



Doctora

ALBA LUCIA GOYENECHE GUEVARA
JUEZ 19 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

JUZ 19 CIVIL CTO BG
MAR 15 19 PM 4:53

Demandante: Seguros Generales Suramericana S.A.
Demandado: Mol Mitsui O.S.K. Lines LTD, Gerleincó S.A. y Blu Logistics Colombia S.A.S.
Radicado: 2018 - 207
Asunto: Contestación de la Demanda

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ, mayor de edad y vecina de Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía N.º 80.736.638 de Bogotá, portador de la tarjeta profesional de Abogado N.º 165.100 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial de Gerleincó S.A. quien a su vez actúa como representante judicial de Mol Mitsui O.S.K. Lines LTD en el presente proceso, por medio del presente escrito, procedo a contestar la demanda de la referencia en los siguientes términos:

I. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES

Desde ya manifiesto señor juez, que mis representadas se **OPONEN** a la prosperidad de todas las pretensiones invocadas en la demanda, lo anterior por que las mismas carecen de sustento legal, fáctico, probatorio y real, y como tal, solicito declarar prosperas las excepciones de mérito que en el presente escrito formularé o cualquiera que se demuestre en el curso del proceso.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN PRIMERA: Mis representadas se atienen a lo que al respecto se acredite en el curso del proceso.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN SEGUNDA: Mis representadas se atienen a lo que al respecto se acredite en el curso del proceso

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN TERCERA: Mis representadas se oponen a la prosperidad de la pretensión, pues no es cierto y no está probado que los demandados incumplieran los contratos de transporte a los que allí se hace referencia.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN CUARTA: mis representadas se atienen a lo que se acredite en el curso del proceso, pero ratifica que no es cierto y no está probado que los demandados incumplieran los contratos de transporte a los que allí se hace referencia.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN CUARTA SUBSIDIARIA: mis representadas se atienen a lo que se acredite en el curso del proceso, pero ratifica que no es cierto y no está probado que los demandados incumplieran los contratos de transporte a los que allí se hace referencia.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN QUINTA: Mis representadas se oponen a la prosperidad de esta pretensión, ya que no está acreditado ningún elemento que demuestre la responsabilidad de los demandados, y tampoco el incumplimiento al contrato de transporte que allí se indica.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN SEXTA: Mis representadas se oponen a la prosperidad de esta pretensión, pues no está probado el incumplimiento al contrato de transporte por los demandados, tampoco están probados los supuestos perjuicios que allí se reclaman. El transportador no fue el responsable de los hechos y como tal no está llamado a responder.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN SÉPTIMA: Mis representadas se oponen a esta declaración, ya que no está acreditado que con ocasión del contrato de transporte se hubieren generado daños a los propietarios de las cargas y menos por la parte que represento, lo cual deberá probar el demandante.

- En cuanto a la pretensión de subrogación esto no le compete a la entidad demandada, pues es ajeno a dicho contrato de seguro.



- La parte que represento no reconoce ni acepta la existencia de un daño en las cargas transportadas derivado del contrato de transporte y deberá ser probado en el proceso.
- La parte demandada no reconoce la cuantía que pagó el demandante en virtud de su contrato de seguros, ni tampoco los hechos que ameritaron los supuestos desembolsos.
- La parte demandada, no acepta responsabilidad alguna en los hechos que generaron la presentación de la demanda.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN OCTAVA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que no es cierto y no está acreditado que existiere incumplimiento contractual por la parte demandada.

Mi representada no tiene la obligación de indemnizar ningún daño pues estos no están probados en el proceso.

Mi representada no reconoce al demandante como acreedor subrogatario, y tampoco reconoce el monto reclamado, ya que este obedeció a su contrato de seguros en el cual la entidad que represento no es parte.

Mi representada no puede responder por daños inexistentes y relaciones contractuales en las que no es parte como ocurre con el contrato de seguros que se ha invocado.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN NOVENA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que no es cierto y tampoco está acreditado que el transportador hubiere incumplido el contrato de transporte, tampoco que la carga se hubiere dañado por la acción y omisión del transportador y como tal no puede desprenderse solidaridad cuando no se configuran los elementos esenciales de la responsabilidad.

La entidad demandante no reconoce como acreedor subrogatario al demandante, ya que no existe obligación de pago pendiente por la entidad que represento.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN DÉCIMA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que al no configurarse ninguno de los elementos esenciales de la responsabilidad en cabeza de los demandados, no puede haber obligación de pagar ninguna suma de dinero a la parte actora pues no están acreditados ni probados en el proceso.

Mi representada no acepta ni reconoce los valores pagados a mutuo propio por el demandante en virtud de un contrato de seguros en el cual no es parte y no tuvo relación alguna, por tal motivo no hay suma a reconocer.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN UNDÉCIMA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que al no configurarse ninguno de los elementos esenciales de la responsabilidad en cabeza de los demandados, no puede haber obligación de pagar ninguna suma de dinero a la parte actora pues no están acreditados ni probados en el proceso.

Mi representada no acepta ni reconoce los valores pagados a mutuo propio por el demandante en virtud de un contrato de seguros en el cual no es parte y no tuvo relación alguna, por tal motivo no hay suma a reconocer.

Pretender que se le pague una corrección monetaria desde que la aseguradora demandante supuestamente le pagó a su asegurado sin haber mediado obligación de las demandadas, es alejado de la realidad y desproporcionado bajo el contexto de la legislación colombiana y la jurisprudencia que ha resuelto temas similares.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN DUODÉCIMA Mi representada se opone a esta declaración, ya que, en virtud de la denegación de todas las pretensiones, por la prosperidad de las excepciones de mérito formuladas o probadas, es el demandante quien debe ser condenado a pagar al demandado las costas y agencias en derecho que se causen con ocasión de su defensa en el presente proceso y por ello le SOLICITO formalmente se reconozcan estas a favor de mi representada.



192

II. RESPECTO A LOS HECHOS

Para dar cumplimiento a lo preceptuado en el numeral 2° del artículo 96 del Código General del Proceso, me pronuncio en cuanto a los hechos de la siguiente manera;

EN CUANTO AL HECHO UNO: A mi representada, NO LE CONSTA este hecho, y se atiene a lo que se demuestre en el proceso.

EN CUANTO AL HECHO DOS: Es cierto

EN CUANTO AL HECHO TRES: Mis representadas se atienen a lo que evidencian las pruebas que reposen o se practiquen en el proceso.

EN CUANTO AL HECHO CUATRO: No existe prueba que acredite la narración del hecho tal y como se plantea por el actor, mis representadas se atienen a las pruebas que se aporten al proceso pues el hecho no les consta, que se hubiere dado de la manera en la que aquí se indica.

EN CUANTO AL HECHO QUINTO: No le consta a mis representadas que la mercancía hubiere quedado en dichas condiciones, pues esos términos son propios el contrato de seguros, en los cuales no interviene ninguno de los demandados.

Mi representada no puede dar fe del estadio real de la mercancía y si la misma cumplía o no con las condiciones propias para su uso original.

El demandante no ha acreditado en el proceso que en realidad la mercancía hubiere quedado en las condiciones que describe de pérdida total y será su carga demostrarlo en el curso del proceso.

EN CUANTO AL HECHO SEXTO: Este hecho no le consta a mi representada, pues no intervino en las operaciones o actividades que allí se describen.

Los pagos que hubiere realizado la aseguradora a su cliente, corresponden a su propio vínculo contractual, los demandados no participaron ni avalaron los conceptos que utilizó la aseguradora para indemnizar a su cliente, y no dan fe de que eso corresponda a la realidad de la afectación, por esta razón también desconocen la integralidad del hecho.

EN CUANTO AL HECHO SÉPTIMO: No es un hecho, es un argumento de derecho que debe acreditar en el curso del proceso la entidad demandante y que por el momento desconocen y niegan las entidades demandadas.

EN CUANTO AL HECHO OCTAVO: No es un hecho, es un argumento de derecho que debe acreditar en el curso del proceso la entidad demandante y que por el momento desconocen y niegan las entidades demandadas.

EN CUANTO AL HECHO NOVENO: No es cierto, estas son afirmaciones subjetivas del apoderado de la parte demandante que precisamente son objeto del proceso que nos convoca, estando en él la carga de acreditar lo que allí se indica, tal y como lo estableció el legislador para que sea prospera este tipo de responsabilidad.

No esta probado que los demandados no hayan cumplido sus obligaciones derivadas de los contratos celebrados.

No es cierto que los demandados sean responsables de los presuntos daños aun no acreditados en el proceso

En conclusión, este no es un hecho sino la pretensión del demandante, y como tal, mis representadas lo desconocen y lo niegan.

EN CUANTO AL HECHO DÉCIMO: No le consta a mi representada la solicitud de conciliación en la cual, en palabras del demandante, se convocó a "Meditarranean Shipping Company Colombia S.A."



A mi representada si le consta, la convocatoria a la audiencia de conciliación fracasada a la cual se convocó a GERLEINCO S.A. y de la cual se dejó expresa constancia el día 1 de febrero de 2018.

III. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

De conformidad con lo establecido en el artículo 206 del Código General del Proceso, OBJETO el juramento estimatorio presentado por la parte demandante, porque el mismo carece de cualquier soporte real y legal, además de ser incoherente, inexacto y tener como finalidad la inducción al error del juzgador.

Para dar cumplimiento al artículo 206 del CGP, a continuación, especifico razonadamente la inexactitud que le atribuyo a la estimación, para que sea evaluada y tenida en cuenta por el despacho al momento de la toma de decisiones al respecto.

El artículo 206 del C.G del P. establece claramente lo siguiente;

“Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente, discriminando cada uno de sus conceptos. Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo. Solo se considerará la objeción que especifique razonadamente la inexactitud que se le atribuya a la estimación.

Formulada la objeción el juez concederá el término de cinco (5) días a la parte que hizo la estimación, para que aporte o solicite las pruebas pertinentes.

Aun cuando no se presente objeción de parte, si el juez advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospeche que haya fraude, colusión o cualquier otra situación similar, deberá decretar de oficio las pruebas que considere necesarias para tasar el valor pretendido”.

Veamos como el demandante en acápite de la demanda denominado “JURAMENTO ESTIMATORIO” indica que presenta bajo juramento la estimación razonada de la indemnización o pago requerido por la parte demandante a la parte demandada.

a) Por Concepto de Perjuicios Materiales:

- \$148.329.415

Y dispone que corresponde a: El total de la indemnización realizada por suramericana a su asegurada Colombiana de Comercio S.A. concepto que se encuentra probado con el recibo de egreso aportado en la demanda...

Nótese el actor como se limita a entregar estos valores y un recibo de egreso, **pero no cumple el mandato del artículo 206 del CGP**, en el sentido de **discriminar cada uno de los conceptos correspondientes**, situación que es de obligatorio mandamiento y que omitió el demandante.

No puede entenderse que hacer referencia a **unos recibos de egreso**, significa que se discriminó el concepto de lo pedido, pues el espíritu de la norma dispone lo contrario y es que se realice en detalle el mismo, para que el demandado tenga la oportunidad de defenderse sobre hechos y soportes reales y nada hipotéticos como lo presentó la parte actora.

Pretender que la entidad demandada conteste una demanda, contra soportes de egreso que no hacen referencia a los supuestos daños que se le causan y que reclaman es violatorio del derecho de defensa de la parte pasiva, situación que debe remediar el despacho según el mandato del artículo 206 del CGP.

La objeción propuesta también se orienta a negar el reconocimiento absoluto a esos valores pretendidos, pues la parte que represento no participó en la verificación y pruebas técnicas que debieron hacerse a la presunta mercancía averiada y no puede dar fe de que ello haya sido cierto.

Tampoco reconoce que los valores allí descritos sean los reales y ajustados al mercado real, razón por la cual, el demandante si pretende que este sea el monto por el que se plantee el debate procesal, deberá



acreditarlo acompañado del nexo causal y verdaderos soportes del daño real y de gastos diferentes a los egresos de la compañía aseguradora.

No puede el asegurador demandante limitarse a presentar como pretensión lo que el pagó con base en su contrato de seguros, pues deja de lado que su rol en este proceso es el de subrogatario del verdadero afectado y por ello, el centro del debate no es establecer su afectación como asegurador, sino cuanto fue el daño del verdadero afectado.

En esto fundamento la objeción al juramento estimatorio presentado y solicito al despacho no tenerlo como prueba de lo que se debata en este proceso.

Ahora, en el literal B solicita **“condenar a la demandada al pago de los costos que por intereses o corrección monetaria al 7% efectivo anual o máximo legal permitido, se deban liquidar sobre los montos que efectivamente hayan sido cancelados por el asegurador demandante a partir del 8 de agosto de 2016 (fecha en que se realizó el último pago del siniestro) conforme a la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia”**.

Esta, es una afirmación sin soporte jurídico alguno y personalísima del apoderado actor, que desnaturaliza el sentido del juramento estimatorio, que exige la discriminación de los conceptos claramente pretendidos, pero afirmar en desorden que, si no es la corrección monetaria, serán los intereses, es confundir al demandado generándole la falsa oportunidad de ejercer su derecho de defensa.

El hecho que el demandante no sea concreto y determinante al momento de plantear el juramento al tenor de la ley entregando una suma concreta y determinante, **pone en riesgo el derecho de defensa del demandado** que intenta defenderse sobre unos supuestos, pues en realidad no lo puede hacer sobre una generalidad como se plantea en la demanda, esto señor juez, debe ser motivo de objeción de juramento porque no cumple lo consagrado en el artículo 206 del C.G. del P

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, doy por especificada la inexactitud del Juramento Estimatorio que se le atribuye a la objeción que presento.

De igual forma le solicito al despacho dar aplicación al inciso 3° del artículo 206 del CGP si advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospeche fraude, colusión o cualquier otra actuación similar.

IV. EXCEPCIONES DE MÉRITO

Las siguientes tienen como objeto que el despacho declare imprósperas las pretensiones invocadas por la parte actora, pues las mismas carecen de cualquier soporte real, factico y jurídico.

Al tenor de lo preceptuado en el artículo 992 del Código de Comercio que establece las circunstancias de origen legal para exonerarse de la responsabilidad que se le endilga al transportador demandado, formulo las siguientes excepciones de mérito:

Le solicito al despacho que al momento en el que se percate de la prosperidad de una de las excepciones propuestas o cualquiera que desvirtúe el derecho reclamado, proceda a decretar la terminación del proceso con las consecuencias establecidas en la norma de declararse así.

1. EXISTENCIA Y CONFIGURACIÓN DE LA CAUSA EXTRAÑA COMO EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD DE LOS DEMANDADOS “HECHO DE UN TERCERO”.

Dentro de las causas extrañas actualmente reconocidas por la jurisprudencia colombiana, como eximentes de responsabilidad del demandado, encontramos el hecho exclusivo del afectado (víctima) o de un tercero, fuerza mayor o caso fortuito.

Para el asunto en cuestión, propongo aquella que se conoce como “Hecho Exclusivo del Demandante o de un Tercero, como generador del presunto hecho dañino.

Para darle soporte a ello, debemos traer a colación la absoluta falta de contextualización que el demandante le entrega al despacho respecto del suceso que generó la presentación de la demanda.

Se ha afirmado que los contenedores donde se encontraba la mercancía cayeron al agua al momento de

194

5

2



ser transportados, pero no indica las razones puntuales de ese suceso, solo dedicando sus esfuerzos a mencionar que la mercancía transportada se averió en manos del transportador.

Solamente en el informe de ajuste que realiza su dependiente o contratista interesado en llevar el proceso judicial por la eventual reclamación judicial, tal y como lo sugiere en la página 16 del mismo, y que pretende sea considerado como prueba, se indica que hubo un incidente en el cual colisionaron las naves "XIN CHANG JIANG 101" y el buque "HAO HANG 1001".

Que como resultado de este "accidente" un total de 22 contendedores de los embarcados en el buque HAO HANG 101 cayeron por la borda al río Yangtze, incluyendo los que contenían la mercancía de Colombiana de Comercio S.A.

Es precisamente frente a este "accidente" a lo que nos referiremos en la presente excepción, pues ese "accidente" que llaman los ajustadores de la entidad demandante, fue generado por el buque "XIN CHANG JIANG 101" y no fue causado por la imprudencia, impericia o falta de cuidado de la tripulación del buque "HAO HANG 1001".

