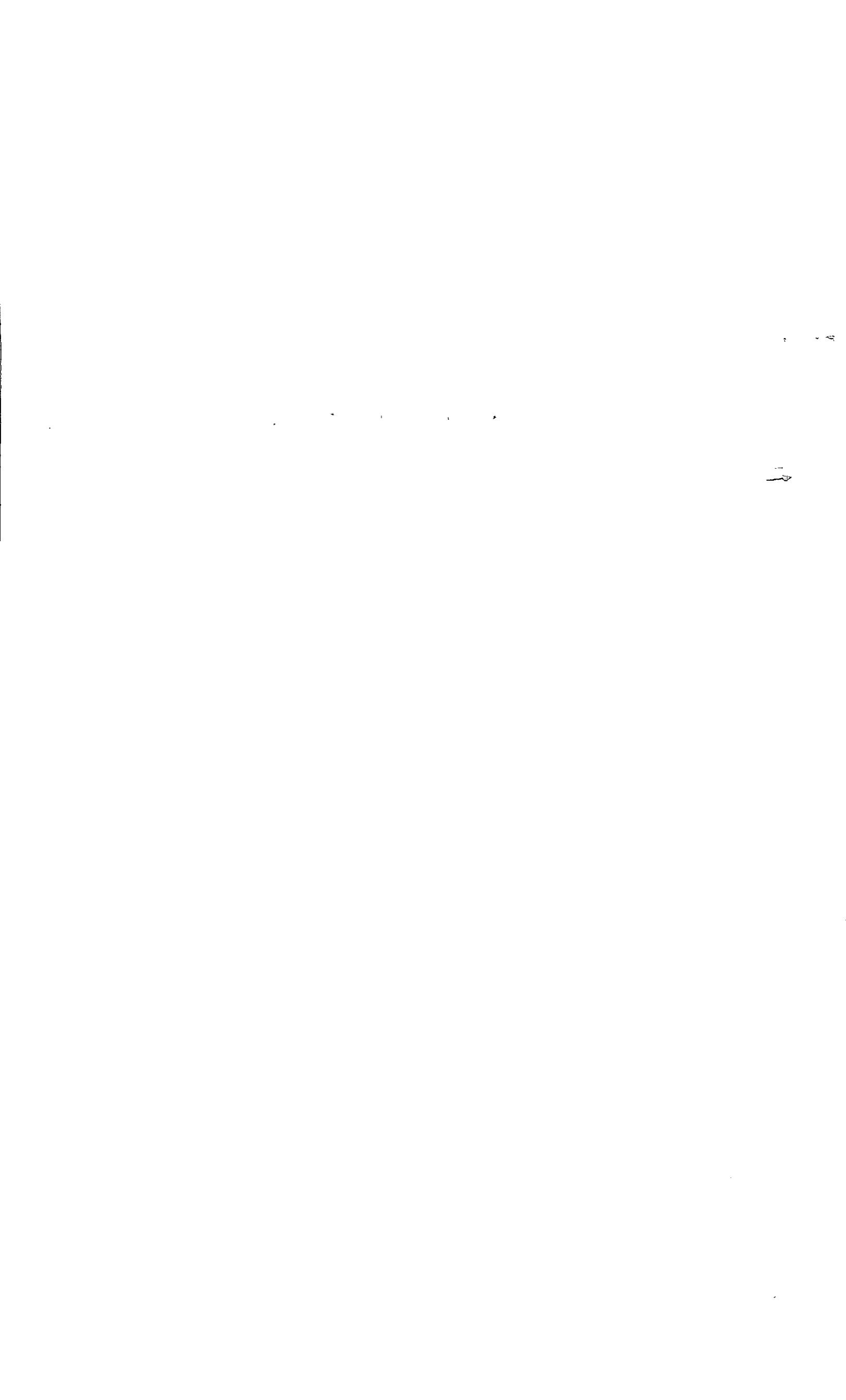
PRIMUM LOGISTIC SERVICES
OPERADOR LOGISTICO



Antes de imprimir piensa en tu compromiso con el Medio Ambiente.

Please consider the environment before printing this e-mail.

Este correo electrónico y sus anexos contienen información de naturaleza confidencial y/o



El 26 de enero de 2018, 14:02, ANGEL CASTELBLANCO
VELANDIA <angel.castelblanco@primumlogistic.com> escribió:

Buenas tardes.

Estimada Kathe, de acuerdo a lo conversado, te envío a continuación respuesta del proveedor.

Hola Angel.

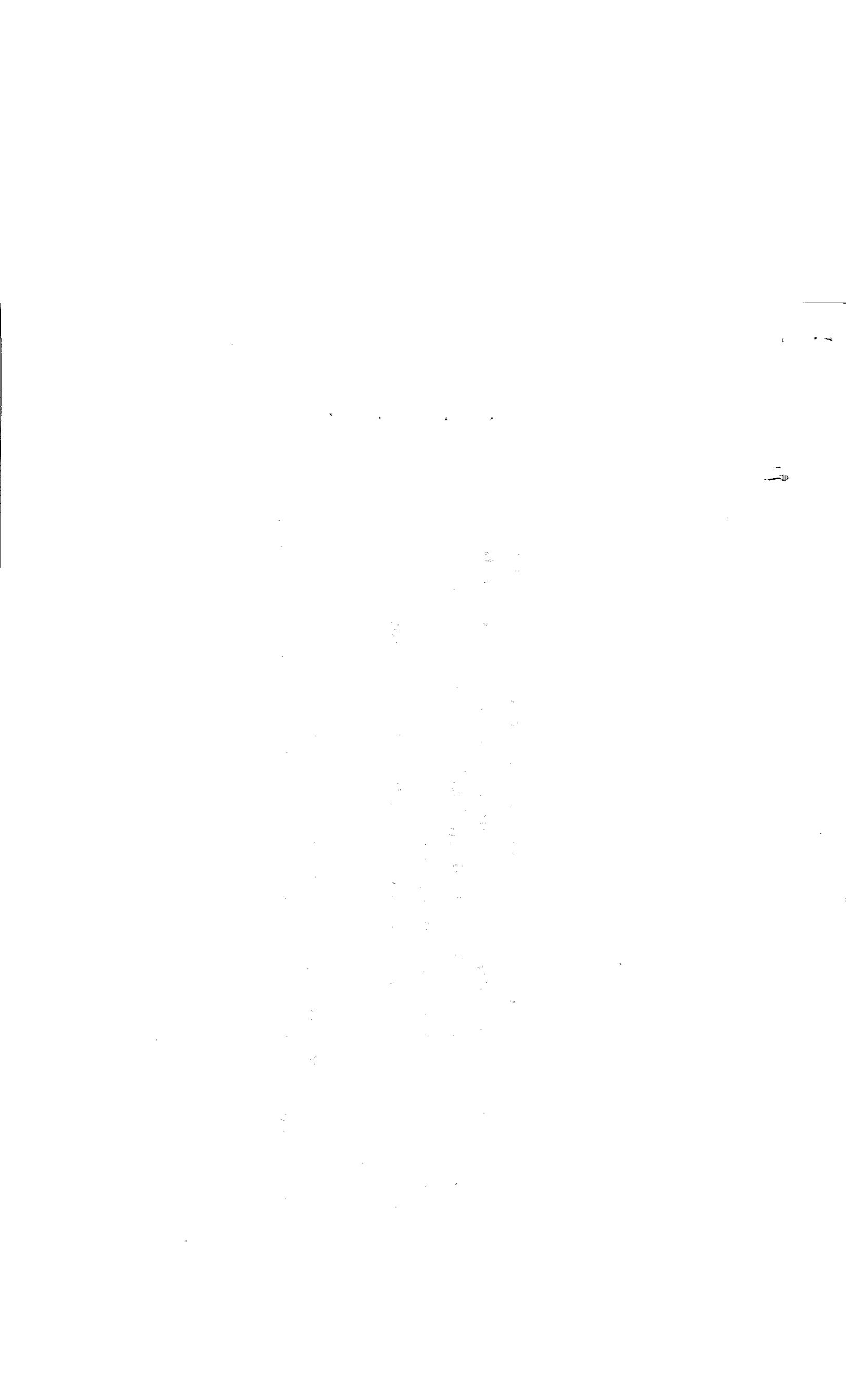
Puede viajar un comisario como pasajero normal, para confirmarte el vuelo debemos realizar reserva con anticipación, como sabes la carga está sujeta a cambios de última hora y es muy difícil confirmarlo 100% es importante que el cliente lo sepa, sin embargo estos son aviones grandes (B767) donde siempre tienen espacio.

Por otro lado veo que el alto de algunas cajas es superior a 1.60 mts como hablamos esta media es lo máximo que pueden manejar como alto.

En vuelo de Tampa el alto máximo es 1.55 mts

Atentos a tus comentarios.

290



291

...no es el destinatario a quien se dirige el presente correo, favor proceder a eliminar el remitente respondiendo al presente correo y elimine el mensaje original incluyendo sus archivos anexos. Si no está interesado en continuar recibiendo información o en ser contactado por PRIMUM LOGISTIC SERVICES SAS a través de este medio o no ha recibido este mensaje en razón a sus labores profesionales o institucionales, podrá solicitar su retiro de nuestra base de datos por medio del envío de una comunicación a la siguiente dirección Calle 23 # 116- 31 Oficina 305 Parque Industrial Puerto Central o por medio del correo electrónico protecciondatos@primumlogistic.com indicando su nombre, identificación y solicitando su retiro de nuestros archivos. La respuesta a este mail con el envío de información personal propia o de terceros implica su aceptación inequívoca al eventual uso o tratamiento que de esta pueda realizar PRIMUM LOGISTIC SERVICES SAS. De igual forma implica el conocimiento de las políticas internas de protección de datos personales, la cual podrá solicitar a través de los canales de contacto previamente descritos, en donde se detallan entre otros aspectos, los derechos que le asisten como titular de información para realizar consultas, peticiones o reclamos relacionados con el tratamiento de información por parte de PRIMUM LOGISTIC SERVICES SAS.

De: Katherine Reales <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>
Fecha: viernes, 26 de enero de 2018, 3:49 p.m.
Para: ANGEL CASTELBLANCO VELANDIA <angel.castelblanco@primumlogistic.com>
CC: Diana Naranjo-In Bonds <diana.naranjo@somosartenmovimiento.com>, Dayanna - In Bonds Art <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>, WILSON CUEVAS <auxoperaciones2@primumlogistic.com>, ANDRES GOMEZ <operaciones@primumlogistic.com>
Asunto: Re: Tarifas escala Buenos Aires (EZE)

Hola Angel !!

Entendido, te confirmo que los 11 guacales con 164.5 CM de alto serían modificados para no sobrepasar las dimensiones requeridas.

Que información requerirías para tramitar el comisario con la carga

Necesitamos que la carga vuele máximo el 7 de febrero, cuando deberíamos entregar ?

Quedo atenta
Kate

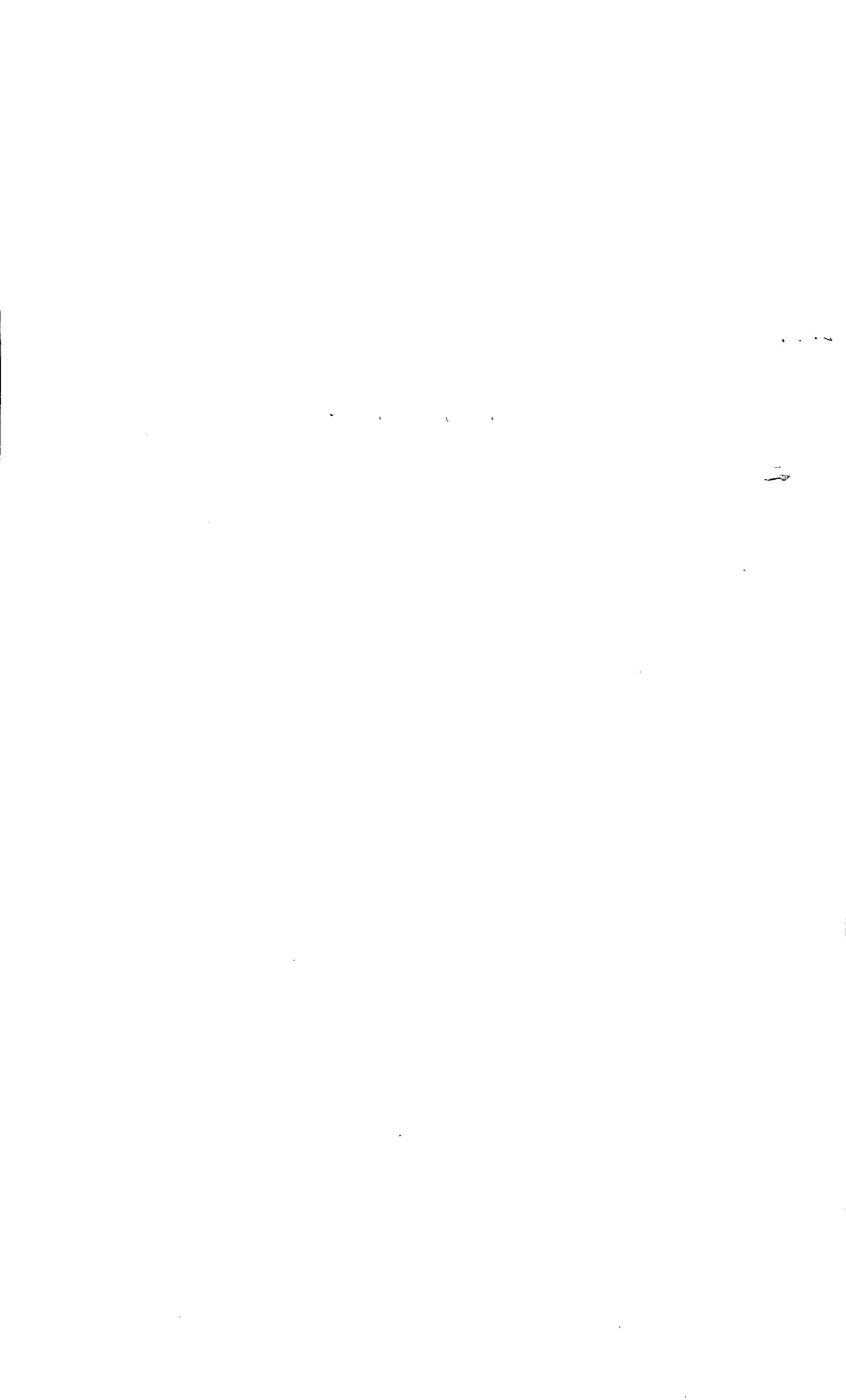
El 26 de enero de 2018, 14:02, ANGEL CASTELBLANCO VELANDIA <angel.castelblanco@primumlogistic.com> escribió:

Buenas tardes.

Estimada Kathe, de acuerdo a lo conversado, te envío a continuación respuesta del proveedor.

Hola Angel.
Puede viajar un comisario como pasajero normal, para confirmarte el vuelo debemos realizar reserva con anticipación, como sabes la carga está sujeta a cambios de última hora y es muy difícil confirmarlo 100% es importante que el cliente lo sepa, sin embargo estos son aviones grandes (B767) donde siempre tienen espacio.
Por otro lado veo que el alto de algunas cajas es superior a 1.60 mts como

72



292

hablamos esta media es lo máximo que pueden manejar como alto.

En vuelo de Tampa el alto máximo es 1.55 mts

Atentos a tus comentarios.

Cordial saludo.

Angel Castelblanco V.

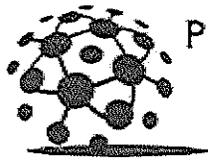
angel.castelblanco@primumlogistic.com

Oficina: 57 1 4294142// 4282210// 4287467 - Ext. 102

Móvil: 316 830 46 04

Dirección: CL 23 # 116-31 OF 305 Parque Industrial Puerto Central

Bogotá D.C.– Colombia



PRIMUM LOGISTIC SERVICES
OPERADOR LOGISTICO



Antes de imprimir piensa en tu compromiso con el Medio Ambiente.

Please consider the environment before printing this e-mail.

Este correo electrónico y sus anexos contienen información de naturaleza confidencial y/o privada, la cual se envía para la atención exclusiva de la persona o entidad señalada como destinataria. Si usted no es el destinatario a quien se dirige el presente correo, favor proceda a contactar al remitente respondiendo al presente correo y elimine el mensaje original incluyendo sus archivos anexos. Si no está interesado en continuar recibiendo información o en ser contactado por PRIMUM LOGISTIC SERVICES SAS a través de este medio o no ha recibido este mensaje en razón a sus labores profesionales o institucionales, podrá solicitar su retiro de nuestra base de datos por medio del envío de una comunicación a la siguiente dirección Calle 23 # 116- 31 Oficina 305 Parque Industrial Puerto Central o por medio del correo electrónico protecciondatos@primumlogistic.com indicando su nombre, identificación y solicitando su retiro de nuestros archivos. La respuesta a este mail con el envío de información personal propia o de terceros implica su aceptación inequívoca al eventual uso o tratamiento que de esta pueda realizar PRIMUM LOGISTIC SERVICES SAS. De igual forma implica el conocimiento de las políticas internas de protección de datos personales, la cual podrá solicitar a través de los canales de contacto previamente descritos, en donde se detallan entre otros aspectos, los derechos que le asisten como titular de información para realizar consultas, peticiones o reclamos relacionados con el tratamiento de información por parte de PRIMUM LOGISTIC SERVICES SAS.

De: Katherine Reales <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>

2 2 2 2

1 1 1 1



293

Accounting Manager
Telephone: +(57) (1) 6951906 .
Cellphone +(57) 3502797988
Address: Calle 71 # 14 - 68 OF 202 "
Bogota, Colombia
Somos Art En Movimiento
<http://somosartenmovimiento.com>



**** Nuevo teléfono fijo +(57) 1 6951906****
**** New telephone number +(57) 1 6951906****

El 21 de mayo de 2018, 09:00, Santiago Mendez - Delmiro Mendez e Hijo S.A.
<santiago@delmiromendez.com.ar> escribió:
Hola Kate,

Necesitamos una definición de vuestra parte.
Aún no he comentado nada a la Embajada ni a la organizadora pero dados el poco tiempo que queda.

LA recolección, es el lunes, necesitamos definir. Sin tu visto bueno sobre los pagos y el procedimiento debemos detener todo y estos nos coloca en una mala posición frente a la Embajada de Colombia. Ellos han depositado su confianza en nosotros para que todo el procedimiento de aduana se realice en tiempo y forma y estos contratiempos nos harán perder su confianza.

Quedo a la espera de tus comentarios.

Saludos,

Santiago Mendez
DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.
Mariano Moreno 4361
B1605BOE - Munro
Pcia. de Buenos Aires
ARGENTINA
TE: +54-11-4762-5703 / 5154 / 4756-4274 / 5
FAX: +54-11-4762-5673
E-mail: santiago@delmiromendez.com.ar

De: Kate Reales - In Bonds [<mailto:katherine.reales@somosartenmovimiento.com>]
Enviado el: jueves, 17 de mayo de 2018 13:12
Para: Santiago Mendez - Delmiro Mendez e Hijo S.A.
CC: 'Diana Naranjo-In Bonds'
Asunto: RE: RETURN // 5599 - ERIKA DIETTES // RELICARIOS (EZE) – COLOMBIA – CCHC – (MT)

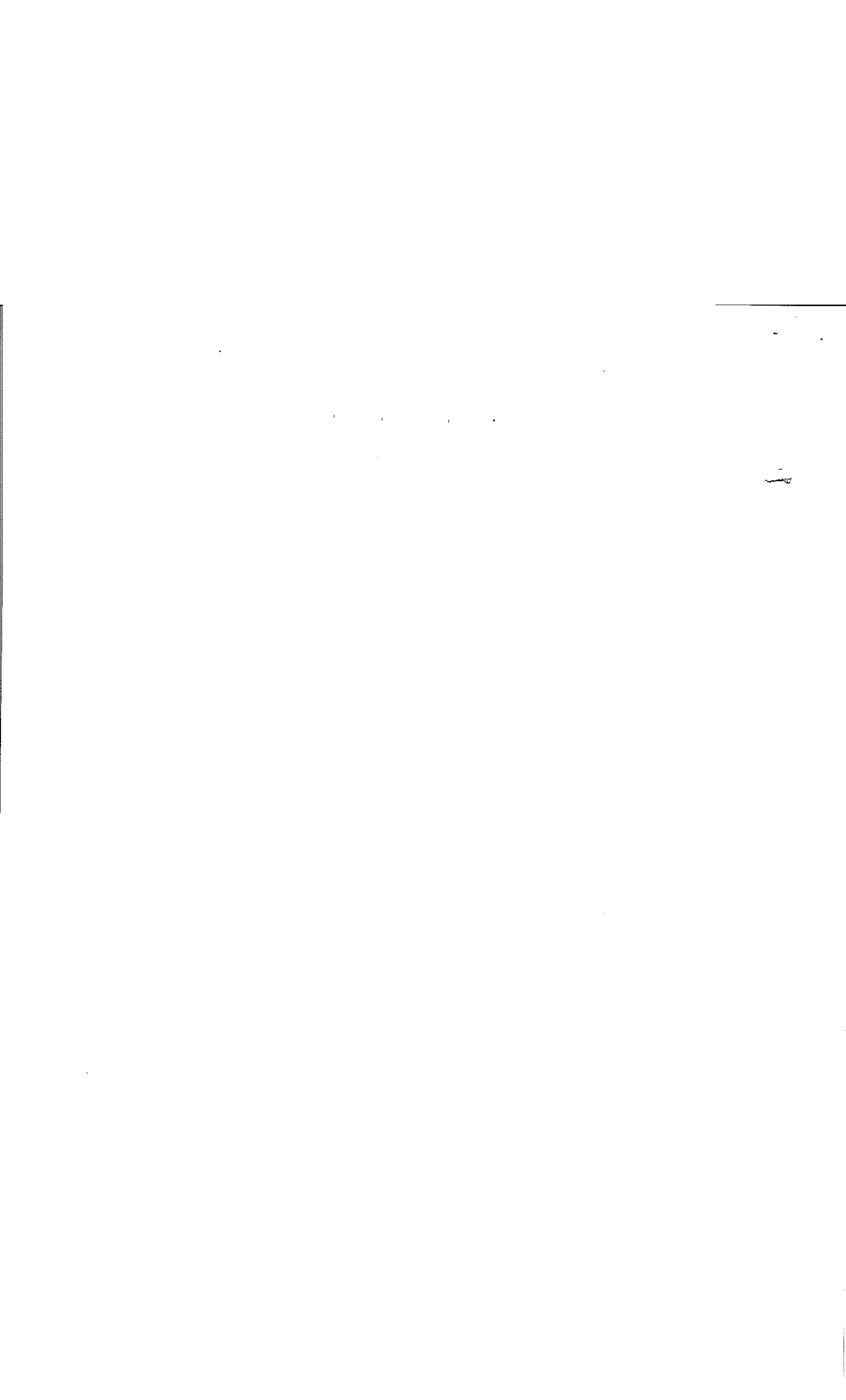
Hola Santiago

Gracias por estar pendiente !

Te cuento que nosotros estamos en la misma situación esperando la respuesta del cliente.

Aquí que todavía no tengo luz verde es porque que la facturación sea directamente a nosotros como

74



299

De: Santiago Mendez - Delmiro Mendez e Hijo S.A. santiago@delmiromendez.com.ar @
Asunto: RE: RETURN // 5599 - ERIKA DIETTES // RELICARIOS (EZE) – COLOMBIA – CCHC – (MT)
Fecha: 24 de mayo de 2018, 12:51
Para: diana.naranjo@somosartenmovimiento.com
Cc: katherine.reales@somosartenmovimiento.com, RUBEN MENDEZ ruben@delmiromendez.com.ar

Estimada Diana,

Nosotros necesitaremos el pago anticipado antes de la salida de la carga para proceder con el envío. El total por nuestros servicios para la reexportación es el informado en nuestros presupuesto.

Favor confirmar que serán Uds. lo encargados de la importación para proceder con la facturación correspondiente.

No embarcaremos hasta recibir el pago.

Saludos,

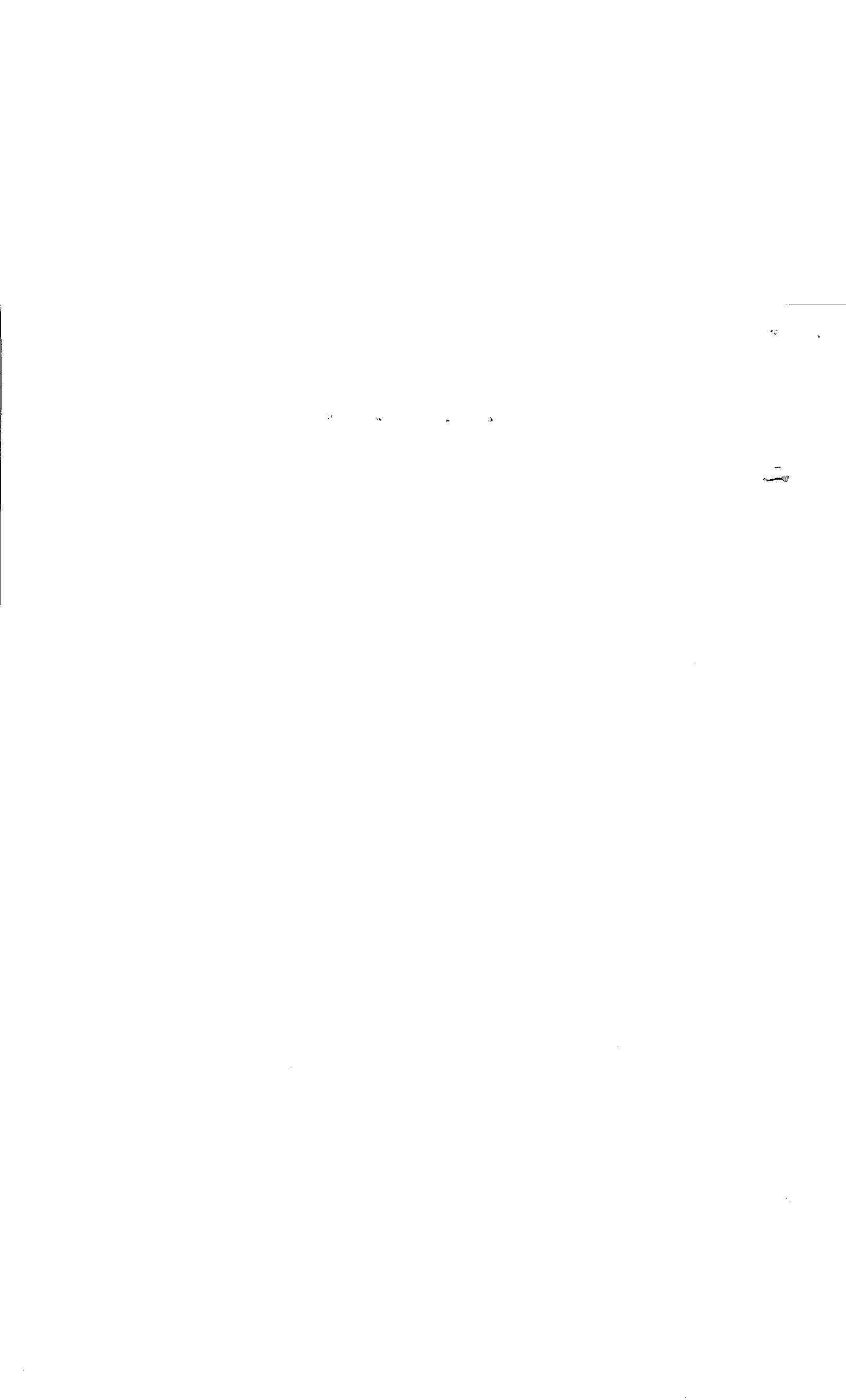
Santiago Mendez
DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.
Mariano Moreno 4361
B1605BOE - Munro
Pcia. de Buenos Aires
ARGENTINA
TE: +54-11-4762-5703 / 5154 / 4756-4274 / 5
FAX: +54-11-4762-5673
E-mail: santiago@delmiromendez.com.ar

De: Diana Naranjo - In Bonds Art [<mailto:diana.naranjo@somosartenmovimiento.com>]
Enviado el: jueves, 24 de mayo de 2018 10:30
Para: Santiago Mendez - Delmiro Mendez e Hijo S.A.
CC: katherine.reales@somosartenmovimiento.com
Asunto: RE: RETURN // 5599 - ERIKA DIETTES // RELICARIOS (EZE) – COLOMBIA – CCHC – (MT)

Santiago buenos días,

Esperamos que todo vaya bien!

Te cuento que la decisión de proceder no está en nuestras manos. Estamos pidiendo el pago anticipado, pues el contrato que suscribimos nada en subjetividades porque dice que el pago se hace sólo con el visto bueno de la artista una vez retorne. La situación es que con el reclamo del daño (que está claro no atañe al transporte o nuestros servicios) la artista tiene retenidos otros pagos a nosotros de bodegajes, lo que nos da una clara muestra de su voluntad. Por otro lado y ante los precedentes estamos esperando también un comunicado oficial de parte de la artista donde nos libere de cualquier responsabilidad en un posible siniestro debido al empaque ya que está a cargo de terceros y para el regreso solo atañe a nosotros el transporte.



295

Creería yo que el pago quedará en dos semanas hecho. Hasta que no tengamos el dinero anticipado no vamos a proceder, creo que es lo mejor para la seguridad de todas las partes.

Te estaremos informando cualquier novedad.

Slds,

-----Mensaje original-----

De: "Santiago Mendez - Delmiro Mendez e Hijo S.A."

<santiago@delmiromendez.com.ar>

Enviado: Thursday, 24 May, 2018 8:03am

Para: katherine.reales@somosartenmovimiento.com

CC: "'Diana Naranjo-In Bonds'" <diana.naranjo@somosartenmovimiento.com>

Asunto: RE: RETURN // 5599 - ERIKA DIETTES // RELICARIOS (EZE) - COLOMBIA - CCHC - (MT)

Hola Katherine,

Debemos definir hoy a más tardar sobre el mediodía que sucederá. Ayer estuve conversando con la organizadora aquí y aparentemente continuaríamos como estábamos.

