

# **Declaran de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban las Normas respectivas.**

DECRETO LEGISLATIVO Nº 684

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA  
POR CUANTO:

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

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

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

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

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

Que, encontrándose el transporte multimodal vinculado al transporte acuático, aéreo y terrestre, de conformidad con la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento Aprobado por Decreto Supremo Nº 036-81-TC (05.08.91); corresponde a dicho Ministerio la regulación y normatividad de tales modos de transporte para el servicio multimodal;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

HA DADO EL DECRETO LEGISLATIVO SIGUIENTE:

ARTICULO 1º.— Declárese de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías, como elemento fundamental para el desarrollo de nuestro comercio exterior.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 9º.— Deróguese el Artículo 48º de la Ley Nº 25075, el Decreto Supremo Nº 066-EFE del 08.03.90 y el Decreto Supremo Nº 011-90-TC del 12 de Julio de 1990, así como todas las demás disposiciones legales que se opongan o sean incompatibles con lo dispuesto por el presente Decreto Legislativo.

ARTICULO 10º.— El presente Decreto Legislativo entrará en vigencia treinta (30) días después de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dos días del mes de Noviembre de mil novecientos noventa y uno.

ALBERTO FUJIMORI F., Presidente de la República  
JAIME YOSHIYAMA TANAKA, Ministro de Transportes y Comunicaciones

## **NORMAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS**

### **CAPITULO I DE LAS DEFINICIONES**

ARTICULO 1º.— A efectos de las presentes normas se entiende por:

1.— "Transporte Multimodal Internacional" (TMI). El porte de mercancías utilizando por lo menos dos modos

diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en que el operador del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

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

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

4.— Documento de Transporte Multimodal (DTM). El documento que prueba la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

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

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

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

8.— “Convenio Internacional”.— El acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional.

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

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

11.— La expresión “por escrito” comprende entre otros, al telegrama, al télex, al facsímil.

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

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

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

## DE LA AUTORIZACION PARA OPERAR COMO “OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL”

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

### DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

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

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

ARTICULO 8º.— El DTM deberá contener los datos siguientes:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.

b) El estado aparente de las mercancías;

c) El nombre del establecimiento principal del OTM;

d) El nombre del Expedidor;

e) El nombre del consignatario si ha sido comunicado por el expedidor;

f) El lugar y la fecha en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia;

g) El lugar de entrega de la mercancía;

h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;

i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o No Negociable;

j) Lugar y fecha de emisión del DTM;

k) La firma del OTM o de la persona autorizada al efecto por él;

l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago. Debe asimismo, efectuarse la indicación de si el flete ha sido pagado en origen, o deberá ser cancelado por el consignatario;

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 10º.— Cuando el DTM se emita en forma NO NEGOCIABLE se emitirá a nombre del consignatario y el OTM quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías, si las entregas a consignatario cuyo nombre

## CAPITULO II

### DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

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

figura en el DTM o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto por escrito.

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

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

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

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

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

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

### CAPITULO III RESPONSABILIDAD DEL OTM Y DEL EXPEDIDOR

**ARTICULO 16º.**— La responsabilidad del OTM frente al expedidor por las mercancías materia del transporte, abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías hasta su entrega, ello sin perjuicio de la responsabilidad que asumen las empresas de transporte que intervengan en la operación multimodal frente al OTM. A efectos del presente artículo se considerará que las mercancías están bajo la custodia del OTM:

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

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

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

b) Hasta el momento en que las haya entregado:

b.1) Poniéndolas en Poder del Consignatario; o

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

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

**ARTICULO 17º.**— El OTM será responsable de los perjuicios y de las pérdidas o daños de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que los produjo ocurrió mientras las mercancías se encontraban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes o cualquier otra persona que se hallare a su servicio, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## RECLAMACIONES Y ACCIONES

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

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

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

d) Vicio propio de la carga.

e) Casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

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

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

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

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

#### CAPITULO IV NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS

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

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

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

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

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

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

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

Dicha disposición no podrá ser invocado por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

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

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

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

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

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

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

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

**ARTICULO 37º.**— El derecho a iniciar en el Perú cualquier acción relativa al transporte multimodal internacional prescribirá en los casos siguientes:

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

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

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

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

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

## CAPITULO VI

### DE LAS SANCIONES

**ARTICULO 40º.**— En caso de incumplimiento reiterado de las normas establecidas vigentes para cada una de las modalidades de transporte, el OTM estará sujeto a las sanciones que pudieran ocurrir en el incumplimiento de las disposiciones de las presentes normas.

**ARTICULO 41º.**— Independientemente de la responsabilidad que el OTM asume conforme a las presentes normas, el incumplimiento del contrato de transporte multimodal por parte del mismo, o de las obligaciones que le son inherentes por su condición de tal, sea dicho incumplimiento en parte o en todo, será causal de sanción por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El citado Ministerio queda facultado para fijar los alcances administrativos y económicos de las sanciones a que hubiese lugar.

## CAPITULO VII

### DE LA JURISDICCION

**ARTICULO 42º.**— En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo a las presentes normas, el demandante podrá, a su elección, ejercer la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la Ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

a) El establecimiento principal, o falta de este, la residencia habitual del demandado; o

b) El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en el un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se hayan celebrado el contrato; o

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

d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal.

No podrá iniciarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo a las presentes normas en un lugar distinto de los especificados en las cláusulas a, b, c y d de este artículo.

Lo anterior lo es sin perjuicio de la jurisdicción de los Tribunales peruanos en relación con medidas provisionales o cautelares.

**ARTICULO 43º.**— No obstante las disposiciones del artículo anterior surtirá efecto entre las partes todo acuerdo celebrado después de presentada una reclamación, en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.

**ARTICULO 43ºa.**— Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones del Capítulo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se realice el nuevo procedimiento.

Las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo, o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerará como inicio de una nueva acción.

## CAPITULO VIII

### DEL ARBITRAJE

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

**ARTICULO 45º.**— El procedimiento arbitral se realizará a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

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

a.1 El establecimiento principal, o a falta de este residencia habitual del demandado; o

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

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

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

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

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

## CAPITULO IX

### ASPECTOS ADUANEROS

**ARTICULO 47º.**— Todos los aspectos referentes al régimen aduanero deben regirse a lo dispuesto por la Ley General de Aduanas.

**ARTICULO 48º.**— Los procedimientos aduaneros se realizan de conformidad a las disposiciones establecidas en el Anexo I de estas normas.

## CAPITULO X

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

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

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

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

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

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

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

**ARTICULO 53º.**— La Unidad de cuenta a que se refiere el Art. 19 y 21 de las presentes normas, es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional.

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

## **OPERATIVA DE EXPORTACION**

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

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

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

## **DE LOS CONTENEDORES**

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