Maniobrar un buque de estas características, requiere una rigurosa preparación y ejecución y es precisamente lo que el capitán de la embarcación "HAO HANG 1001" realizó, sin embargo, la imprevisibilidad de la maniobra del personal del buque "XIN CHANG JIANG 101" tomó por sorpresa a la tripulación de la "HAO HANG 1001" a quien le fue imposible en ese momento evitar la colisión.

Esto es sin duda alguna es la materialización pura y simple del hecho de un tercero, como generador del presunto daño reclamado aún no probado por el demandante.

Para demostrar lo ocurrido en el momento de la ocurrencia de los hechos, es necesario rememorar y traer de presente las declaraciones de quienes, si presenciaron el suceso, esto es, el personal de la tripulación del buque quien informó y podrá testificar en este estrado judicial, lo siguiente;

"El buque "XIN CHANG JIANG 101" fue negligente e incumplió su obligación de evitar de manera positiva la colisión.

Los miembros de la tripulación de vigilancia de la embarcación "XIN CHANG JIANG 101", no tenían definidas sus responsabilidades.

Los miembros de la tripulación del buque "XIN CHANG JIANG 101" infringieron las Cláusulas 20 (1) y 24 (2) en el Reglamento para el sistema de enrutamiento de buques en la sección Jiangsu del río Yangtze (2013).

Los miembros de la tripulación del buque "XIN CHANG JIANG 101" infringieron las Cláusulas 6 y 9 (2) del Reglamento para la prevención de colisiones en las vías navegables de la República Popular China.

Los miembros de la tripulación del buque "XIN CHANG JIANG 101" infringieron la cláusula 6 del Reglamento de Vigilancia de los miembros de la tripulación en los buques de navegación interior en la República Popular de China.

Estas situaciones corroborables, lo que haremos en el curso del proceso, demuestran que el hecho generador del presunto daño aun no probado fue exclusivamente de un tercero, y como tal, permite configurar la existencia de una causa extraña como eximente de responsabilidad según lo dispone el artículo 992 del código de comercio.

Esto se adecua en todas sus partes, a los requisitos exigidos por la jurisprudencia de la Honorable Corte Suprema de Justicia para acreditar la existencia de la causa extraña de "HECHO DE UN TERCERO" y así aniquilar jurídicamente todas las pretensiones invocadas por el demandante.

Corte Suprema De Justicia – Sala De Casación Civil - Expediente sc13594-2015 radicación N° 76001-31-03-015-2005-00105-01. 06 de octubre de 2015, Magistrado ponente Luis Armando Tolosa Villabona



“Cualquier exoneración, por tanto, debe plantearse en el terreno de la causalidad, mediante la prueba de un elemento extraño (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima). En el contrato de transporte, porque ligado a una obligación de resultado, así lo imponen los artículos 992 y 1003 del Código de Comercio”.

Es así como el actuar u omisión a las reglas descritas, del tercero en el accidente que generó el supuesto perjuicio aún no probado “XIN CHANG JIANG 101” fue determinante para la ocurrencia del hecho que se endilga generador de la consecuencia reclamada.

Se rompe entonces el nexo causal como determinante del daño en cabeza del demandado en el presente asunto, deslegitimando las pretensiones invocadas por el asegurador demandante.

2. INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE LO PAGADO EN VIRTUD DEL CONTRATO DE SEGUROS, Y LA ACTIVIDAD DESPLEGADA POR EL TRANSPORTADOR DEMANDADO, EN VIRTUD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

En concordancia con los hechos planteados en las demás excepciones de mérito, es claro que el daño reclamado por el actor solo se dio para el asegurador, quien en virtud de su contrato debería responder por la ocurrencia del presunto siniestro, sin embargo, está probado que el cambio en las condiciones físicas de parte de la mercancía reclamada, no obedece ni al actuar, ni a la omisión del demandado y por ello, este no es el llamado a responder.

El asegurador utilizando como pretexto la subrogación, pretende que se le reconozca lo que pagó a los propietarios de la presente mercancía averiada en virtud de su contrato de seguros, pero olvida que para ello debe demostrar la ocurrencia todos los elementos propios de la responsabilidad contractual en cabeza del demandado, dejando de lado todos los hechos contundentes que hemos planteado que demuestran que la ocurrencia del siniestro que indemnizó son responsabilidad de terceros y no de los demandados.

Su obligación de pagar el siniestro en el contrato de seguros, es diferente a la que pretende endilgar para recuperar su dinero, pues ese vínculo contractual es distinto al que tiene relación con el contrato de transporte que en este proceso nos ocupa.

Por ello, la estrategia planteada por el actor no está llamada a prosperar, pues el pago realizado que pretende reclamar es propio de su actividad como asegurador y al no demostrar que el daño se dio como consecuencia de la acción u omisión del transportista demandado, las pretensiones carecen de sustento y causa, que como consecuencia la justicia debe denegar.

3. INEXISTENCIA O FALTA DE PRUEBA DEL DAÑO RECLAMADO Y ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

Como se planteó en la respuesta a los hechos de la demanda y en la objeción al juramento estimatorio, el demandante asegurador plantea y pretende que, como consecuencia de la declaratoria de responsabilidad contractual, las entidades demandadas asuman todo el pago que él hizo a su asegurado.

Esta pretensión la respalda en el ajuste que utilizó para justificar el pago derivado del contrato de seguro que tenía suscrito con el propietario de la mercancía supuestamente averiada.

Pretende asimilar su perjuicio como asegurador al perjuicio que recibió el propietario de la mercancía y peor aún, al verdadero daño sufrido que reitero aún no está probado.

No puede tenerse como plena prueba del daño ni el ajuste presentado como prueba documental, el cual tacho de sospechoso ni el recibo de egreso de la aseguradora.

El demandante pretende que el juzgado pase por alto que su condición en este proceso es de subrogatario del propietario de la mercancía transportada, y no de afectado directo y que, por ello, la forma de probar el daño en este caso en particular, es demostrando que la mercancía se dañó en su integridad, pero no



limitándose a afirmar que eso fue lo que pagó y que por ello deberán reconocérselo.

En materia de daño este debe ser real y por ello no están los demandados obligados a asumir en caso de que se demuestre su responsabilidad en juicio, lo que se le ocurra al demandante, sino por el contrario lo que pruebe como nexo causal.

En este caso, el daño en discusión no puede ser el del asegurador, el daño en discusión debe ser la mercancía presuntamente averiada, y nos nace el cuestionamiento ¿dónde está ella, que se hizo con el material, que pruebas técnicas se practicaron para determinar su avería?

En materia aseguradora, el concepto de **pérdida total** no equivale a la destrucción definitiva e inservibilidad del objeto sobre el cual recaía el seguro, por el contrario, esta definición obedece a un análisis financiero realizado al interior de las aseguradoras y que opera de carácter subjetivo a juicio del analista que asuma conocer el caso, de la política interna de cada compañía al respecto o del contrato de seguros suscrito.

En otras palabras, la pérdida total no equivale al 100% del valor de la mercancía asegurada y en la mayoría de los casos existe lugar al salvamento.

El salvamento que en palabras de diferentes aseguradoras e incluso en fasecolda se define como:

“Salvamento: Elemento o conjunto de elementos que resultan afectados en el siniestro, en menor o mayor grado, sin ser destruidos y, por lo tanto, pueden ser utilizados o reparados.

Es la potestad que tiene el asegurador de quedarse con la mercancía por la cual pagó y sacar de ser procedente un provecho económico para sí.

Esta situación en materia de seguros es muy utilizada, y en ramo de mercancías como la que se transportaba (piezas para motocicletas) aún se hace más interesante y atractivo económicamente hablando.

Es así como en el proceso no se evidencia que la mercancía supuestamente afectada se le hubiere hecho una serie de pruebas que determinaren su pérdida total y pérdida de funcionalidad lo que nos deja en el escenario de la indefinición.

La demanda no deja ver, cual fue el criterio utilizado para descartar la mercancía y para darla por perdida en su integridad.

Reiteramos, eran piezas de acero que no se destruyen con el contacto con el agua, eran piezas que como dejan ver algunos documentos que se presentan como anexos a la demanda eran perfectamente reutilizables, pero que extrañamente el asegurador afirma que decidió desechar.

La falta de prueba técnica que acredite la avería total de la supuesta mercancía convierte al demandante en el generador de su propio daño, o por lo menos lo convierte en un profesional asegurador negligente, quien tiene el deber de agotar todo lo que se encuentre a su alcance para disminuir su pérdida.

Esta situación nos deja en el escenario de no poder debatir que paso con la mercancía, pero tampoco nos coloca en el hecho afirmativo de la destrucción total, pues a falta de prueba técnica que certifique el daño total del propietario de la mercancía y no del asegurador, el juzgado debe abstenerse de reconocerlo y darlo por sentado, de lo contrario, sería romper con la obligación del demandante de acreditar la existencia real de su daño, que en este caso no es el que sufrió como asegurador (siendo este el límite) sino el que sufrió quien le subrogó sus derechos, situación totalmente diferente.

Por esta razón a falta de prueba del daño, las pretensiones económicas deben ser denegadas.

4. EL DEMANDADO ADOPTÓ TODAS LAS MEDIDAS RAZONABLES QUE HUBIERE TOMADO UN TRANSPORTADOR SEGÚN LAS EXIGENCIAS DE LA PROFESIÓN PARA EVITAR EL PERJUICIO O SU AGRAVACIÓN – ARTÍCULO 992 CÓDIGO DE COMERCIO.

Con fundamento en lo preceptuado en el artículo 992 del código de comercio, a continuación, 'anteamos

199

8

7



y desarrollamos todas las medidas razonables que tomó el transportador demandado según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación que en este proceso se reclama.

1. El buque se encontraba en estado óptimo para realizar su actividad de transporte de mercancías, tal y como lo exigen los estándares internacionales en la materia.
2. El buque contaba con todas las autorizaciones exigidas por las autoridades para realizar la actividad de transporte de mercancías.
3. La tripulación del buque era capacitada para realizar en debida forma las actividades de transporte de mercancías.
4. Las Compañías contratadas para desarrollar las diferentes actividades propias del transporte de mercancías en este asunto en particular, son empresa certificadas, calificadas y profesionales en su actividad.
5. La tripulación del buque no tenía en sus posibilidades evitar la colisión con el otro buque, pues el impacto lo recibió esta nave.
6. Al momento del incidente se aplicaron todos los protocolos establecidos a nivel internacional para evitar la consumación de un daño mayor.
7. La atención de la emergencia se realizó con personal capacitado, idóneo y se adelantó de la mejor manera posible.

En conclusión, la actividad desplegada por la tripulación fue más que acertada y razonable según la profesión de transportador y las prácticas propias de esa actividad, máxime cuando hablamos de la cantidad de contenedores que se transportaban y que pudieron verse impactados.

Esto implica que el actuar del transportista fue el adecuado y evitó al máximo que el riesgo se hubiere agravado tal y como lo exige el artículo 992 del Código de Comercio.

5. ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA

En vista de que las pretensiones carecen de cualquier sustento, jurídico, factico, real y formal, cualquier pago que pudiese efectuarse en razón a su prosperidad constituirá un pago de lo no debido y su consecuente enriquecimiento injustificado a los demandantes generando el perjuicio a quien deba satisfacerlo.

Es necesario entonces precisar que de no existir fundamento jurídico sólido que justifique el pago de lo reclamado al demandante que le permita enriquecerse patrimonialmente, este juzgado deberá abstenerse de materializarlo, para con esto evitar una vulneración a este principio trascendental del derecho para mi representada.

6. TEMERIDAD Y MALA FE

Debe tenerse en cuenta que debemos partir que la indemnización tiene un carácter de reparación del perjuicio, pero no puede convertirse en enriquecimiento.

De igual forma el principio de Buena fe tiene tal importancia que fue elevado a rango constitucional y por ello el artículo 83 de la constitución política de Colombia lo consagró como obligatorio en todas las actuaciones. Para este asunto podemos afirmar categóricamente que el demandante está incurriendo en conductas consideradas como temerarias y de mala fe, al pretender cobrar mediante este proceso su perjuicio y no el de quien se subrogó los derechos, y además de ello, pretender que se le reconozca una indemnización por el daño en una mercancía que perfectamente pudo ser salvada por ellos, pero que al día de hoy no sabemos que pasó y no existe prueba técnica que soporte su avería.

La Honorable Corte constitucional ha sostenido;



199

10

"La jurisprudencia constitucional ha estimado que la actuación temeraria es aquella que vulnera el principio constitucional de la buena fe y por tanto ha sido entendida como la actitud de quien demanda o ejerce el derecho de contradicción a sabiendas de que carece de razones para hacerlo, o asume actividades dilatorias con el fin de entorpecer el desarrollo ordenado y ágil del proceso"

Supone entonces la actitud torticera que delata un propósito desleal de obtener la satisfacción del interés individual a toda costa, que delata un abuso del derecho porque deliberadamente y sin tener razón de mala fe se instaura la acción, o finalmente constituye un asalto inescrupuloso a la buena fe de los administradores de justicia. La corte ha dicho que la temeridad es una situación que debe ser cuidadosamente valorada por los jueces con el fin de no incurrir en situaciones injustas.

Bajo este entendido en el evento en el que se ordene un pago en exceso del daño real sin sustento como lo pretende el demandante, este sería injustificado, pues la indemnización tiene por objeto única y exclusivamente que se repare el daño como si nunca se hubiere generado, pero que no se enriquezca el patrimonio, aún, cuando las circunstancias hayan sido nefastas.

7. EXCEPCIÓN GENÉRICA

Con fundamento en el artículo 282 del Código general del Proceso, solicito señor juez reconocer y declarar probada como excepción cualquier hecho extintivo del derecho reclamado por la parte actora, y que se pruebe dentro del proceso.

V. PRUEBAS

Con la finalidad de dar soporte a las afirmaciones realizadas en el presente escrito de contestación, le solicito se decreten y practiquen las siguientes:

• PRUEBAS DOCUMENTALES

Solicito otorgarles el valor probatorio correspondiente a los siguientes documentos, conforme la legislación procesal aplicable:

1. Documento Denominado "Combined Transport Bills Of Lading" o por su traducción al español, conocimiento de Embarque de Transporte Combinado suscrito por las partes al momento de la celebración del contrato de transporte que nos convoca.
2. Aporto la Traducción oficial al español del documento anterior, para dar cumplimiento al artículo 251 del Código General del Proceso.
3. Derecho de petición presentado a AKT MOTORS COLOMBIA en la cual se solicita información técnica de la presunta mercancía averiada.
4. Conocimientos de embarque parciales, aportados por el demandante y su respectiva traducción oficial;

a) BILL OF LADING N° 0015543 - BL - Ckoe1600134 (Folio 30 y 31) (Aporto Copia)

b) BILL OF LADING N° 0015448 - BL - CKOE1600134 (Folio 32) (Aporto Copia)

• PRUEBAS TESTIMONIALES

1. Solicito se decrete y practique el testimonio al representante legal de la **SOCIEDAD COLOMBIANA DE COMERCIO S.A.** para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé, sobre hechos relacionados en la presente contestación.

El testigo podrá ser citado a través del apoderado de la parte accionante o en la calle 11 N° 31 A 42 de



200
200

2. Solicito se decrete y practique el testimonio al señor **ZHONG JIE**, en su calidad de **Experto o Perito Técnico**, quien podrá testificar sobre los hechos que nos convocaron al presente asunto y sobre todo los que se describen en la contestación de la demanda.

El testigo podrá ser notificado a través del suscrito apoderado en la Cra 8 N° 64 – 42 Ofc 318 de Bogotá.

De conformidad con lo establecido en el artículo 224 del Código General del Proceso, en vista de que el testigo no reside en Colombia, sino en la República Popular China, **le solicito recepcionar el testimonio a través de medios tecnológicos** existentes los cuales la parte que represento podrá suministrar.

11

3. Solicito se decrete y practique el testimonio al señor **YANG GUANGJIAN**, en su calidad de **capitán de la embarcación "M / V Haohang 1001"**, quien podrá testificar sobre los hechos que nos convocaron al presente asunto y sobre todo los que se describen en la contestación de la demanda.

El testigo podrá ser notificado a través del suscrito apoderado en la Cra 8 N° 64 – 42 Ofc 318 de Bogotá.

De conformidad con lo establecido en el artículo 224 del Código General del Proceso, en vista de que el testigo no reside en Colombia, sino en la República Popular China, **le solicito recepcionar el testimonio a través de medios tecnológicos** existentes los cuales la parte que represento podrá suministrar.