A las vistas de todos los inconvenientes que están surgiendo les pediré, una vez que se confirme el envío, el pago de nuestros servicios antes de la salida de la carga.

De confirmarse les mandaré la factura hoy mismo para el pago.

Saludos,

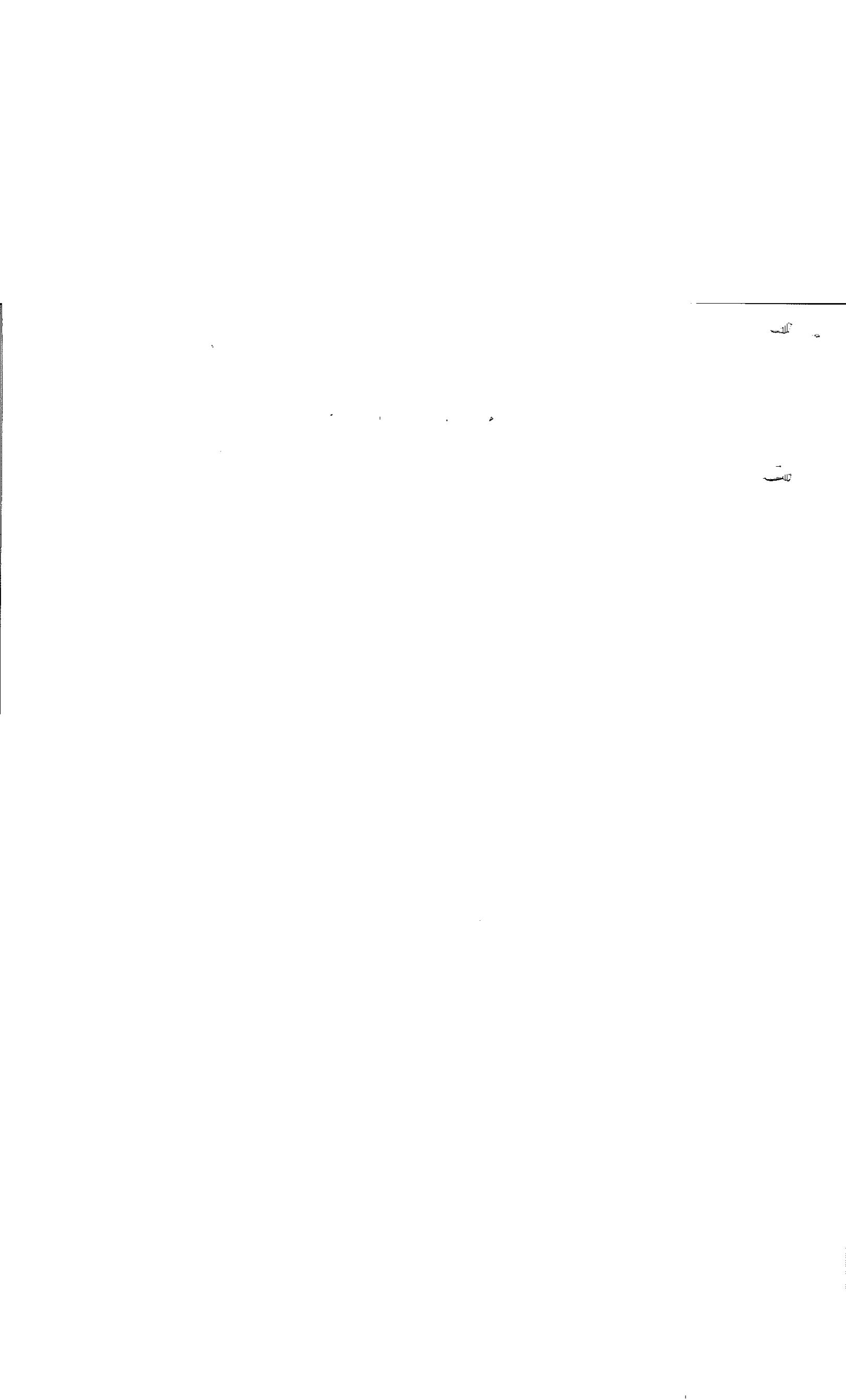
Santiago Mendez
DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.
Mariano Moreno 4361
B1605BOE - Munro
Pcia. de Buenos Aires
ARGENTINA
TE: +54-11-4762-5703 / 5154 / 4756-4274 / 5
FAX: +54-11-4762-5673
E-mail: santiago@delmiromendez.com.ar

De: Santiago Mendez - Delmiro Mendez e Hijo S.A. [mailto:santiago@delmiromendez.com.ar]
Enviado el: miércoles, 23 de mayo de 2018 11:19
Para: 'katherine.reales@somosartenmovimiento.com'
CC: 'Diana Naranjo-In Bonds'
Asunto: RE: RETURN // 5599 - ERIKA DIETTES // RELICARIOS (EZE) - COLOMBIA - CCHC - (MT)

Katherine,

Gracias por respuesta.

76



296

OTROSÌ No. 02

AL CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE IN BONDS IMPORT & EXPORT, SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S Y ERIKA DIETTES

Entre nosotros, de un lado, DIANA MARCELA NARANJO GARCÍA, mayor de edad, vecina y domiciliada en la ciudad de Bogotá, identificada con cédula de ciudadanía número 52.969.066 de Bogotá, quien actúa en nombre y representación de las sociedades IN BONDS IMPORT & EXPORT y SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S, quien para el presente documento se denominará CONTRATISTA y, de otro lado, ERIKA DIETTES mayor de edad, identificada con cédula de ciudadanía número 52.392.719 de Bogotá, quien para el presente documento se denominará CONTRATANTE, acuerdan suscribir el OTROSÌ No. 2, al contrato de prestación de servicios celebrado el 26 de diciembre de 2017, conforme lo siguiente:

CONSIDERACIONES

PRIMERA: La parte Contratante estará a cargo del empaque de las obras LOS RELICARIOS, en las cajas que la parte ha dispuesto para ello, entregando un registro fotográfico y video en el que se evidencia el estado en el que las obras han sido empacadas.

SEGUNDA: Se da por entendido que Los Contratistas no tienen ninguna relación contractual con los terceros contratados por parte del Contratante, esto, es decir, el personal encargado de empacar las obras en las cajas de madera que transportara las obras, razón por la cual, se encuentran exentos de cualquier responsabilidad que se derive de la ejecución del trabajo de estos.

TERCERO: Que para evitar que se presente el incumplimiento del pago como se hizo en el primer trayecto, el Contratante exige que el pago del servicio se haga anticipado.

De acuerdo con lo expuesto en antecedencia las partes acuerdan celebrar el presente otrosí, el cual se regirá por las siguientes clausulas:

CLÁUSULA PRIMERA: Entregar un registro fotográfico y/o video en el que se evidencia el estado en el que las obras han sido empacadas.

7 A

1

2.97

CLÁUSULA SEGUNDA: Se entiende que la responsabilidad del Contratista se deriva del material entregado para el transporte, es decir, cajas de madera que contiene las obras LOS RELICARIOS, dándose por entendido que la responsabilidad del empaque de las obras en las cajas recae sobre la parte Contratante, de acuerdo a las especificaciones otorgadas por esta al inicio de la relación contractual.

CLÁUSULA TERCERA: Modificar la **CLÁUSULA PRIMERA** del otrosí No. 1, la cual modifica la **CLÁUSULA TERCERA** del contrato de prestación de servicios, en relación a **LA FORMA DE PAGO**, se pagará el valor restante del presente contrato, es decir, la suma de VEINTIDÓS MIL NOVENTA Y SEIS DÓLARES AMERICANOS CON OCHENTA Y SEIS CENTAVOS (USD 22.096,86), al momento del perfeccionamiento del presente contrato, para con ello garantizar la ejecución completa del mismo, pago que se realizará en las mismas condiciones cumplidas en el los pagos realizados con anterioridad.

CLÁUSULA CUARTA: El presenta otrosí se perfecciona con la firma de las partes.

En constancia de lo anterior, se firma en dos (2) ejemplares del mismo tenor y valor con destino a cada una de las partes, reconociendo su contenido. Se firma el día 23 de mayo de 2018.

Contratante

ERIKA DIETTES

C.C. 52.392.719 de Bogotá

Contratista

DIANA MARCELA NARANJO GARCÍA

Representante Legal

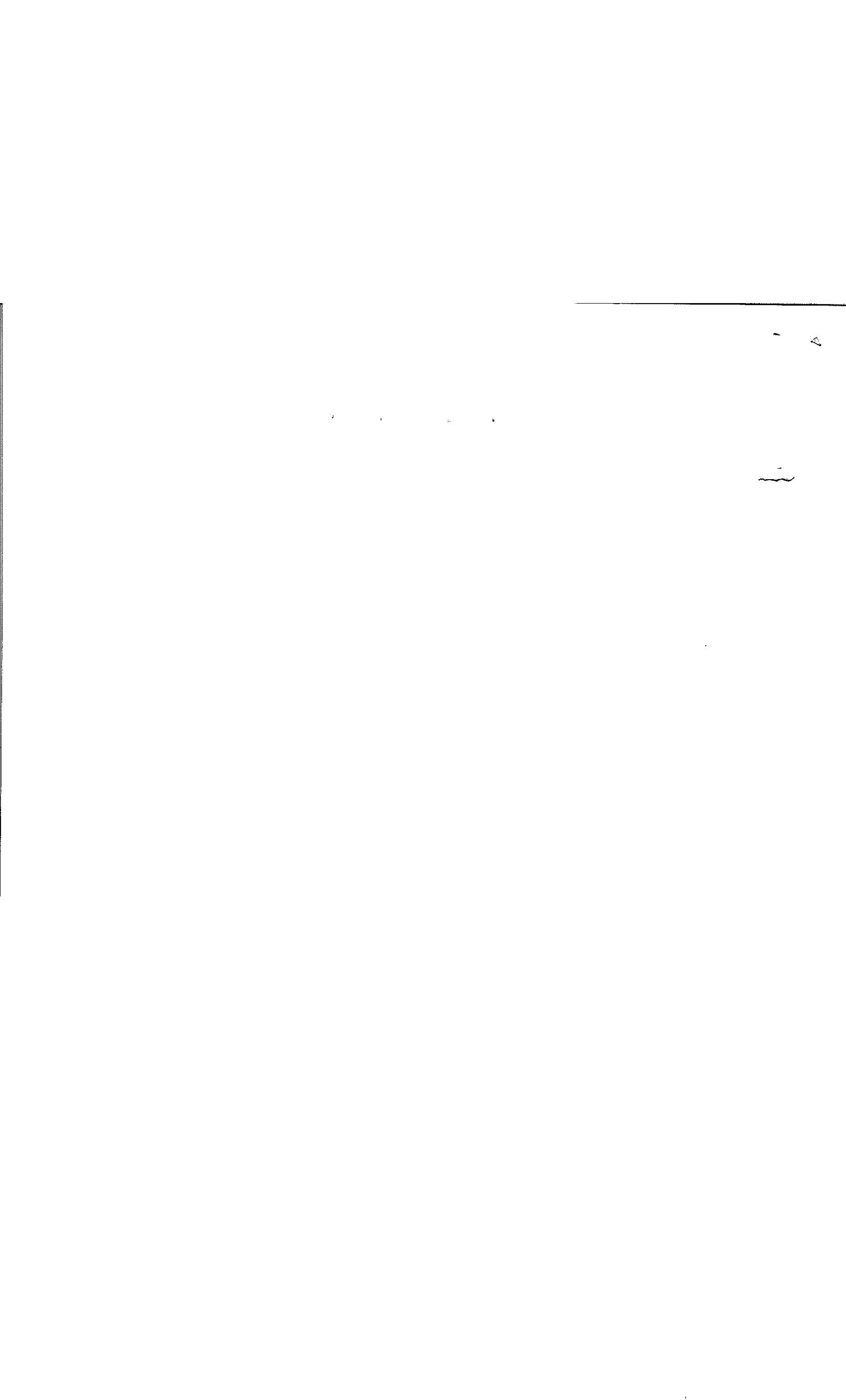
IN BONDS IMPORT & EXPORT,

DIANA MARCELA NARANJO GARCÍA

Representante Legal

SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S

78



298



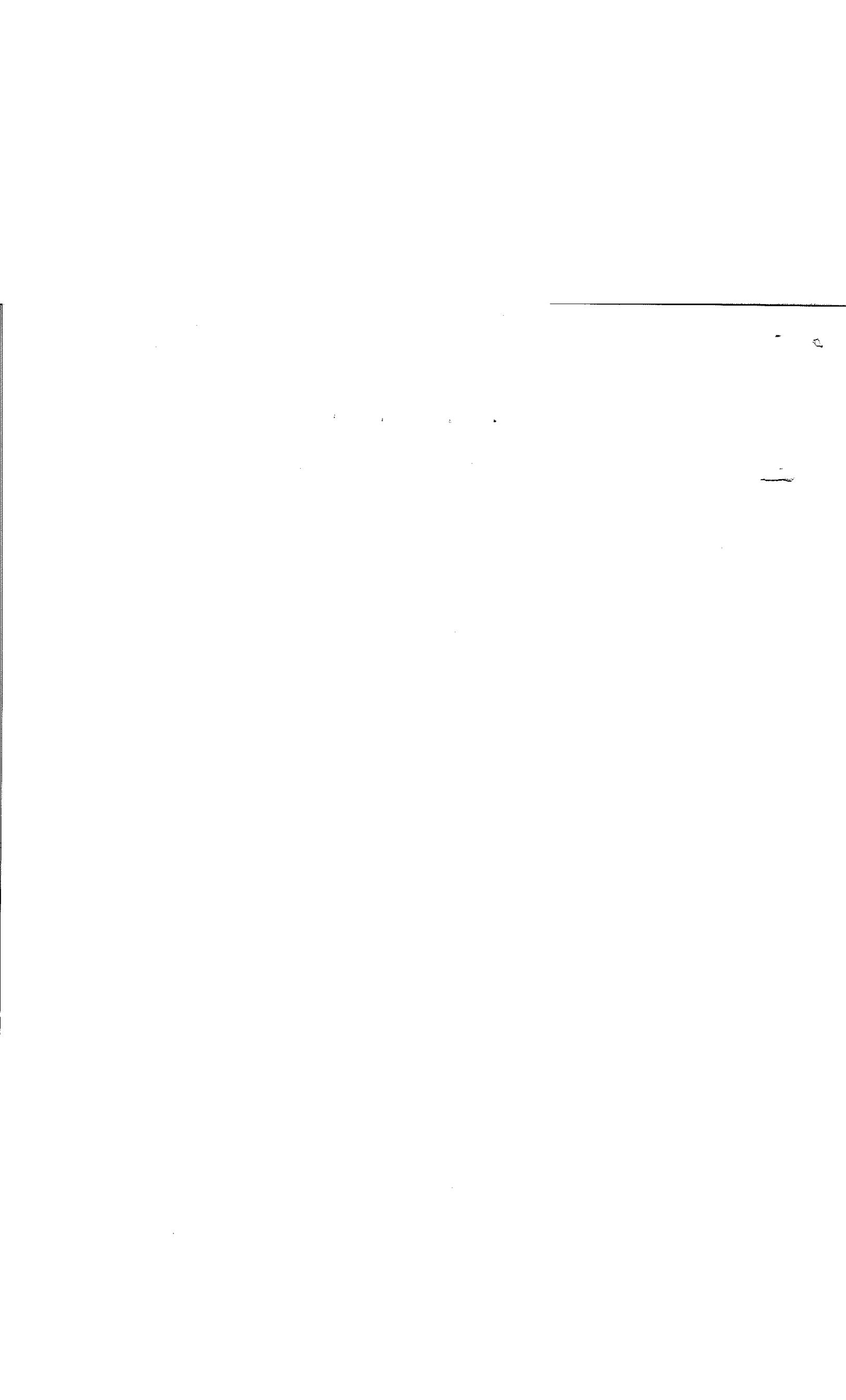
De: Diana Naranjo - In Bonds Art diana.naranjo@somosartenmovimiento.com @
Asunto: RE:
Fecha: 23 de mayo de 2018, 8:55
Para: DIANA PATIÑO dianapatino2002@yahoo.es, Erika Diettes erikadiettes@gmail.com, Erika Diettes erikadiettes@me.com
Cc: Kate Reales - In Bonds katherine.reales@somosartenmovimiento.com

Bogotá 23 de Mayo de 2018
Attn. Diana Patiño y Erika Diettes Ciudad
Re: Reclamo N°550 - Erika Diettes

En atención a su solicitud, respecto del primer punto se informa que si existía un precedente en relación a defectos técnicos en las obras, y este reposa en el video que se realizó al momento de atender la invitación por parte de la Contratante, en donde la Conservadora igual contratada por parte de la Contratante, afirma que se debe retirar uno de los soportes de la caja que recubre la obra, pues este estaba marcando el relicario, esto quiere decir que al momento de firmar el contrato era de conocimiento por parte de la contratista estos defectos técnicos, toda vez que el mismo fue enunciado por el personal contratado por parte de esta. Ahora bien, en cuanto a las condiciones de embalajes es importante resaltar que, la contraparte en Argentina Neocargo ofreció refrigeración de las obras así como condiciones económicas más favorables, y este fue rechazado, toda vez que el agente que la contratante solicitó Delmiro Mendez no ofrecía la cadena de fríos, información que reposa en el otrosí No, 1 en la cláusula tercera. Las condiciones y cobertura de la póliza esencialmente están delimitadas al servicio de empaque externo de las piezas y posterior transporte internacional. Frente a este aspecto y revisando los amparos y exclusiones otorgados para la cobertura de esta mercancía, se encuentra que las 'perdidas o daños causados a la mercancía se deben a procesos técnicos ajenos al empaque externo y al transporte', es decir no están cubiertos. El perito liquidador revisó el embalaje y procesos de transporte y constato que los embalajes (cajones de madera) se hallaban en perfecto estado. En cuanto al transporte, los documentos de ingreso y egreso de la carga del terminal de cargas aéreas (TCA) no mereció observación alguna (información oficial que fue enviada a la Contratante oportunamente)

Esto quiere decir, que ya existen dos precedentes claramente demostrables, mediante un video y un peritaje, que demuestra que existe una ausencia de responsabilidad por parte de nuestra compañía en el daño ocasionado en las obras objeto de la presente misiva. Por el contrario, la obra "Relicarios" fue embalada y transportada de acuerdo con los parámetros y procedimientos que

79

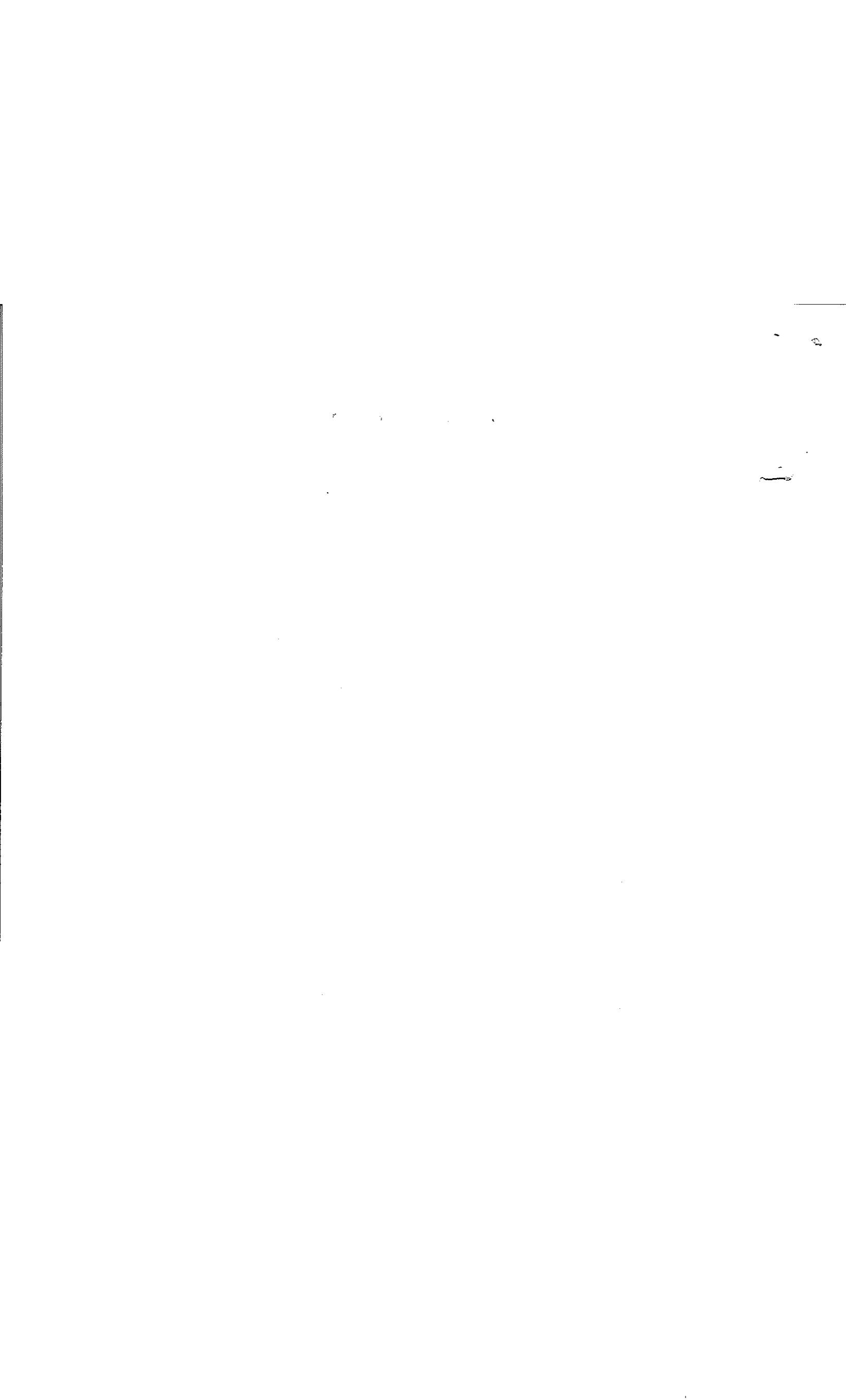


Ustedes fijaron y establecieron, atendiendo su condición de empaque a manos de expertos contratados para el efecto.

Tal y como consta en la cláusula quinta del contrato de prestación de servicios corresponde a los Contratistas el procedimiento de embalaje, transporte e indicación, recomendación y/o modificación de las especificaciones técnicas de la obra, con fines de lograr un transporte eficiente, oportuno y seguro para mantener indemne las condiciones cualitativas y cuantitativas de los bienes objeto de transporte, sin embargo esto es con las instrucciones y especificaciones entregadas por la Contratante como cita la cláusula en mención, quien para este caso en específico, instruyo a un tercero para el embalaje de los relicarios en las cajas, como prueba el video ya antes mencionado, dejando a cargo de nuestra compañía, la obligación de embalaje externo y transporte de los Relicarios que como previamente lo mencionamos nos entregaron empacadas con el contenido.

Es oportuno enfatizar que nuestra organización se encontraba en total interés, de mantener el estado integro de la obra, sin embargo y de acuerdo a la cláusula, se atendió las especificaciones otorgadas por la parte Contratante. De acuerdo al video anteriormente mencionado, la responsabilidad de nuestra compañía reposa sobre las cajas entregadas, toda vez que el empaque de los relicarios fueron responsabilidad del personal contratado por la Contratante, en virtud de la cláusula cinco que otorga la facultad a la Contratante de impartir las especificaciones de empaque de las obras, pues bien, como se puede demostrar las cajas entregadas por la Contratista se encuentran en perfecto estado toda vez que las mismas recibieron el tratamiento idóneo, reposado en dicha cláusula.

Respecto de la devolución de las obras, es importante resaltar que la responsabilidad de los Contratistas reposa sobre el transporte y no embalaje de las cajas externas e internas que contiene Los Relicarios, toda vez que ha sido claro por parte de la Contratante que la inclusión de las mismas en las cajas se realizara por personal dispuesto por ella, y no podemos ser responsables por las actuaciones de este terceros, pues la relación contractual del mismo, no deriva del servicio contratado con la compañía, sino de un servicio contratado por la parte de la Contratante de manera autónoma.



300

Ahora bien, en cuanto al tiempo de respuesta se debe tener en cuenta los plazos para hacerlo según dispone el artículo 14 de la ley 1437 de 2011 o nuevo código contencioso administrativo, que fue modificado por la ley 1755 de 2015 ' *Términos para resolver las distintas modalidades de peticiones. Salvo norma legal especial y so pena de sanción disciplinaria, toda petición deberá resolverse dentro de los quince (15) días siguientes a su recepción* '. Consideramos por lo anterior arbitrario pretender que esto se considere una causal de incumplimiento tal y como registra este comunicado.

A la prestación de mérito ejecutivo del contrato, es necesario destacar que la cláusula sexta la cual cita la terminación del contrato especifica que se podrá realizar de manera unilateral por parte del contratista, sin embargo, es importante subrayar que el incumplimiento de alguna de las partes ante un contrato comercial es objeto para la terminación, siendo esta una cláusula natural, la cual no requerirá de estar especifica en el documento para poderla aplicar. El incumplimiento del contrato por parte de la Contratante se ha presentado con el incumpliendo en el pago pactado pues, a pesar de que la compañía acepto una modificación en las condiciones de pago, firmando un otrosí, el mismo se incumplió, pues dicho pago se realizó con posterioridad al plazo pactado en el otrosí. **En este sentido manifestamos que estamos en disposición de dar por terminado el contrato de manera unilateral.** En cuyo caso les solicitamos lo informen antes posible para que podamos ceder oficialmente los procesos aduanales tanto en Argentina como en Colombia para el retorno.

Por último y no menos importante, vale la pena aclarar que se recibió el pago (en términos vencidos) establecido en la cláusula primera contenida en el otrosí No.1, el cual se encontraba condicionado al recibo a satisfacción por parte de la Contratante, esto quiere decir, que, al haberse realizado dicho pago, se dio por entendido que la parte Contratante, aprobaba a satisfacción el servicio suministrado. Por las razones anteriormente expuestas, **los Contratistas acceden a prestar el servicio de devolución de las obras, previo a la firma de condiciones que se establecen en el otrosí adjunto al presente comunicado**, otorgando así una respuesta formal, al requerimiento realizado por ustedes.

Quedamos atentos a sus comentarios.

Slde

2

1

301

oras,

-----Mensaje original-----

De: "DIANA PATIÑO" <dianapatino2002@yahoo.es>

Enviado: Wednesday, 23 May, 2018 7:43am

Para: "Diana Naranjo - In Bonds Art"

<diana.naranjo@somosartenmovimiento.com>

CC: "Kate Reales - In Bonds" <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>

Asunto:

Bogotá D.C., mayo 23 de 2018

Señores

IN BOND IMPORT & EXPORT CO S.A.S

SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S

Attn. Diana Naranjo

Representante Legal

Ciudad

Respetada Diana:

Tomando en consideración que a la fecha de emisión del presente escrito no se ha obtenido ninguna respuesta de su parte para coordinación y trámite del retorno de la obra "Relicarios" desde la ciudad de Buenos Aires con destino a Colombia, de manera atenta solicito se sirva dar cumplimiento a los numerales 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 de la cláusula tercera del contrato de prestación de servicios suscrito con **ERIKA DIETTES**.

El incumplimiento de sus obligaciones contractuales conlleva la aplicación de la cláusula penal prevista en la cláusula décima primera del contrato junto con la terminación unilateral del contrato con las consecuencias legales aplicables para el efecto.

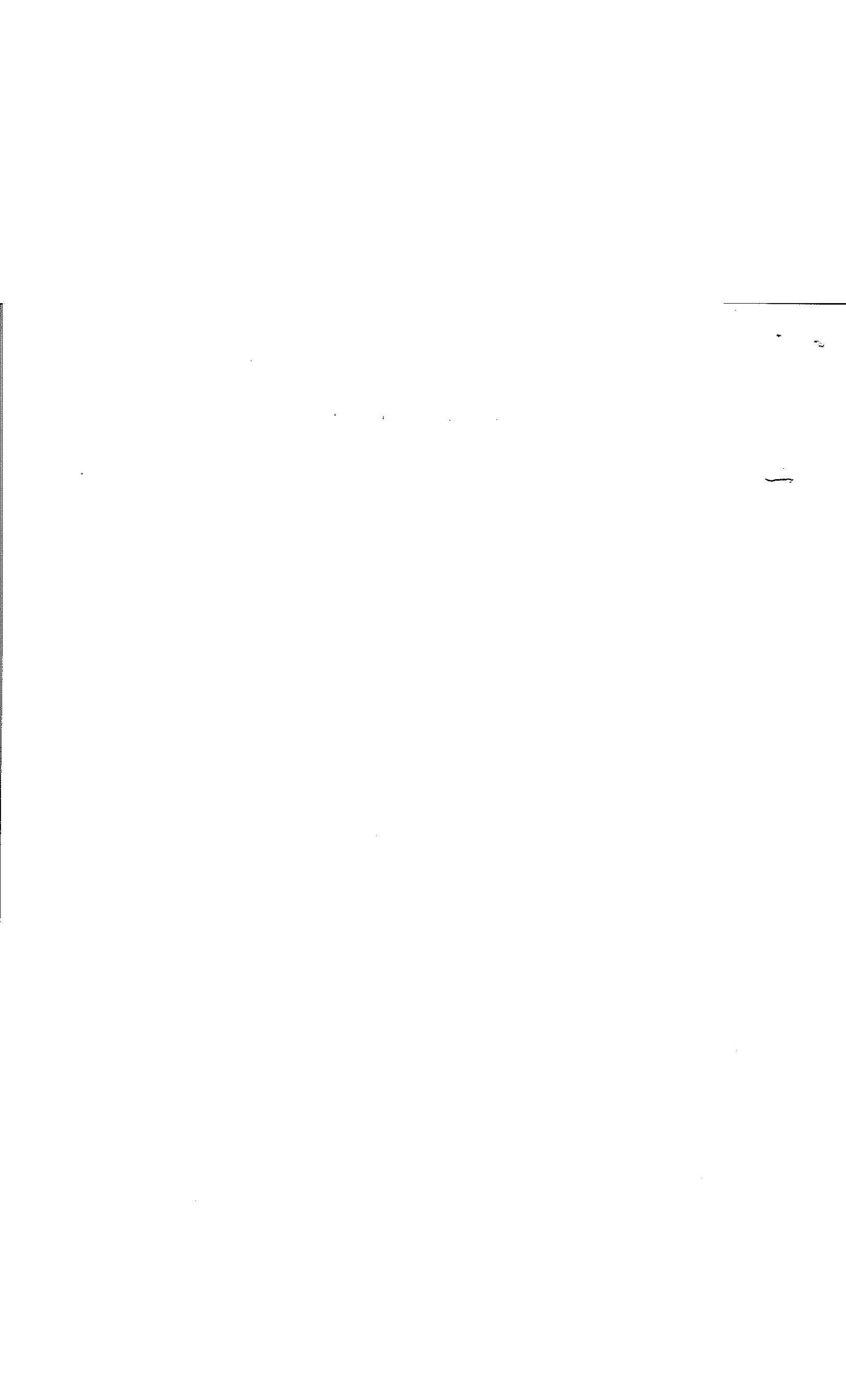
Una vez mas, le reitero que la artista **ERIKA DIETTES** ya se encuentra en la ciudad de Buenos Aires a espera de iniciar el trámite de retorno de la obra tal y como ya ha sido comunicado a Ustedes previamente.