4. Solicito se decrete y practique el testimonio al señor **CARLOS RAMIREZ** gerente de la firma **DUDSON LTDA** quien deberá responder el cuestionario que le formularé sobre los hechos que nos convocaron al presente asunto y, sobre todo, sobre el ajuste presentado por la demandante como prueba documental.

El testigo podrá ser citado en la carrera 80 # 39 – 159, oficina 515, Medellín Colombia.

• INTERROGATORIO DE PARTE:

Solicito se decrete y practique el interrogatorio al representante legal de la sociedad demandante **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé, sobre hechos relacionados en la presente contestación.

Solicito se decrete y practique el interrogatorio al representante legal de la sociedad demandada **BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S**, para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé, sobre hechos relacionados en la presente contestación.

• DECLARACIÓN DE PARTE:

Solicito se decrete y practique la declaración de la parte demandada, siendo esta el representante legal de la sociedad **GERLEINCO S.A.**, para que declare sobre los hechos relacionados con la demanda y la presente contestación.

• OFICIOS:

Solicito a su despacho decrete como prueba y en consecuencia **OFICIE** la empresa **AKT MOTOS COLOMBIA**, a fin, de que certifiquen con destino a este proceso, si todos los elementos descritos en la factura de compra que aportó el demandante con la demanda y que afirman hacen parte de su perjuicio, quedan absolutamente inservibles por el contacto con el agua, o sí por el contrario, después de adelantarse un proceso de secado especializado, la mercancía puede ser utilizada o no, y si después de ello tiene o no un valor comercial.

Además, se le solicite informar cual puede ser el impacto en el valor comercial de la mercancía afectada después del contacto con el agua y su correspondiente proceso de secado.

Esta petición la invoco teniendo en cuenta que presenté derecho de petición a la empresa AKT MOTORS en Colombia, pero a la fecha de contestación de la demanda, no han dado respuesta al respecto.

2



• **INVERSIÓN DE LA CARGA DE LA PRUEBA – INC 2 ARTÍCULO 167 CGP**

Respetuosamente le solicito a su despacho ordenar en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 167 del CGP al demandante SEGUROS GENERALES SURAMERICANA Y AL DEMANDADO BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S, alleguen a este proceso EL REVERSO DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE que aportó el demandante como prueba documental en la demanda y que se identifican de la siguiente manera:

c) BILL OF LADING N° 0015543 – BL – Ckoe1600134 (Folio 30 y 31) (Aporto Copia)

d) BILL OF LADING N° 0015448 - BL – CKOE1600134 (Folio 32) (Aporto Copia)

Lo anterior, pues es en ese reverso en el que se encuentra el clausulado especial por el cual se registró dicha relación contractual, y extrañamente el demandante no la aportó.

Es procedente esta petición pues sin duda alguna la parte demandante y el codemandado están en una situación más favorable que la empresa que represento para aportar las evidencias o esclarecer los hechos controvertidos en este proceso.

• **DE OFICIO:**

Solicito el despacho decrete y practique las pruebas de oficio que considere necesarias para lograr determinar la verdad real en el presente asunto, lo anterior en virtud de lo preceptuado en el artículo 168 del Código General del Proceso.

VI. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Solicito tener en cuenta los argumentos legales desarrollados a lo largo de la presente contestación los cuales dan mérito para que se nieguen las pretensiones invocadas por el demandante.

VII. FUNDAMENTO JURISPRUDENCIAL

En cuanto a las causales configurativas de exoneración de responsabilidad por parte del transportador invoco la sentencia de la Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. M.P. Arturo Solarte Rodríguez. Sentencia del 16 de diciembre de 2010. Referencia 05001-3103-010-2000-00012-01 en la cual expresamente se dice;

“Lo anterior no quiere significar, obviamente, que el transportador carezca de medios de defensa que le permitan eximirse de reparar el perjuicio cuya causación se le imputa. Para el efecto, el artículo 992 del Código de Comercio, norma cuyo quebranto fue el que se denunció en el cargo auscultado, dispone que “[e]l 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” (se destaca).

2. Independientemente de las críticas que se han realizado a la redacción de la disposición legal arriba transcrita y de las reflexiones que pudieran hacerse sobre la relación existente entre los conceptos de factor extraño y de ausencia de culpa, es claro que de conformidad con la literalidad del citado precepto, vigente en nuestro ordenamiento mercantil desde la publicación del Decreto 01 de 1990, dos son las circunstancias que se deben acreditar para que opere la exoneración de responsabilidad del transportador de cosas: en primer lugar, que el daño padecido por el remitente o el destinatario, que en principio es atribuible al incumplimiento del acarreador, en realidad se ha originado en una causa que le es extraña o se deriva de vicios propios o inherentes a la cosa transportada; y en segundo lugar, que el transportador haya adoptado todas las medidas razonables que un profesional de esa actividad habría dispuesto para evitar los efectos perjudiciales que son consecuencia de la insatisfacción de sus compromisos contractuales o la extensión de tales consecuencias dañosas.

En el punto, la Sala ha señalado que “la exoneración de la responsabilidad descansa fundamentalmente sobre la plena



demonstración de una causa extraña o, en su caso, de un vicio propio o inherente a la cosa transportada” y que “[p]or razones obvias, para que el evento eximente pueda ser considerado como tal, es menester que su ocurrencia no sea atribuible, por acción u omisión, al agente, pues de ser así el suceso no sería propiamente ‘extraño’, sino que estaría situado dentro de la órbita de acción que compromete la responsabilidad del profesional”. Con tal fundamento, esta Corporación puntualizó, en lo que refiere al contrato de transporte, que “las características del fenómeno liberatorio imponen, como se vio, la acreditación de una causa extraña o de un vicio propio o inherente de la cosa transportada, dejándose también en claro, como es natural, que tales circunstancias sólo adquirirán relevancia y efectividad si se presentan dentro de un contexto de actuación presidido permanentemente por la diligencia, cautela y buen juicio del operador, exigencia reflejada en que éste haya adoptado ‘todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación’ (se subraya), como claramente lo enseña la norma en estudio, pues sólo así se estará realmente en presencia de un factor exógeno capaz de mantener al transportista al margen del incumplimiento o infracción contractual, obrando, por ende, como su excusa o justificación” (Cas. Civ., sentencia de 8 de noviembre de 2005, expediente No. 7724).

Y, tal vez, la razón para que en la regulación que se comenta se dispusiera que la exoneración del transportador requería no sólo de la prueba del factor extraño, que de suyo exige que se acredite que se trata de un hecho o un comportamiento ajenos al círculo de control del agente, sino que además se reclamara la prueba de las medidas razonables adoptadas por el porteador para evitar el perjuicio o su agravación, podría encontrarse en el deseo del legislador de destacar que la actividad del transportador corresponde a la de un profesional del comercio organizado empresarialmente (numeral 11, art. 20, C. de Co.), que está regida por un sistema de responsabilidad, si se quiere, más riguroso, en tanto que, a diferencia de la responsabilidad de la generalidad de las personas, en la que el factor de comparación, por regla, es “el comportamiento de un buen padre de familia”, en la del profesional el estándar de diligencia exigible -el buen profesional- normalmente es más elevado en virtud del surgimiento para él de diversos deberes jurídicos de prevención y de evitación de daños, muchos de ellos incorporados al contrato por aplicación del principio de buena fe (arts. 1603 del C.C. y 871 del C. de Co.). Señala Le Tourneau, comentando el desarrollo de este proceso en el derecho francés, que “[l]a jurisprudencia aplica discretamente un **agravamiento de la gama de las culpas de un profesional**, en comparación con la de un ciudadano común y corriente. En efecto, la jurisprudencia tiende a considerar que lo que para este último sería un error o una culpa levisima, jurídicamente neutros, es como mínimo una culpa leve para un hombre de oficio y constituye en consecuencia un incumplimiento. Y la culpa leve será más fácilmente calificada de grave, en la medida en que traduce **‘su ineptitud para el cumplimiento de la tarea encomendada’** o **‘de la misión contractual’** (...). Al respecto, la reiteración de la culpa se tendrá en cuenta, como sería por ej. la frecuencia de robos a un transportador o a un hotelero. Lo que, para un simple particular, sería **mala suerte**, que suscitaría conmiseración, es una culpa profesional”¹.

Dentro de este contexto, entonces, del empresario del transporte ha de esperarse la adopción de todas las medidas que, según las exigencias de la profesión, sean requeridas para evitar la realización del daño o su agravación, con lo que el rigor con el que se debe examinar su actuación sube de punto, pues de él no se espera, simplemente, lo que una persona común habría hecho, sino que la colectividad confía en que el transportador se comporte como lo haría alguien con la preparación, habilitación y experiencia suficientes para enfrentar y superar los distintos riesgos que cotidianamente se presentan en su actividad.

Finalmente, y como lo ha sostenido esta Corporación, “no puede extenderse, ni ello compete a la Corte, una lista acabada o exhaustiva de las medidas que un transportador debe implementar, según las exigencias de su profesión, frente a situaciones concretas, con el fin de evitar el perjuicio o su agravación, pues, en línea de principio, es él quien, en su momento y lugar, debe identificar los riesgos asociados a su negocio, medir el nivel de exposición respecto de ellos, al igual que la posibilidad de conjurarlos y emprender las acciones que estime prudentes y adecuadas, las cuales, en caso de controversia, estarán sometidas, por obvias razones, a la ponderación del juzgador, conforme los dictados del sentido común y la sana crítica” (Cas. Civ., sentencia de 8 de noviembre de 2005, arriba citada), lo que reafirma, por una parte, que en esta materia cada caso particular determinará la razonabilidad de las medidas adoptadas por el transportador y, por otra, la imposibilidad de calificar a priori que ciertas medidas sean razonables y que otras no cumplan con dicho calificativo. “

Así las cosas, en el presente asunto se cumplen a cabalidad todas las circunstancias exigidas por la jurisprudencia para que le exonere de responder al transportador demandado y en consecuencia se denieguen las pretensiones de la demanda, condenando en costas a la demandada.

VIII. NOTIFICACIONES

Para todos los efectos relacionados con el presente proceso, el suscrito podrán ser notificado de la siguiente manera:



[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

- De manera personal en la secretaría del despacho.
- Dirección Física: Cra 8 N° 64 – 42 Oficina 318
- Correo Electrónico: andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com
- Tel: (1) 3004582

Mis representadas podrán ser notificadas en la dirección y correo electrónico que se encuentre registrada en el Certificado de Existencia y Representación Legal.

14

IX. ANEXOS

Todos los documentos mencionados en el acápite de pruebas y cuaderno de excepciones previas.

De la señora Juez
Atentamente,

[Handwritten signature of Elkin Andrés Rojas Núñez]

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ
C.C. N° 80.736.638 de Bogotá
T P N° 165.100 del C.S. de la J.

~~208~~
204

PRUEBA DOCUMENTAL 1

Combined Transport Bills of Lading

RECEIVED in apparent external good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below(*) for transportation from the Place of Receipt to the Place of Delivery subject to the terms hereof.

One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or Delivery Order unless otherwise provided herein.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.

IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

(Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)

1. DEFINITIONS

"Carrier" means Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. on whose behalf this Bill of Lading has been signed.

"Merchant" includes the Shipper, Holder of this Bill of Lading, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person.

"Person" includes an individual, group, company or other entity.

"Sub-Contractor" includes owners and operators of Vessels and space providers of Vessels (other than the Carrier), stevedores, terminal and groupage operators, inland carriers, road, rail and air transport operators, any independent contractor directly or indirectly employed by the Carrier in performance of the Carriage, their respective servants and agents, and anyone assisting the performance of the Carriage.

"indemnify" includes defend, indemnify and hold harmless.

"Goods" means the whole or any part of the cargo received from the Shipper and includes any equipment or Container not supplied by or on behalf of the Carrier.

"Container" includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet and any equipment thereof or connected thereto.

"Carriage" means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods under this Bill of Lading.

"Freight" includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Bill of Lading.

"Hague Rules" means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924 and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968, and the amendments by the Protocol signed at Brussels on 21st December, 1979, but only if such amendments (hereinafter collectively called "the Visby Amendments") are compulsorily applicable to this Bill of Lading (It is expressly provided that nothing in this Bill of Lading shall be construed as contractually applying the Visby Amendments).

"Waterborne Carriage" means the Carriage by sea or water, and includes the period during which the Goods are under the custody of the Carrier for the Carriage at the sea/water terminal of the Port of Loading or of the Port of Discharge, whether or not on board the Vessel.

"Port of Loading" means a port or place so named overleaf or any other port or place where the Goods are loaded onto the Vessel for the Carriage.

"Port of Discharge" means a port or place so named overleaf or any other port or place where the Goods are discharged from the Vessel for the Carriage.

"Place of Receipt" means a place so named overleaf where the Goods are received by the Carrier for the Carriage.

"Place of Delivery" means a place so named overleaf or any other place where the Goods are delivered by the Carrier to the Merchant in accordance with the terms hereof.

"Vessel" means the Ocean vessel named overleaf and includes vessel, ship, craft, lighter or other means of transport by sea or water which is or shall be substituted, in whole or in part, for the Ocean vessel named on the face hereof.

2. CARRIER'S TARIFF

The terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail.

3. LIMITATION STATUTES

Nothing in this Bill of Lading shall operate to limit or deprive the Carrier of any statutory protection or exemption or limitation of liability authorized by any applicable laws, statutes or regulations of any country. The Carrier shall have the benefit of the said laws, statutes or regulations as if it were the owner of the Vessel.

4. SUB-CONTRACTING AND INDEMNITY

- (1) The Carrier shall be entitled to sub-contract the Carriage on any terms whatsoever.
- (2) The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any servant, agent or Sub-Contractor of the Carrier which imposes or attempts to impose upon any of them, or upon any vessel owned or operated by any of them, any liability whatsoever in connection with the Goods, and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing, every such servant, agent and Sub-Contractor shall have the benefit of all provisions herein benefiting the Carrier as if such provisions were expressly for their benefit; and, in entering into this contract, the Carrier, to the extent of those provisions, does so not only on its own behalf, but also as agent and trustee for such servants, agents and Sub-Contractors.
- (3) The provisions of Clause 4 (2) including but not limited to the undertakings of the Merchant contained therein, shall extend to claims or allegations of whatsoever nature against other Persons chartering space on the carrying Vessel.

5. CARRIER'S RESPONSIBILITY

The Carrier shall not be responsible for loss or damage to the Goods occurring before the receipt of the Goods by the Carrier at the Place of Receipt or after the delivery of the Goods to the Merchant and the Carrier shall be liable for loss or damage to the Goods occurring between the time when he receives the Goods for transportation at the Place of Receipt and the time of delivery only to the extent set out below.

- (1) If the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred can be proved, the liability of the Carrier shall be determined:
 - (a) if the loss or damage is proved to have occurred during the Waterborne Carriage, by the Hague Rules, Articles 1-8 inclusive, but excluding Article 1(e),
 - (b) except where the loss or damage is proved to have occurred during the Waterborne Carriage, by the provisions contained in any international convention or national law which provisions,
 - 1) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant; and
 - 2) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of the Carriage during which the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable; and
 - 3) would have been applicable if the contract referred to in 2) above had been governed by the internal law of the State where the loss or damage occurred.
- (2) If neither Clause 5 (1)(a) or (b) above apply, or if the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred cannot be determined:
 - (a) the Carrier shall be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage was caused by;

- 208
207
- (i) act of God,
 - (ii) act of War,
 - (iii) act of public enemies,
 - (iv) arrest or restraint of princes, rulers or people or seizure under legal process,
 - (v) quarantine restrictions,
 - (vi) an act or omission of the Merchant,
 - (vii) compliance with instructions of any Person entitled to give them,
 - (viii) insufficiency of or defective condition of packing or marking,
 - (ix) handling, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant,
 - (x) inherent vice of the Goods,
 - (xi) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour, from whatever cause, whether partial or general,
 - (xii) riots and civil commotions,
 - (xiii) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequences whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(b) Burden of Proving

The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in this Clause 5(2)(a) shall rest upon the Carrier, save that if the Carrier establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in Clause 5(2)(a) other than (vi), (vii) or (xiii), it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

(c) Limitation of Liability

Except as provided in Clauses 6(1), 6(2), and 29, if Clause 5(2) operates, total compensation shall in no circumstances exceed 2 SDRs per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged (SDR means Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund).

(3) Contribution of Liability

Where loss or damage is caused partly by a cause for which the Carrier is liable and partly by a cause for which the Carrier is not liable, the Carrier shall be liable only for the portion of the loss or damage proved by the Merchant to have been produced by the cause for which the Carrier is liable.

(4) Notice of Loss or Damage

Unless notice of loss or damage to the Goods and the general nature of it be given in writing to the Carrier at the Place of Delivery before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the Person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or if the loss or damage be not apparent, within three working days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

(5) Time-bar

The Carrier shall be discharged from all liability unless suit is brought and notice thereof given to the Carrier within one year after delivery of the Goods or, if the Goods are totally lost, after the date when the Goods should have been delivered.

6. SUNDRY LIABILITY PROVISIONS

(1) Hague Rules Limitation

If the Hague Rules are applicable by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed the limit provided in the applicable national law. If the Hague Rules are applicable otherwise than by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed 100 pounds sterling per package or unit.

(2) Ad Valorem

Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the Goods declared by the Shipper which exceeds the limits laid

down in this Bill of Lading has been stated in the declared value box on the face of this Bill of Lading and, if applicable, the ad valorem freight has been paid. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

(3) Delay and Consequential Damages

The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the Place of Delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall in no circumstances be liable for delay or for any indirect or special or consequential loss or damage incurred by the Merchant.

(4) Scope of Application

- (a) Save as otherwise expressly provided herein, the Carrier shall not be liable in any circumstances or in any capacity whatsoever for any loss or damage, howsoever arising out of or in connection with the Carriage or the supply of the Container.
- (b) The terms of this Bill of Lading shall govern the relations between the Carrier and the Merchant in respect of the Carriage, whether a Bill of Lading is issued or not.

(5) Defences and Limits for the Carrier

The defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss or damage to the Goods, whether the action be founded in contract or in tort.

(6) Agency

Where on the face of this Bill of Lading any place of destination is shown and is different from the Place of Delivery, the Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for loss, damage or delay of or to the Goods after the delivery at the Place of Delivery. In these circumstances the Carrier in making arrangements with a Person or carrier for or in connection with transshipping or forwarding of the Goods to the place (if requested by the Merchant and so agreed by the Carrier) acts as agent only for the Merchant and the Merchant shall indemnify the Carrier for all charges and expenses therefor. If, for any reason, the Carrier is denied the right to act as agent only at these times, his liability for loss, damage or delay of or to the Goods shall be determined in accordance with this Bill of Lading.

(7) NVOCC

If this Bill of Lading is accepted by a non vessel operating common carrier (NVOCC), who has in turn made other contracts of carriage with third parties, the said NVOCC hereby;

- (a) undertakes that no claim or allegation in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any Person other than in accordance with the terms hereof which imposes or attempts to impose upon the Carrier or any vessel owned or operated by the Carrier any liability whatsoever in connection with the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of the Carrier, and if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof, and
- (b) warrants that all bills of lading or other documents recording the contracts of carriage issued by him in respect of the Goods shall incorporate the terms of this Bill of Lading including the law and jurisdiction clause, and agrees to indemnify the Carrier, his servants, agents and Sub-Contractors against all consequences of his failing so to incorporate.

(8) HAMBURG RULES

- (a) Notwithstanding the terms of Clause 25 herein if proceedings are brought before the courts of a Contracting State to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) or the courts of any State whose national legislation makes the Hamburg Rules effective and if such courts adjudge the Hamburg Rules or such national legislation to be compulsorily applicable to this Bill of Lading, then in those circumstances only shall this Bill of Lading take effect subject to the Hamburg Rules or such national legislation and any term of this Bill of Lading derogating therefrom to the detriment of the

209
206

Merchant shall be void to that extent but no further.

- (b) In any event the Carrier shall be entitled to contest enforcement of any judgement made in a Contracting State to the Hamburg Rules in any proceedings before courts in a Non-Contracting State.

7. MERCHANT-PACKED CONTAINERS

If a Container has not been packed or filled by or on behalf of the Carrier:

- (1) The Carrier shall not be liable for loss or damage to the Goods and the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage, liability or expense has been caused by:
 - (a) the manner in which the Container has been packed or filled, or
 - (b) the unsuitability of the Goods for the Carriage in the Containers, or
 - (c) the unsuitability or defective condition of the Container which would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was filled or packed.
- (2) The loading of the Container by the Merchant shall be prima facie evidence that the Container was sound and suitable for use and the Merchant agrees that he will return the Carrier's Container in the same condition as received. Any loss or damage caused to the Container supplied by the Carrier while in the possession of the Merchant is for the account of the Merchant.
- (3) If the Container is delivered with seals intact, such delivery shall be deemed as full and complete performance of the Carrier's obligation hereunder and the Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods.

8. INSPECTION OF GOODS

- (1) The Carrier shall be entitled, but under no obligation, to open any Container or package at any time and to inspect, reweigh, remeasure, revalue or repack the Goods without notice to the Merchant.
- (2) If Clause 8 (1) applies or if by order of the authorities at any place, a Container or package has to be opened, the Carrier will not be liable for any loss or damage incurred as a result of any opening, unpacking, inspection, reweighing, remeasurement, revaluation, or repacking. The Merchant shall indemnify the Carrier for the cost of all measures taken as above.

9. DESCRIPTION OF GOODS

- (1) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier in apparent external good order and condition except as otherwise noted of the total number of Containers or other packages or units enumerated overleaf (*).
- (2) No representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers or value of the Goods and the Carrier shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description or particulars.
- (3) If any particulars of any Letter of Credit and/or Import Licence and/or Sale Contract and/or Invoice or Order Number and/or details of any contract to which the Carrier is not a party are shown on the face of this Bill of Lading, such particulars are included solely at the request of the Merchant for his convenience. The Merchant acknowledges that except when the provisions of Clause 6(2) apply, the value of the Goods is unknown to the Carrier, and that the inclusion of such particulars shall not be regarded as a declaration of value and in no way increases the Carrier's liability under this Bill of Lading. The Merchant further agrees to indemnify the Carrier against all consequences of including such particulars in this Bill of Lading.

10. MERCHANT'S RESPONSIBILITY

- (1) All of the Persons coming within the definition of Merchant in Clause 1 shall be jointly and severally liable to the Carrier for the due fulfillment of all obligations of the Merchant in this Bill of Lading.
- (2) The Merchant warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set

out overleaf have been checked by the Merchant on receipt of this Bill of Lading and that such particulars and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper are accurate and correct. The Merchant also warrants that the Goods are lawful goods and contain no contraband, are adequately packed and prepared for shipment, and will not cause loss, damage, or expenses to the Carrier, the Vessel, or to any other cargo during the Carriage.

- (3) The Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage, expenses and fines arising or resulting from any breach of any of the warranties in Clause 10(2) hereof or from any other cause whatsoever in connection with the Goods, unless the Merchant proves that the Carrier is responsible for them.
- (4) The Merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, port and other authorities, and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses incurred or suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods, and shall indemnify the Carrier in respect thereof.

11. FREIGHT

- (1) Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier, whether the Goods are lost or not, and shall be paid and non-returnable in any event.
- (2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the Freight is to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to Freight in the applicable Tariff.
- (3) Freight has been calculated on the basis of particulars furnished by or on behalf of the Merchant. If the particulars furnished by or on behalf of the Merchant are incorrect, it is agreed that a sum equal to double the correct Freight less the Freight charged shall be payable as liquidated damages to the Carrier, provided that the Carrier's Tariff does not stipulate otherwise.
- (4) All Freight shall be paid to the Carrier by the Merchant in cash without any set-off, counter-claim, deduction or stay of execution either at or prior to the time agreed for payment or at latest before delivery of the Goods.
- (5) The Merchant shall be liable to the Carrier for the payment of all Freight and/or expenses including but not limited to court costs, legal fee and expenses incurred in collecting monies due to the Carrier. Payment of the Freight to a freight forwarder, broker or anyone other than the Carrier or its authorized agent shall not be deemed payment to the Carrier and shall be made at the Merchant's sole risk.

12. LIEN

The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract and for general average contributions, to whomsoever due. The Carrier shall also have a lien against the Merchant on the Goods and any documents relating thereto for all sums due from the Merchant to the Carrier under any other contract. For recovering any sums due, the Carrier shall have the right to sell the Goods by public auction or private sale, without notice to the Merchant. In any event any lien shall extend to cover the cost of recovering any sums due. The lien shall survive delivery of the Goods.

13. OPTIONAL STOWAGE AND DECK CARGO

- (1) The Goods may be packed by the Carrier in Containers.
- (2) The Goods packed in Containers (other than flats or pallets) whether by the Carrier or the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. All such Goods whether carried on deck or under deck shall participate in general average and such Goods (other than live animals) shall be deemed to be within the definition of the Goods for the purposes of the Hague Rules.
- (3) Notwithstanding Clause 13(2), Goods which are stated herein to be carried on deck are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during the Carriage whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever.

14. LIVE ANIMALS

Live animals are carried without responsibility on the part of the Carrier for any accident, injury, illness, death, loss or damage arising at any time whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever. The Merchant shall indemnify the Carrier against any claim, loss, damage or expense arising in consequence of the Carriage of live animals.

15. SPECIALIZED CARRIAGE

- (1) The Merchant undertakes not to tender for Carriage any Goods which require refrigeration, ventilation or any other special attention without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and/or special attention required. In the case of refrigerated, ventilated or any other specialized Container packed by or on behalf of the Merchant, the Merchant further undertakes that the Goods have been properly packed in the Container and that he has checked that its thermostatic, ventilating or any other special controls have been properly and exactly set, before receipt of the Goods by the Carrier. The Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods arising out of or resulting from the Merchant's failure in such obligation and further does not guarantee the maintenance of any intended temperature inside the Container.
- (2) The Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods arising from latent defects, derangement, breakdown, defrosting, stoppage of the refrigerating, ventilating or any other specialized machinery, plant, insulation and/or any apparatus of the Container, vessel, conveyance and any other facilities, provided that the Carrier shall before and at the beginning of the Carriage exercise due diligence to maintain the Container supplied by the Carrier in an efficient state.
- (3) If the Goods have been packed into a refrigerated Container by the Carrier and the particular temperature range requested by the Merchant is inserted in this Bill of Lading, the Carrier will set the thermostatic controls within the requested temperature range, but does not guarantee the maintenance of such temperature inside the Container.

16. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

- (1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:
 - (a) use any means of carriage whatsoever,
 - (b) transfer the Goods from one conveyance to another, including transshipping or carrying them on a different vessel from that named overleaf,
 - (c) unpack and remove the Goods which have been packed into a Container and forward them in a Container or otherwise,
 - (d) proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) and proceed to or stay at any place or port whatsoever, once or more often and in any order,
 - (e) load and unload the Goods at any place or port (whether or not such port is named overleaf as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such place or port,
 - (f) comply with any orders or recommendations given by any government or authority, or any Person acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority, or having under the terms of any insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions,
 - (g) permit the Vessel to proceed with or without pilots, to tow or be towed, or to be dry-docked, loaded or not.
 - (h) comply with the custom or practice of any port or place, whether legal, factual or commercial, whether prevailing locally, nationally, or internationally, and whether the Merchant personally knows of the custom or practice with regard to receiving, loading, stowing, keeping, carrying, discharging, and/or delivering Goods and, in particular, the Carrier shall be entitled to give delivery of the Goods without surrender of an original Bill of Lading in those jurisdictions

where such practice is recognized whether by custom or law. Compliance with such custom or practice shall be deemed to be proper performance of the contract of carriage hereunder.

- (2) The liberties set out in Clause 16(1) may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever, whether or not connected with the Carriage including loading or unloading other goods, bunkering, undergoing repairs, adjusting instruments, picking up or loading any persons and assisting vessels in all situations. Anything done in accordance with Clause 16(1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the Carriage and shall not be a deviation.

17. CARRIAGE AFFECTED BY CONDITION OF GOODS

If it appears at any time that, due to their condition, the Goods cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measure(s) in relation to the Container or the Goods, the Carrier may without notice to the Merchant (but as his agent only) take any measure(s) and/or incur any additional expense to carry or to continue the Carriage thereof, and/or store them ashore or afloat, under cover or in the open at any place, whichever the Carrier, in his absolute discretion, considers most appropriate. Furthermore, the Carrier shall be entitled with or without notice to the Merchant to abandon the Goods whether in store or not, or to effect a sale or disposal of the Goods as may be necessary or appropriate. The Carrier's liability shall cease upon such abandonment, storage, sale or disposal. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred.

18. MATTERS AFFECTING PERFORMANCE

If at any time the Carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of any kind and howsoever arising (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for the Carriage), the Carrier (whether or not the Carriage is commenced) may, without prior notice to the Merchant and at the sole discretion of the Carrier, either:

- (a) Carry the Goods to the named Place of Delivery by an alternative route to that indicated in this Bill of Lading or that which is usual for the Goods consigned to that Place of Delivery (If the Carrier elects to invoke the terms of this Clause 18(a), then notwithstanding the provisions of Clause 16 hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight as the Carrier may determine); or
- (b) Suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat upon the terms of this Bill of Lading and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension (If the Carrier elects to invoke the terms of this Clause 18(b) then he shall be entitled to such additional Freight as the Carrier may determine); or
- (c) Abandon the Carriage of the Goods and place the Goods at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the Carriage, and the Merchant shall pay any additional costs of the Carriage to, and delivery and storage at, such place or port. If the Carrier elects to use an alternative route under Clause 18(a) or to suspend the Carriage under Clause 18(b), this shall not prejudice his right subsequently to abandon the Carriage.

19. DANGEROUS GOODS

- (1) The Merchant undertakes not to tender for transportation any Goods which are of a dangerous, inflammable, radio-active, or damaging nature without previously giving written notice of their nature to the Carrier and marking the Goods and the Container or other covering on the outside as required by any laws or regulations which may be applicable during the Carriage.
- (2) If the requirements of Clause 19(1) are not complied with, the Goods may, at any time or place, be unloaded, destroyed, or rendered harmless without compensation and the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage or expense

arising out of the Goods being tendered for transportation or handled or carried by the Carrier. Further, the Carrier shall be under no liability to make any general average contribution in respect of such Goods.

- (3) Whether or not the Merchant or the Carrier is aware of the nature of such Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, loss, damage or expenses arising in consequence of the Carriage of such Goods.

20. NOTIFICATION AND DELIVERY

- (1) Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier, and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.
- (2) The Merchant shall take delivery of the Goods within the free storage time provided for in the Carrier's applicable Tariff or otherwise. If the Merchant fails to do so, without prejudice to any other rights of the Carrier hereunder, the Carrier may without notice unload the Goods or that part thereof from the Vessel or the Container and/or store the Goods or that part thereof ashore, afloat, in the open or under cover at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof shall cease, and the costs of such unloading or storage (if paid or payable by the Carrier or any agent or Sub-Contractor of the Carrier) shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.
- (3) If the Merchant fails to take delivery of the Goods within 30 days of becoming due under Clause 20(2), or if in the opinion of the Carrier they are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may, without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to him, sell, destroy or dispose of the Goods and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant in respect of this Bill of Lading.

21. SPECIAL DELIVERY

The special arrangement for receiving the Goods as Full Container Load and delivering them as Less than Container Load (FCL/LCL) and/or for split delivery of the Goods to more than one receiver shall be undertaken by the Carrier at his absolute discretion and on condition that the Carrier shall not be liable for any shortage, loss, damage, or discrepancies of the Goods, which are found upon unpacking the Container. The Merchant shall be liable for an appropriate adjustment of the Freight and shall pay any additional cost incurred.

22. AMENDED JASON CLAUSE AND BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

(The amended Jason clause)

In the event of an accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the Goods, and the Merchant shall jointly and severally contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, loss or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully in the same manner as if the said salving vessels belonged to strangers.

(Both to Blame Collision Clause)

If the (carrying) Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying Vessel, the Merchant undertakes to pay the Carrier, or, where the Carrier is not the owner and in possession of the carrying Vessel, to pay to the Carrier as trustee for the owner and/or demise charterer of the carrying Vessel, a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or the owner and/or demise charterer of the carrying Vessel against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss

or damage to his Goods or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the Merchant and setoff, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or her owner or demise charterer or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators, or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact stranding or other accident.