Cordialmente,

DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS

Abogada

82

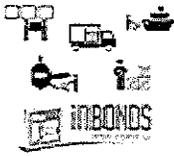
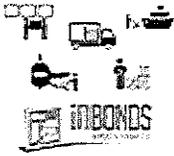


302.

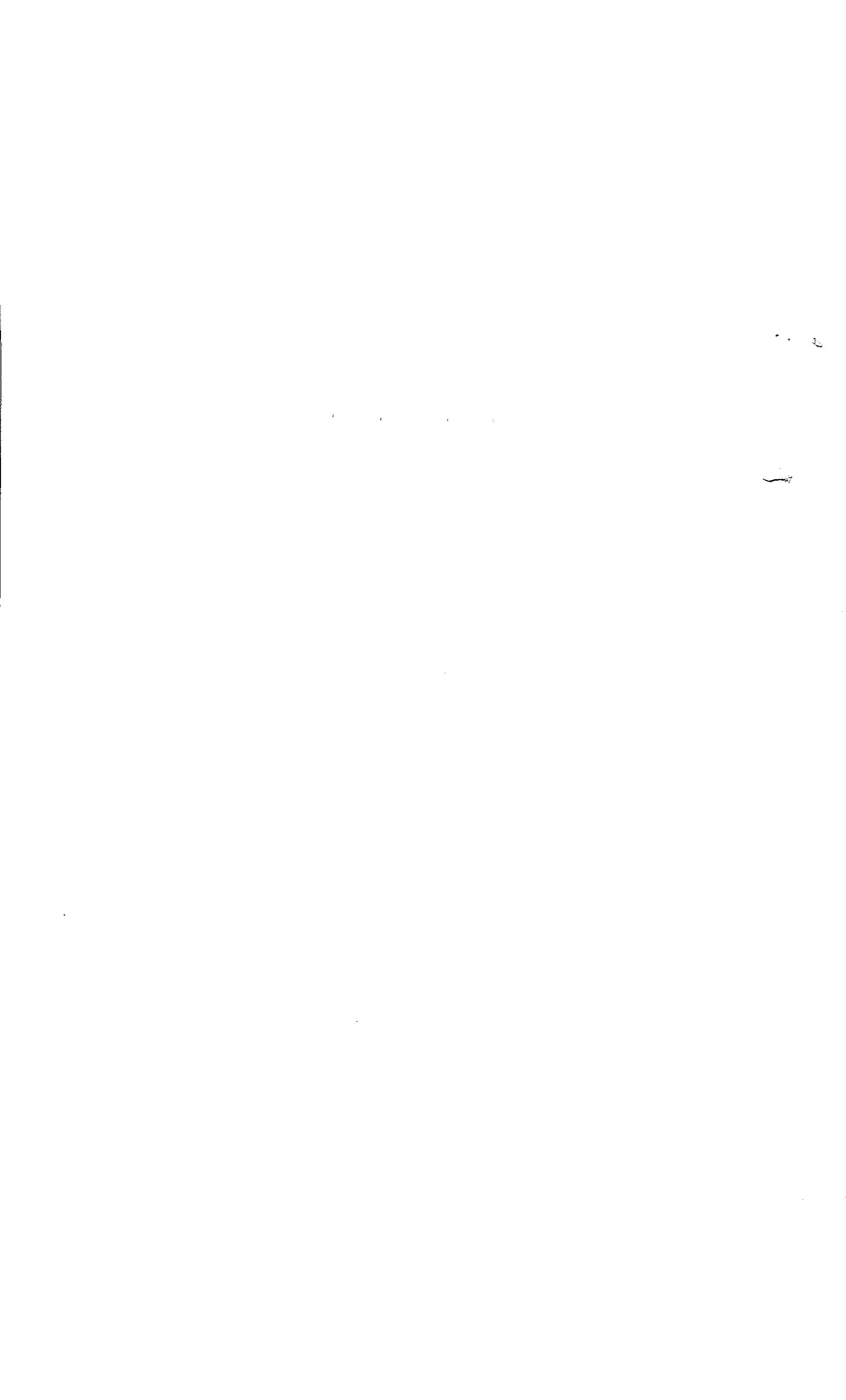
Diana Naranjo
In Bonds Imports & Exports CO | *Somos Arte en movimiento*

Dir: calle 71 # 14-68 OF 202 Bogotá - Colombia
Trabajo: 57 1 8050481
Movil: (57) 300 4796002
Skype: diana.naranjo35
Email: diana.naranjo@somosartenmovimiento.com
www.somosartenmovimiento.com

Address: 8452 NW 61 ST, Miami FL 33166
Work: 305-5927486
Fx: 305-5927488
Cel: 305-4395851
Email: eadatto@gmail.com



OTROSI- ERIKA
- LOS...OS.pdf



303



Diana Naranjo <didineal2@gmail.com>

URGENTE Certificado: REF: C-14-No asistencia certificación

3 mensajes

Diana "Somos Art En Movimiento" Naranjo <didineal2@gmail.com>

12 de abril de 2019, 10:29

Para: diana.benavides@ccb.org.co

Cc: Dayanna Avila <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>, Kathe Reales <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>

Estimado centro de conciliación,

Esperamos que todo vaya bien!

Con respecto a esta citación, me comuniqué directamente con la cámara de comercio para recibir una asesoría con Leidy Méndez. Me sugieren enviar esta información.

En primer lugar, en principio la reunión se programó para el día Lunes 8 de Abril (día en que yo podía asistir), luego recibí este correo indicando cambio de fecha en horarios que no me es posible asistir (anexo mis horarios de la Universidad). Sin embargo envíanos a una apoderada a que leyera nuestra posición (que no es de conciliar ni negociar porque consideramos injustas las pretensiones de la demandante). El caso es que desconocemos las condiciones del apoderado pues nunca nos fueron informadas y al ver, que en la primera citación la demandante envió una apoderada, por esta razón decidimos tomar el mismo camino.

Estamos dispuestas a asistir a una nueva conciliación siempre y cuando la citación se coordine previamente con la disponibilidad de horario. Por otro lado el texto que leyó nuestra apoderada (dejo una copia en este correo) es nuestra decisión, básicamente nos reuniríamos para manifestarles lo mismo.

Gracias y quedo atenta a sus comentarios

Slds,

El 2/04/2019, a las 5:29 p. m., diana.benavides@ccb.org.co escribió:



Un servicio de certicámara. Validez y seguridad jurídica electrónica

Powered by RPost®

Este es un Correo Electrónico Certificado™ de diana.benavides@ccb.org.co.

Apreciadas señoras: En calidad de conciliador en el caso de ERIKA DIETTES GUTIERREZ, SOMOS ART EN MOVIMIENTO SAS y IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS., comedidamente me permito ratificar la audiencia programada para el día 9 de abril de 2019 a las 10 :30 a.m en la sede de la calle 76, tal como se estableció en la primera reunión y con las comunicaciones enviadas. Cualquier inquietud, con gusto será atendida Cordial saludo Cel.No. 3114405448

Para más información sobre el servicio de Correo Electrónico Certificado de Certim@il™ visite www.certicamara.com.

2 archivos adjuntos

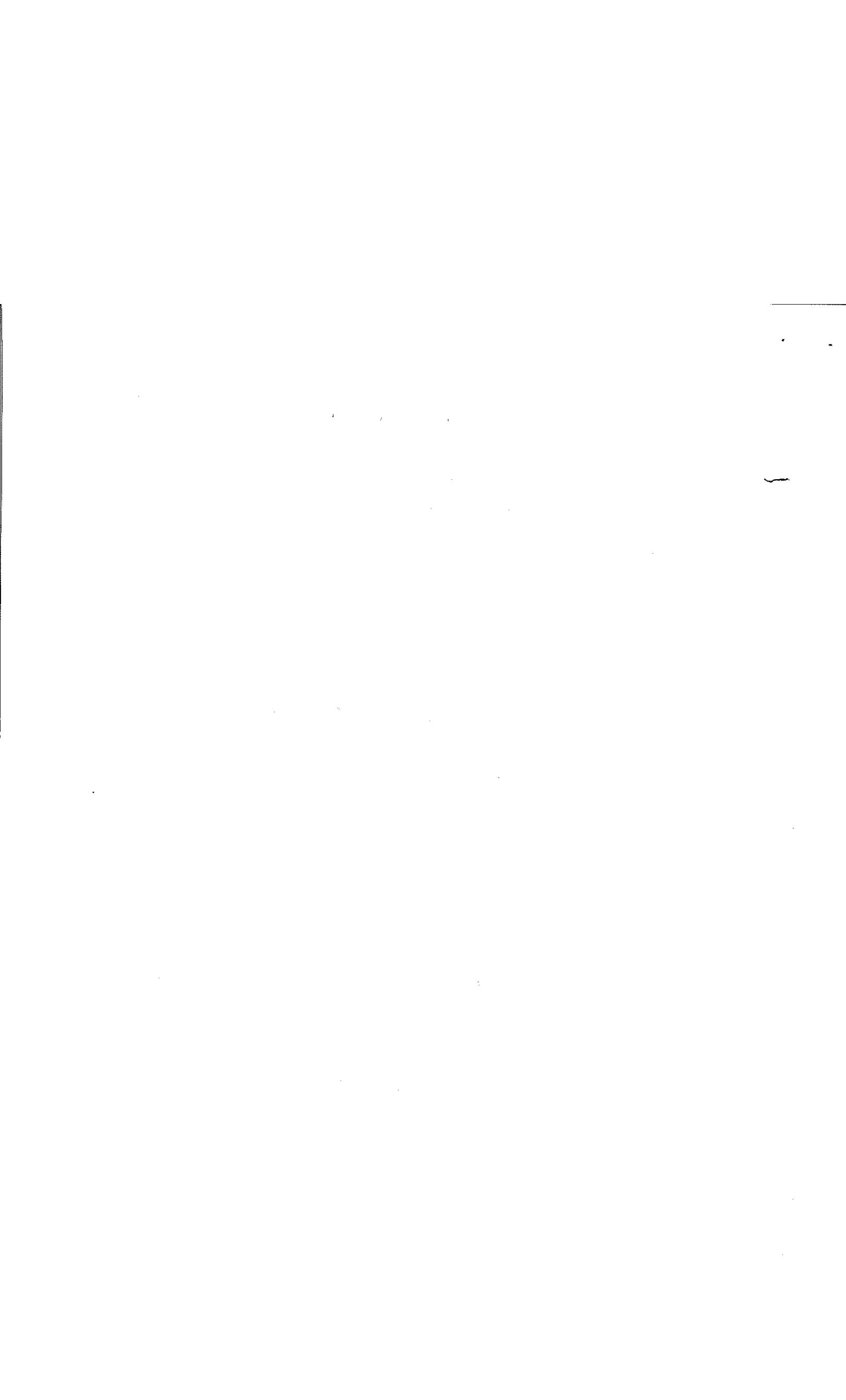
RESPUESTA ERIKA DIETTES.pdf
244K

HORARIOS CLASE .pdf
284K

Diana Jessica Benavides <diana.benavides@ccb.org.co>

12 de abril de 2019, 10:51

B4



304

Para: Diana "Somos Art En Movimiento" Naranjo <didineal2@gmail.com>, "infoconciliemos@gmail.com" <infoconciliemos@gmail.com>
Cc: Dayanna Avila <dayanna.avila@somosartenmovimiento.com>, Kathe Reales <katherine.reales@somosartenmovimiento.com>

Buenos días, cordialmente confirmo el recibido de su solicitud y doy traslado al conciliador para que el le ayude con lo pertinente

Saludos.

Diana Jessica Benavides

Centro de Arbitraje y Conciliación



Calle 76 N° 11 52 piso 2 Bogotá – Colombia

Correo: diana.benavides@ccb.org.co

Teléfono: +57 1 594 1000, ext. 4370

Atención al cliente: +57 1 383 0330

ccb.org.co



Este es un mensaje es de carácter confidencial de la Cámara de Comercio de Bogotá. Si usted no es el destinatario del mismo o no está autorizado para recibir este mensaje en nombre del destinatario, absténgase de usar, copiar o divulgar en cualquier otra forma esta Información. Respecto de las opiniones o información de tipo personal o no directamente relacionada con los asuntos de la Cámara de Comercio de Bogotá que contenga este mensaje por error, por favor comuníquese en forma inmediata con su remitente

[El texto citado está oculto]

El 2/04/2019, a las 5:29 p. m., diana.benavides@ccb.org.co escribió:



Un servicio de certicámara. Validez y seguridad jurídica electrónica

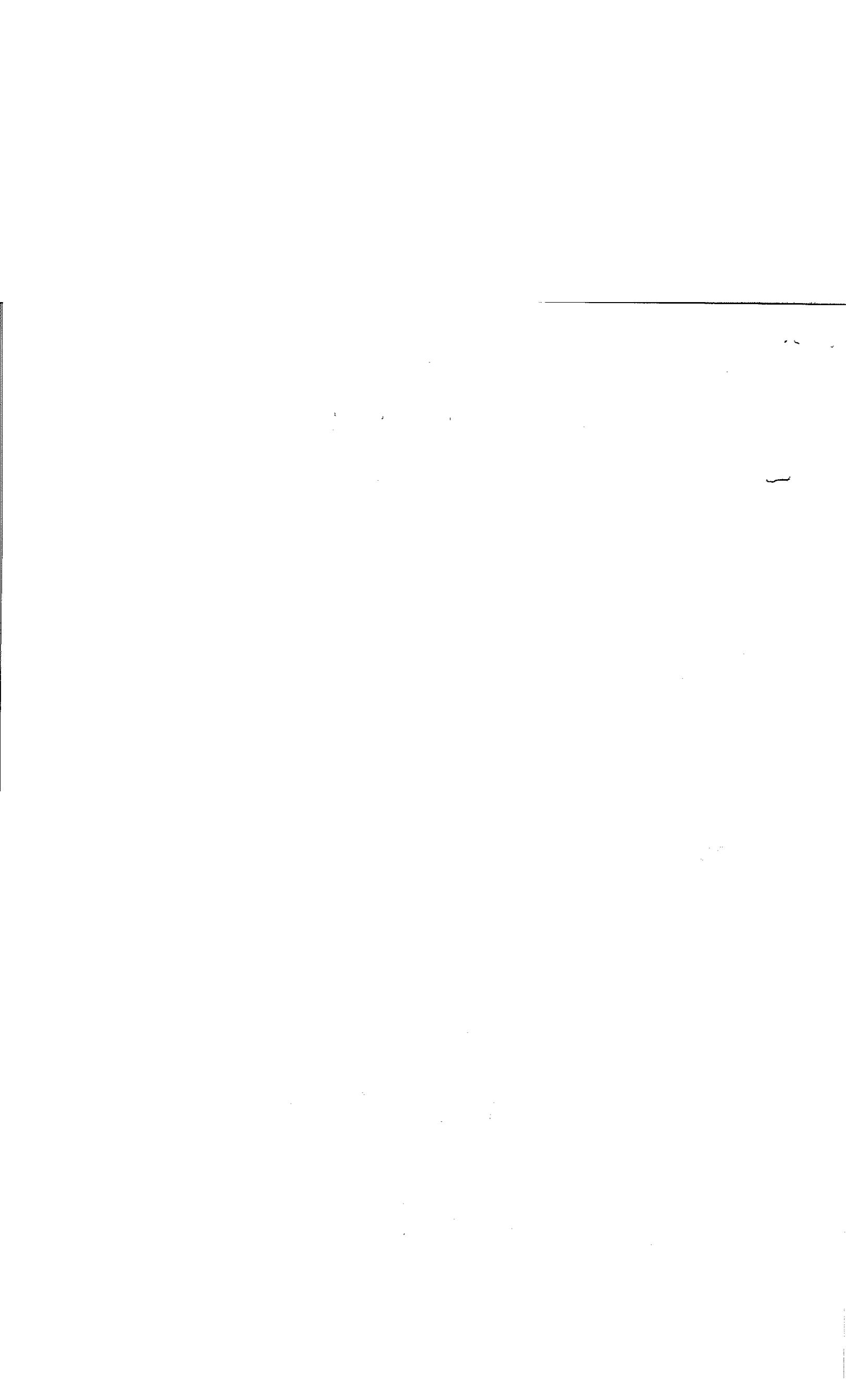
Powered by RPos®

Este es un Correo Electrónico Certificado™ de diana.benavides@ccb.org.co.

Apreciadas señoras: En calidad de conciliador en el caso de ERIKA DIETTES GUTIERREZ, SOMOS ART EN MOVIMIENTO SAS y IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS., comedidamente me permito ratificar la audiencia programada para el día 9 de abril de 2019 a las 10 :30 a.m en la sede de la calle 76, tal como se estableció en la primera reunión y con las comunicaciones enviadas. Cualquier inquietud, con gusto será atendida Cordial saludo Cel.No. 3114405448

Para más información sobre el servicio de Correo Electrónico Certificado de Certimail™ visite www.certicamara.com

85



305

3 archivos adjuntos



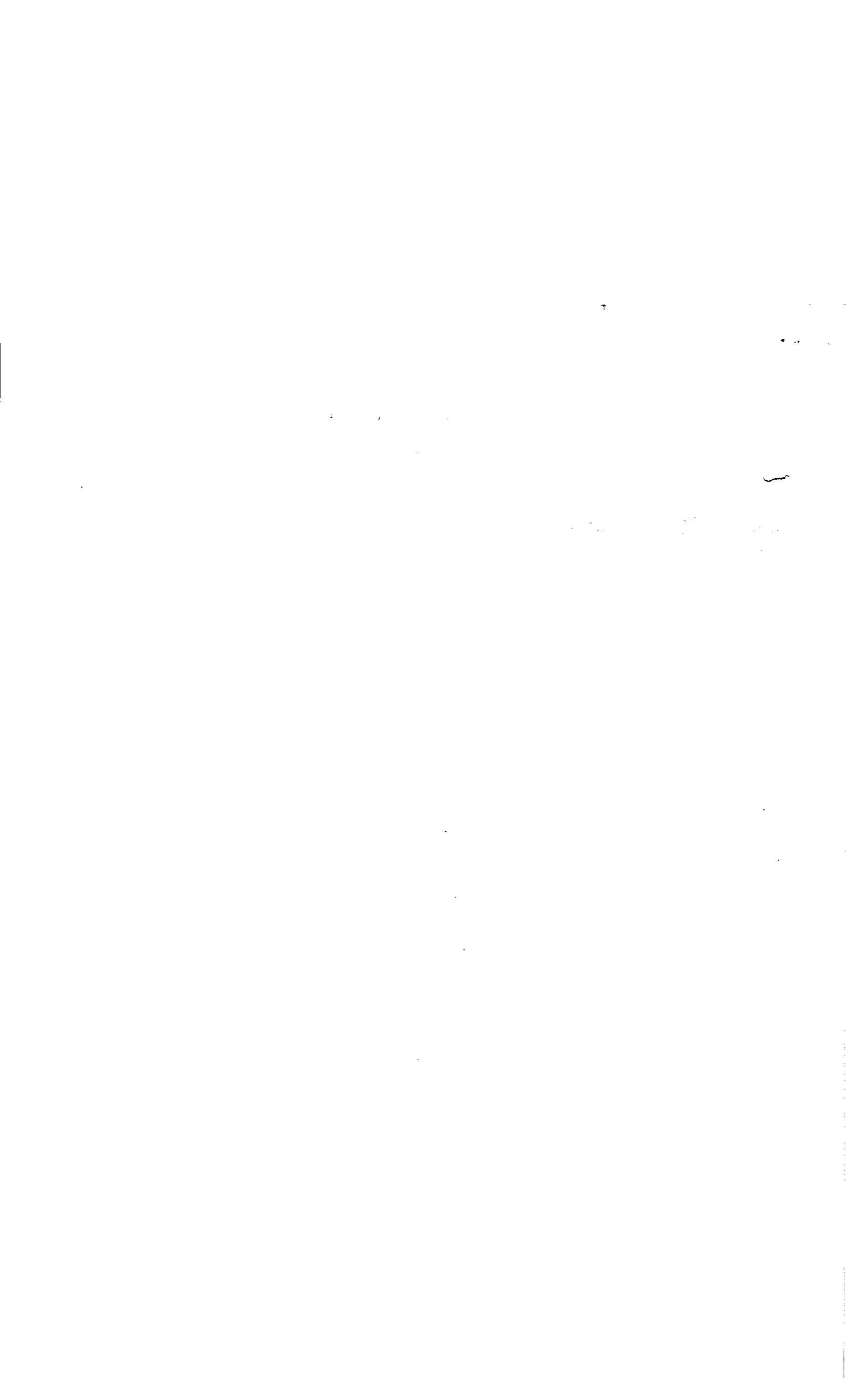
Cámara
de Comercio
de Bogotá

image001.png
16K

 RESPUESTA ERIKA DIETTES.pdf
244K

 HORARIOS CLASE .pdf
284K

86



306

Señor

JUEZ CUARENTA Y CINCO CIVIL MUNICIPAL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E. S. D.

ASUNTO: PODER ESPECIAL. PROCESO VERBAL. DEMANDANTE: ERIKA DIETTES
DEMANDANDO: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S. Y SOMOS ART EN
MOVIMIENTO S.A.S.

PROCESO: 11001400304520190100100

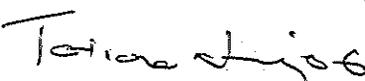
DIANA MARCELA NARANJO GARCÍA mayor de edad identificada con cédula de ciudadanía 52.969.066 de Bogotá., actuando en calidad de representante legal de las compañías **IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S. y SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S.**, sociedades legalmente constituidas, identificada con NIT 900.729.521 – 0 y 901.112.117 – 2, con domicilio en la ciudad de Bogotá, confiero poder especial, amplio y suficiente a la doctora **LEIDI TATIANA NARANJO GARCIA** mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con número de cédula de ciudadanía 1.018.413.113 de Bogotá y con número de tarjeta profesional 329.835 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, para que inicie y lleve hasta su terminación la representación en el Proceso Verbal interpuesto por la señora ERIKA DIETTES S.A.S., identificada con cédula de ciudadanía 52.392.719.

Este poder conlleva facultades para recibir, transigir, conciliar, desistir, aceptar desistimientos, sustituir, reasumir, denunciar bienes, solicitar y obtener bajo mi responsabilidad la solicitud, decreto y práctica de pruebas, notificarse, para que ejecute toda clase de actos inherentes al mandato aquí conferido y en general todas las facultades establecidas en el artículo 77 del Código General del Proceso.

Atentamente,

Acepto,


DIANA MARCELA NARANJO GARCÍA
C.C. N° 52.969.066 de Bogotá
Representante Legal
IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S.


LEIDI TATIANA NARANJO GARCIA
C.C No. 1.018.413.113 de Bogotá
T.P. No. 329.835 del Csj.

Notaría Cuarenta y Ocho de Bogotá, D.C.
MIGUEL ANGEL DIAZ TELLEZ
NOTARIO

**DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO
Y PRESENTACION PERSONAL**



ANTE EL NOTARIO 48 DEL CIRCULO DE BOGOTA, D.C.,
COMPARECIO:

NARANJO GARCIA DIANA MARCELA

CON: C.C. 52969066

Y DECLARO QUE LA FIRMA Y HUELLA QUE APARECEN EN EL
PRESENTE DOCUMENTO SON SUYAS Y QUE EL CONTENIDO
DEL MISMO ES CIERTO.
ESCRITO DIRIGIDO A:

Interesado

BOGOTA D.C. 11/03/2020

u6878h77yyhm6h6h

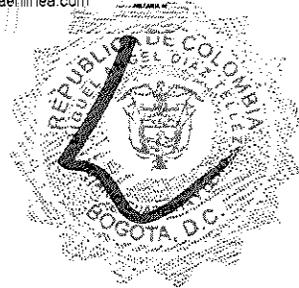
CADA



WHGE8REFUQ7MVUV6
Verifique estos datos en:
www.notariaenlinea.com

FIRMA

HUELLA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PUBLICO
CENTRO DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS JURISDICCIONALES
PARA LOS JUZGADOS CIVILES LASOPALES Y DE FAMILIA
DILIGENCIA DE PRESENTACION PERSONAL
El documento fue presentado personalmente en Bogotá, D.C. el

13 MAR 2020

Por: Leidy Tafiro
Naranjo García

Identificado con C.C. 10184303 y T.P. 329835
Firma Responsable
Centro de Servicios:



Sandra P. Chunchula D.

307

Not
Fes

Señor:

JUZGADO CUARENTA Y CINCO CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ

E. S. D.

ASUNTO: RESPUESTA PROCESO DECLARATIVO, DEMANDANTE: ERIKA DIETTES, DEMANDADO - IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S. - SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S.

PROCESO: 11001400304520190100100

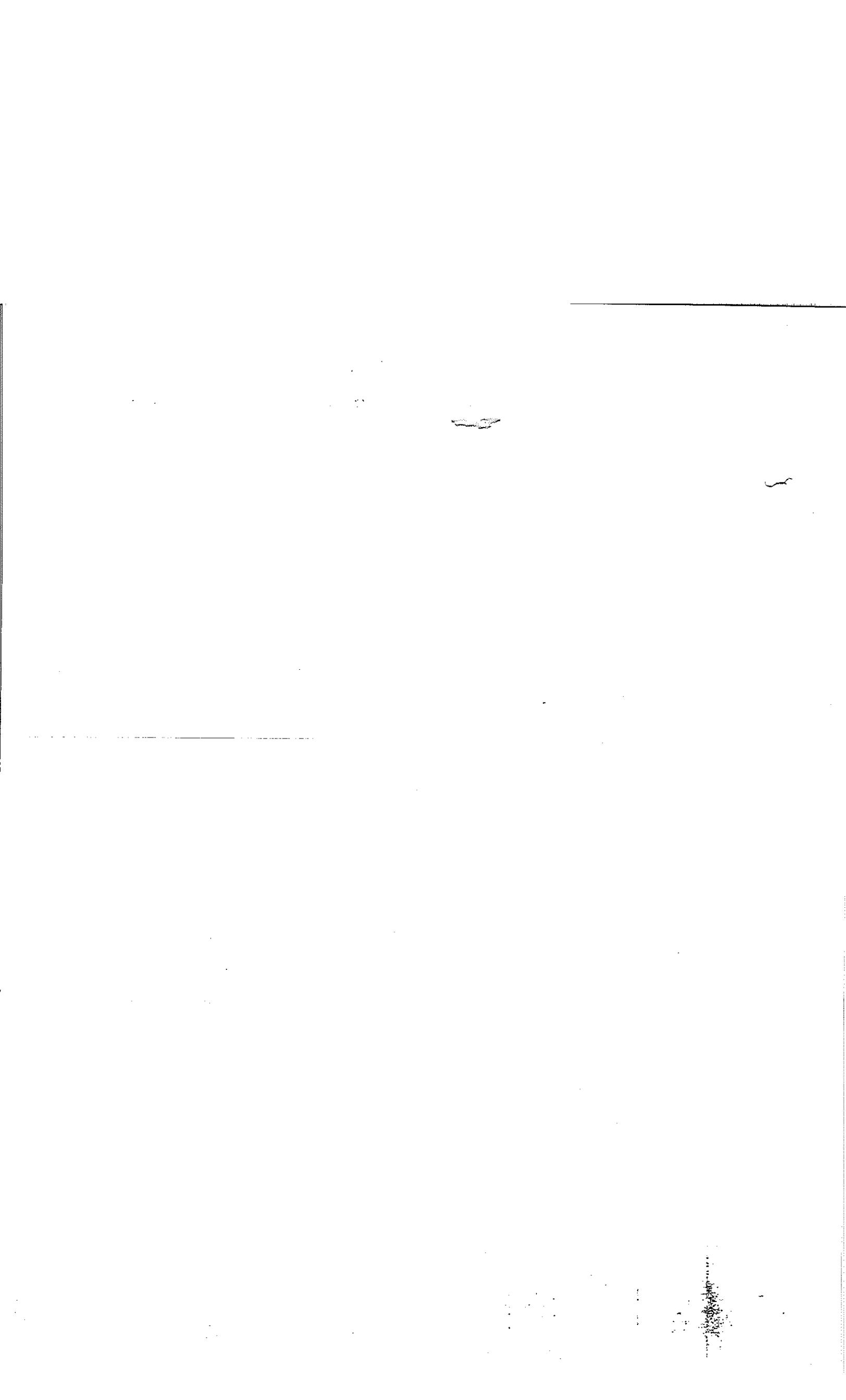
LEIDI TATIANA NARANJO GARCIA, ciudadano colombiano, abogado en ejercicio, mayor de edad, residente de la ciudad de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía número 1.018.413.113 de Bogotá, y portador de la Tarjeta Profesional número 329.835 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de apoderado especial de las sociedades - IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S. - SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S identificadas con NIT. 900.729.521 - 0 y 901.112.117 - 2 representadas legalmente por la señora **DIANA MARCELA NARANJO GARCÍA** mayor de edad identificada con cédula de ciudadanía 52.969.066 de Bogotá y domiciliada en la ciudad de Bogotá, me permito otorgar respuesta al proceso declarativo interpuesto por la apoderada de la señora ERIKA DIETTES, dentro del término establecido por la Ley:

74725 13-MAR-'20 11:00

1. Frente al **PRIMERO** echo se determina como cierto
2. Frente al **SEGUNDO** hecho manifestamos que no es cierto, pues las compañías han demostrado gran experiencia en los servicios prestados, como soporte se presenta contrato con **ARTBO (feria internacional de arte de Bogotá)** durante 4 años consecutivos, quienes respaldan los servicios prestados por la compañía. También se anexa los certificados descrito en curso de Museografía y diseño de exposiciones (Node Center for Curatorial Studies Wrangelstr. 5, 10997 Berlin) Cuidado de la obra de arte: manejo, embalaje, transporte y almacenamiento exposiciones (Node Center for Curatorial Studies Wrangelstr. 5, 10997 Berlin), los cuales respaldan el conocimiento del servicio prestado.
3. Es cierto el hecho **TERCERO**, se firmó un contrato por prestación de servicio de fecha 26 de diciembre de 2017 y otrosí de fecha 18 de febrero de 2018, sin embargo, sobre el otrosí se debe realizar la siguiente precisión;

(Handwritten signature and notes)

13 MAR 2020
Agosto
Diana



inicialmente el agente aduanero con destino a Buenos Aires el cual se encontraba encargado de agilizar los procesos de importación y exportación de mercancías entre territorios que están relacionados comercialmente mediante aduanas, normativas y restricciones, gestionar el despacho de aduanas de lo que su representado exporta o importa y toda relación documental con la agencia tributaria, como también del asesoramiento en comercio exterior, hacerse cargo del pago de impuestos correspondientes, realizar la posterior labor de logística y las gestiones con los agentes que participaran en el proceso, desde los lugares de almacenaje, los transportistas hasta las autoridades o las aseguradoras, asegurar el buen hacer de los agentes en cuanto a las mercancías, cumplir con las normativas para expedir los certificados de origen y actuar como parte mediadora entre importador y exportador para acometer lo que la ley indica; cuyo nombre correspondía a NEOCARGO, fue contratado por la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S. el cual se encontraba incluido dentro del servicio cobrado en el contrato inicial, sin embargo, por solicitud expresa de la artista se debió modificar este agente aduanero y realizar contrato con la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.** nuevo agente aduanero, lo que llevo a que se realizara el otrosí de fecha 18 de febrero de 2018, pues la condiciones inicialmente pactadas se modificarían por solicitud del contratante.