23. GENERAL AVERAGE & SALVAGE

- (1) Any general average on a Vessel operated by the Carrier shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules of 1994 (or at the election of the Carrier, York/Antwerp Rules 1974 as amended in 1990 or York/Antwerp Rules 2004 or York/Antwerp Rules 2016) at any port or place and in any currency at the option of the Carrier. Any general average on a Vessel not operated by the Carrier (whether a seagoing or inland waterways Vessel) shall be adjusted according to the requirements of the operator of that Vessel. In either case the Merchant shall give such cash deposit or other security as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated general average contribution of the Goods before delivery if the Carrier requires, or, if the Carrier does not so require, within three months of the delivery of the Goods, whether or not at the time of delivery the Merchant had notice of the Carrier's lien. The Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for general average contribution due to the Merchant.
- (2) All expenses in connection with a general average or salvage act to avoid damage to the environment always to be considered general average expenses.
- (3) If salvage services are rendered to the Vessel and the Goods, then as soon as requested to do, the Merchant shall provide salvage security in the amount and in the form requested by the salvor or shall provide counter security to the Carrier if the Carrier has provided security to the salvor on behalf of the Merchant. In the event of any failure to provide security promptly, the Merchant shall indemnify the Carrier for all loss and expenses, including consequential loss caused by delay, suffered by the Carrier.

24. FIRE AND NUCLEAR INCIDENT

- (a) The Carrier shall not be responsible for any loss or damage to the Goods arising or resulting from fire occurring at any time, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier.
- (b) The Carrier shall not be responsible for any loss or damage to the Goods arising or resulting from nuclear incident occurring at any time, unless caused solely by personal willful misconduct of the Carrier.

25. LAW AND JURISDICTION

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by Japanese law except as may be otherwise provided for herein. Unless otherwise agreed by the Carrier, any action against the Carrier thereunder must be brought exclusively before the Tokyo District Court in Japan. Any action by the Carrier to enforce any provision of this Bill of Lading may be brought before any court of competent jurisdiction at the option of the Carrier.

26. VARIATION OF THE CONTRACT

Any agreement for or in connection with the Carriage of the Goods is superseded by this Bill of Lading. No servant or agent of the Carrier shall have the power to waive or vary any of the terms of this Bill of Lading unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by the Carrier.

27. VALIDITY

In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable international convention or national law which cannot be departed from by private contract, the provisions hereof shall be null and void to the extent of such inconsistency but no further.

28. WAIVER

Non-performance or delay by the Carrier in exercising its rights for any period of time under this Bill of Lading shall not be a waiver of any of the Carrier's rights.

29. US CLAUSE PARAMOUNT

- (1) If the Carriage covered by this Bill of Lading includes Carriage to or from a port or place in the United States of America, this Bill of Lading shall be subject to the United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 (US COGSA), the terms of which are incorporated herein and shall govern throughout the entire Carriage set forth in this Bill of Lading. Neither Clause 5(1)(a),(b), the Hamburg Rules nor the Visby Amendments shall apply to the Carriage to or from the United States. The Carrier shall be entitled to the benefits of the defences and limitations in US COGSA, whether the loss or damage to the Goods occurs at sea or not.
- (2) If the US COGSA applies as Clause 29(1) above, neither the Carrier nor the Vessel shall, in any event, be or become liable for any loss or damage to or in connection with the Goods in an amount exceeding \$500.00 per package, lawful money of the United States, or in case of Goods not shipped in packages, per customary freight unit unless the value of the Goods has been declared and inserted in the declared value box on the face hereof, in which case Clause 6 (2) shall apply.

2/15

Shipper
BLU LOGISTICS (CHINA) CO., LTD
CHONGQING BRANCH
RM101A, METROPOLITAN TOWER, ZOU
RONG ROAD NO. 68, YUZHONG DISTRICT,
CHONGQING, CHINA. *

Booking No. 11038495153-A B/L No. MOLU11038495153
11038495153

Consignee (Not negotiable unless consigned
'to order')

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.
NIT 830.008.524-5
CARRERA 54 # 5C - 33
TEL: 571 6505555
BOGOTA - COLOMBIA

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

RECEIVED in apparent external good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below for transportation from the Place of Receipt to the Place of Delivery subject to the terms hereof.

One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or Delivery Order unless otherwise provided herein.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.

IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

(Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)

Shipper's Declared Value USD subject to clause 8(2) overleaf. If no value declared, liability limit applies as per clause 5(2)(C), 6(1), or 29 as applicable.

Also Notify (For Merchant's reference only)

Notify Party

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.
NIT 830.008.524-5
CARRERA 54 # 5C - 33
TEL: 571 6505555
BOGOTA - COLOMBIA

Pre-carriage by Place of receipt
CHONGQING, CHINA

Ocean vessel/Voy. No. 1601E Port of loading
HAOHANG1001 CHONGQING, CHINA

Port of discharge BUENAVENTURA, COLOMBIA Place of delivery BUENAVENTURA, COLOMBIA

Final destination for the Merchant's reference

Container No.	Seal No.	Mark & Nos.	No. of Containers	H M	Type or kind of Containers or Packages - Description of goods	Gross Weight	Measurement
					FREIGHT COLLECT. SHIPPER'S LOAD AND COUNT.	(KGS)	(M3)

2 X 40' HIGH CUBE CONTAINERS
SAID TO CONTAIN:

FSCU8566483/MOL201400J/C4
AKT MOTOS

854 PACKAGES
AKT BRAND MOTORCYCLE IN CKD
CONDITION ZS199
AK125WII
INV#: 1603-191

12,751.000

66.170

TCLU6436772/MOL201339J/C4
AKT MOTOS

854 PACKAGES
AKT BRAND MOTORCYCLE IN CKD
CONDITION ZS199
AK125WII
INV#: 1603-191

12,751.000

66.170

*MAIN LINE: +86 23-6399 5721
FAX: +86 23-6350 0990
FREIGHT COLLECT

2X40'HQ FCL CY-CY

EDUARDO L. GERLEIN S.A.
EDIFICIO GERLEINCO

*Total number of Containers or other packages or units CONTAINERS units received by the carrier (in words)

Continued on Attached Rider

Code	Tariff Item	Basis	Freighted as	Curr.	Rate	Per	Prepaid	Collect
------	-------------	-------	--------------	-------	------	-----	---------	---------

No. of Originals

THREE

Place and date of B/L issue:

CHONGQING

21-04-2016

Totals &

Pay at:

LADEN ON BOARD THE VESSEL HANJIN ROME VOY NO 114E AT

SHANGHAI, YANGSHAN

Date 21-04-2016 Signature MOL (CHINA) CO., LTD.

COPY

As Agents

For the Carrier

Mitsui O.S.K. Lines Ltd. as Carrier

By MOL (CHINA) CO., LTD.

As Agents.

28
217

Container No./Seal No./ Marks & Nos	No. of Containers or Packages	Type or kind of Containers or Packages - Description of goods	Gross Weight	Measurement
-------------------------------------	-------------------------------	---	--------------	-------------

MANGA CARRERA 20
SEGUNDO PISO
BUENAVENTURA, COLOMBIA
TEL: 57-2-2422838
GERLEINCO BUENAVENTURA
LSUAREZ@BUN.GERLEIN.COM.CO

1708 PKGS

25,502.000

132.340

"NOTWITHSTANDING ANY PROVISIONS OVERLEAF IN RELATION TO GENERAL AVERAGE, THE CARRIER IS AT ITS DISCRETION ENTITLED TO STIPULATE WHICH VERSION OF THE YORK ANTWERP RULES BEING EITHER THOSE OF 1974 AS AMENDED IN 1990, OR 1994 OR 2004 WILL APPLY TO THE ADJUSTMENT OF SUCH GENERAL AVERAGE"

Particulars furnished by shipper

Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. 016282243

YH16-03633

Shipper

BLU LOGISTICS(CHINA)CO.,LTD
CHONGQING BRANCH
RM1101A, METROPOLITAN TOWER, ZOU
RONG ROAD NO.68, YUZHONG DISTRICT,
CHONGQING, CHINA. *

Booking No.

11038495153-A

B/L No.

MOLU11038495153



COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

RECEIVED in apparent external good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below for transportation from the Place of Receipt to the Place of Delivery subject to the terms hereof.
One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or Delivery Order unless otherwise provided herein.
In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms whether printed, stamped or written or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.
IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.
(Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)

Consignee (Not negotiable unless consigned "to order")

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.
NIT 830.008.524-5
CARRERA 54 # 5C - 33
TEL: 571 6505555
BOGOTA - COLOMBIA

Notify Party

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.
NIT 830.008.524-5
CARRERA 54 # 5C - 33
TEL: 571 6505555
BOGOTA - COLOMBIA

Shipper's Declared Value

USD subject to clause 6(2) overleaf. If no value declared, liability limit applies as per clause 5(2)(C), 6(1), or 29 as applicable.

Also Notify

(For Merchant's reference only)

Pre-carriage by

Place of receipt
CHONGQING, CHINA

Ocean vessel/Voy. No. 182E
PL SPAIN

Port of loading
SHANGHAI, CHINA

Port of discharge

Place of delivery

BUENAVENTURA, COLOMBIA

BUENAVENTURA, COLOMBIA

Final destination for the Merchant's reference

Container No.; Seal No.; Marks & Nos	No. of Containers or Packages	HM	Type or kind of Containers or Packages - Description of goods	Gross Weight	Measurement
TCLU6436772/MOL201339J/C4	1		FREIGHT COLLECT. SHIPPER'S LOAD AND COUNT 1 X 40' HIGH CUBE CONTAINER SAID TO CONTAIN:	(KGS)	(M3)
AKT MOTOS					

854 PACKAGES
AKT BRAND MOTORCYCLE IN CRD
CONDITION ZS199
AK125W11
INV# 1603-191
SQ: CN0003QR8-COR NAG CORBETA
*MAIN LINE: +86 23-6399 5721
*FAX: +86 23-6350 0990
FREIGHT COLLECT

12,751.000 66.170

1X40' HQ FCL CY-CY

PRIOR CARRIAGE BY HAOHANG1001 /1601E
FROM CHONGQING TO SHANGHAI FOR
CONNECTION TO THE OCEAN VESSEL

FEEDER ON BOARD DATE: 2016-4-21

EDUARDO L. GERLEIN S.A.
EDIFICIO GERLEINCO
MANA CARRERA-20

Total number of Containers or other packages or units received by the Carrier (in words): ONE CONTAINER

Continued on Attached Rider

Code	Tariff Item	Basis	Freight as	Curr.	Rate	Per	Prepaid	Collect
------	-------------	-------	------------	-------	------	-----	---------	---------

No. of Originals
THREE
Place and date of B/L issue
CHONGQING 30-05-2016
LADEN ON BOARD THE VESSEL APL SPAIN VOY NO 182E AT
SHANGHAI, CHINA

Totals & Pay at:

重庆浩航国际船舶代理有限公司
CHONGQING HAOHANG INTERNATIONAL SHIPPING AGENCY CO., LTD

216

219

PRUEBA DOCUMENTAL 2

Conocimiento de Embarque de Transporte Combinado

RECIBIDO en aparente buen estado y orden externo, salvo que se indique lo contrario, el número total de Contenedores u otros paquetes o unidades enumerados a continuación (*) para el transporte desde el Lugar de Recepción al Lugar de Entrega, sujeto a los términos del presente documento.

Uno de los Conocimientos de Embarque originales debe entregarse debidamente avalado a cambio de los Bienes o la Orden de entrega, a menos que se indique lo contrario en este documento.

Al aceptar este Conocimiento de Embarque, el comerciante acepta y acuerda expresamente todos sus términos, ya sean impresos, sellados o escritos, o incorporados de otro modo, a pesar de que el comerciante no haya firmado este Conocimiento de Embarque.

EN TESTIMONIO de lo cual, se ha firmado la cantidad de Conocimiento de Embarque originales que se indican a continuación, uno de los cuales se ha cumplido y el otro (s) se anulará.

(Los términos del Conocimiento de Embarque continúan en la parte posterior de este documento)

1. DEFINICIONES

"Transportista" significa Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., en cuyo nombre se ha firmado este Conocimiento de Embarque.

"Comerciante" incluye al remitente, el titular de este Conocimiento de Embarque, el consignatario, el receptor de los bienes, cualquier persona que posea o tenga derecho a la posesión de los bienes o de este Conocimiento de Embarque y cualquier persona que actúe en nombre de dicha persona.

"Persona" incluye a una persona, grupo, empresa u otra entidad.

"Subcontratista" incluye propietarios y operadores de embarcaciones y proveedores espaciales de embarcaciones (que no sean el Transportista), estibadores, operadores de terminales y mensajerías, transportistas interiores, operadores de transporte por carretera, ferroviarios y aéreos, cualquier contratista independiente empleado directa o indirectamente por el Transportista en la ejecución del Transporte, sus respectivos servidores y agentes, y cualquier persona que asiste a la ejecución del Transporte.

"Indemnizar" incluye defender, indemnizar y mantener inofensivo.

"Bienes" significa la totalidad o parte de la carga recibida del Remitente e incluye cualquier equipo o Contenedor no suministrado por o en nombre del Transportista.

"Contenedor" incluye cualquier contenedor, remolque, tanque transportable, plano o palet (tipo de estibador) y cualquier equipo del mismo o conectado al mismo.

"Transporte" significa la totalidad o parte de las operaciones y servicios realizados por el Transportista con respecto a los Bienes en virtud de este Conocimiento de Embarque.

"Transporte" incluye todos los cargos pagaderos al Transportista de acuerdo con la Tarifa aplicable y este Conocimiento de Embarque.

"Reglas de La Haya" significa las disposiciones del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Conocimientos de Embarque firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 e incluye las enmiendas del Protocolo firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968 y las enmiendas del Protocolo firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, pero solo si dichas enmiendas (en lo sucesivo denominadas colectivamente "las Enmiendas de Visby") se aplican obligatoriamente a este Conocimiento de Embarque (Se dispone expresamente que nada en este Conocimiento de Embarque se interpretará como aplicando contractualmente a las enmiendas de Visby).

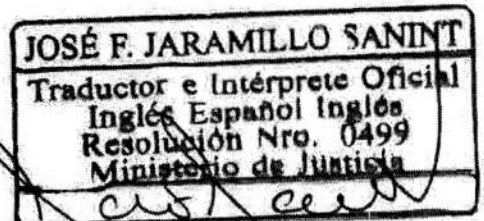
"Transporte marítimo" significa el transporte por mar o agua, e incluye el período durante el cual las Mercancías están bajo la custodia del Transportista para el Transporte en la terminal marítima/acuática del Puerto de Carga o del Puerto de Descarga, ya sea o No a bordo del Buque.

"Puerto de carga" significa un puerto o lugar llamado así al dorso o cualquier otro puerto o lugar donde se cargan los Bienes en el Buque para el Transporte.

"Puerto de Descarga" significa un puerto o lugar llamado así al dorso o cualquier otro puerto o lugar donde los Bienes se descargan del Buque para el Transporte.

"Lugar de recepción" se refiere a un lugar llamado así al dorso donde el Transportista recibe las Mercancías para el Transporte.

"Lugar de entrega" se refiere a un lugar llamado así al dorso o cualquier otro lugar donde el Transportista entregue los Bienes al Comerciante de acuerdo con los términos del presente documento.



"Buque" significa la embarcación oceánica denominada al dorso de este documento e incluye buque, barco, embarcación más ligera u otros medios de transporte por mar o agua que están o serán sustituidos, en todo o en parte, por la embarcación oceánica que figura en la parte frontal.

2. TARIFA DEL TRANSPORTE

Los términos de la Tarifa aplicable del Transportista se incorporan aquí. Las copias de las disposiciones pertinentes de la Tarifa aplicable se pueden obtener del Transportista con previa solicitud. En el caso de inconsistencia entre este Conocimiento de Embarque y la tarifa aplicable, prevalecerá este Conocimiento de Embarque.

3. ESTATUTOS DE LIMITACIÓN

Nada en este Conocimiento de Embarque operará para limitar o privar al Transportista de cualquier protección legal o exención o limitación de responsabilidad autorizada por las leyes, estatutos o regulaciones aplicables de cualquier país. El Transportista tendrá el beneficio de dichas leyes, estatutos o regulaciones como si fuera el propietario del Buque.

4. SUBCONTRATACIÓN E INDEMNIZACIÓN.

(1) El Transportista tendrá derecho a subcontratar el Transporte en cualquier término que sea.

(2) El Comerciante se compromete a que no se haga ninguna reclamación o alegación contra ningún servidor, cualquiera de ellos, o sobre cualquier embarcación que sea de su propiedad u operada por cualquiera de ellos, cualquier responsabilidad en relación con los Productos, y, en caso de que se deba hacer cualquier reclamo o alegación, indemnizar al Transportista contra todas las consecuencias de los mismos. Sin perjuicio de lo anterior, cada uno de dichos servidores, agentes y subcontratistas gozará del beneficio de todas las disposiciones en este documento que benefician al Transportista como si tales disposiciones estuvieran expresamente para su beneficio; y, al celebrar este contrato, el Transportista, en la medida de esas disposiciones, lo hace no solo en su propio nombre, sino también como agente y fideicomisario de dichos servidores, agentes y subcontratistas.

(3) Las disposiciones de la Cláusula 4 (2), que incluyen, pero no se limitan a los compromisos del Comerciante que figuran en el mismo, se extenderán a las reclamaciones o alegaciones de cualquier naturaleza contra el espacio de fletamento de otras Personas en el Buque de transporte.

5. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

El Transportista no será responsable por la pérdida o daño de los Bienes que se produzcan antes de que el Transportista los reciba en el Lugar de Recepción o después de la entrega de los Bienes al Comerciante y el Transportista será responsable de la pérdida o daño de la Mercancías que se producen entre el momento en que recibe las Mercancías para el transporte en el Lugar de recepción y el momento de la entrega solo en la medida que se detalla a continuación.

(1) Si se puede probar la etapa del transporte durante la cual se produjo la pérdida o el daño,

La responsabilidad del Transportista se determinará:

(a) si se demuestra que la pérdida o el daño se produjeron durante el transporte marítimo, según las Reglas de La Haya, artículos 1-8 inclusive, pero excluyendo el Artículo 1 (e),

(b) a menos que se demuestre que la pérdida o el daño se produjeron durante el transporte marítimo, por las disposiciones contenidas en cualquier convención internacional o ley nacional que estipula,

1) no puede ser retirado de un contrato privado en detrimento del Comerciante; y

2) habría aplicado si el Comerciante hubiera hecho un contrato separado y directo con el Transportista con respecto a la etapa particular del Transporte durante la cual se produjo la pérdida o daño y recibió como prueba del mismo cualquier documento particular que deba ser emitido para hacer dicha convención internacional o ley nacional aplicable; y

3) habría sido aplicable si el contrato mencionado en punto 2) se hubiera regido por la ley interna del estado donde ocurrió la pérdida o daño.

(2) Si no se aplica la Cláusula 5 (1) (a) o (b) anterior, o si la etapa del Transporte durante la cual se produjo la pérdida o el daño no se puede determinar:

(a) el Transportista será eximido de responsabilidad por cualquier pérdida o daño si tal pérdida o daño fue causado por;

JOSÉ F. JARAMILLO SANINT
Traductor e Intérprete Oficial
Inglés Español Inglés
Resolución Nro. 0499
Ministerio de Justicia

- (i) acto de dios,
(ii) acto de guerra,
(iii) acto de enemigos públicos,
(iv) arresto o restricción de príncipes, gobernantes o personas o incautación en proceso legal,
(v) restricciones de cuarentena,
(vi) un acto u omisión del Comerciante,
(vii) el cumplimiento de las instrucciones de cualquier Persona con derecho a dadas,
(viii) insuficiencia o condición defectuosa de embalaje o marcado,
(ix) manejo, carga, almacenamiento o descarga de los Productos por parte del Comerciante, o en su nombre,
(x) vicio inherente de los Bienes,
(xi) huelga, cierre patronal, paro o restricción del trabajo de puerto, por cualquier causa, ya sea parcial o general,
(xii) disturbios y conmociones civiles,
(xiii) cualquier causa o evento que el Transportista no haya podido evitar y las consecuencias de las cuales no pudo evitarlo mediante el ejercicio de una diligencia razonable.

(b) carga de la prueba

La carga de la prueba que la pérdida o el daño se debió a una o más de las causas o eventos especificados en esta Cláusula 5 (2) (a) recaerá sobre el Transportista, salvo que si el Transportista establece que, en las circunstancias del En caso de que la pérdida o el daño puedan atribuirse a una o más de las causas o eventos especificados en la Cláusula 5 (2) (a) que no sean (vi), (vii) o (xiii), se presumirá que fue así causado Sin embargo, el Comerciante tendrá derecho a demostrar que la pérdida o daño, en realidad, no fue causado en su totalidad o en parte por una o más de estas causas o eventos.

(c) Limitación de responsabilidad

Excepto por lo dispuesto en las Cláusulas 6 (1), 6 (2) y 29, si la Cláusula 5 (2) funciona, la compensación total en ningún caso deberá exceder de 2 DEG por kilo de peso bruto de los Productos perdidos o dañados (SDR significa Especial Derecho de giro definido por el Fondo Monetario Internacional).

(3) Aporte de responsabilidad

Cuando la pérdida o daño sea causado en parte por una causa por la cual el Transportista es responsable y en parte por una causa por la cual el Transportista no es responsable, el Transportista será responsable solo por la parte de la pérdida o daño comprobado por el Comerciante, Producido por la causa por la cual el Transportista es responsable.

(4) Aviso de pérdida o daño

A menos que la notificación de pérdida o daño a los Bienes y su naturaleza general se envíen por escrito al Transportista en el Lugar de Entrega antes o en el momento de la remoción de los Bienes bajo la custodia de la Persona con derecho a la entrega de los mismos conforme a este Conocimiento de Embarque, o si la pérdida o el daño no son evidentes, dentro de los tres días hábiles posteriores, dicha remoción será evidencia a primera vista de la entrega por parte del Transportista de los Bienes como se describe en este Conocimiento de Embarque.

(5) Lاپso de tiempo

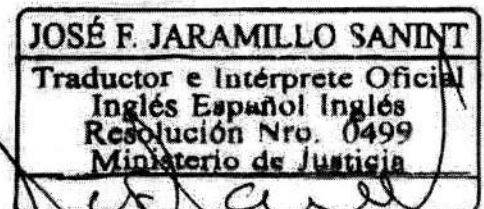
El Transportista quedará libre de toda responsabilidad, a menos que se presente una demanda y se le notifique al Transportista dentro de un año después de la entrega de los Bienes o, si los Bienes se pierden totalmente, después de la fecha en que los Bienes debieron haber sido entregados.

6. DISPOSICIONES DE RESPONSABILIDAD VARIAS

(1) Limitación de las reglas de La Haya

Si las Normas de La Haya son aplicables por la ley nacional, la responsabilidad del Transportista no deberá en ningún caso exceder el límite establecido en la ley nacional aplicable. Si las Reglas de La Haya son aplicables de otra forma que no sea la ley nacional, la responsabilidad del Transportista no deberá exceder en ningún caso las 100 libras esterlinas por paquete o unidad.

(2) Ad Valorem



Se puede reclamar una compensación más alta solo cuando, con el consentimiento del Transportista, el valor de las Mercancías declaradas por el Remitente que exceda los límites establecidos en este Conocimiento de Embarque se haya indicado en la casilla de valores declarados en la cara de este Conocimiento de Embarque y, en su caso, el flete ad valorem ha sido pagado. En ese caso, el importe del valor declarado será sustituido por ese límite. Cualquier pérdida o daño parcial se ajustará proporcionalmente sobre la base de dicho valor declarado.

(3) Demoras y daños consecuentes

El Transportista no se compromete a que las Mercancías lleguen al Lugar de Entrega en ningún momento en particular o para cumplir con un mercado o uso en particular, y el Transportista no será responsable en ningún caso por demora ni por cualquier pérdida o daño indirecto o especial o consecuente incurrido por el comerciante.

(4) Ámbito de aplicación

(a) Salvo que se exprese lo contrario expresamente en este documento, el Transportista no será responsable en ninguna circunstancia o en cualquier capacidad por cualquier pérdida o daño, independientemente de que surja de o en relación con el Transporte o el suministro del Contenedor.

(b) Los términos de este Conocimiento de Embarque regirán las relaciones entre el Transportista y el Comerciante con respecto al Transporte, ya sea que se haya emitido o no una Conocimiento de Embarque.

(5) Defensas y Límites para el Transportista.

Las defensas y límites de responsabilidad previstos en este Conocimiento de Embarque se aplicarán en cualquier acción contra el Transportista por pérdida o daño a los Productos, ya sea que la acción se base en un contrato o en un agravio.

(6) Agencia

Cuando en este Conocimiento de Embarque se muestre cualquier lugar de destino y sea diferente del Lugar de entrega, el Transportista no será responsable en ningún caso de la pérdida, daño o demora de los Productos o después de la entrega en el Lugar de entrega. En estas circunstancias, el Transportista al hacer arreglos con una Persona o transportista para o en relación con el transbordo o envío de los Productos al lugar (si así lo solicita el Comerciante y así lo acuerda el Transportista) actúa como agente solo para el Comerciante y, el Comerciante deberá indemnizar al Transportista por todos los cargos y gastos correspondientes. Si, por alguna razón, se le niega al Transportista el derecho a actuar como agente solo en estos momentos, su responsabilidad por pérdida, daño o demora de o hacia los Productos se determinará de acuerdo con este Conocimiento de Embarque.

(7) NVOCC

Si este Conocimiento de Embarque es aceptado por un transportista común que no opera en un barco (NVOCC), quien a su vez ha realizado otros contratos de transporte con terceros, dicho NVOCC se encuentra aquí;

(a) se compromete a que ninguna reclamación o alegación con respecto a las Mercancías se haga contra el Transportista por parte de cualquier Persona que no sea de acuerdo con los términos del presente documento que imponga o intente imponer al Transportista o a cualquier embarcación que sea propiedad del Operador u operada por el Transportista, cualquier responsabilidad en relación con los Productos, ya sea que surja o no por negligencia en el parte del Transportista, y si, de cualquier manera, se debe hacer tal reclamo o alegato, para indemnizar al Transportista contra todas las consecuencias del mismo, y

(b) garantiza que todos los conocimientos de embarque u otros documentos que registren los contratos del transporte emitido por él con respecto a los Productos deberá incorporar los términos de este Conocimiento de Embarque, incluida la ley y la cláusula de jurisdicción, y se compromete a indemnizar al Transportista, a sus servidores, agentes y Sub-Contratistas contra todas las consecuencias de su falta de incorporación.

(8) REGLAS DE HAMBURGO

JOSÉ F. JARAMILLO SANINT
Traductor e Intérprete Oficial
Inglés Español Inglés
Resolución Nro. 0499
Ministerio de Justicia

- 225
224
- (a) No obstante los términos de la Cláusula 25 de este documento, si los procedimientos se interponen ante los tribunales de un Estado Contratante de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías por Mar 1978 (las Reglas de Hamburgo) o los tribunales de cualquier Estado cuya legislación nacional establezca Las Reglas de Hamburgo entran en vigencia y, si tales tribunales dictan que las Reglas de Hamburgo o la legislación nacional son de aplicación obligatoria a este Conocimiento de Embarque, en estas circunstancias, solo entrarán en vigencia las Reglas de Hamburgo o la legislación nacional y cualquier término de este Conocimiento de Embarque derogando de ello en detrimento del comerciante será nulo hasta ese punto, pero no más allá.
- (b) En cualquier caso, el Transportista tendrá derecho a impugnar la ejecución de cualquier sentencia dictada en un Estado Contratante de las Reglas de Hamburgo en cualquier procedimiento ante los tribunales de un Estado No Contratante.

7. CONTENEDORES EMBALADOS

Si un contenedor no ha sido embalado o llenado por o en nombre del transportista:

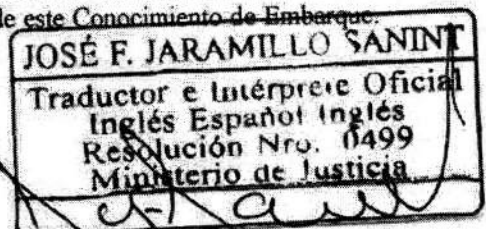
- (1) El Transportista no será responsable por la pérdida o daño de los Productos y el Comerciante indemnizará al Transportista por cualquier pérdida, daño, responsabilidad o gasto incurrido por el Transportista, si dicha pérdida, daño, responsabilidad o gasto ha sido causado por:
- (a) la forma en que el Envase ha sido embalado o llenado, o
 - (b) la inadecuación de las Mercancías para el Transporte en los Contenedores, o
 - (c) la condición inadecuada o defectuosa del Contenedor que hubiera sido evidente tras una inspección razonable por parte del Comerciante en el momento en que se llenó o empaquetó el Vendedor o antes.
- (2) La carga del Contenedor por parte del Comerciante será evidencia prima facie de que el Contenedor era sólido y adecuado para su uso y el Comerciante acuerda que devolverá el Contenedor del Transportista en las mismas condiciones en que se recibió. Cualquier pérdida o daño causado al Contenedor suministrado por el Transportista mientras está en posesión del Comerciante es por cuenta del Comerciante.
- (3) Si el Contenedor se entrega con los sellos intactos, dicha entrega se considerará como el cumplimiento total y completo de la obligación del Transportista que figura a continuación y el Transportista no será responsable de ninguna pérdida o daño a los Productos.

8. INSPECCIÓN DE BIENES

- (1) El Transportista tendrá derecho, pero sin obligación, a abrir cualquier Contenedor o Empaque en cualquier momento e inspeccione, vuelva a pesar, vuelva a medir, revalúe o re-empaque los Bienes sin previo aviso al Comerciante.
- (2) Si se aplica la Cláusula 8 (1) o si por orden de las autoridades en cualquier lugar, un Contenedor o el paquete tiene que abrirse, el Transportista no será responsable por cualquier pérdida o daño incurrido como resultado de cualquier apertura, desempaque, inspección, re-pesaje, nueva medición, revaluación o re-embasado. El Comerciante deberá indemnizar al Transportista por el costo de todas las medidas tomadas como se indica arriba.

9. DESCRIPCION DE LOS PRODUCTOS.

- (1) Este Conocimiento de Embarque será evidencia prima facie del recibo por parte del Transportista en aparente buen orden y condición externa, salvo que se indique lo contrario en el número total de Contenedores u otros paquetes o unidades enumerados al dorso (*).
- (2) El Transportista no hace ninguna representación en cuanto al peso, contenido, medida, cantidad, La calidad, la descripción, la condición, las marcas, los números o el valor de los Bienes y el Transportista no serán de ninguna responsabilidad con respecto a dicha descripción o detalles.
- (3) Si los detalles de alguna Carta de crédito y / o Licencia de importación y / o Contrato de venta y / o Factura o Número de pedido y / o detalles de cualquier contrato en el que el Transportista no sea parte se muestran en la cara de este Conocimiento de Embarque, tales detalles se incluyen únicamente a solicitud del Comerciante para su conveniencia. El Comerciante reconoce que, excepto cuando se aplican las disposiciones de la Cláusula 6 (2), el Transportista desconoce el valor de los Bienes, y que la inclusión de dichos datos no se considerará como una declaración de valor y de ninguna manera aumentará la responsabilidad en virtud de este Conocimiento de Embarque.



El Comerciante acuerda además indemnizar al Transportista contra todas las consecuencias de incluir tales detalles en este Conocimiento de Embarque.

10. RESPONSABILIDAD DEL COMERCIANTE

- (1) Todas las Personas que entran en la definición de Comerciante en la Cláusula 1 serán responsables solidariamente ante el Transportista del debido cumplimiento de todas las obligaciones del Comerciante en este Conocimiento de Embarque.
- (2) El Comerciante garantiza al Transportista que el Comerciante verificó los detalles relacionados con los Bienes según lo establecido al dorso al recibir este Conocimiento de Embarque y que dichos detalles y cualquier otro detalle proporcionado por o en nombre del Remitente son precisa y correcta. El Comerciante también garantiza que los Bienes son bienes legales y no contienen contrabando, están adecuadamente embalados y preparados para su envío, y no causarán pérdidas, daños ni gastos al Transportista, al Buque ni a ninguna otra carga durante el Transporte.
- (3) El Comerciante deberá indemnizar al Transportista por toda pérdida, daño, gasto y multas que surjan o resulten de cualquier incumplimiento de cualquiera de las garantías en la Cláusula 10 (2) de este documento o por cualquier otra causa en relación con los Productos, a menos que El comerciante prueba que el Transportista es responsable de ellos.
- (4) El Comerciante cumplirá con todas las regulaciones o requisitos de aduanas, puertos y otras autoridades, y asumirá y pagará todos los aranceles, impuestos, multas, impuestos, gastos o pérdidas incurridos o sufridos por cualquier incumplimiento, o por cualquier marca, numeración o dirección ilegal, incorrecta o insuficiente de los Productos, y deberá indemnizar al Transportista con respecto a los mismos.