4. Se acepta hecho **CUARTO** en cuanto a la fijación del valor.
5. Se acepta parcialmente el hecho **QUINTO**, pues si se fijó una clausula penal en el contrato, sin embargo se presentó un incumplimiento inicial por parte de la artista en relación con el incumplimiento del contrato, pues el segundo pago se realizó fuera del tiempo establecido en la cláusula tercera del contrato objeto del presente proceso, el cual fue pactado al momento de la entrega de la obra es decir para el día 19 de febrero de 2019, sin embargo el mismo se realizó solo hasta el 22 de marzo, casi un mes después de lo pactado en el contrato, aun así la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., decidió seguir adelante con las obligaciones adquiridas por la partes, sin aplicar cláusulas de penalización por incumplimiento.

Es importante anotar que el pago realizado correspondiente al objeto del presente contrato no fue realizado por la artista ERIKA DIETTES, sino por la compañía LANNAN FON razón por la cual se adjunta pago como prueba del incumplimiento, viendo necesario vincular a esta compañía, como parte del incumplimiento presentado.



- 6. Es cierto el hecho **SEXTO**, sin embargo, es importante aclarar que el otrosí se realizó por la solicitud expresa de la artista de vincular a la compañía DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A, en las obligaciones objeto del contrato.
- 7. El hecho **SÉPTIMO** es parcialmente cierto, sin embargo, es importante realizar las siguientes precisiones, las obra RELICARIOS, se compone de unos tripolimeros en caucho descritos en los adjuntos de la demanda, los cuales fueron entregados a la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., en unas urnas de madera; en el momento del Embalaje de estas urnas los tripolimeros ya se encontraban introducidas dentro de las urnas.

El embalaje contratado con la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., constaba de introducir dichas urnas en guacales realizados a la medida para el traslado de estas a Argentina.

Para sustentar este punto, adjuntamos video el cual se permite transcribir a continuación, en donde, la señora DIANA SHOOL MONTOYA restauradora de la artista ERIKA DIETTES, manifiesta que uno de los soportes de la urna genera que el tripolimeros en caucho se marque al estar guardado dentro de esta, razón por la cual procede a retirar al mismo, sin embargo explica la importancia de cada soporte en la urna e informa que los soportes ayudan a que la obra no se pegue contra las paredes de la caja, pero al retirar el mismo se concluye que la obra podrá pegar contra de las paredes, entendiendo este hecho como un vicio propio.

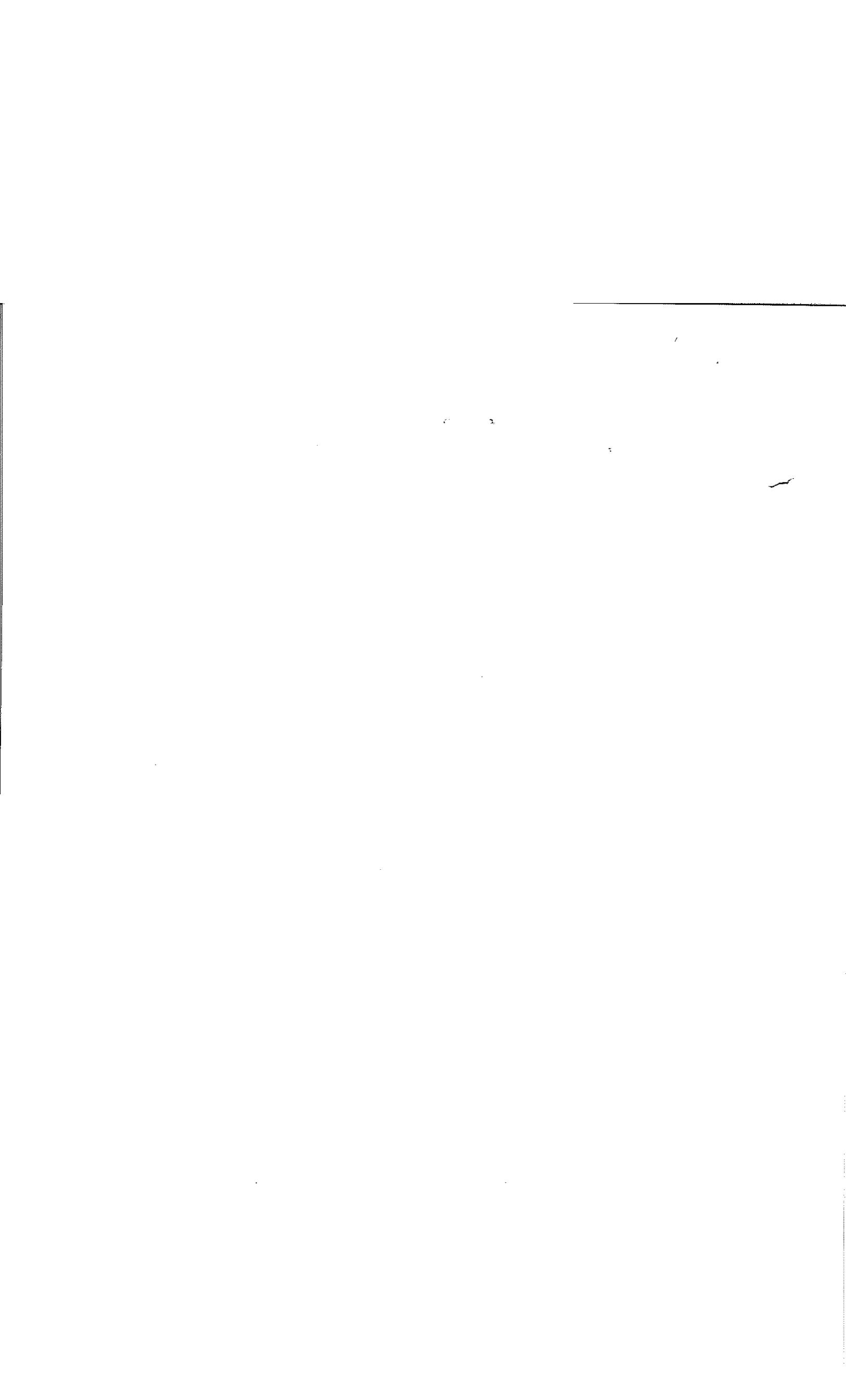
[...]DIANA SHOOL MONTOYA SHOOL MONTOYA:

Destornillador de estrella pequeño o nosotros o, estamos usando también esta espátula porque no tenemos el destornillador. Entonces si nosotros tuviéramos esto completamente cerrado. Estaría asegurado hacia la derecha.

DAYANNA AVILA: *O sea que parece como los seguros de un portarretratos.*

DIANA SHOOL MONTOYA: *sí exactamente entonces para liberarlo de izquierda y sale, lo bajamos. Todas las pestañas, unas uñas tienen que estar completamente alineadas. Ninguna puede sobresalir porque puede afectarnos la goma cierto. Ustedes van a ver que os que les van a llegar a ustedes en Argentina no tienen esto.*

DAYANNA AVILA: *Tienen como una cinta.*



DIANA SHOOL MONTTOYA: No tienen este liston el listón se lo estamos quitando porque se está marcándolo. Tienen: estos listones laterales, estos interiores. Que evitan como la obra está soportada sobre un acrílico evitan que el acrílico se mueva porque se lo sujetan porque cuando la obra está en contacto con esta fórmica va a tomar la textura de la fórmica y eso hay que evitarlo a toda costa. Esto dentro de las cajas cuando están haciendo ese embalaje cuando están desembalando para hacer el montaje. Las obras tienen adherido al acrílico esta cinta de tela entonces estas cintas para poder facilitar retirar la obra cuando la retiren del acrílico la pegan en la parte interna de la tapa, y con eso ya no la pierden y la pueden reutilizar montaje y desmontaje. Entonces vamos a traerlo cada tapa marcada, tiene la foto y tiene el número 139. Entonces vamos a traer. Únicamente quitamos las urnas. En este caso pues voy a usar estos guantes porque no están, pues no se necesita que estén limpias las urnas quitamos las urnas solamente. Cuando vayamos a guardar el relicario. No las quitamos en serio sino solo cuando se guardan.

DAYANNA AVILA: porque les cae polvo y demás

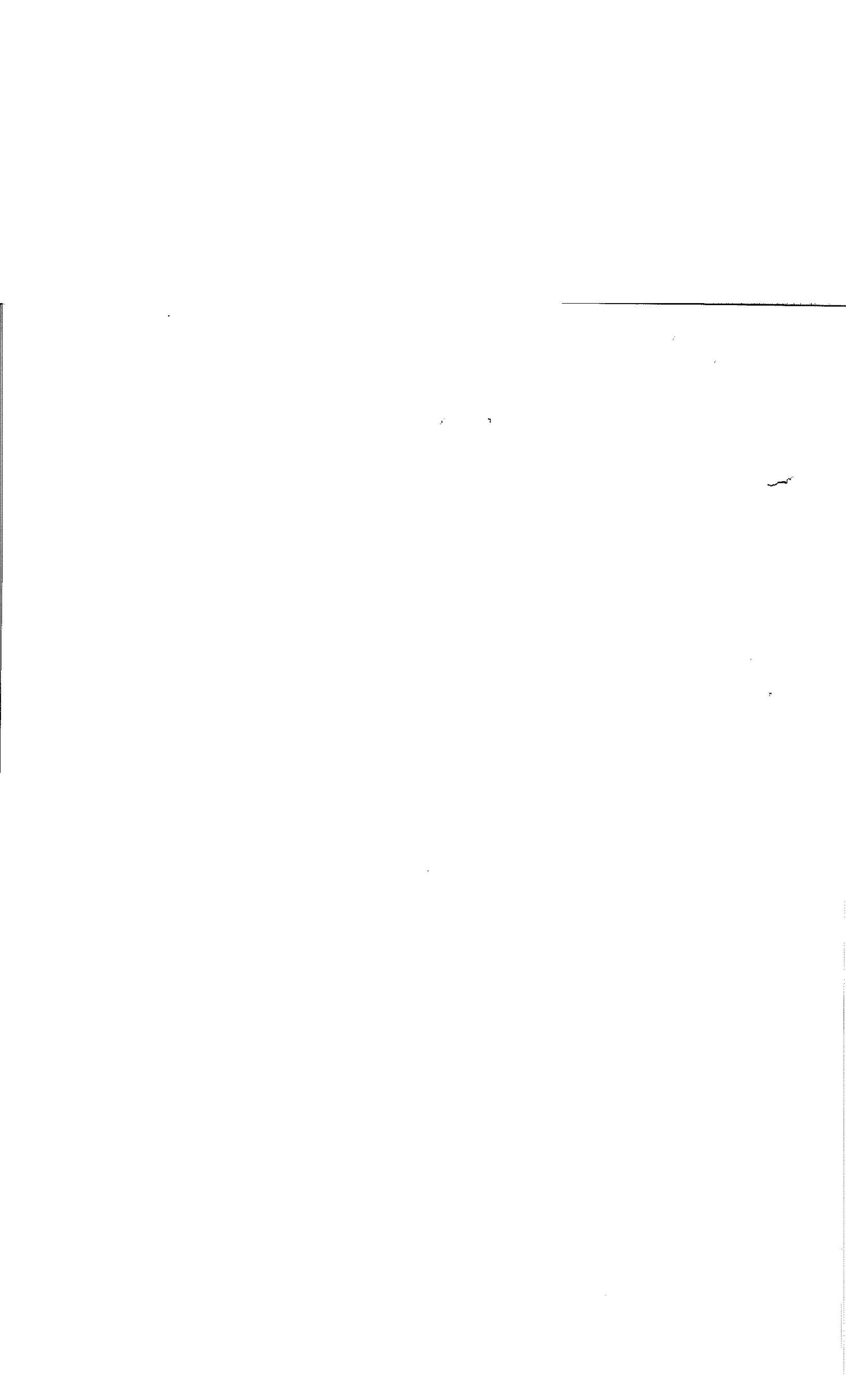
DIANA SHOOL MONTTOYA: Exacto Y vamos a usar la espátula, además del acrílico sobre el cual se soporta el material. El relicario tiene la base tiene un papel silicona para que refleje la luz de color blanco. Entonces la idea es tratar de meter la espátula debajo de ese papel silicona para poder levantar. Es muy difícil. En principio. Hay que encontrar pues hay que tener mañita ahí por ejemplo ya lo logré levantar. Estoy debajo del papel-

DAYANNA AVILA: si se alcanza a ver

DIANA SHOOL MONTTOYA: entonces la idea es ponerme encima del papel

DAYANNA AVILA: que quede la espátula entre el relicario el papel

DIANA SHOOL MONTTOYA: exacto. Pero digamos que la forma inicial de levantarlo es debajo del papel porque es lo que yo tengo seguro que puedo donde pueda insertar la espátula, con ambas manos. Me voy debajo del acrílico. Por ejemplo estos elementos carnes y demás. Evitar. Me. Retiro todo. Absolutamente todo. No puedo tener suéteres de lana. Tampoco. Nosotros no la metemos de una sino que dejamos que ella por el peso se levante un poquito en la parte de atrás. Para que con los listones laterales no quede insertado el caucho que a veces escurre del acrílico a veces este caucho está ya muy pesado. Y un poquito deformado. Entonces él escurre, o sea que ahí se me puede quedar material represado entonces yo dejo que ella se levante un poco. Y la meto antes de insertarla completamente. La mesa tiene



311

que ser muy estable porque vamos a trabajar en bordes. Antes de insertarla completamente

DAYANNA AVILA: usas la tela de las que nos hablaste.

DIANA SHOOL MONTOYA: Exacto. Pongo la cinta. Y ya al abrirla no voy a tener problema.

DAYANNA AVILA: Cómo es la obra por debajo, me puedes dejar ver.

DIANA SHOOL MONTOYA: si, acrílico

DAYANNA AVILA: tiene un acrílico duro

DIANA SHOOL MONTOYA: por eso no puede manipular ingresó la obra. Antes dejábamos esta tela esta cinta pegadita grave porque se empezó a marcar entonces la estamos dejando fuera aprisionada con la puerta. Con mi puerta. Antes de cerrar vamos a ver cómo se saca. Listo para matar dos pájaros de un tiro.

DAYANNA AVILA: Listo, entonces retiran la puerta con las...

DIANA SHOOL MONTOYA: si deslizo muy suavemente si ofrece resistencia. Es porque algo está pasando

DAYANNA AVILA: Ok, debe salir suave

DIANA SHOOL MONTOYA: es porque algo está quedando insertado debe salir suave. Ahora la otra razón por la que puedo ofrecer resistencia es porque algo esta pasando bordes los listones interiores estén pegándose contra el material. Entonces en ese caso yo. Hago un poquito así

DAYANNA AVILA: como una vibración

DIANA SHOOL MONTOYA, Vibro un poquito para irlo despegando. Pero lo más importante es no sacarla así si eso está pasando sin ofrecer resistencia yo no halo. Por ejemplo hoy me está ofreciendo un poquito de resistencia ya sé que yo tengo que irme al borde. Está torcido el doble dribló un poquito

DAYANNA AVILA: y lo acabas de meter y ya está.

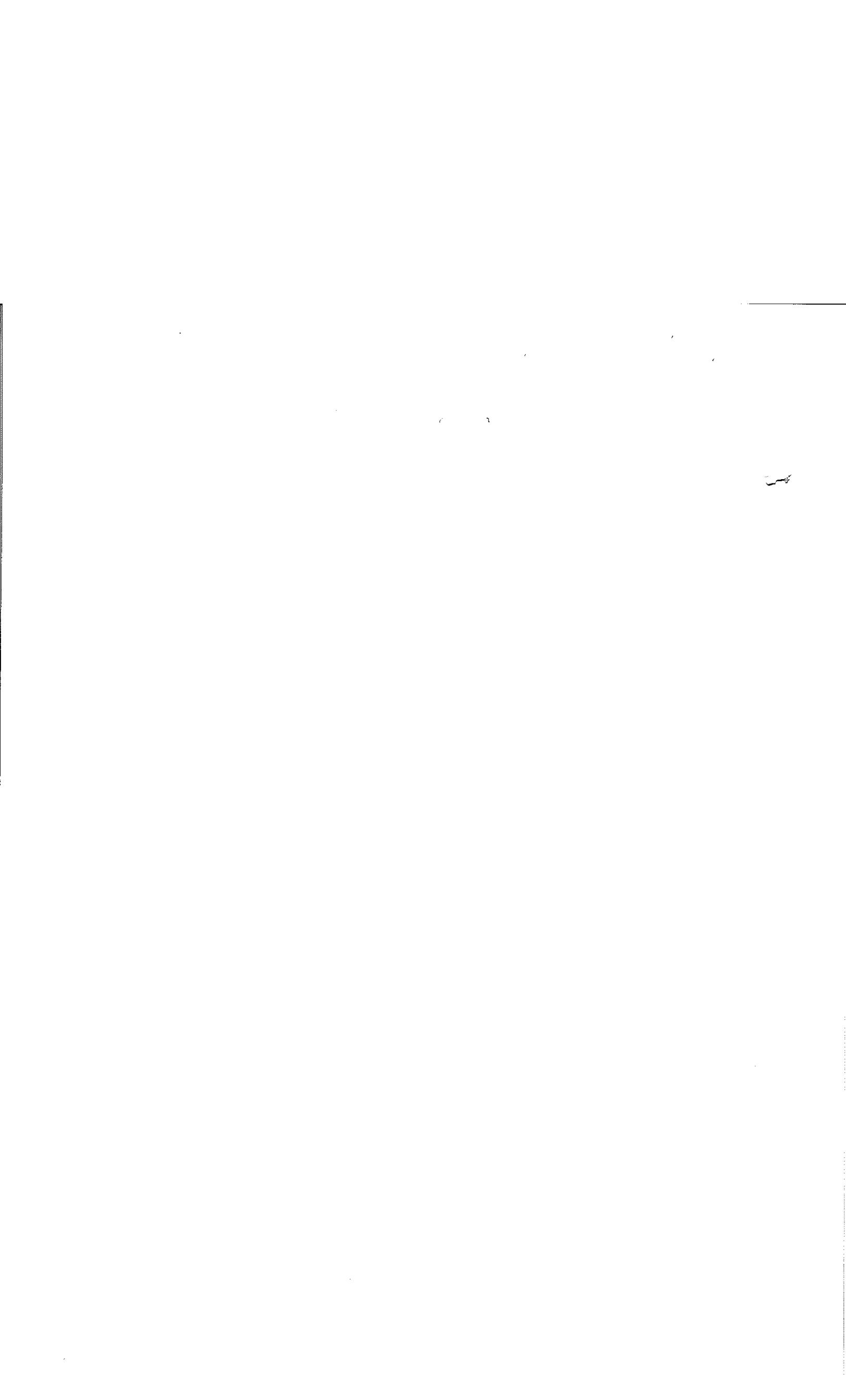
DIANA SHOOL MONTOYA: Sí pero creo que era porque no la estaba sacando completamente simétrica como la cintica no esta justo en la mitad sino un poquito corrida

DAYANNA AVILA: te hala más de un lado que del otro

DIANA SHOOL MONTOYA: me hala más de un lado entonces hay que tener cuidado con eso. Listo y deajo que levante un poquito sin que se pegue contra el borde superior y ella saque perfecto y voy para ponerla. Me voy. Voy me con el papel el papel. Va a estar. Súper bien puesto en la base.

DAYANNA AVILA: Si porque el papel no se ve cuando está expuesto.

DIANA SHOOL MONTOYA: Entonces él está adherido en dos puntos. Y está ya centrado entonces lo que yo tengo que hacer es centrar mi obra. Mi relicario con respecto a. Con respecto al papel. Quito...



312

DAYANNA AVILA: eso te iba a decir, como quitar la cinta levantando un poco y ya?

DIANA SHOOL MONTOYA: si, es más la cinta la puedo incluso quitar desde alla

DAYANNA AVILA: claro cuando ya tienes mas

DIANA SHOOL MONTOYA: y la pego a la y la pegó de una vez a la puerta. Ahí hicimos mal el paso. La pegue de una vez a la puerta. En este caso la voy a dejar aca un poquito. Y para atrás, para atrás. Si veo que estoy con los dedos muy grandes o algo así de pronto me cuesta sacarla. Y se me va a descuadrar al sacarla puedo usar la espátula. Listo, no se ve el papel, no se ve nada, miro que esté todo perfecto en las esquinitas muevo un poquito ya perfecto listo.

DAYANNA AVILA: y otra vez

DIANA SHOOL MONTOYA: y esto multiplicado por 90 o 165

DAYANNA AVILA: Para Argentina cuantos van. Para Argentina van los 165?

DIANA SHOOL MONTOYA: no sé no me dice Marcelo que no pero estoy seguro que espero ahí. Así embargo. La idea es que uno se mueva lo menos posible con el relicario y puede usar la cinta. Para ayudarme a empujar el último pasito. Y ahora. Y. Ya. Listo. Y ahora...y listo.y ya, ahí quedo

DAYANNA AVILA: Tú sabes cuánto pesa cada caja de esas no tienen pesos variables por el contenido. Entonces hay unas que pesan más, otras que pesan...

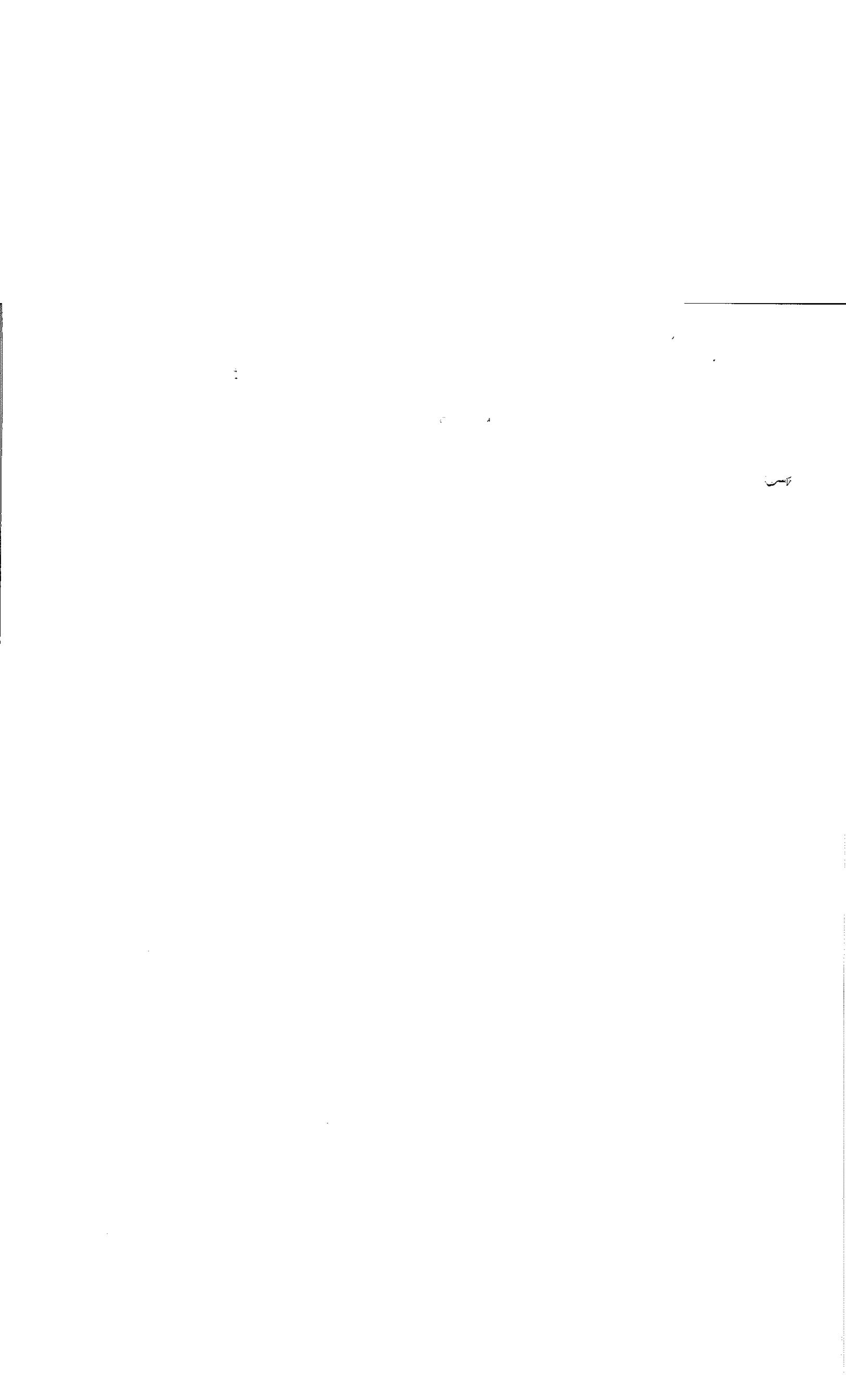
Es importante resaltar que se partía de la buena fe, y se concluía que la señora ERIKA DIETTES entendía el riesgo que corría el tripolimero dentro de la urna al retirar el soporte.

Los Guacales fueron aprobados por parte de la artista, tanto así, que la misma artista contrató a la empresa EMBALAJES GARZON profesionales con más de 40 años en el mercado, creadores de estos guacales de manera posterior, para esto se llamara como testigo a EMBALAJES GARZON, quienes podrán respaldar la anterior afirmación la cual se basa en que los guacales contaban con las especificaciones solicitadas por la artista.

Se adjunta al presente escrito informe expedido por la compañía EMBALAJES GARZON, en el cual se realiza una descripción fotográfica y escrita del proceso de embalaje de las obras relicarios, en el cual se resalta la siguiente nota incluida al final del informe:

[...]