11. FLETE

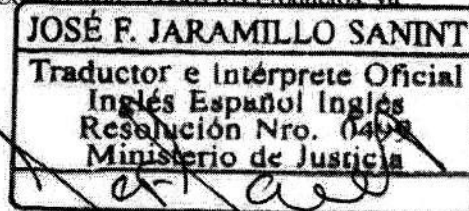
- (1) El flete se considerará totalmente ganado al recibir las Mercancías por parte del Transportista, ya sea que se hayan perdido o no, y deberá ser pagado y no reembolsable, en cualquier caso.
- (2) Se llama la atención del Comerciante sobre las estipulaciones relativas a la moneda en la cual se debe pagar el Flete, el tipo de cambio, la devaluación y otras contingencias relacionadas con el Flete en la Tarifa aplicable.
- (3) El transporte se ha calculado sobre la base de los detalles proporcionados por o en nombre del Comerciante. Si los datos proporcionados por o en nombre del Comerciante son incorrectos, se acuerda que una suma igual al doble del Flete correcto menos el Flete cobrado se pagará como daños liquidados al Transportista, siempre que la Tarifa del Transportista no estipule lo contrario.
- (4) El Transporte completo se pagará al Transportista por parte del Comerciante en efectivo sin compensación, contrademanda, deducción o suspensión de la ejecución, ya sea en el momento acordado para el pago o a más tardar antes de la entrega de los Bienes.
- (5) El Comerciante será responsable ante el Transportista del pago de todo el Transporte y / o los gastos, incluidos, entre otros, los costos judiciales, los honorarios legales y los gastos incurridos en la recaudación de fondos debidos al Transportista. El pago del flete a un agente de carga, agente o cualquier otra persona que no sea el transportista o su agente autorizado no se considerará pago al transportista y se hará bajo el único riesgo del comerciante.

12. RETENCIÓN

El Transportista tendrá un derecho de retención sobre los Bienes y cualquier documento relacionado con ellos por todas las sumas pagaderas al Transportista en virtud de este contrato y por el promedio general de las contribuciones, a quien corresponda. El Transportista también tendrá un derecho de retención contra el Comerciante sobre los Bienes y cualquier documento relacionado con los mismos por todas las sumas adeudadas por el Comerciante al Transportista en virtud de cualquier otro contrato. Para recuperar cualquier suma adeudada, el Transportista tendrá derecho a vender los Productos en una subasta pública o venta privada, sin previo aviso al Comerciante. En cualquier caso, cualquier gravamen se extenderá para cubrir el costo de recuperar cualquier suma adeudada. El gravamen sobrevivirá a la entrega de los bienes.

13. ALMACENAMIENTO OPCIONAL Y CARGA DE CUBIERTA

- (1) Las mercancías pueden ser embaladas por el transportista en contenedores.
- (2) Las Mercancías empacadas en Contenedores (que no sean pisos o paletas), ya sea por el Transportista o el Comerciante, pueden transportarse en o debajo de la cubierta sin previo aviso al Comerciante. Todos los Productos ya



sea que se lleven en cubierta o bajo cubierta, participarán en el promedio general y dichos Productos (que no sean animales vivos) se considerarán dentro de la definición de los Productos para los fines de las Reglas de La Haya.

(3) Sin perjuicio de la Cláusula 13 (2), los Productos que se declaran aquí para ser transportados a bordo se transportan sin responsabilidad por parte del Transportista por pérdida o daño de cualquier naturaleza que surja durante el Transporte, ya sea por innavegabilidad o negligencia o por cualquier otro hacer lo que sea.

14. ANIMALES VIVOS

Los animales vivos son transportados sin responsabilidad por parte del Transportista por cualquier accidente, lesión, enfermedad, muerte, pérdida o daño que surja en cualquier momento, ya sea causado por falta de capacidad o negligencia o por cualquier otra causa. El Comerciante indemnizará al Transportista contra cualquier reclamo, pérdida, daño o gasto que surja como consecuencia del Transporte de animales vivos.

15. CARGA ESPECIALIZADA

(1) El Comerciante se compromete a no ofertar para el Transporte cualquier Mercancía que requiera refrigeración, ventilación o cualquier otra atención especial sin previo aviso por escrito de su naturaleza y rango de temperatura particular para mantener y / o la atención especial requerida. En el caso de un Contenedor refrigerado, ventilado o de cualquier otro tipo que sea comercializado por el Comerciante o en nombre del Vendedor, el Comerciante se compromete además a que los Productos se hayan embalado correctamente en el Contenedor y que haya verificado que su termostático, ventilación o cualquier otro control especial se han establecido correctamente y con exactitud, antes de la recepción de los Bienes por parte del Transportista. El Transportista no será responsable por cualquier pérdida o daño a los Productos que surja de o sea el resultado de la falla del Comerciante en dicha obligación y además no garantiza el mantenimiento de ninguna temperatura prevista dentro del Contenedor.

(2) El Transportista no será responsable de ninguna pérdida o daño a los Productos debido a defectos latentes, desajustes, averías, descongelamientos, interrupciones de la refrigeración, ventilación o cualquier otra maquinaria, planta, aislamiento y / o cualquier aparato especializado del Contenedor, embarcación, transporte y cualquier otra instalación, siempre que el Transportista, antes y al comienzo del Transporte, ejerza la diligencia debida para mantener el Contenedor suministrado por el Transportista en un estado eficiente.

(3) Si la Mercancía ha sido empacada en un Contenedor refrigerado por el Transportista y el rango de temperatura particular solicitado por el Comerciante se inserta en este Conocimiento de Embarque, el Transportista establecerá los controles termostáticos dentro del rango de temperatura solicitado, pero no garantiza El mantenimiento de dicha temperatura dentro del Contenedor.

16. MÉTODOS Y RUTAS DE TRANSPORTE.

(1) El Transportista puede, en cualquier momento y sin previo aviso al Comerciante:

(a) utilizar cualquier medio de transporte,

(b) transferir los Productos de un medio de transporte a otro, incluido el transbordo o el transporte en un barco diferente al que se menciona en la siguiente página,

(c) desempaquetar y retirar las Mercancías que han sido empaquetadas en un Contenedor y enviarlas en un Contenedor o de otra manera,

(d) proceder por cualquier ruta a su discreción (ya sea la ruta más cercana o la más directa o habitual o anunciada) y proceder o permanecer en cualquier lugar o puerto, una o más veces y en cualquier orden,

(e) cargar y descargar las Mercancías en cualquier lugar o puerto (ya sea que dicho puerto se nombre o no en la siguiente página como Puerto de Carga o Puerto de Descarga) y almacenar las Mercancías en cualquiera de esos lugares o puertos,

(f) cumplir con las órdenes o recomendaciones dadas por cualquier gobierno o autoridad, o cualquier Persona que actúe o pretenda actuar como o en nombre de dicho gobierno o autoridad, o que tenga bajo los términos de cualquier seguro en cualquier medio de transporte empleado por el Transportista, el derecho a dar órdenes o indicaciones,

(g) permitir que el Buque proceda con o sin pilotos, remolcar o ser remolcado, o estar en dique seco, cargado o no.

(h) cumplir con la costumbre o la práctica de cualquier puerto o lugar, ya sea legal, de hecho o comercial, si prevalece a nivel local, nacional o internacional, y si el Comerciante conoce personalmente la costumbre o práctica con respecto a la recepción, carga, almacenamiento, mantener, transportar, descargar y / o entregar Productos y, en particular, el Transportista tendrá derecho a entregar los Productos sin entregar un Conocimiento de Embarque original en aquellas jurisdicciones donde dicha práctica sea reconocida ya sea por costumbre o por ley. El cumplimiento de dicha costumbre o práctica se considerará como la ejecución adecuada del contrato de transporte que figura a continuación.

(2) Las libertades establecidas en la Cláusula 16 (1) pueden ser invocadas por el Transportista para cualquier propósito, ya sea que estén conectados o no con el Transporte, incluidas la carga o descarga de otros bienes, el abastecimiento de combustible, las reparaciones, los instrumentos de ajuste, la recogida o la carga. Cualquier persona y asistencia a los buques en todas las situaciones. Cualquier cosa hecha de acuerdo con la Cláusula 16 (1) o cualquier demora que surja de ella se considerará que está dentro del Transporte y no será una desviación.

17. TRANSPORTE AFECTADO POR LA CONDICIÓN DE MERCANCÍAS

Si aparece en cualquier momento que, debido a su condición, los Bienes no pueden ser transportados de manera segura o adecuada, ya sea en absoluto o sin incurrir en ningún gasto adicional o tomar cualquier medida (s) en relación con el Contenedor o los Bienes, el Transportista puede, sin previo aviso, al Comerciante (pero solo como su agente) tomar cualquier medida y / o incurrir en cualquier gasto adicional para transportar o continuar el Transporte del mismo, y / o almacenarlos en tierra o a flote, a cubierto o al aire libre en cualquier lugar, lo que el transportista, a su absoluta discreción, considere más apropiado. Además, el Transportista tendrá derecho, con o sin previo aviso, al Comerciante a abandonar los Productos, ya sea en la tienda o no, o a efectuar una venta o disposición de los Productos según sea necesario o apropiado. La responsabilidad del Transportista cesará en caso de abandono, almacenamiento, venta o disposición. El Comerciante deberá indemnizar al Transportista contra cualquier gasto adicional en el que se incurra.

18. ASUNTOS QUE AFECTAN EL DESEMPEÑO

Si en algún momento el Transporte se ve afectado, o es probable que se vea afectado, por algún obstáculo, riesgo, demora, dificultad o desventaja de cualquier tipo y por cualquier motivo que surja (aun cuando las circunstancias que dan lugar a tal impedimento, riesgo, demora, dificultad o desventaja existan en el momento en que se celebró este contrato o se recibieron los Bienes para el Transporte, el Transportista (ya sea que haya comenzado o no el Transporte) puede, sin previo aviso al Comerciante y a la entera discreción del Proveedor, ya sea:

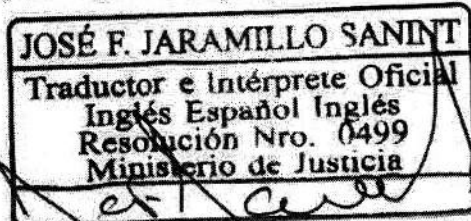
(a) Llevar los Productos al Lugar de Entrega designado por una ruta alternativa a la indicada en este Conocimiento de Embarque o la que es habitual para los Productos consignados a ese Lugar de Entrega (si el Transportista elige invocar los términos de esta Cláusula) 18 (a), a pesar de lo dispuesto en la Cláusula 16 de este documento, tendrá derecho a cobrar el Flete adicional que el Transportista pueda determinar); o

(b) Suspender el transporte de los bienes y almacenarlos en tierra o a flote según los términos de este Conocimiento de Embarque y procure reenviarlos lo antes posible, pero el transportista no se responsabiliza por el periodo máximo de suspensión (si el transportista elige invocar los términos de esta Cláusula 18 (b), entonces tendrá derecho a dicho flete adicional que el transportista pueda determinar); o

(c) Abandonar el transporte de los Bienes y poner los Bienes a disposición del Comerciante en cualquier lugar o puerto que el Transportista considere seguro y conveniente, por lo que la responsabilidad del Transportista con respecto a dichos Bienes cesará. No obstante, el Transportista tendrá derecho a la Carga completa de los Bienes recibidos para el Transporte, y el Comerciante pagará cualquier costo adicional del Transporte, la entrega y el almacenamiento en dicho lugar o puerto. Si el Transportista decide utilizar una ruta alternativa en virtud de la Cláusula 18 (a) o suspender el Transporte en virtud de la Cláusula 18 (b), esto no perjudicará su derecho posterior a abandonar el Transporte.

19. PRODUCTOS PELIGROSOS

(1) El Comerciante se compromete a no licitar para el transporte cualquier Mercancía que sea de naturaleza peligrosa, inflamable, radioactiva o dañina sin previo aviso por escrito de su naturaleza al Transportista y que marque la Mercancía y el Contenedor u otra cobertura en el exterior según lo exijan las leyes o reglamentos que puedan ser aplicables durante el transporte.



(2) Si los requisitos de la Cláusula 19 (1) no se cumplen, los Productos pueden, en cualquier momento o lugar, descargarse, destruirse o hacerse inofensivos sin compensación, y el Comerciante deberá indemnizar al Transportista por toda pérdida, daño o los gastos que surjan de los Bienes que se ofrezcan para el transporte o que sean manejados o transportados por el Transportista. Además, el Transportista no tendrá ninguna responsabilidad de realizar una contribución promedio general con respecto a dichos Productos.

(3) Ya sea que el Comerciante o el Transportista conozcan o no la naturaleza de dichos Bienes, el Comerciante deberá indemnizar al Transportista contra todas las reclamaciones, pérdidas, daños o gastos que surjan como consecuencia del Transporte de dichos Bienes.

20. NOTIFICACIÓN Y ENTREGA.

(1) Cualquier mención en esta Ley de embarque de las partes a las que se notificará la llegada de las Mercancías es únicamente para información del Transportista, y la falta de notificación no implicará al Transportista en ninguna responsabilidad ni eximirá al Comerciante de ninguna obligación de aquí en adelante.

(2) El Comerciante recibirá los Productos dentro del tiempo de almacenamiento libre previsto en la Tarifa aplicable del Transportista o de otra manera. Si el Comerciante no lo hace, sin perjuicio de cualquier otro derecho del Transportista que figura en el presente documento, el Transportista podrá descargar sin previo aviso los Bienes o esa parte del mismo desde el Recipiente o el Contenedor y / o almacenar los Bienes o esa parte del mismo en tierra, a flote, al aire libre o bajo techo, bajo el único riesgo del Comerciante. Dicho almacenamiento constituirá la debida entrega en virtud del presente, y, por lo tanto, toda la responsabilidad del Transportista respecto de los Bienes o su parte cesará, y los costos de dicha descarga o almacenamiento (si los paga o los paga el Transportista o cualquier agente o Subcomité). El Contratista del Transportista) deberá ser pagado inmediatamente por el Comerciante al Transportista, previa solicitud.

(3) Si el Comerciante no recibe los Productos dentro de los 30 días posteriores a la fecha de vencimiento en virtud de la Cláusula 20 (2), o si, en opinión del Transportista, es probable que se deteriore, se descomponga, pierda su valor o incurra en cargos, ya sea para el almacenamiento, o, por lo demás, en exceso de su valor, el Transportista podrá, sin perjuicio de cualquier otro derecho que pueda tener contra el Comerciante, sin previo aviso y sin responsabilidad alguna que se le atribuya, vender, destruir o disponer de los Bienes y aplicar cualquier producto de Venta en reducción de las sumas debidas al Transportista del Comerciante con respecto a este Conocimiento de Embarque.

21. ENTREGA ESPECIAL

El acuerdo especial para recibir los Productos como carga completa de contenedores y entregarlos como Carga inferior a los contenedores (FCL / LCL) y / o para la entrega dividida de los Productos a más de un receptor será realizado por el Transportista a su entera discreción y en cualquier momento. Condición de que el Transportista no será responsable por cualquier escasez, pérdida, daño o discrepancia de los Bienes, que se encuentran al desempacar el Contenedor. El Comerciante será responsable de un ajuste apropiado del Transporte y pagará cualquier costo adicional incurrido.

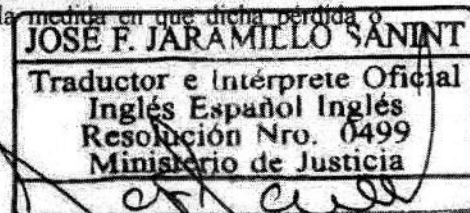
22. CLÁUSULA DE JASON MODIFICADA Y CLÁUSULA DE COLISIÓN CON AMBOS CULPABLES

(La cláusula de Jason modificada)

En el caso de un accidente, peligro, daño o desastre antes o después del comienzo del viaje, como resultado de cualquier causa, sea por negligencia o no, por la cual, o por la consecuencia de la cual, el Transportista no es responsable, por ley, contrato o de otro tipo, los Bienes y el Comerciante contribuirán de manera conjunta y solidaria con el Transportista en promedio general para el pago de cualquier sacrificio, pérdida o gasto de una naturaleza promedio general que pueda efectuarse o incurrirse y deberá pagar salvamento y Cargos especiales incurridos en relación con los Bienes. Si el transportista es de propiedad o está operado por el transportista, el salvamento se pagará de la misma manera que si dichos buques de salvamento fueran de extraños.