NOTA:



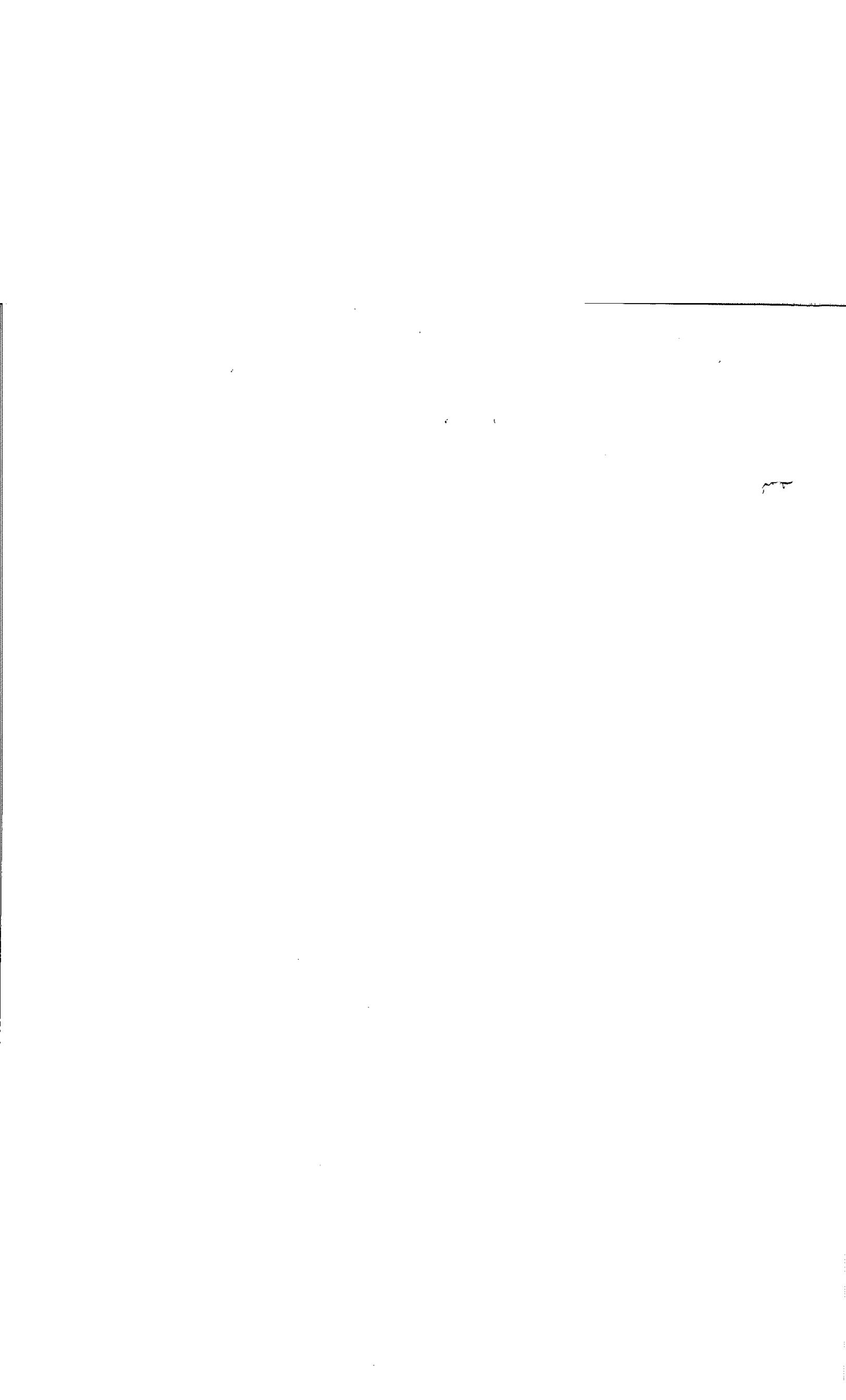
313

EL EMPAQUE DE LAS DIFERENTES PIEZAS QUE COMPONIAN LA EXPOSICIÓN RELICARIOS, SIEMPRE ESTUVO BAJO LA SUPERVISIÓN DE LA MAESTRA, ERIKA DIETTES.

8. Por las razones descritas en anterioridad se da como cierto el hecho **OCTAVO**.
9. Se acepta hecho **NOVENO** parcialmente, pues la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., si contrato en Colombia el agente aduanero, sin embargo el agente aduanero en Argentina se contrató por solicitud expresa de la contratante es decir, a la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, es importante resaltar el hecho que la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., manejaba su propio agente aduanero la compañía NEOCARGO, el cual se vieron obligados a cambiar por solicitud expresa de la CONTRATANTE.
10. Se acepta como cierto el hecho **DÉCIMO**.
11. El hecho **DÉCIMO PRIMERO** no es cierto, pues es ningún momento se acordó realizar hacer una exportación temporal. Se decidió hacer una exportación definitiva con regreso en el mismo estado en aras de ahorrar costos, ya que la artista se comunicó para solicitar descuento así que realizo de esta manera con el fin de minimizar costos, pues la aduana se paga de acuerdo por el valor declarado y sí al regreso la carga se va a un depósito aduanero, el sobre costo es el 0,35% sobre el valor declarado.

La CONTRATANTE al momento de la exportación no contaba con los requisitos para exportar a nombre propio, es decir, con la declaración de exportación (requisito aduanero para transportador), razón por la cual, se debió realizar esta gestión por intermedio de la compañía SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S; Como el motivo de la exportación era para exhibición (no era para la venta – sin reintegro de divisas). Para efectos de aduana se realizó una factura proforma (no una factura de venta oficial) con un valor declarado mínimo. Esto sin embargo no afecta el proceso pues el valor asegurado y declarado para entrar a Buenos Aires se hizo como solicitó la CONTRATANTE.

Para respaldar esta sustentación es importante citar el del Decreto 2685 de 1999 el expresa lo siguiente:



314

[...]

**"REIMPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO ARTICULO 140.
REIMPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO.**

Se podrá importar sin el pago de los tributos aduaneros, la mercancía exportada temporal o definitivamente que se encuentre en libre disposición, siempre que no haya sufrido modificación en el extranjero y se establezca plenamente que la mercancía que se reimporta es la misma que fue exportada y que se hayan cancelado los impuestos internos exonerados y reintegrado los beneficios obtenidos con la exportación. La mercancía así importada quedará en libre disposición.

Inciso modificado por el artículo 9 del Decreto 4434 de 2004. El nuevo texto es el siguiente:> La Declaración de Importación deberá presentarse dentro del año siguiente a la exportación de la mercancía, salvo que con anterioridad a esta se haya autorizado un plazo mayor, teniendo en cuenta las condiciones de la operación que se realizará en el exterior o que con anterioridad al vencimiento de la exportación temporal para reimportación en el mismo estado se haya concedido por la autoridad aduanera prórrogas de permanencia de la mercancía en el exterior, sin que excedan en su totalidad el término de tres (3) años, debiendo demostrarse la necesidad de la permanencia de la mercancía en el exterior."

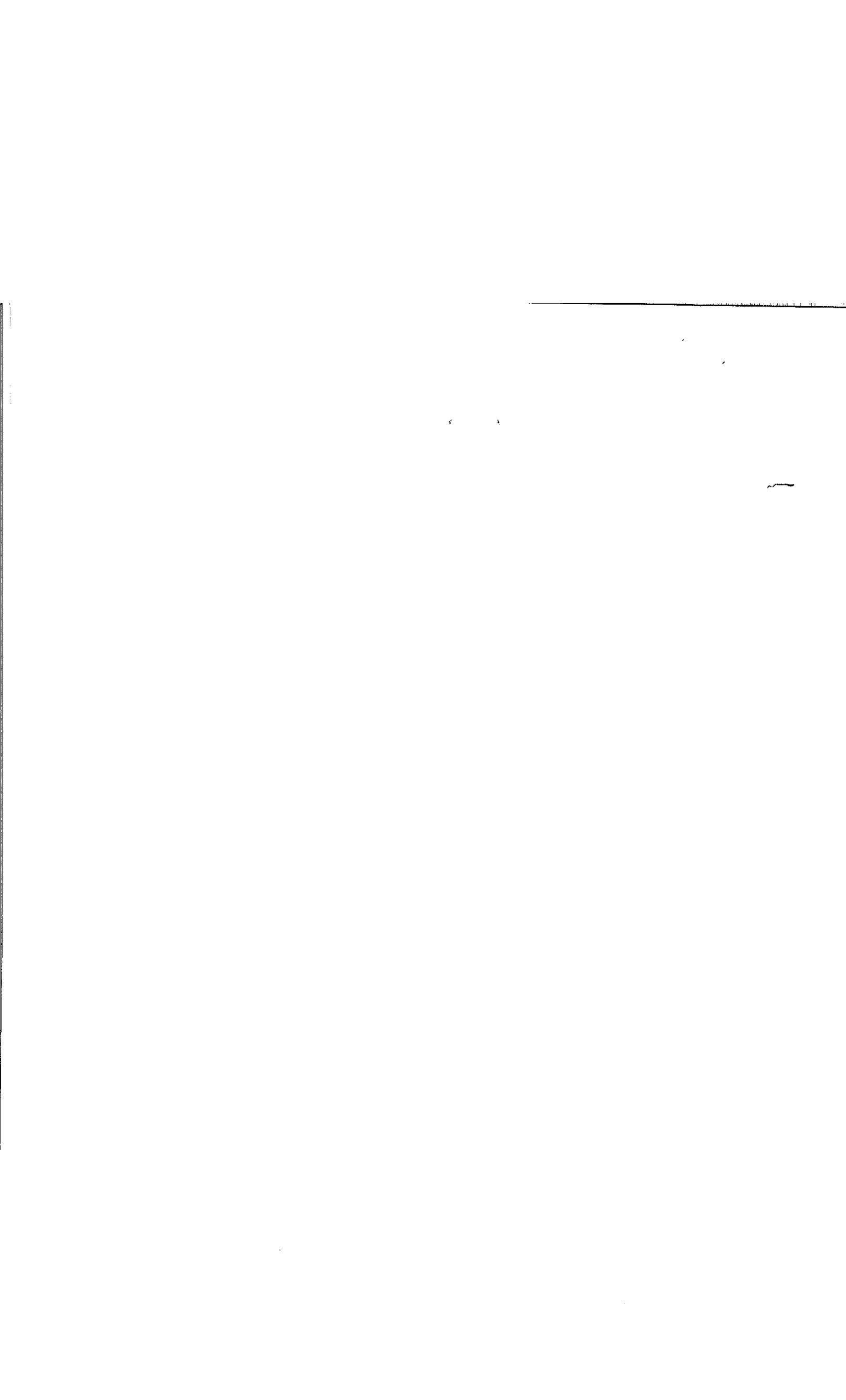
Y reglamentado bajo la resolución 4240 del 2000 en el art 91 que establece:

"REIMPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO ARTÍCULO 92. ADUANA DE IMPORTACIÓN.

<Artículo modificado por el artículo 1 de la Resolución 5041 de 2003.> La Declaración de Importación bajo la modalidad de reimportación en el mismo estado, deberá presentarse en la misma jurisdicción aduanera por la que se haya efectuado la exportación de la mercancía.

En situaciones debidamente justificadas, se podrá autorizar la presentación de la declaración de importación bajo de la modalidad de reimportación en el mismo estado, por jurisdicción aduanera diferente a la de exportación"

Por esta razón se determina como no cierto este hecho, además si se valida el contrato objeto del presente proceso, dicha solicitud no se encuentra expresa en ningún aparte de este.



315

12. El hecho **DÉCIMO SEGUNDO** es parcialmente cierto, pues si se contrató una póliza de seguro, únicamente por las actividades de embalaje, traslado y transporte de la obra "RELICARIOS"

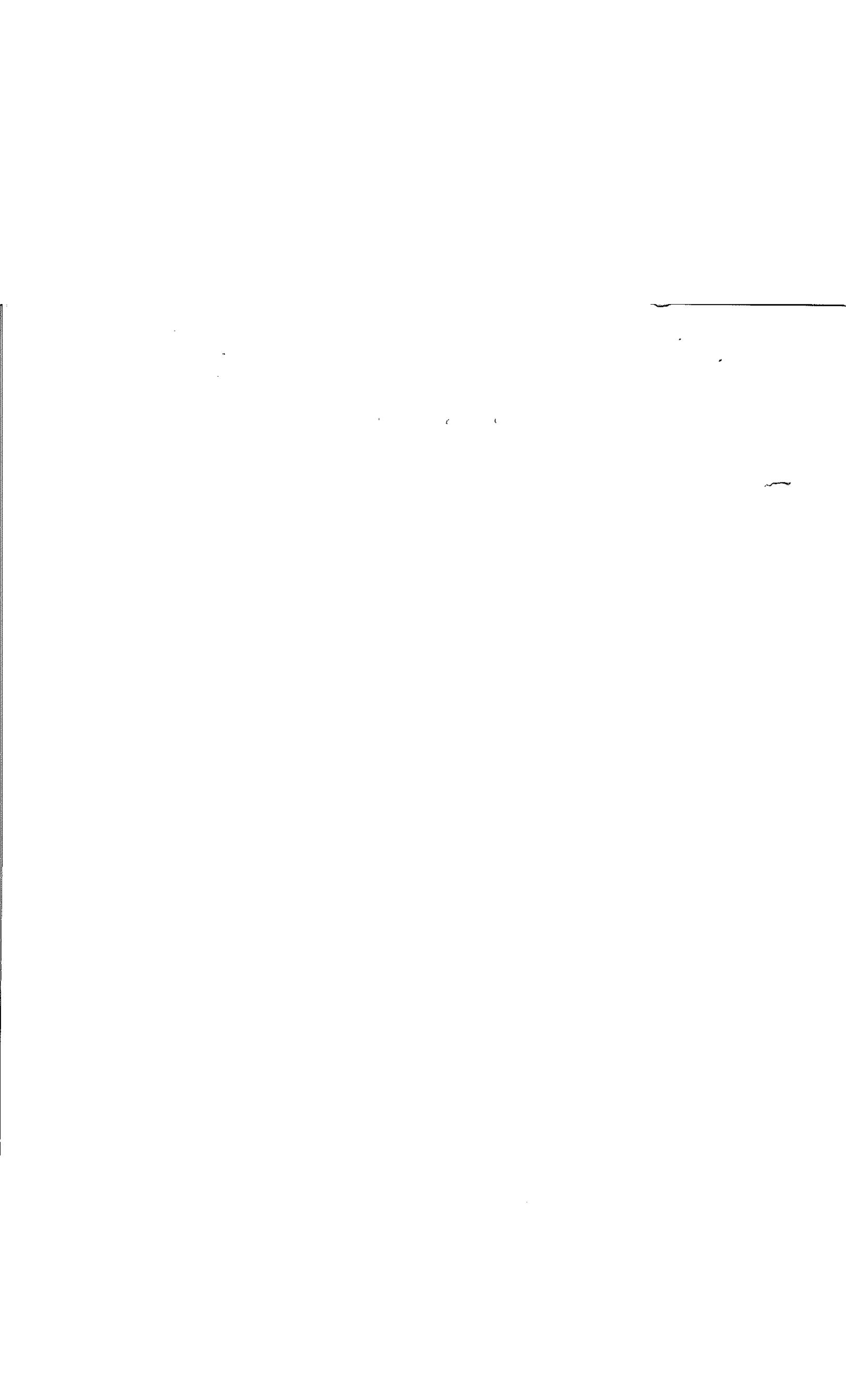
Por el supuesto daño ocurrido se realizó la reclamación de la póliza; para respaldar el presente hecho se anexa copia de constitución de póliza donde IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., actúa como tomador y la CONTRANTE como beneficiaria. Es importante resaltar que al momento de realizar la reclamación el dictamen salió no favorable, el cual se le informó es su debido momento a la CONTRATANTE y se le manifestó que ella en calidad de beneficiaria debería presentar apelación a dicho dictamen si fuese necesario toda vez que IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., no son los aseguradores directos, resaltando que este servicio se tomó a través de un tercero Assekuransa. Igualmente se considera importante manifestarle a este despacho que este proceso de reclamación se informó en detalle a la CONTRATANTE.

En la respuesta otorgada por el perito asegurador a la visita e investigación del reclamo y supuesto siniestro, se llegó a la conclusión que el daño en la obra se debe aún problema técnico por '**VICIO PROPIO**'. En relación con el reclamo de la referencia cumplimos en notificarles el dictamen de los aseguradores conexo con el reclamo citado en antecedencia.

Ahora bien, luego de analizar el reporte del perito liquidador y la documentación que lo acompañó los aseguradores concluyeron que el caso no resultaba procedente en virtud a que los daños reclamados no fueron a consecuencia del riesgo contemplado por la cobertura contratada, sino a consecuencia de una acción de la temperatura sobre los RELICARIOS de tripolimero de caucho. Se anexa las respuestas otorgadas por la aseguradora informando la negativa a la reclamación realizada.

Con ello se estaba dando cumplimiento a la Cláusula Quinta numeral 4 del contrato la cual manifestaba que se debía realizar contratación de seguros correspondientes a las actividades manifestadas en el punto 8 las cuales claramente correspondían a embalaje, traslado y transporte de la obra.

Es importante resaltar que, si bien, con carácter general, la empresa contratista podrá hacer frente a los gastos generados por un determinado siniestro, las instituciones deberán tratar de minimizar los riesgos, lo cual se traduce por ejemplo en la contratación de seguros privados de responsabilidad civil para los actos que puedan cometer los sujetos que trabajan en la institución o por cuenta de la misma artista.



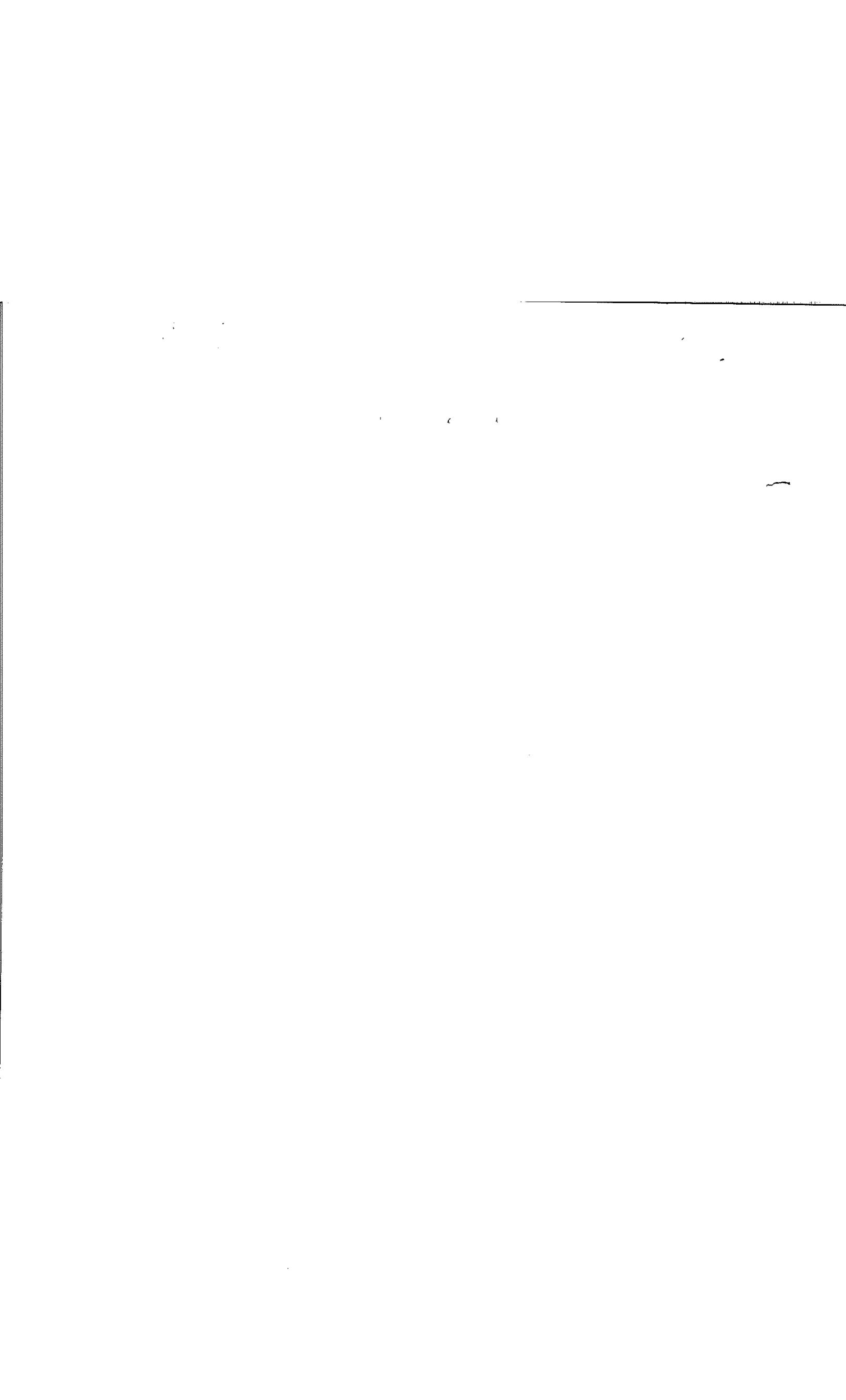
Por esta razón, citamos nuevamente el video donde se muestra por parte de la conservadora de la artista la señora DIANA SHOOL MONTOYA que las obras ya presentaban problemas técnicos o de vicio propio. Se realiza una descripción escrita de lo dicho en el video, sin embargo, se recomienda ver el video anexo para ver las imágenes de lo dicho por la restauradora.

La CONTRATANTE debió pedir cuentas directamente a su restauradora: El Seguro de Responsabilidad Civil Profesional para Restauradores de Obras de Arte garantiza las reclamaciones de las que pueda ser objeto por los daños ocasionados y derivados de su actividad profesional de restaurador de bienes culturales de cualquier índole (pintura, escultura, arqueología, documentación gráfica, bienes muebles, etc.), abarcando todo tipo de restauraciones, tanto en el propio taller de restauración como en cualquier otra situación del riesgo.

Para determinar la responsabilidad por el servicio prestado por la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S citamos el código de comercio el cual manifiesta el Régimen de Responsabilidad en el Contrato de Transporte de Mercancías en el Artículo 992 del Código de Comercio (modificado por el artículo 10 del Decreto E. 01 de 1990) establece los lineamientos que permiten identificar cual es el régimen de responsabilidad contractual aplicable para el transporte de mercancías en Colombia. Establece dicho artículo:

[...] "El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.

13. Al hecho **DÉCIMO TERCERO**, se le adjunta como soporte video realizado por la restauradora DIANA SHOOL MONTOYA, el cual se transcribe a continuación y en el cual manifiesta que la obra ya presentaba defectos técnicos, entendiéndose que la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., recibió las urnas con los tripolimeros ya empacados.
14. El hecho **DÉCIMO CUARTO**, no es cierto, en relación a que se le informó a la artista que el transporte de la obra se adelantó, sin embargo, este hecho del cambio en el itinerario en el vuelo de la obra se da por la potestad que tiene la aerolínea LATAM de modificar su propio itinerario, por esta razón, se



317

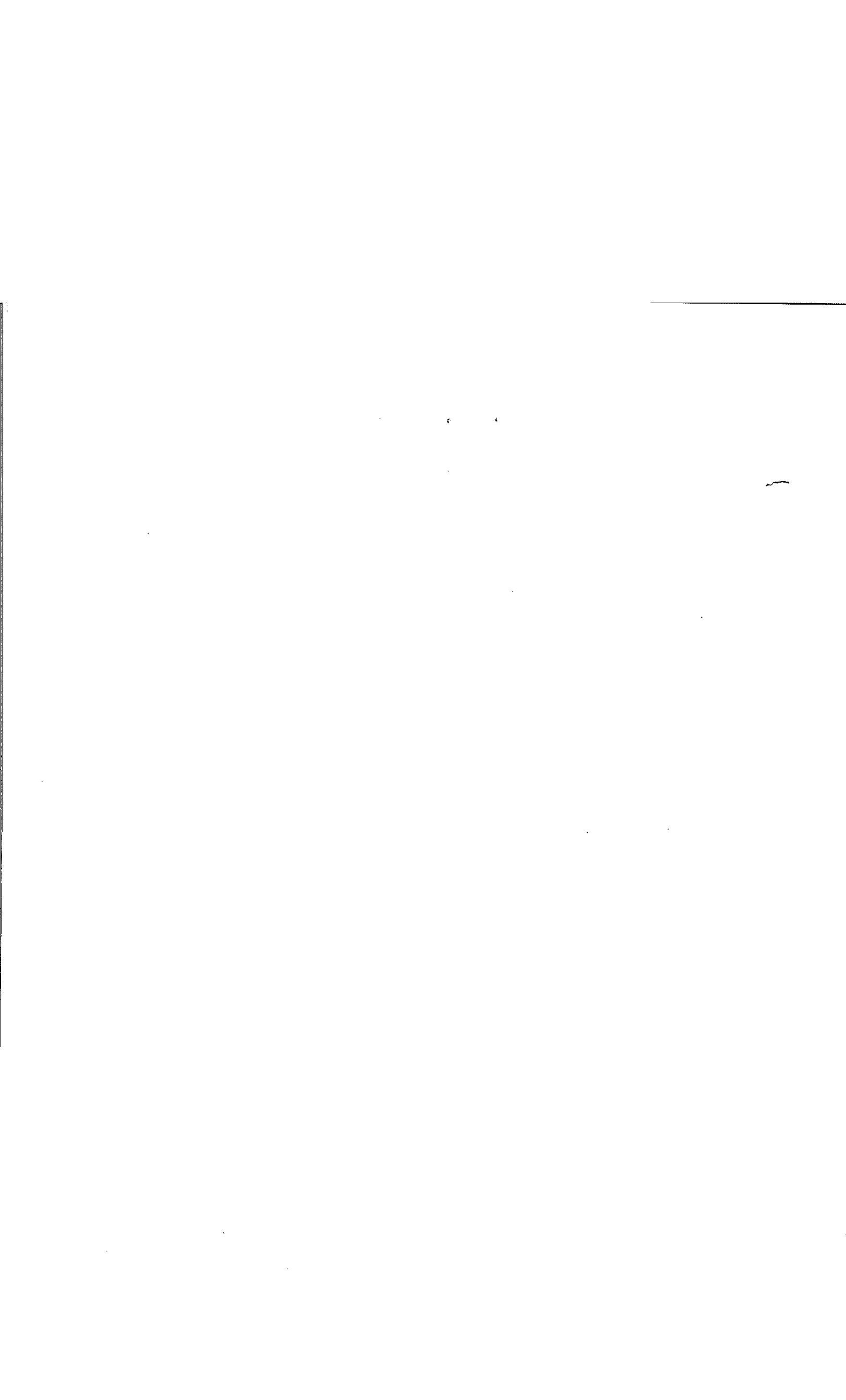
modificó el vuelo de la comisaría que acompañaba la obra. Sin embargo, ir en el mismo vuelo con la carga no hace ninguna diferencia en los hechos ocurridos.

15. El hecho **DÉCIMO QUINTO** no es cierto, toda vez que no existió tal incumplimiento de acompañamiento por parte del comisario, la señora KATE REALES realizó las funciones de comisaría acompañando la carga como se estableció en el contrato. Igualmente estuvo presente en el **PALLETIZAJE** entendiéndose esto como la acción de montar sobre una superficie (paleta o estiba) la mercancía, con el propósito de crear una única unidad que pueda ser manejada, transportada y almacenada en una sola operación y con un esfuerzo mínimo; los palets juegan un papel fundamental a la hora de garantizar que el proceso logístico del transporte de mercancías sea óptimo ya sea en el transporte terrestre, el transporte marítimo o el aéreo, garantizando el perfecto manejo y manipulación de casi todos los productos, informe que se dio a conocer en su debido momento a la artista y siendo la señora REALES en calidad de comisaría quien recibió la carga en Buenos Aires y así mismo quien se la entregó en compañía del agente aduanero **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, directamente a la artista ERIA DIETTES en esta ciudad.

Se manifiesta que los cambios en la reserva se generaron principalmente por que el agente en Buenos Aires, es decir el contratado por solicitud expresa de la artista, la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, no daba la autorización para este despacho, por esta razón, se debieron comprar los tiquetes de la comisaría a última hora, lo cual aumento el valor del servicio sin generar sobre cargo sobre la **CONTRATANTE**, actuando de buena fe, se anexan copia de los tiquetes comprados.

Por otra parte, se anexa ensayo de las responsabilidades del Agente Marítimo, Aeroportuario o Terrestre, al actuar como representante del transportador Internacional en Colombia (responsabilidades – anexamos **EL AGENTE DE CARGA EN COLOMBIA, SUS RELACIONES CONTRACTUALES EN LA CADENA LOGÍSTICA Y LAS CONSECUENCIAS EN LOS SINIESTROS** ensayo).

Es decir que, aunque la carga voló antes de la fecha que se le programo a **IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S** por **LATAM**, es importante precisar que: a) La aerolínea es autónoma de reprogramar sus vuelos, de acuerdo con las normas que rigen el transporte de carga no es obligación cumplir con el booking. b) las aerolíneas deben cumplir con condiciones climáticas adecuadas para la carga, es decir temperatura ambiente. c) **IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S** había propuesto a nuestro agente



318

regular de carga NEOCARGO en Argentina por dos razones, porque con ellos se tiene acuerdo de pago a crédito y porque ofrecían transportar la carga en Buenos Aires y **PERMANECER EN BODEGAS CON CONTROL DE TEMPERATURA**, aun así la CONTRATANTE decidió que se debía trabajar con la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A** compañía con la cual nunca se había trabajado, y el cual no ofrecían condiciones para permanecer en **TEMPERATURA CLIMATIZADA** en bodegas y tampoco crédito.

Ahora bien, también es importante resaltar que en el proceso de transporte la obra era imposible que se le haya dado mal manejo a los guacales pues cada uno de ellos pesaba 200 kilogramos, sumando 19 cajas para un peso total de 3.790 kilogramos, lo cual era de difícil manipulación en una orientación diferente. Razón por la cual las cajas o guacales hasta el momento del patellizaje siempre conservaron la misma posición, estando las urnas en correctas condiciones de ubicación.

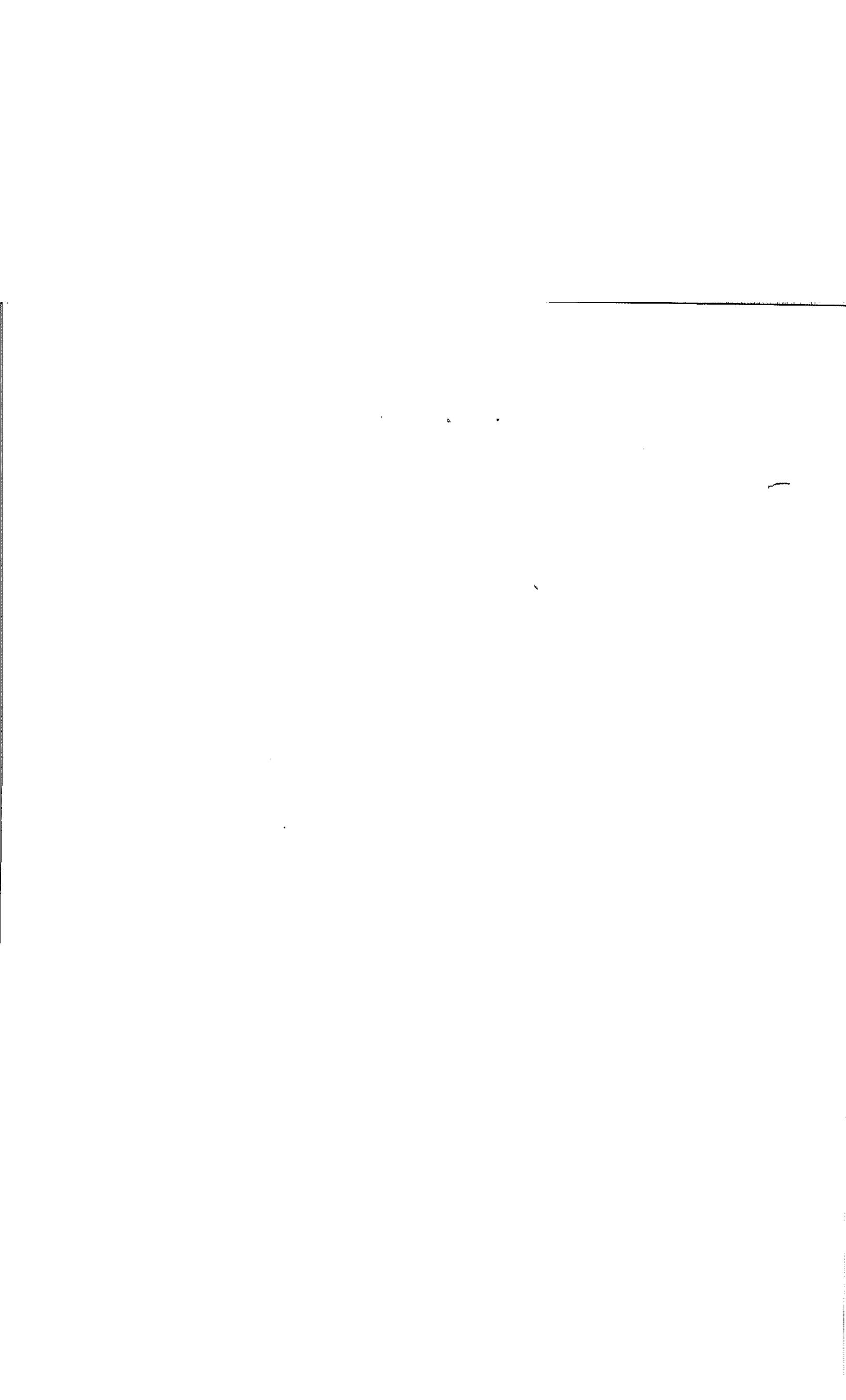
- 16. El hecho **DÉCIMO SEXTO** no es cierto, de acuerdo a lo descrito en el inciso anterior, la carga siempre fue acompañada dentro de los estándares establecidos por las aerolíneas, al presente punto se anexa correos electrónicos en donde el operador logístico informa que el comisario no podrá volar en el avión de carga, pues el comisario viaja en vuelo de pasajeros y la obra viaja en el vuelo de carga.

La carga siempre estuvo supervisada y como se manifestó el punto anterior era improbable la manipulación de los guacales por su peso excesivo.

- 17. El hecho **DÉCIMO SEPTIMO** no es cierto, pues se le notificó al CONTRATANTE de los cambios, entendiendo que fue un cambio estipulado por la aerolínea.

Ahora bien, como lo relatamos en antecedencia la aerolínea que voló desde Bogotá contaba con la temperatura ambiente necesaria para el transporte de la obra **RELICARIOS**, sin embargo, se desconoce que el agente aduanero contratado por orden expresa de la CONTRATANTE en Argentina contará con el servicio de cadena de fríos, teniendo en cuenta que sobre esta época del año la ciudad de Buenos Aires se encontraba en un verano caluroso.

Por las razones descritas en antecedencia, la CONTRATANTE no tiene una prueba real o veraz del momento exacto durante toda la actividad que tuvo la obra, en la que se generó el deterioro o daño de esta, teniendo en cuenta que la restauradora **DIANA SHOOL MONTOYA** contratada por la CONTRATANTE, en el video ya antes mencionado ya informaba que existía



319

defectos en las urnas en las cuales se empacaron los tripolimeros y los cuales ya estaban generando un deterioro, lo cual se podría considerar como un VICIO PROPIO.

Ahora bien, señor Juez si usted realiza una evaluación del daño en la obra, podría determinar que este se da en la misma área donde la restauradora retira el soporte e informa que la obra está siendo marcada, entendiéndose que la responsabilidad del empaque individual del tripolimero en la urna de madera recaía sobre la artista.

Razón por la cual se determina que los daños ocasionados en la obra, no se pueden imponer al transporte de esta, por lo hechos relatados en antecedencia tales como el video donde se informaba que la obra RELICARIOS ya contaba con un problema técnico en relación con las urnas en las que fueron empacadas, concepto de la aseguradora donde informa que el deterioro en la obra no se da por el transporte de la obra, sino por un defecto técnico que esta presentaba, teniendo en cuenta que fue una obra que también estuvo en manos del agente aduanero que la artista solicitó se contratara es decir la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**

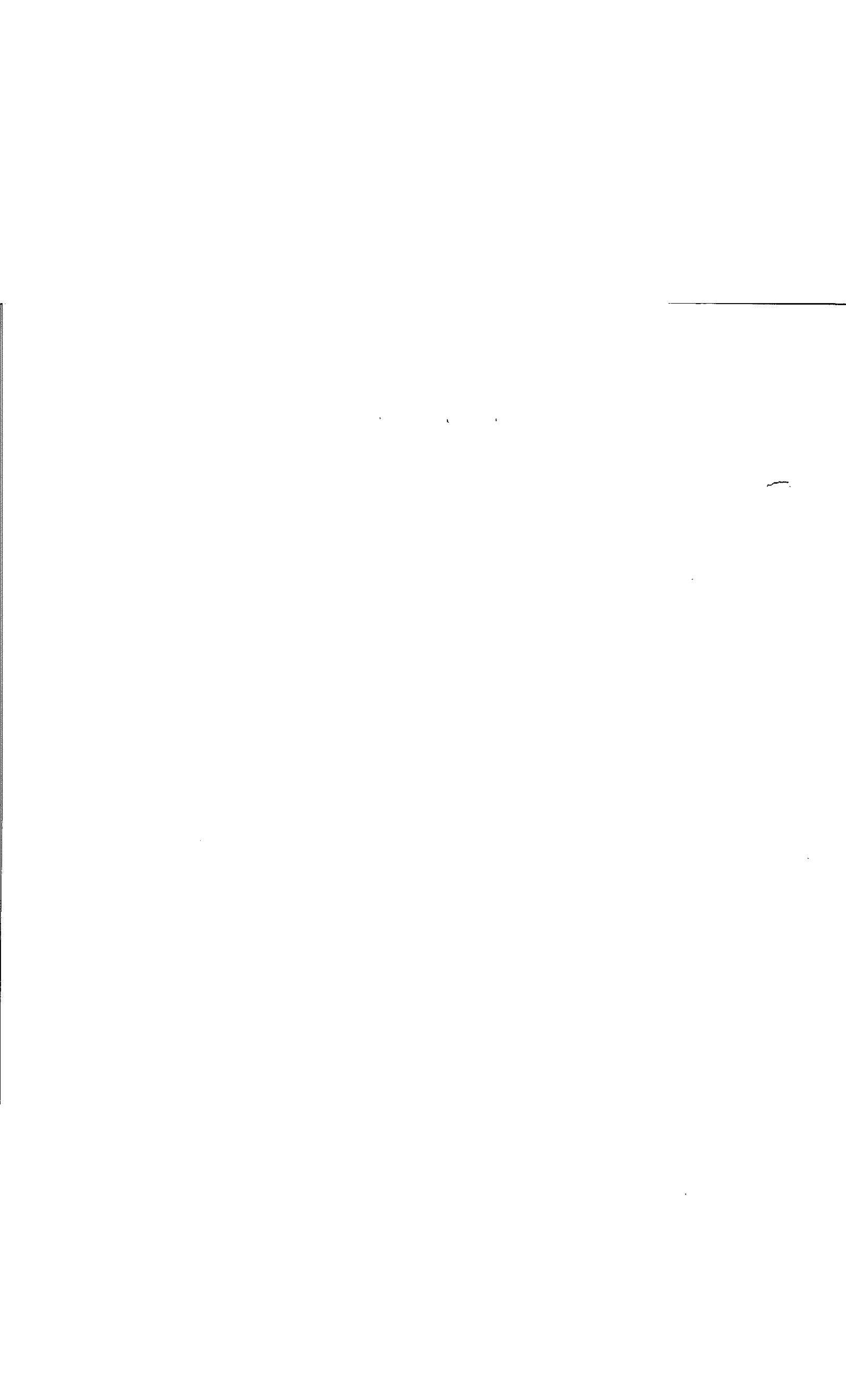
18. El hecho **DÉCIMO OCTAVO** es parcialmente cierto, pues si bien se requirió para responder frente a los daños como ya se explicó anteriormente no se considera que los daños puedan ser cargados a IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S como empresa transportadora de la obra.

A este punto se acompaña concepto de la restauradora altamente conocida en el mercado internacional del museo de España REINA SOFIA quien manifiesta que este tipo de daño se da por vicio propio y es imputable al artista o al dueño de la obra, sin embargo se solicita se tenga como prueba audio en el cual la restauradora realiza su apreciación:

[...] “

Se llama De Vicio propio. Así es el nombre técnico vale el del efecto que ocurre es porque la pieza tiene ese inconveniente indeterminada si se haya trasladado o no y más si se lo ha Recalcado o te lo has mencionado previamente la conservadora.

Por lo tanto me temo que quien tenga que responder por este tipo de inconvenientes en la empresa de transporte ni la ni la persona que haya encargado la pieza a su destino sino más bien el propietario pues



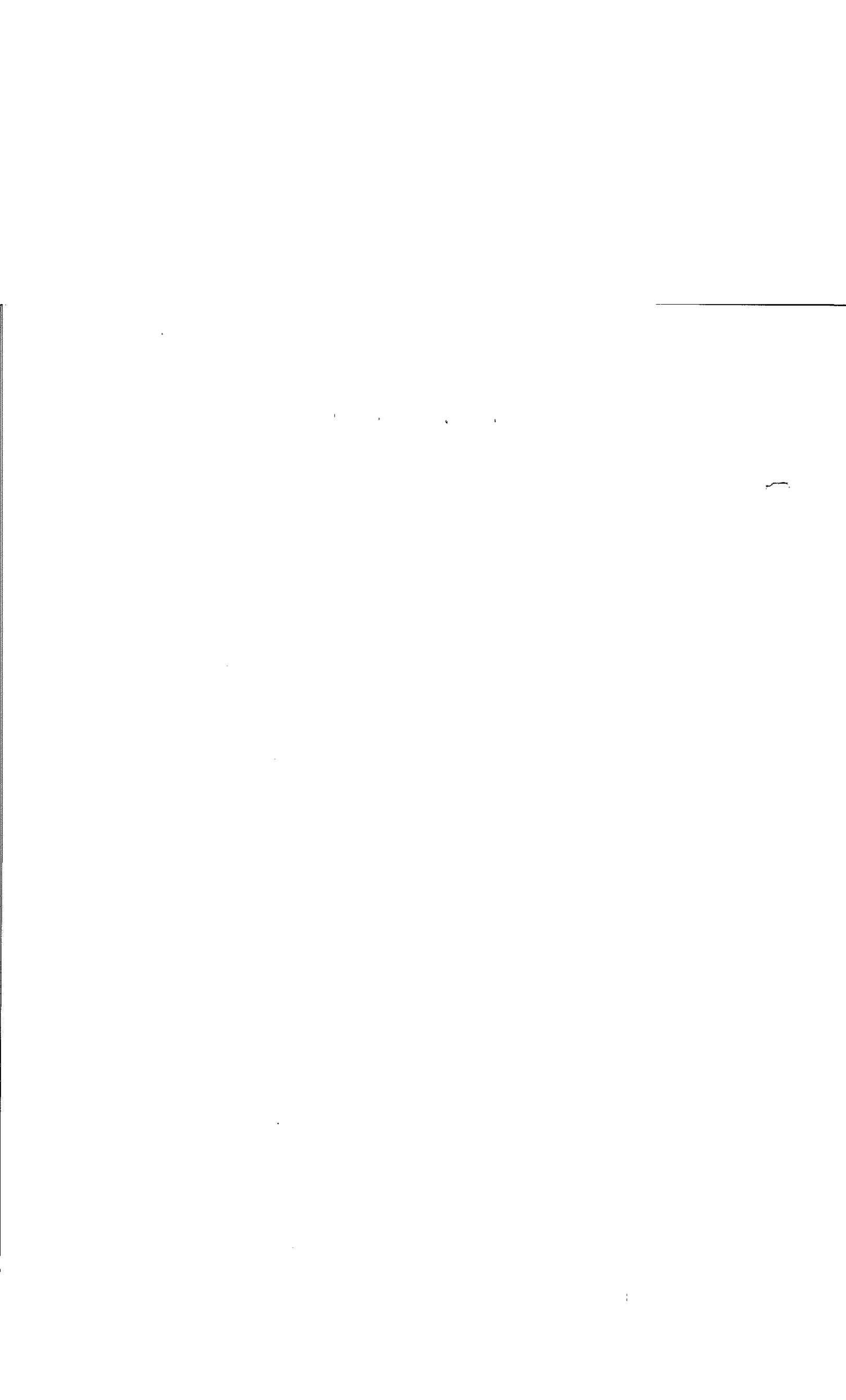
320

ha contratado a vosotros o sea el dueño de la pieza y en último término el artista tendrá que responder a este tipo de cosas por eso siempre os hago tanto hincapié en que hay que hablar con el artista. Yo sé que es muy costoso tener en plantilla a un conservador a un restaurador pero no hace falta que yo trabaje de manera fría si me van llamando de cuando en cuando cuando pasa algo así. Qué quiero decir con esto. Que si tú tienes también un conservador de tu lado él puede hacer un informe atestiguando que esto va a suceder porque la bien y con ese problema técnico que siempre se puede hablar con el artista siempre somos personas podemos conversar podemos dialogar y más cuando un profesional de la técnica simplemente le quiere sugerir que para que esto se entienda perdure y además esté en el mercado que sé que él quiere que eso él lo desea para que su obra venga y vaya tiene que cumplir unos requisitos mínimos para que el transporte sea seguro.”

19. El hecho **DÉCIMO NOVENO** es parcialmente cierto, pues se condiciono el traslado de la obra al pago anticipado siendo lo requerido por el agente de aduana que la **CONTRATANTE** de manera expresa solicito que usáramos; nuestro agente de carga en Argentina **NEOCARGO** usaba un sistema de crédito el cual nos permitía traer la obra sin un pago anticipado, sin embargo, la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, solicitaba pago anticipado para regresar la obra a Colombia lo cual claramente cambiaba las condiciones del contrato inicialmente establecido, condiciones que no se establecieron en este contrato pues desconocíamos la forma de trabajar de esta compañía.

Esta solicitud se respalda con el correo electrónico de fecha 21 de mayo de 2018 en el cual la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A** informa que no podrán realizar ningún proceso sin antes recibir pago anticipado, como este agente aduanero fue usado por solicitud expresa de la artista, fue necesario requerir a la **CONTRATANTE** para este pago, el cual no se contempló dentro del contrato inicial pues desconocíamos el sistema de pagos que manejaba esta compañía, sin embargo la **CONTRANTE** si debía conocer este hecho y por lo tanto entender porque se realizaba esta solicitud. Para soportar el presente hecho se adjunta el correo mencionado.

20. El hecho **VIGÉSIMO** es parcialmente cierto, pues la negativa por parte de la compañía **IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S** se da por varias razones, la primera ya existió un incumplimiento por parte de la **CONTRATANTE** de manera inicial frente al requerimiento del primer pago el cual no se realizó en la fecha establecida, pago que fue realizado por la compañía **LANNAN FOUNDATION – PROGRAM DIRECTOR FOR ART AND PUBLIC PROGRAM** como lo establece el parágrafo de la cláusula primera del contrato objeto del presente proceso, segundo la



321

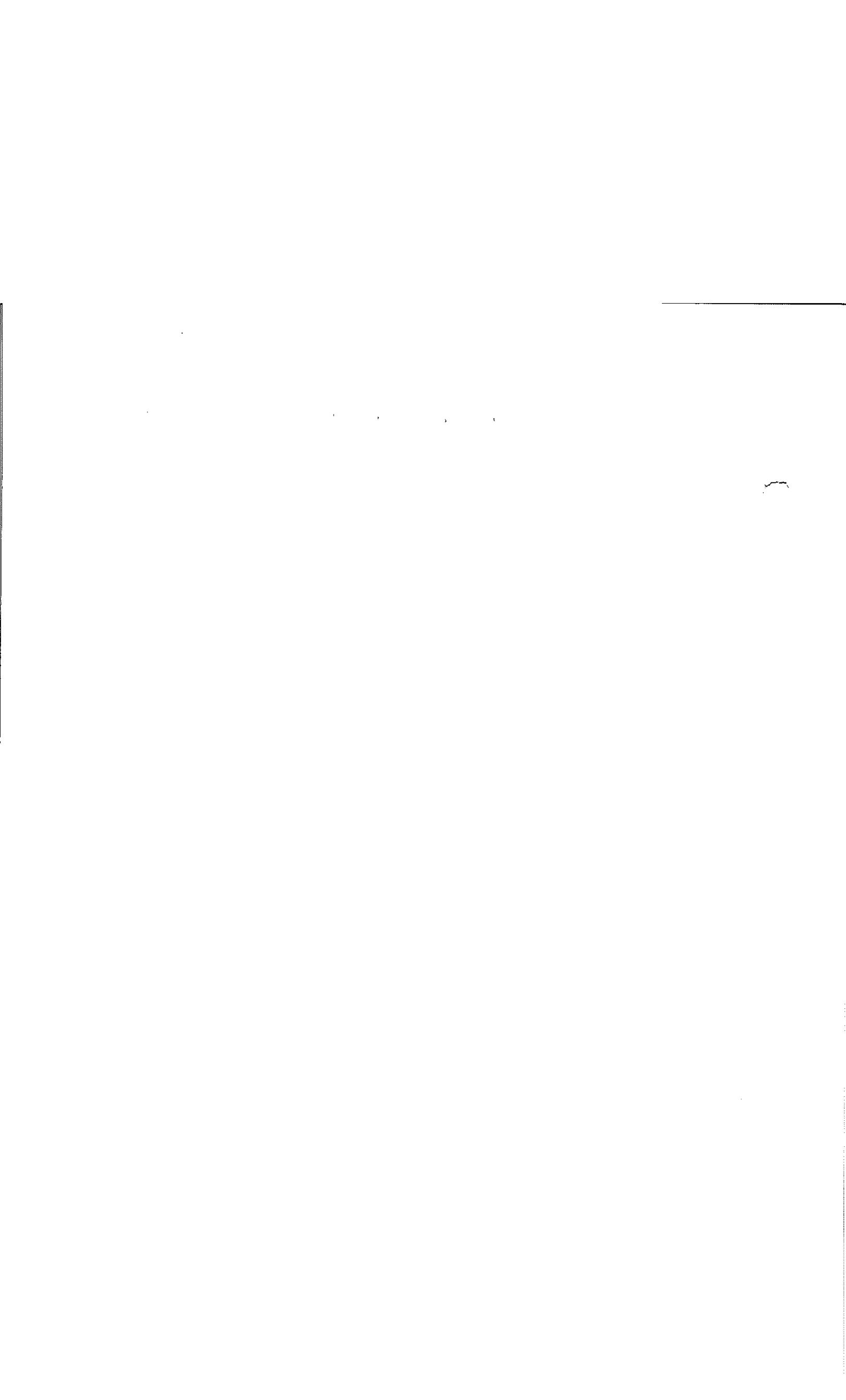
CONTRATANTE imputo de manera directa responsabilidades por los daños de la obra a IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S, como empresa transportadora y solicitó ya en ese momento sin validar los hechos que se le retribuyeran los daños ocasionados, razón por la cual la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S, determino que se corría el riesgo de imputación de nuevos daños al transportar la obra de regreso, y tercero y más importante se solicitó el pago anticipado por los requerimientos expresos de la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, contratada por solicitud expresa de la artista como agente aduanero, si bien es cierto, el contrato inicial no contaba con esta condición fue necesario requerirla pues se imposibilitada sufragar estos costos, solicitud que fue negada de manera tajante por parte de la CONTRATANTE, la cual conocía las exigencias de este agente aduanero y entendía que ello modificaba lo inicialmente pactado.

Para la solicitud de este pago anticipado se le sugirió a la parte CONTRATANTE la firma de un nuevo otrosí dado las condiciones establecidas por la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, para realizar su funciones como agente aduanero, solicitud que fue negada por la parte CONTRATANTE, aun conociendo las exigencias que realizaba el agente aduanero contratado por solicitud expresa de la artista.

21. El hecho **VIGÉSIMO PRIMERO Y VIGÉSIMO SEGUNDO** son parcialmente ciertos en relación a la devolución de la documentación, se le entregó a AVIOMAR compañía que la artista eligió para la devolución de las obras todos los documentos relacionados con el transporte de esta, no obstante los documentos de la aduana no se le entregaron por ser este un proceso diferente, sin embargo la decisión de no regresar las obras con IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S y con SOMOS ART EN MOVIMIENTO como importador, no obliga a entregarle a la competencia todos los documentos legales relacionados con la aduana, pues esta información es considerada como confidencial (anexo requisitos nuevo cliente) es decir clasificado como SECRETO PROFESIONAL. En este punto se precisa que se deben realizar dos operaciones: una como agente de carga o transporte y otra como agente de aduana. IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S se comunicó con AVIOMAR y le propuso que ellos realizaban las gestiones de aduana y AVIOMAR las gestiones de transporte, es decir, AVIOMAR realizaría un trabajo parcial, a lo cual se negaron por solicitud expresa de la artista.

Es importante resaltar que los documentos de transporte se entregaron en su totalidad.

22. No se realiza pronunciamiento frente al hecho **VIGESIMO TERCERO**.



322

23. Frente al hecho **VIGÉSIMO CUARTO**, realizamos la siguientes precisiones:

24.1. Ya se realizó una explicación de la exportación definitiva, y se manifestó que en ninguna parte del contrato se consignó de manera expresa que debería realizarse mediante exportación temporal, el tipo de exportación se realizó por una solicitud de descuento que requirió la parte **CONTRATANTE**, y esta modalidad se realizó con opción de devolución.

24.2. Se decidió hacer una exportación definitiva con regreso en el mismo estado en aras de ahorrar costos, ya que la **CONTRATANTE** solicitó descuento y se hizo con la idea de minimizar costos, pues la aduana se paga de acuerdo por el valor declarado y sí al regreso la carga se va a un depósito aduanero el sobre costo es el 0,35% sobre el valor declarado.

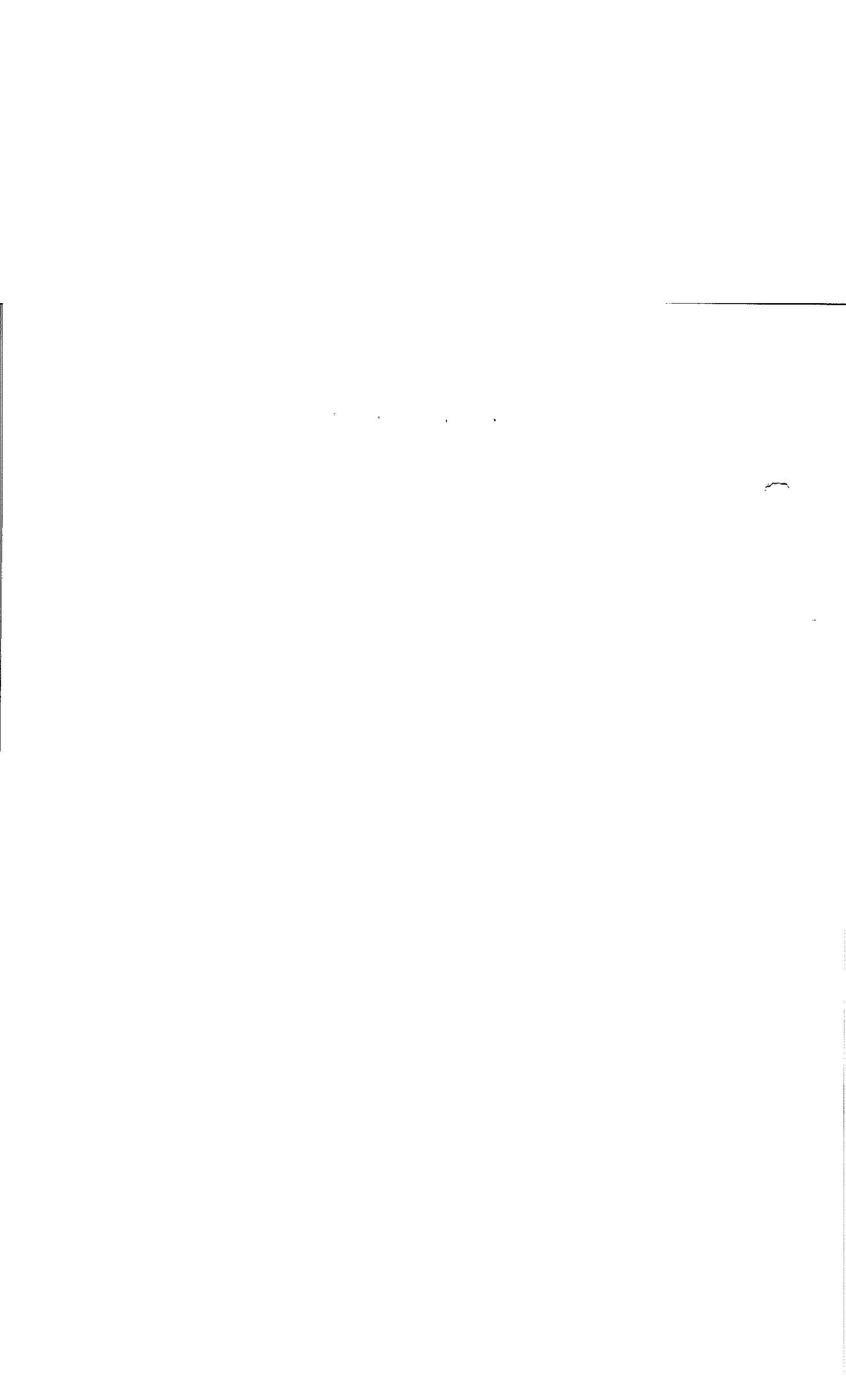
Como el motivo de la exportación era para exhibición (no era para venta – sin re integro de divisas), para efectos de aduana se realizó una factura proforma (no una factura de venta oficial) con un valor declarado mínimo. Esto sin embargo no afectó el proceso pues el valor asegurado y declarado para entrar a Buenos Aires se hizo como sugirió la **CONTRATANTE**.

24.3. Con respecto al no uso de la correcta partida arancelaria, las obras de la artista son objetos instalativos y de arte, pues contienen varias piezas dispuestas en una sala con componentes electrónicos (luces), además definir el medio de producción es subjetivo pues los límites técnicos los valida el mismo campo del arte y la compañía es autónoma en esta elección.

24. No se realiza pronunciación frente al hecho **VIGÉSIMO QUINTO**

25. El hecho **VIGÉSIMO SEXTO** es parcialmente cierto, la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, ya había intervenido en el proceso de transporte de la obra cuya contratación fue realizada por **IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S.**, por solicitud expresa de la parte **CONTRATANTE**. Es decir que su obligación de contratar con la compañía es subjetiva y no es clara, pues esta compañía ya se encontraba contratada para este proceso antes de la ocurrencia de los hechos.

26. Desconocemos la razones del hecho **VIGÉSIMO SEPTIMO**, en relación con la contratación de la restauradora **MARIA ADELAIDA BOHORQUEZ BOTERO**, sin embargo, se hace el cuestionamiento, si ya contaba con la restauradora **DIANA SHOOL MONTOYA** que conocía el manejo que le debería dar a la obra, porque la misma no fue contratada para la restauración?,. Ahora bien, el informe de la restauradora es debatible frente



323

a sus afirmaciones, pues establece que los daños sobre los tripolimeros se da por roce con el guacal, sin embargo es importante resaltar que a la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S., se le entrego directamente los tripolimeros empacados en las urnas individuales, tripolimeros que debían estar completamente asegurados dentro de las mismas, y que al momento de empacar estas urnas en los guacales siempre estuvo presente la artista la cual no presentó ninguna objeción.

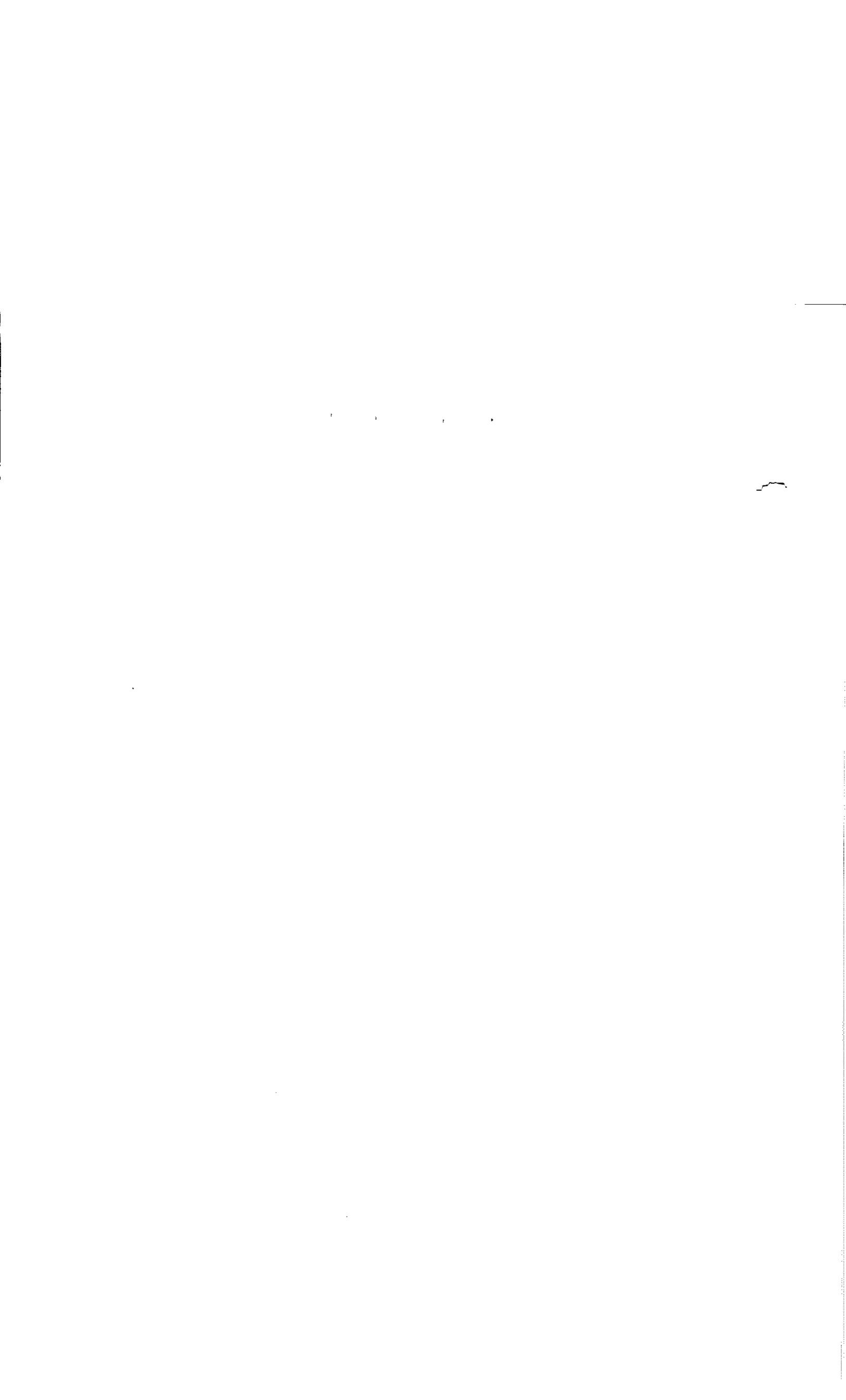
Adicional se respalda este concepto con el peritaje del personal de la aseguradora quien afirma que los daños se ocasionaron por un defecto técnico de la obra a causa de un vicio propio, e igualmente se recuerda que la obra contó con la temperatura ambiente adecuada al salir de Bogotá, sin embargo se desconoce si contó con la cadena de frio necesaria en Buenos Aires ciudad que se encontraba en verano, también se resalta el peso de cada guacal y el peso total de la carga, entendiendo este hecho como incierto.

27. Es cierto el hecho **VIGÉSIMO OCTAVO**

28. Es parcialmente cierto el hecho **VIGÉSIMO NOVENO**, pues la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S asistió al centro del conciliación de la cámara de comercio a la primera citación en la cual no se llegó a ningún acuerdo, por esta razón el Conciliador propuso una nueva fecha a la cual la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S no pudo asistir realizándose la respectiva justificación por correo electrónico recibida a satisfacción por parte del Centro de Conciliación, sin embargo, el Conciliador omitió esta justificación expidiendo como resultado de esta ausencia justificada acto no comparecencia.

PRETENSIONES

1. En relación a la primera pretensión se solicita aplicación de la figura *DEMANDA DE RECONVENCIÓN* entendiendo que el incumplimiento del contrato se dio inicialmente por parte demandante al incumplir con la fecha de pago pactada, y se declare que existió incumplimiento por inicial por parte de la contratante.
2. En relación con la segunda pretensión se realizar el desglose de cada emolumento.
 - a. No se acepta el pago por valor de USD 1900 dólares americanos, por la no prestación del servicio de comisario, pues como se explica en el cuerpo del presente escrito este servicio si se prestó, servicio que se



324

respalda mediante los pasajes de la señora KATE REALES, la cual acompañaba la carga y estuvo presente en el palletizaje, además en la ciudad de Argentina estuvo presente con el agente de aduana entregando la obra directamente a la artista.

- b. En relación con el pago de USD 10.800 dólares americanos, por el incumplimiento del contrato de acuerdo con la cláusula décima primera del contrato se realizan las siguientes precisiones:

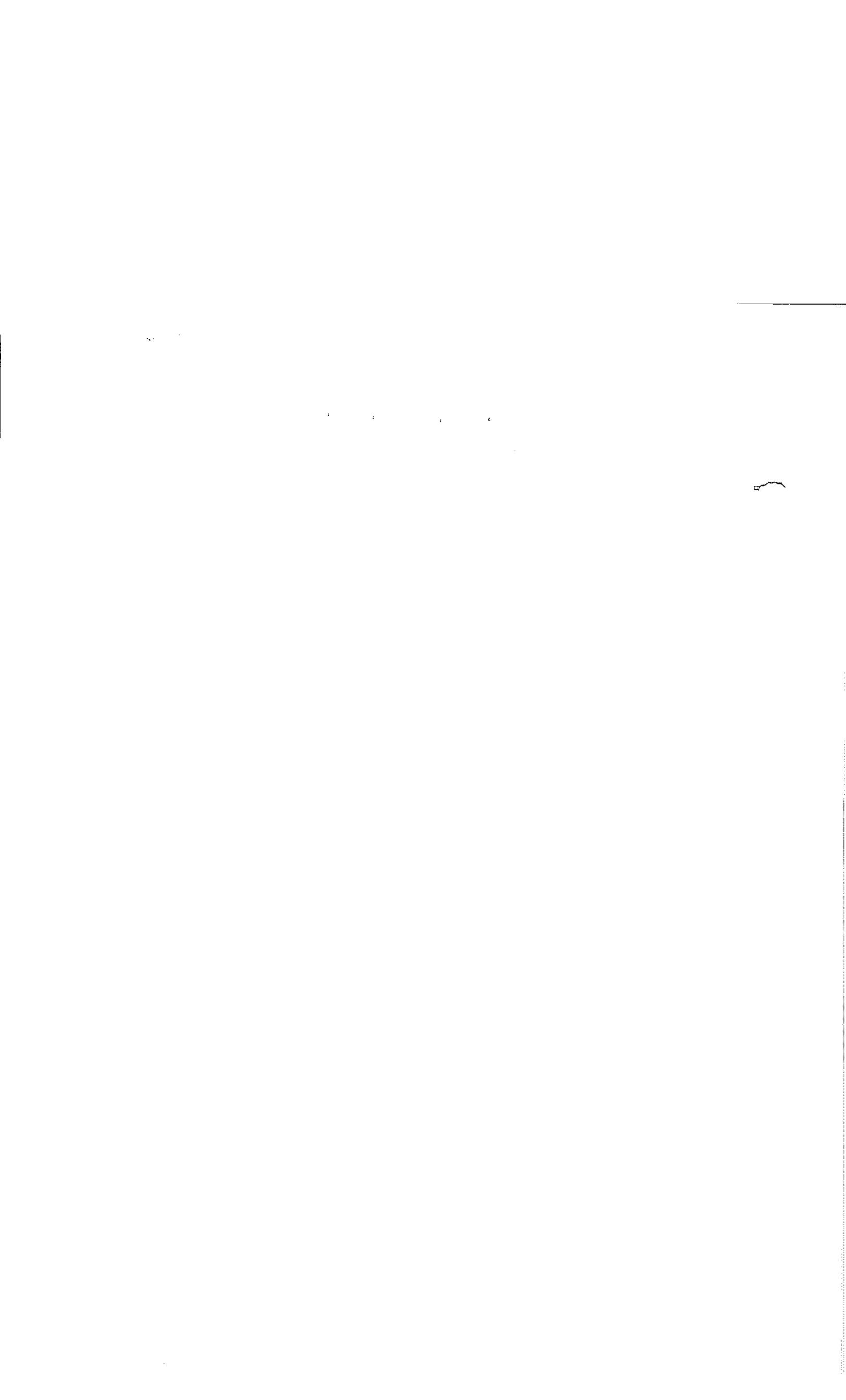
El contrato es una figura bilateral en la cual dos o más partes se obligan a dar, hacer y no hacer, figura que se encuentra establecida en el Código Civil.

La obligación de ejecutar acciones recae sobre ambas partes, las cuales deben cumplir con los compromisos pactados en el contrato.

Si bien es cierto, la cláusula décima primera del contrato objeto del presente proceso establece que por incumplimiento de los CONTRATISTAS en las obligaciones pactadas se deberá pagar una pena, esta cláusula no puede ser abusiva, en desconocer que ambas partes comparten obligaciones y es deber de ambas partes responder por los compromisos adquiridos.

Es por esta razón, se solicita al señor juez, que si considera que existe una pena por incumplimiento, la cláusula en mención sea aplicada de manera bilateral y se vincule a la compañía LANNAN FOUNDATION – PROGRAM DIRECTOR FOR ART AND PUBLIC PROGRAM, con la figura de **LITISCONSORCIO NECESARIO**, para que se logre determinar las responsabilidades en relación con los incumplimientos del contrato.

- c. En relación con la suma de USD 1762 dólares americanos, no se reconoce esta pretensión, pues el contrato no fue cancelado en su totalidad, además los gastos adicionales sufragados se asumieron por cuenta y riesgo de la parte CONTRATANTE, sin tener en cuenta la propuesta anterior realizada por la compañía IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO S.A.S, de realizar un nuevo otrosí atendiendo a la demandas exigidas por el agente aduanero **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, de pagos anticipados, y así llevar a cabo todas las acciones para la devolución de las obras.
3. En relación con el reconocimiento por valor de USD 54.000 dólares americanos correspondientes a la restauración de la obra RELICARIOS,



325

se solicita se tenga en cuenta los hechos ya relatados en el presente escrito, y se determine que existe una *duda razonable* en cuanto a la imputación de la responsabilidad por los daños ocasionados en la obra, y se considere la postura manifestada de que el daño ocasionado debe a un vicio propio.

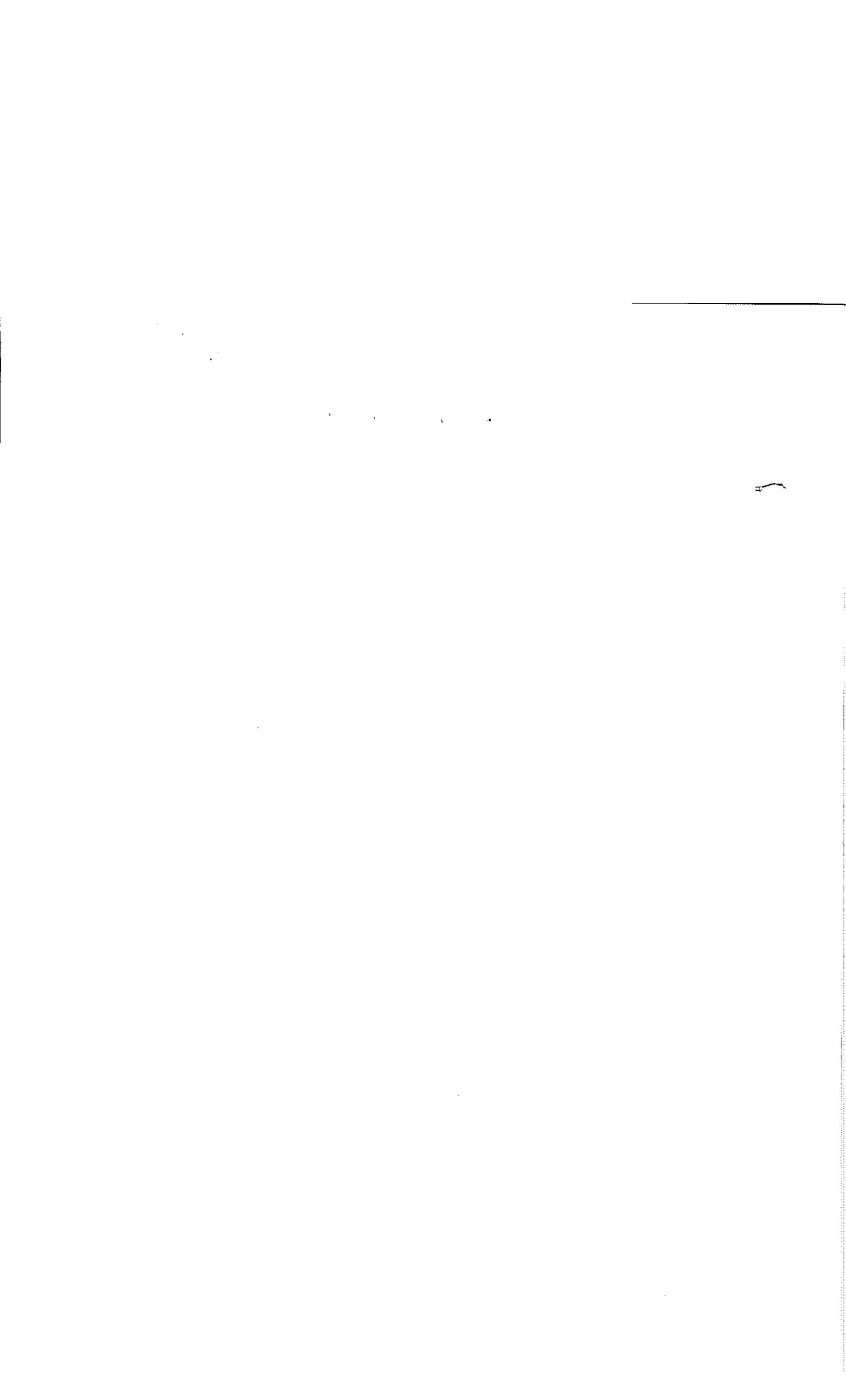
De ser imputada esta responsabilidad, se solicita llamar como **LITISCONSORTES NECESARIOS** a todas las personas naturales o jurídicas que intervinieron con el manejo de la obra para que se comparta la responsabilidad, toda vez que no es posible determinar el momento exacto en que la obra sufrió el daño, es decir a la señora ERIKA DIETTES por un vicio propio, a la señora DIANA SHOO L MONTOYA restauradora encargada del empaque individual de las obras, aseguradora **ASSEKURANSA**, por las actividades de embalaje, traslado y transporte las cuales fueron aseguradas con ellos, y a la compañía **DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.**, por las funciones realizadas como agente aduanero, y se solicita realizar la respectiva vinculación de las personas nombradas en antecedencia en el presente proceso.

ACÁPITE DE PRUEBAS

Comendidamente solicito al señor(a) juez, se otorgue valor probatorio, a los documentos relacionados en el presente acápite, las cuales se adjuntan virtud de Ley 527 de 1999 y los artículos 245, 246 y 247 del CGP:

DOCUMENTALES.

- Certificado curso de Museografía y diseño de exposiciones (Node Center for Curatorial Studies Wrangelstr. 5, 10997 Berlin)
- Certificado cuidado de la obra de arte: manejo, embalaje, transporte y almacenamiento exposiciones (Node Center for Curatorial Studies Wrangelstr. 5, 10997 Berlin),
- Contrato realizado con feria internacional de arte de Bogotá ARTBO.
- Informe realizado por la compañía EMBALAJES GARZÓN encargados de la elaboración de los guacales, de fecha 04 de marzo de 2020.
- Factura por concepto de segundo pago pactado en el contrato realizado a nombre de LANNAN FOUNDATION – PROGRAM DIRECTOR FOR ART AND PUBLIC PROGRAM.
- Soporte de pago realizado por la compañía LANNAN FOUNDATION PROGRAM DIRECTOR FOR ART AND PUBLIC PROGRAM, el cual fue realizado el día 22 de marzo.



326

- Copia de póliza realizada con la compañía de fecha 07 de febrero de 2018.
- Copia de respuesta de aseguradora a la reclamación realizada de fecha 07 de mayo de 2018.
- Copia de factura de tiques de ida y regreso del comisario de fecha 15 de febrero de 2018.
- Ensayo EL AGENTE DE CARGA EN COLOMBIA, SUS RELACIONES CONTRACTUALES EN LA CADENA LOGÍSTICA Y LAS CONSECUENCIAS EN LOS SINIESTROS
- Copia de correos electrónicos de operador logístico de fechas 27 de julio de 2017 y 26 de enero de 2018.
- Copia de correo electrónico de fecha 21 de mayo de 2018, en el cual la compañía DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A, solicitaba el pago anticipado para continuar con las labores.
- Copia del borrado de otrosí que se le envió a la CONTRANTE relacionado con el anticipo solicitado por la compañía DELMIRO MENDEZ E HIJO S.A.
- Copia del correo de fecha en el cual se le informaba al conciliador la imposibilidad de asistir.

PERICIAL

- Peritaje de fecha realizado por el personal de la aseguradora

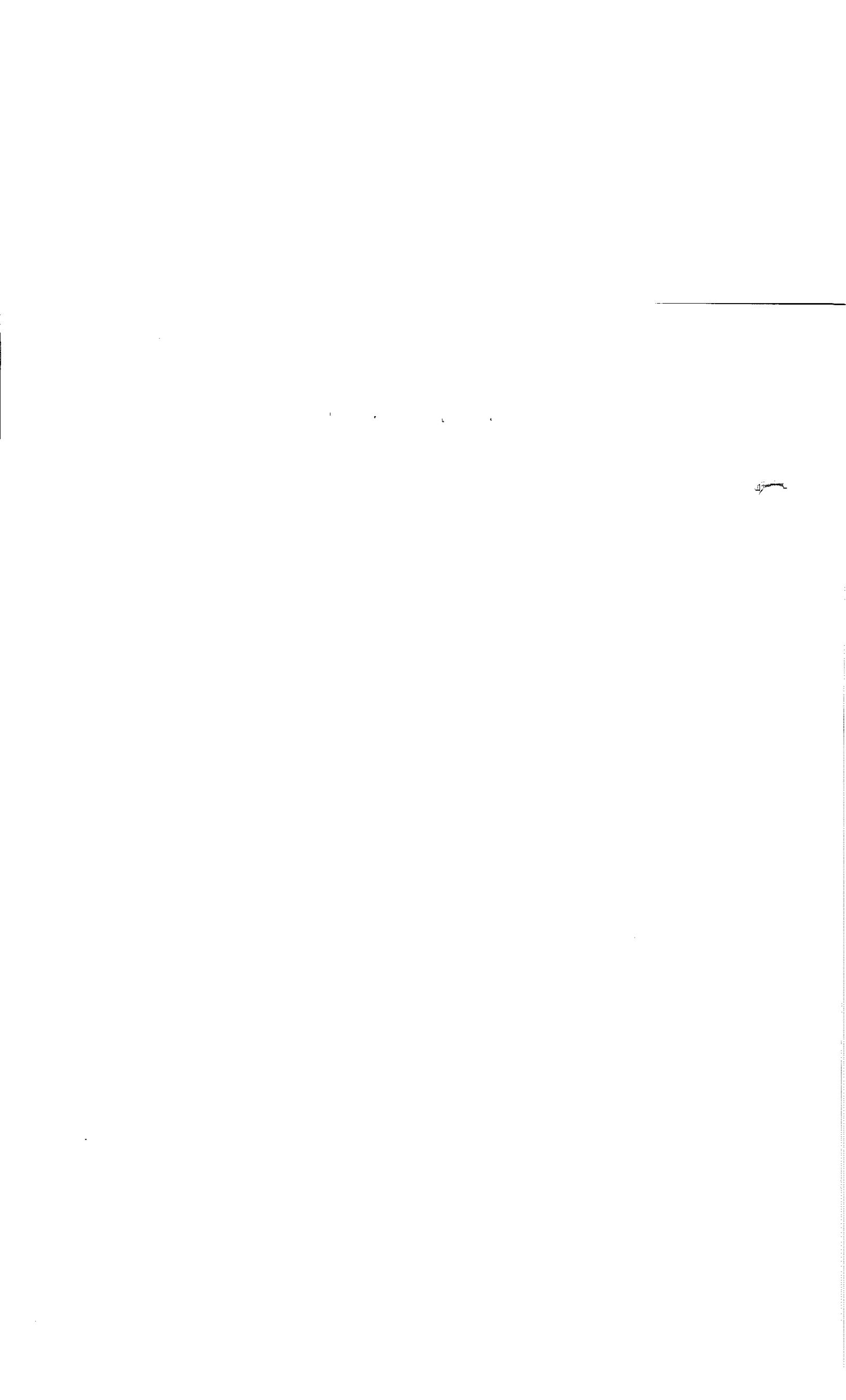
MAGNÉTICAS

- CD en el cual se encuentra copia video de la restauradora DIANA SHOOL MONTOYA, mediante el cual explica el proceso de empaque de las obras relicarios.
- CD en el cual se encuentra copiado audio de la restauradora internacional KRUPSKAIA PARDO del museo de España REINA SOFIA.

TESTIMONIALES

Solicito al señor(a) juez, admitir como pruebas testimoniales, las que serán rendidas en su despacho, por parte de las siguientes personas:

- Mireya Garzón, mayor de edad, identificada con cédula de ciudadanía número 51.845.985, quien va a respaldar el informe de la elaboración de los guacales y el embalaje de fecha 04 de marzo de 2020, y quien podrá ser notificada para asistir en la siguiente dirección:



327

- Diana Kate Reales Durán, mayor de edad, identificada con cédula de ciudadanía número 1036.882.533 quien ejerció las funciones de comisaria para que relate uno a uno las actividades realizada dentro de su gestión

Los testimonios solicitados cumplen los requisitos determinados en el Código General del Proceso en cuanto a utilidad, conducencia y pertinencia por cuanto las testigos presentadas, fueron quienes realizaron el proceso de embalaje, palletizaje y entrega de la obra RELICARIOS y cuentan con la actitud profesional para absolver las preguntas que les realice el Despacho.

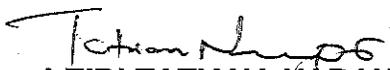
NOTIFICACIONES

La parte demandante podrá ser notificada a la dirección incluida en el cuerpo de la demanda, en el acápite de notificaciones.

La parte demanda podrá ser notificada en la de la ciudad de Bogotá Carrera 14 A No. 71 A - 59 Torre A Oficina 304 Bogotá.

La suscrita, podrá ser notificada en la Carrera 6 A este No 38 – 197 de la ciudad de Soacha, en el correo electrónico tatinaranjogarcia@gmail.com.

Del señor(a) juez,



LEIDI TATIANA NARANJO GARCIA
C.C No. 1.018.413.113 de Bogotá
T.P No. 329.835 del C.S de la Judicatura

Ingreso al despacho con la
cancelación en término de la de-
mandada SOMER ART EN MOVIMIENTO
S.R.S. ART. 221 Y 292 C.C.P. 2384 332
La demanda IN BONDS IMPORTA Y
EXPORT CO S.A., no ha sido notificada,
allega poder.

//

28

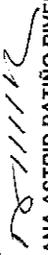
SEÑOR
JUZGADO 45 DE CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ D.C.
E.S.D.

REF: PROCESO : VERBAL
DEMANDANTE: ERIKA DIETTES
DEMANDADOS: IN BOND IMPORT & EXPORT CO SAS Y OTRO
RADICACION No.: 2019-01001
SOLICITUD : TENER POR NOTIFICADO POR AVISO

DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS, mayor de edad, vecina y domiciliada en esta ciudad, identificada como aparece al pie de ml correspondiente firma, en calidad de apoderada judicial de la parte demandante, conforme las previsiones del artículo 292 del Cód. General del Proceso, me permito allegar **AVISOS** debidamente sellados y cotejados enviados a las demandadas, junto con las constancias expedidas por la empresa de correo autorizado- Certipostal, de haber sido entregados el 10 de febrero de 2020.

De acuerdo con lo preceptuado en el inciso primero del artículo 292 ejusdem, sírvase tener como surtida la notificación a las demandadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega señalada y certificada, para los fines de contabilización de los términos del traslado.

Señor Juez, respetuosamente,


DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS.
C.C. No. 52.114.112 de Bogotá.
T.P. No. 63.718 del C.S de la J.

22

329

Escaneado con CamScanner

OFICINA BOGOTA

Certipostal.Com 482.44.07 900 151 122 -2



2519 de Octubre 23 de 2015
SERGIO ALEJANDRO YEPES CARDONA

F/H IMPRESION 2020-02-06 12:24:44	F/H ADMISION 2020-02-06 12:24:41	ORIGEN BOGOTA BOGOTA COD POS: 110321	DESTINO BOGOTA BOGOTA COD POS: 110311
---	--	--	---

Guía: 791116700012

POS

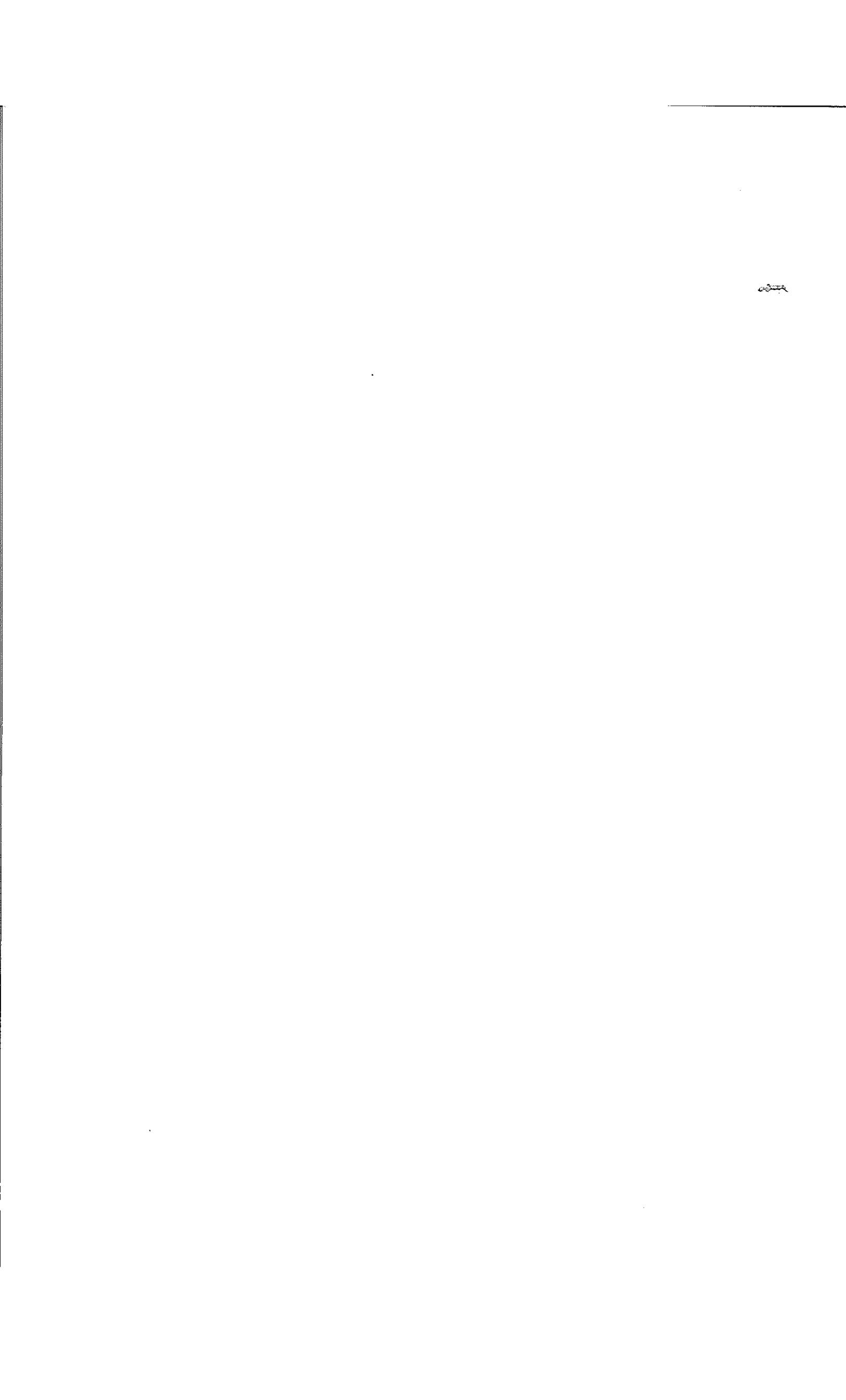
DE: JUZGADO 045 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTA				PARA: SOMOS ART MOVIMIENTO SAS REP LEGAL			
CONTACTO:				CONTACTO: -			
DIRECCION: CALLE 14#7-36 PISO 15				DIRECCION: AV CARACAS 56-23 APTO 203 EDF SMART 56			
IDENTIFICACION: 110014003045				TELEFONO: -			
Tipo de Envío:				DESTINATARIO O PERSONA QUIEN RECIBE			
CONTIENE / OBSERVACIONES: COPIA DE AUTO ADJUNTO				NOMBRE, FIRMA Y SELLO (FECHA / HORA) REMITENTE-NOMBRE LEGIBLE-SELLO CEBULA TELEFONO			
CAJA[] SOBRE[] PAQUETE[] OTRO[]							
VALOR DECLARADO 0.00	% DE SEGURO 0.00	OTROS VALORES 0.00	FLETE 8500.00	VALOR TOTAL 8500.00	Fecha de Entrega		
<input type="radio"/> Desconocido <input type="radio"/> Retenido <input type="radio"/> No reside <input type="radio"/> No reclamado <input type="radio"/> Dirección errada <input type="radio"/> Otros				Entregado por Largo 0 Ancho 0 Alto 0 Peso 2 Unidades 1			

Impreso Por FivePostal (www.fivepostal.com) []

Usuario: GLADYS RODRIGUEZ

Guía: 791116700012 Notificación

G.P.





JUZGADO 45 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ D.C.
 DIRECCION: CARRERA 10 No. 14-33, PISO 19, EDIFICIO HERNANDO
 MORALES MOLINA, BOGOTÁ D.C.

**NOTIFICACION POR AVISO
 ARTICULO 292 DEL C.G.P.**

Fecha de envío
 08/02/2020

SEÑOR
 SOMOS ART EN MOVIMIENTO SAS
 Attn. Representante Legal y/o quien haga sus veces
 AVENIDA CARACAS No. 56-23, apto 203, EDIFICIO SMART 56
 BOGOTÁ D.C.

Notificada por correo

FECHA DE PROVIDENCIA
 28 NOVIEMBRE 2019

REFERENCIA: 2019-01001.
 NUMERO DEL PROCESO: VERBAL
 CLASE DE PROCESO: ERIKA DIETTES
 DEMANDANTE: IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS
 DEMANDADOS:

POR MEDIO DE ESTE AVISO LE NOTIFICO LA PROVIDENCIA CALENDADA EL DIA 28 DE NOVIEMBRE DE 2019, QUE ADMITIO DEMANDA.

SE ADVIERTE QUE ESTA NOTIFICACION SE CONSIDERA CUMPLIDA AL FINALIZAR AL DIA SIGUIENTE DE LA FECHA DE ENTREGA DE ESTE AVISO EN EL LUGAR DE DESTINO.

SE LE INFORMA AL DEMANDADO QUE AL DIA SIGUIENTE DE LA ENTREGA DEL PRESENTE AVISO, COMENZARA A CONTAR EL RESPECTIVO TERMINO DE TRASLADO, DENTRO DE ESTE ULTIMO PODRA MANIFESTAR LO QUE CONSIDERE PERTINENTE EN DEFENSA DE SUS INTERESES.

PARA NOTIFICAR AUTO ADMISORIO DE DEMANDA O MANDAMIENTO, ANEXO COPIA INFORMAL: DEMANDA AUTO ADMISORIO x MANDAMIENTO DE PAGO DEMANDA

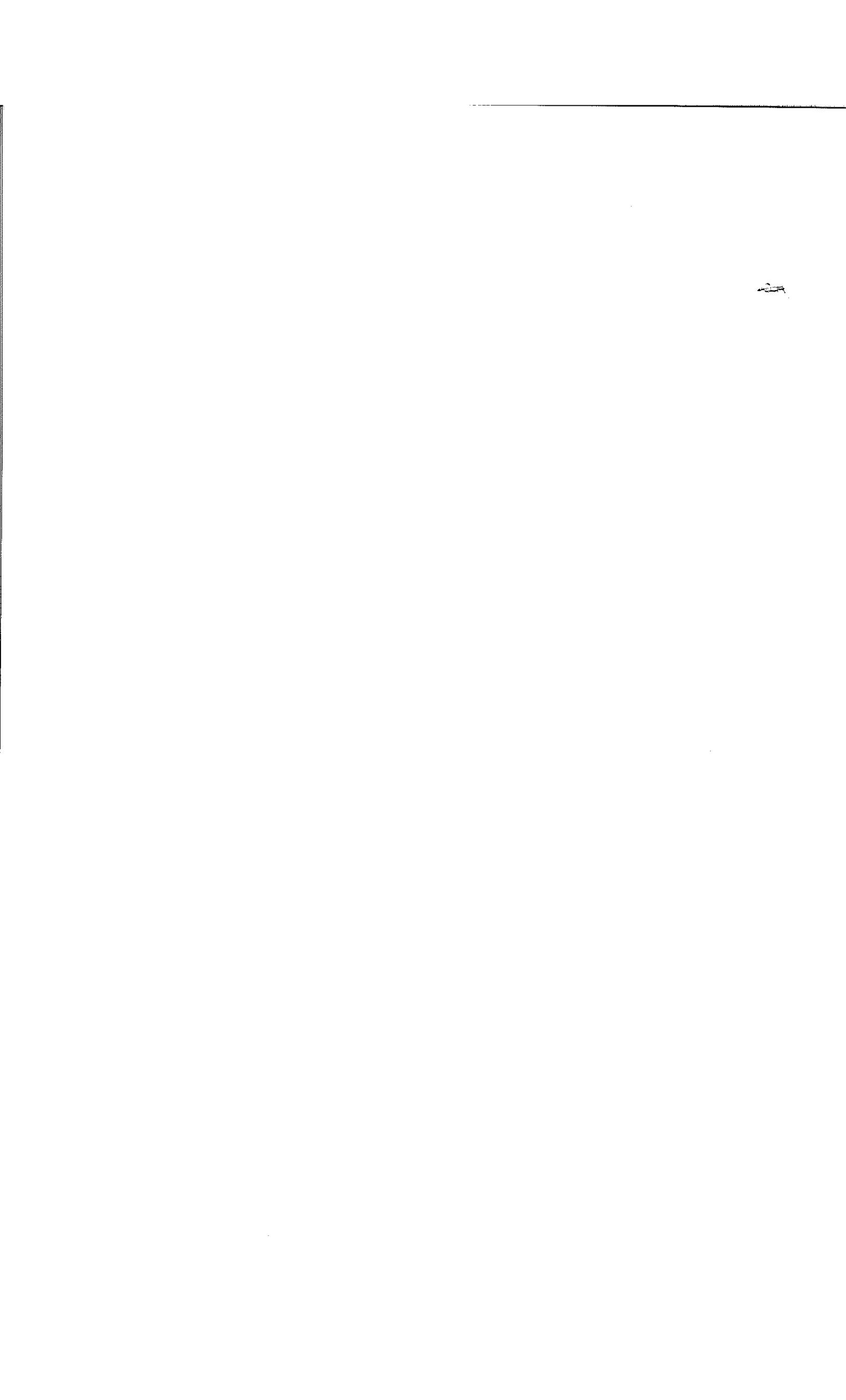
Empleado Responsable

Parte Interesada

Diana A. Robledo
 Nombres y apellidos
 06 FEBRERA 2020

NOTA: EN CASO DE QUE EL USUARIO LLENES LOS ESPACIOS EN BLANCO DE ESTE FORMATO, NO SE REQUIERE LA FIRMA DEL EMPLEADO RESPONSABLE. Act 160 de 2003

330



JUZGADO 45 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ, D.C..
Carrera 10 No. 14-33 piso 19 Tel. 2-821885

cmp145b1@ceudoj.ramajudicial.gov.co

Veintiocho (28) de noviembre de dos mil diecinueve (2019)

REF. 11001-40-03-045-2019-01001-00

Por reunir los requisitos legales, se admite a trámite la demanda VERBAL de ÉRIKA DIETTES, en contra de IN BONDS IMPORT & EXPORT CO S.A.S. y de SOMOS ART EN MOVIMIENTO S.A.S..

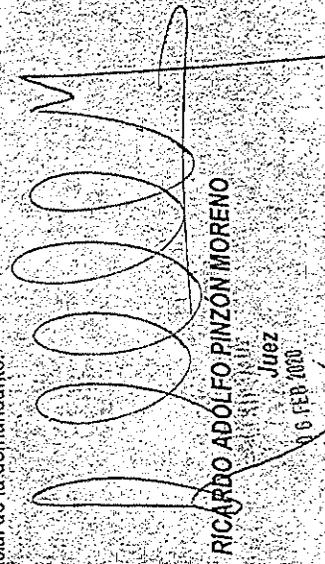
De la demanda y sus anexos se corre traslado a la parte demandada por el término de veinte (20) días.

Notifíquesele este auto a la parte demandada en la forma prevista en los artículos 291 y 292 del C.G. del P.

A la presente demanda se le dará el trámite del verbal, de conformidad con lo previsto en los artículos 368 y siguientes del C.G. del P.

Se le reconoce personería jurídica a la Dra. DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS como apoderada judicial de la demandante.

Notifíquese.


RICARDO ADOLFO PINZÓN MORENO
Juez
10 DE FEB 2020

332

OFICINA BOGOTÁ
 43244 07
 CALLE 67G No 700 31
 Bogotá D.C.
 contact@certipostal.com
 Certipostal Com
 23 de Octubre 23 de 2015
 SERGIO ALEJANDRO TERES CARBONIA

791116700012
 Guía No: 791116700012
 CPA - Notificación Postal
 2019-11-01
 Fecha de Emisión: 28-11-2019
 Para consultar el Dato de Seguridad Code QR

CERTIFICA

Que el día 2020-02-08 esta oficina recepcionó y proceso una notificación que dice contener notificación con la siguiente

Información:
 Fecha de recepción: **28-11-2019**
 Nombre: **JUZGADO 45 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ**
 Contacto: **CARRERA 10 #14-33 PISO 19 110321 BOGOTÁ BOGOTÁ**
 Dirección: **CARRERA 10 #14-33 PISO 19 110321 BOGOTÁ BOGOTÁ**
 Teléfono:
 Identificación: **N NII 110014003045**
 Causa de derivación:
 Nombre: **SOMOS ART EN MOVIMIENTO SAS REP LEGAL**
 Contacto: **AV CARACAS 66- 23 APTO 203 EDF SHART 66 BOGOTÁ BOGOTÁ (CP: 110311)**
 Teléfono:
 Identificación: **0**
 Observaciones: **COPIA DE AUTO ADJUNTO**
 Dirección de notificación:
 Ciudad notificación: **BOGOTÁ BOGOTÁ**
 Juzgado: **JUZGADO 045 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ**
 Departamento juzgado: **BOGOTÁ**
 Demandante: **ERIKA DIETTES**
 Radicado: **2019-01001 INPA - Notificación Por Aviso**
 Naturaleza: **VERBAL**
 Demandado: **SOMOS ART EN MOVIMIENTO SAS REP LEGAL**
 Notificado: **SOMOS ART EN MOVIMIENTO SAS REP LEGAL**
 Fecha auto: **28-11-2019**
 El envío se pudo entregar: **SI**
 Fecha de última gestión: **2020-02-11 10:11:34**

OFICINA BOGOTÁ
 CALLE 67G No 700 31
 Bogotá D.C.
 contact@certipostal.com
 Certipostal Com
 23 de Octubre 23 de 2015
 SERGIO ALEJANDRO TERES CARBONIA

791116700012
 Guía No: 791116700012
 CPA - Notificación Postal
 2019-11-01
 Fecha de Emisión: 28-11-2019
 Para consultar el Dato de Seguridad Code QR

OFICINA BOGOTÁ
 CALLE 67G No 700 31
 Bogotá D.C.
 contact@certipostal.com
 Certipostal Com
 23 de Octubre 23 de 2015
 SERGIO ALEJANDRO TERES CARBONIA

791116700012
 Guía No: 791116700012
 CPA - Notificación Postal
 2019-11-01
 Fecha de Emisión: 28-11-2019
 Para consultar el Dato de Seguridad Code QR

OFICINA BOGOTÁ
 CALLE 67G No 700 31
 Bogotá D.C.
 contact@certipostal.com
 Certipostal Com
 23 de Octubre 23 de 2015
 SERGIO ALEJANDRO TERES CARBONIA

791116700012
 Guía No: 791116700012
 CPA - Notificación Postal
 2019-11-01
 Fecha de Emisión: 28-11-2019
 Para consultar el Dato de Seguridad Code QR

ENTREGADO
SI

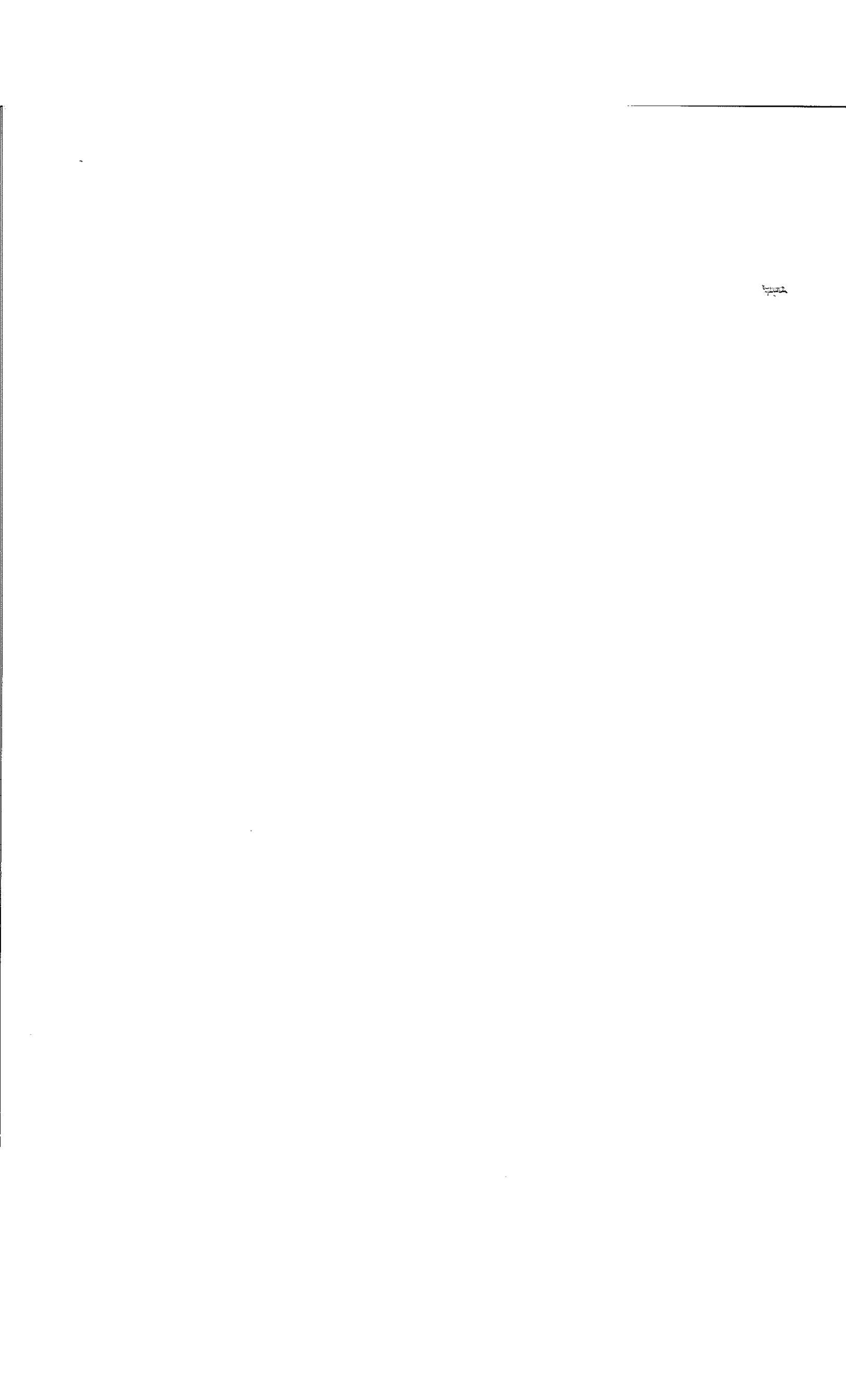
CP
CERTIPOSTAL
 Soluciones Integres

Firma autorizada

Para constancia se firma en Bogotá a los 08 días del mes julio del año 2020

Página 1 de 1

Escaneado con CamScanner



373

Escaneado con CamScanner

OFICINA BOGOTÁ

Certipostal.Com 482.44.07 900.151.122-2

2019 de Octubre 20 al 2919
 SERVIDOR ALEJANDRO VEPES CARDONA

F/H IMPRESION	F/H ADMISION	ORIGEN	DESTINO
2020-02-06 12:29:22	2020-02-06 12:29:17	BOGOTÁ BOGOTÁ COO POS: 110321	BOGOTÁ BOGOTÁ COO POS: 111031

Guia: 791116400012 POS

DE: JUZGADO 046 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ	PARA: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO SAS REP LEGAL
CONTACTO:	CONTACTO: -
DIRECCION: CARRERA 10A #14-33 PISO 11	DIRECCION: CRA 39 A 31-40 SUR PISO 2
IDENTIFICACION: 110014003046	TELEFONO: -

Tipo de Envío:					DESTINATARIO O PERSONA QUE RECIBE	
CONTIENE / OBSERVACIONES: COPIA DE AUTO ADJUNTO						
CAJA [] SOBRES [] PAQUETE [] OTRO []						
VALOR DECLARADO	% DE SEGURO	OTROS VALORES	FLETE	VALOR TOTAL	NOMBRE, FIRMA Y SELLO (FECHA/HORA)	REMITENTE-NOMBRE, LEGITIMACION
0.00	0.00	0.00	8500.00	8500.00	CEDILLA	TELEFONO
<input type="radio"/> Desconocido <input type="radio"/> Rehusado <input type="radio"/> No recibe <input type="radio"/> No reclamado <input type="radio"/> Dirección errada <input type="radio"/> Otros					Fecha de Entrega: Entregado por:	
Intenciones de entrega C.A. y Retención Por Auto Ciudad: BOGOTÁ BOGOTÁ Proceso: JUZGADO 046 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ Departamento: BOGOTÁ Documento: ERMA DIETTES Expediente: 139646901 Naturaleza: VERBAL Demandante: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO SAS REP LEGAL Demandado: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO SAS REP LEGAL					Largo: 0 Ancho: 0 Año: 0 Págs: 2 Unidades: 1	

Impreso Por: FivePostal (www.fivepost(at)colombia.com) | Usuario: GLADYS RODRIGUEZ | C.G.P.

2020



JUZGADO 45 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ D.C.
 DIRECCION: CARRERA 10 No. 14-33, PISO 19, EDIFICIO HERNANDO
 MORALES MOLINA, BOGOTÁ D.C.

**NOTIFICACION POR AVISO
 ARTICULO 292 DEL C.G.P.**

Fecha de envío
 06/02/2019

SEÑOR
 IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS
 Attn: Representante Legal y/o quien haga sus veces
 Carrera 39 A No. 31-40 sur, piso 2
 BOGOTÁ D.C.

FECHA DE PROVIDENCIA
 28 NOVIEMBRE 2019

REFERENCIA:
 NUMERO DEL PROCESO: 2019-01001
 CLASE DE PROCESO: VERBAL
 DEMANDANTE: ERIKA DIETTES
 DEMANDADOS: IN BONDS IMPORT & EXPORT CO SAS

POR MEDIO DE ESTE AVISO LE NOTIFICO LA PROVIDENCIA CALENDARIA EL DIA 28 DE NOVIEMBRE DE 2019 QUE ADMITIO DEMANDA.

SE ADVIERTE QUE ESTA NOTIFICACION SE CONSIDERA CUMPLIDA AL FINALIZAR AL DIA SIGUIENTE DE LA FECHA DE ENTREGA DE ESTE AVISO EN EL LUGAR DE DESTINO.

SE LE INFORMA AL DEMANDADO QUE AL DIA SIGUIENTE DE LA ENTREGA DEL PRESENTE AVISO, COMENZARA A CONTAR EL RESPECTIVO TERMINO DE TRASLADO, DENTRO DE ESTE ULTIMO PODRA MANIFESTAR LO QUE CONSIDERE PERTINENTE EN DEFENSA DE SUS INTERESES.

PARA NOTIFICAR AUTO ADMISORIO DE DEMANDA O MANDAMIENTO ANEXO COPIA INFORMAL DEMANDA AUTO ADMISORIO x MANDAMIENTO DE PAGO DE MANDA

Empleado Responsable

Parte Interesada

Diana A. Blazquez

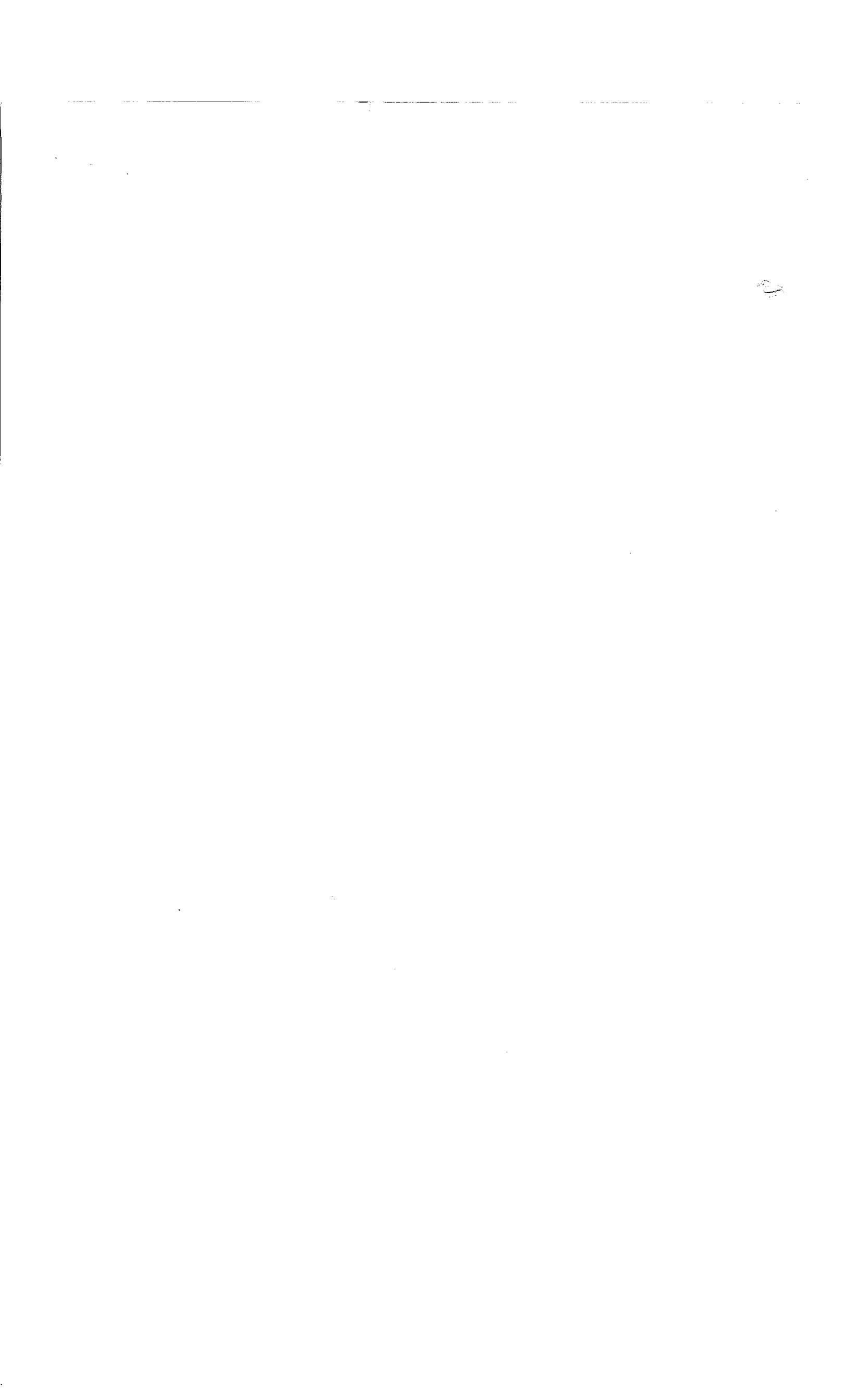
Nombres y apellidos

Nombres y apellidos

FECHA
 16 FEB 2019

NOTA: EN CASO DE QUE EL USUARIO LLENE LOS ESPACIOS EN BLANCO DE ESTE FORMATO, NO SE REQUIERE LA FIRMA DEL EMPLEADO RESPONSABLE. Archivo 2255 66 2309

334



OFICINA BOGOTÁ
 Calle 45 # 100 / 100-14
 250131-122-2
 Correo electrónico: certificacion@cp.gov.co
 Calle Postal Copal 14-14128
 Bogotá ALEJANDRO JEPES ESPINOSA

791116400012
 CPT 163111640012
 Correo electrónico: certificacion@cp.gov.co
 Calle Postal Copal 14-14128
 Bogotá ALEJANDRO JEPES ESPINOSA

CERTIFICA

Que el día 2020-02-26 esta oficina recibió y procesó una notificación que dice contener notificación con la siguiente información:

Día de emisión:	10-02-20
Nombre:	JUZGADO 46 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ
Constitución:	Dirección: CARRERA 10 #14-33 PISO 19 I 10321 BOGOTÁ BOGOTÁ
Teléfono:	Identificación: NNH 11001400304E
Categorización:	Nombre: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO SAS REP LEGAL
Contacto:	Dirección: CNA 39 A 31-40 SUR PISO 2 BOGOTÁ BOGOTÁ (CP-111831)
Relación:	Identificación: 0
Observaciones:	Categorización: COPIA DE AUTO ADJUNTO
Ciudad notificación:	Ciudad notificación: BOGOTÁ BOGOTÁ
Juzgado:	Juzgado: JUZGADO 45 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ
Departamento:	Departamento: BOGOTÁ
Permiso:	Permiso: ERIKA DIETTES
Radicado:	Radicado: 2019-0011901 (NPA - Notificación Por Aviso)
Naturalidad:	Naturalidad: VERBAL
Clasificación:	Clasificación: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO SAS REP LEGAL
Identificación:	Identificación: IN BONDS IMPORT Y EXPORT CO SAS REP LEGAL
Fecha auto:	Fecha auto: 28-11-2019
El envío se pudo entregar:	SI
Fecha de última gestión:	2020-02-11 16:02:44

Observaciones: SE ENTREGÓ COPIA DE TERNOS PARA BOGOTÁ POR EN LA DIRECCIÓN BOGOTÁ PARA EL PRESENTE PROCESO PARA A COPIA DIALTA PARA OTRAS EMPRESAS IDENTIFICADAS EN EL LISTADO DE PRESES O LABORAL PARA EL PROCESO DE PRESENTACIÓN DE LA DEMANDA PROCESAL, PUNTO LETRADO 202181-13

ENTREGADO
SI

Firma autorizada

10-02-20

CP
CORREOS POSTALES DE COLOMBIA

Para consultar la Firma en Bogotá y en otros centros de servicio del día 2020

Kc ✓
SCF 23/02

337



8/8/2020

Correo: Juzgado 45 Civil Municipal - Bogota - Bogota D.C. - Outlook

VERBAL #2019- 01001. ERIKA DIETTES VS IN BOND IMPORT & EXPORT CO SAS . SOLICITUD: DAR TRÁMITE ESCRITO ENVIADO 8 JULIO 2020

diana patiño <dianapatino2002@yahoo.es>

Mar 18/08/2020 15:53

Para: Juzgado 45 Civil Municipal - Bogota - Bogota D.C. <cmpl45bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

1 archivos adjuntos (48 KB)

MEMORIAL AGOSTO 18 DE 2020.pdf

Vic W
SEP 23/20

05 OCT 2020 Se ingresó al Dejado informando
que la sociedad como ART en MODALIDAD
SAS se notificó personalmente y con res-
ta la demanda, folio 275



338

ED

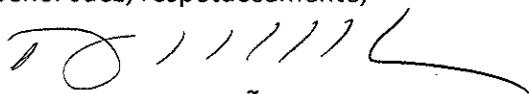
SEÑOR
JUEZ 45 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ D.C.
E.S.D.

REF: PROCESO : VERBAL
DEMANDANTE: ERIKA DIETTES
DEMANDADO : IN BOND IMPORT & EXPORT CO SAS Y OTRO
RADICACION No: 2019-01001
SOLICITUD : DAR TRÁMITE A MEMORIAL

DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS, mayor de edad, vecina y domiciliada en esta ciudad, identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, en calidad de apoderada de la parte demandante dentro del proceso signado en el epígrafe, respetuosamente le solicito se sirva dar trámite y pronunciarse respecto del escrito remitido el 8 de julio de 2020, al correo electrónico cmpl45bt@cendoj.ramajudicial.gov.co.

Recibiré comunicaciones al correo electrónico de la suscrita, el cual fue debidamente relacionado en la demanda, en el acápite de notificaciones, y que me permito ratificar en el presente escrito: dianapatino2002@yahoo.es

Señor Juez; respetuosamente,



DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS
C.C. No. 52.114.112 de Bogotá.
T.P. No. 63.718 del Consejo Superior de la Judicatura

diab



339



7/7/2020

Correo: Juzgado 45 Civil Municipal - Bogota - Bogota D.C. - Outlook

PROCESO No. 2019-01001

diana patiño <dianapatino2002@yahoo.es>

Mié 08/07/2020 16:04

Para: Juzgado 45 Civil Municipal - Bogota - Bogota D.C. <cmpl45bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>
CC: diana patiño <dianapatino2002@yahoo.es>

📎 1 archivos adjuntos (8 MB)

MEMORIAL, COPIA AVISOS COTEJADA Y CONSTANCIA DE ENTREGA.pdf;

SEÑOR

JUZGADO 45 DE CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTA D.C.

E.S.D.

REF: PROCESO : VERBAL

DEMANDANTE: ERIKA DIETTES

DEMANDADOS: IN BOND IMPORT & EXPORT CO SAS Y OTRO

RADICACION No.: 2019-01001

SOLICITUD : TENER POR NOTIFICADO POR AVISO

DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS, mayor de edad, vecina y domiciliada en esta ciudad, identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, en calidad de apoderada judicial de la parte demandante, conforme las previsiones del artículo 292 del Cód.

<https://outlook.office.com/mail/inbox/id/AAQKAGVIN2UwYzQ1LTg1NDgtNDQxZi1hZDUwLWEyNDJhNGExY2FIZQAQACy9lP0vMn5PIUFBT44q6iY%3D>

1/2

Vic Tor
Sep 23/20



8/7/2020

Correo: Juzgado 45 Civil Municipal - Bogota - Bogota D.C. - Outlook

General del Proceso, me permito allegar **AVISOS** debidamente sellados y cotejados enviados a las demandadas, junto con las constancias expedidas por la empresa de correo autorizado- Certipostal, de haber sido entregados el 10 de febrero de 2020.

De acuerdo con lo preceptuado en el inciso primero del artículo 292 ejusdem, sírvase tener como surtida la notificación a las demandadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega señalada y certificada, para los fines de contabilización de los términos del traslado.

Señor Juez, respetuosamente,

DIANA ASTRID PATIÑO RIVEROS.

C.C. No. 52.114.112 de Bogotá.

T.P. No. 63.718 del C.S de la J.

05 OCT 2020 Ingresó al despacho, ver ingresar folio 337 vuelto.
La demandada es BOND IMPORT & EXPORT CO SAS, que no aparece en los 291 y 292 C.R. Folios 236 y 336