(Ambos culpables en la cláusula de colisión)

Si el Buque (que porta) entra en colisión con otro barco como resultado de la negligencia del otro barco y cualquier acto, negligencia o incumplimiento en la navegación o la administración del Buque que porta, el Comerciante se compromete a pagarle al Transportista, o, cuando el Transportista no sea el propietario y esté en posesión del Buque portador, para pagar al Transportista como fideicomisario del propietario y / o del fletador fallecido del Buque portador, una suma suficiente para indemnizar al Transportista y / o al propietario y / o el fletador fallecido del Buque transportista contra cualquier pérdida o responsabilidad hacia el otro o el barco que no lleva el transporte o sus dueños, en la medida en que dicha pérdida o



responsabilidad represente la pérdida o daño de sus Bienes o cualquier reclamo del Comerciante, pagado o pagadero por el otro barco o sus propietarios que no transporten al Comerciante y la compensación, recuperados o recuperados por el otro barco que no lleva o sus dueños como parte de su reclamación contra el Buque portador o su propietario o fletador o el Transportista. Las disposiciones anteriores también se aplicarán cuando los propietarios, operadores o los encargados de cualquier barco u objeto que no sea, o además de, el barco u objeto en colisión tenga la culpa con respecto a una colisión o trenzado de contacto u otro accidente.

23. PROMEDIO GENERAL Y SALVACIÓN

(1) Cualquier promedio general en una embarcación operada por el transportista se ajustará de acuerdo con las Reglas de York / Amberes de 1994 (o en la elección de las Reglas de York / Amberes de 1974, modificada en 1990 o las Reglas de York / Amberes de 2004 o Reglas de York / Amberes 2016) en cualquier puerto o lugar y en cualquier moneda a opción del Transportista. Cualquier promedio general en un Buque que no sea operado por la Aerolínea (ya sea un Buque de vías navegables marítimas o interiores) deberá ajustarse de acuerdo con los requisitos del operador de ese Buque. En cualquier caso, el Comerciante otorgará el depósito en efectivo u otra garantía que el Transportista considere suficiente para cubrir la contribución promedio general estimada de los Bienes antes de la entrega si el Transportista lo requiere o, si el Transportista no lo requiere, dentro de los tres meses posteriores a la entrega de los Bienes, ya sea o no en el momento de la entrega, el Comerciante tenía aviso del gravamen del Transportista. El Transportista no tendrá ninguna obligación de ejercer ningún gravamen sobre la contribución promedio general debida al Comerciante.

(2) Los gastos totales relacionados con un promedio general o una ley de rescate para evitar daños al medio ambiente siempre se consideran gastos promedio generales.

(3) Si los servicios de salvamento se prestan al Buque y los Bienes, tan pronto como se solicite, el Comerciante proporcionará una garantía de salvamento en la cantidad y en la forma solicitada por el salvador o proporcionará una contraoferta al Transportista si el transportista ha proporcionado seguridad al salvador en nombre del comerciante. En el caso de que no se proporcione seguridad de manera oportuna, el Comerciante deberá indemnizar al Transportista por todas las pérdidas y gastos, incluida la pérdida resultante causada por la demora, sufrida por el Transportista.

24. INCENDIO E INCIDENTE NUCLEAR

(a) El Transportista no será responsable por cualquier pérdida o daño a los Bienes que surja o resulte de un incendio que ocurra en cualquier momento, a menos que sea causado por la culpa o en conocimiento real del Transportista.

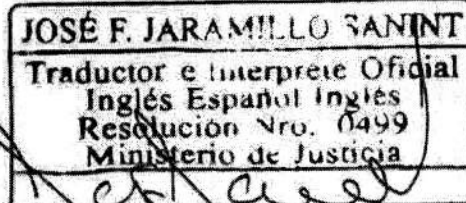
(b) El Transportista no será responsable por cualquier pérdida o daño a los Bienes que surja o resulte de un incidente nuclear que ocurra en cualquier momento, a menos que sea causado únicamente por mala conducta intencional del transportista.

25. LEY Y JURISDICCION.

El contrato evidenciado por o contenido en este Conocimiento de Embarque se regirá por la ley japonesa, salvo que se disponga lo contrario en este documento. A menos que, el Transportista acuerde lo contrario, cualquier acción contra el Transportista debe ser presentada exclusivamente ante el Tribunal de Distrito de Tokio en Japón. Cualquier acción del Transportista para hacer cumplir cualquier disposición de este Conocimiento de Embarque puede presentarse ante cualquier tribunal de jurisdicción competente a opción del Transportista.

26. VARIACIÓN DEL CONTRATO.

Cualquier acuerdo para o en relación con el transporte de los bienes es reemplazado por este Conocimiento de Embarque. Ningún servidor o agente del Transportista tendrá la facultad de renunciar o modificar ninguno de los términos de este Conocimiento de Embarque, a menos que dicha renuncia o variación sea por escrito y esté específicamente autorizada o ratificada por escrito por el Transportista.



27. VALIDEZ

En el caso de que cualquier cosa contenida en este documento sea inconsistente con cualquier convención internacional o ley nacional aplicable que no pueda ser rechazada por un contrato privado, las disposiciones de este documento serán nulas y sin efecto en la medida de dicha inconsistencia, pero no más.

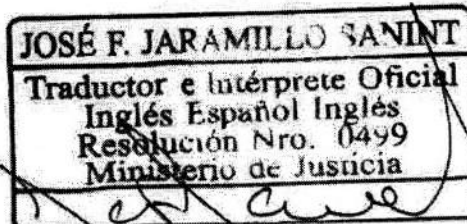
28. RENUNCIA

El incumplimiento o la demora del Transportista en el ejercicio de sus derechos durante cualquier periodo de tiempo en virtud de este Conocimiento de Embarque no será una renuncia a ninguno de los derechos del Transportista.

29. CLÁUSULA DE LA CLÁUSULA DE EE.UU.

(1) Si el transporte cubierto por este Conocimiento de Embarque incluye el transporte hacia o desde un puerto o lugar en los Estados Unidos de América, esta Ley de Embarque estará sujeta a la Ley de Transporte Marítimo por Transporte Marítimo de los Estados Unidos (US COGSA, por sus siglas en inglés) EE. UU., cuyos términos se incorporan en el presente documento y regirán a lo largo de todo el Transporte establecido en este Conocimiento de Embarque. Ni la Cláusula 5 (1) (a), (b), las Reglas de Hamburgo ni las Enmiendas de Visby se aplicarán al Transporte hacia o desde los Estados Unidos. El Transportista tendrá derecho a los beneficios de las defensas y limitaciones de US COGSA, ya sea que la pérdida o el daño de los Bienes se produzca en el mar o no.

(2) Si el US COGSA aplica la Cláusula 29 (1) anterior, ni el Transportista ni el Buque, en cualquier caso, será o serán responsables de cualquier pérdida o daño a/o en relación con los Productos por un monto superior a \$ 500.00 por paquete, dinero legal de los Estados Unidos o en el caso de Productos no enviados en paquetes, por flete habitual unidad a menos que el valor de los Bienes haya sido declarado e insertado en la casilla de valores declarados en la parte frontal de este documento, en cuyo caso se aplicará la Cláusula 6 (2).



25. LEY Y JURISDICCIÓN

El contrato evidenciado o contenido en este Conocimiento de Embarque se regirá por la ley japonesa, excepto que se disponga lo contrario en este documento. A menos que el Transportista acuerde lo contrario, cualquier acción contra el Transportista se debe presentar exclusivamente ante el Tribunal del Distrito de Tokio en Japón. Cualquier acción del Transportista para hacer cumplir las disposiciones de este Conocimiento de Embarque puede presentarse ante cualquier tribunal de jurisdicción competente a opción del Transportista.

229
231

GRC Ham
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia
Min. De relaciones Exteriores

TRADUCCIÓN OFICIAL No. 122-18, DE UN DOCUMENTO ESCRITO EN INGLES,
SELLADO CON EL SELLO DEL SUSCRITO TRADUCTOR OFICIAL, HOY 5 DE MARZO
DEL 2018, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., REPÚBLICA DE COLOMBIA.

0000022

MOL Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.

TRANSPORTISTA

NO NEGOCIABLE

BLU LOGISTICS (CHINA) CO., LTD

SUCURSAL CHONGQING

RM1101A, TORRE METROPOLITANA, ZOU

RONG ROAD NO.68, DISTRITO DE YUZHONG,

CHONGQING, CHINA.

No. de reserva

11038495153-A

B/L No.

MOLU11038495153

11038495153

GUÍA DE CARGA

TRANSPORTE COMBINADO

RECIBIDO en aparente orden externo y
condición externa, salvo que se indique lo
contrario, la cantidad total de Contenedores u
otros paquetes o unidades enumerados a
continuación (*) para el transporte desde el
lugar de recepción hasta el lugar de entrega
sujeto a los términos del mismo.

Uno de las guías de carga originales debe
entregarse debidamente respaldado a cambio
de la Mercancía o la Orden de Entrega a
menos que se indique lo contrario.

Al aceptar esta Guía de Carga, el Comerciante
acepta y está de acuerdo expresamente de
todos sus términos, ya sean impresos,
sellados o escritos, o incorporados de otra
manera, a pesar de que el Comerciante no
haya firmado este Guía de Carga.

EN TESTIMONIO de lo cual se ha firmado la
cantidad de Guía de Carga originales que se
indican a continuación, uno de los cuales se
cumple y el otro se anula.

(Los términos de la Guía de carga)

Traductor Oficial
Resol. No. 2849 Minjusticia 1991

Consignatario (no negociable a menos que se
consigne 'a la orden')

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.

NIT 830.008.524-5

CARRERA 54 # 5C - 33

TEL 571 6505555

BOGOTA - COLOMBIA

Notificar a las partes

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.

NIT 830.008.524-5

CARRERA 54 # 5C - 33

TEL 571 6505555

BOGOTA - COLOMBIA

Origen de la Carga

Lugar de recepción:

CHONGQING, CHINA

Buque Oceánico Voy No.

1601E

HAOHANG1001

Puerto de carga

CHONGQING, CHINA

0500023

continuaron en la parte posterior de este documento)

Valor declarado del Transportista _____ USD

sujeto a la cláusula 5 (2) al dorso. Si no se declara ningún valor, se aplica el límite de responsabilidad según lo establecido en la cláusula 5 (2) (C), 6 (1) o 29, según corresponda.

No. de Contenedor y sello Marcas y números	No. de Contenedores o paquetes	H M Tipo o clase contenedores o paquetes / Descripción de la mercancía	Peso Bruto	Medición
		FLETE POR COBRAR CARGA Y CUENTA DEL TRANSPORTISTA.		
		CONTENEDORES HIGH CUBE 2X40' DICE QUE CONTIENEN:		
FSCU8 5 664 83/MOL2014 001/C4 AKT MOTOS	854 PAQUETES	AKT MOTOCICLETA MARCA AKT EN CONDICIÓN CKD ZS199 AK125W II INV# 1603-191	12,751.000 (KGS)	66.170 (M3)
TCLU6436772/MOL201339J/ C4 AKT MOTOS	854 PAQUETES	AKT MOTOCICLETA MARCA AKT EN	12,751.000 (KGS)	66.170 (M3)

Gerardo Blumstein Latorre Mendez
Traductor e Int. Libre Oficial
Resol. No. 255 y 256/1991

000023

CONDICION CKD

ZS199

AK125W II

INV# 1603-191

Linea Principal: 86 23-

6399 5721

FAX: +86 28-8350

0990

FLETE POR COBRAR

2x40' HQ FCL
CY-CY

EDUARDO L.

GERLEIN S.A.

EDIFICIO GERLEINCO

Container \ Tamaño \ sello No. _____ cantidad-unidad _____ Estado _____ WTG(KG) _____ CBM _____
 Número Total de Contenedores o otros Paquetes o unidades recibidas por el transportista (en palabras) DOS CONTENEDORES

Código	Arancel item	Base	Fletado como	Curr.	Tarifa	Por	Pagado	Continúa en la cláusula anexa cobrar
No De Originales	lugar y fecha de B / L emitida		Totales &					
TRES	CHONGQING		21-04-2016		Pagar a			
CARGADO A BORDO DEL BUQUE HANJIN ROMA VOY NO 114E								
EN SHANGHAI, YANGSHAN								
FECHA: 21-04-2016 FIRMA MOL (CHINA) CO., LTD.								
COPIA	Como agentes para el Cargador				Mitsui O.S.K. LINES. LIMITADO. como Cargador			
	Por MOL (CHINA) CO., LTD.				Por MOL (CHINA) COL., LTD			
								Como agentes para el Cargador

Abigio Eleuterio Platerre Mendoza
 Traductor e Interpreté Oficial
 Resol. No. 2839 Minjusticia 1991

235

PRUEBA
DOCUMENTAL
3

Andres Rojas

De: andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com
Enviado el: viernes, 15 de marzo de 2019 11:18 a. m.
Para: aktmotos@colcomercio.com.co; call.aktmotos@colcomercio.com.co
Asunto: DERECHO DE PETICIÓN DE INFORMACIÓN CON DESTINO A PROCESO JUDICIAL
Datos adjuntos: Datos adjuntos sin título 00001.txt
Importancia: Alta

Señores

AKT MOTORS COLOMBIA

aktmotos@colcomercio.com.co

call.aktmotos@colcomercio.com.co

E. S. M.

ASUNTO: DERECHO DE PETICIÓN

Por medio del presente y en uso del derecho fundamental de petición, consagrado en el artículo 23 de la constitución política de Colombia, respetuosamente le solicito a ustedes se sirvan entregar la información que a continuación describo:

ETICIÓN

1. Certifiquen o conceptúen de manera técnica, si todos los elementos descritos en la factura de compra que anexo **a la presente petición**, en la empresa matriz en China, quedan o no inservibles por el contacto con el agua, o si por el contrario, después de adelantarse un proceso de secado especializado, la mercancía puede ser utilizada.
2. Indique si después del contacto con el agua y del proceso de secado especializado, la mercancía tiene o no un valor comercial.
3. Informe cuál puede ser el impacto en el valor comercial de la mercancía después del contacto con el agua y su correspondiente proceso de secado.

JUSTIFICACIÓN DE LA PETICIÓN

La presente información se requiere para ser aportada al proceso judicial 2018 -207 que cursa en el Juzgado 19 Civil del Circuito de Bogotá.

NOTIFICACIONES

Para todos los efectos legales, solicito remitir su respuesta al presente derecho de petición a la Cra 8 N° 64 – 42 Oficina 318 de la Ciudad de Bogotá o al correo electrónico andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com.

ADJUNTO ANEXOS Y TEXTO COMPLETO Y FIRMADO DEL DERECHO DE PETICIÓN

Atentamente

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ
CC. 80.736.638 DE BOGOTÁ.

Responder

Reenviar

Eliminar

DERECHO DE PETICIÓN DE INFORMACIÓN CON DESTINO A PROCESO JUDICIAL

Fecha: Hoy, 12:17:46 EDT

De: andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com

Para: aktmotos@colcomercio.com.co call.aktmotos@colcomercio.com.co

Bcc: contacto

Sólo texto (2 KB)

Señores

AKT MOTORS COLOMBIA

aktmotos@colcomercio.com.co

call.aktmotos@colcomercio.com.co

E. S. M.

ASUNTO: DERECHO DE PETICIÓN

Por medio del presente y en uso del derecho fundamental de petición, consagrado en el artículo 23 de la constitución política de Colombia, respetuosamente le solicito a ustedes se sirvan entregar la información que a continuación describo:

PETICIÓN

* Certifiquen o conceptúen de manera técnica, si todos los elementos descritos en la factura de compra que anexo _A LA PRESENTE PETICIÓN_, en la empresa matriz en China, quedan o no inservibles por el contacto con el agua, o si por el contrario, después de adelantarse un proceso de secado especializado, la mercancía puede ser utilizada.

* Indique si después del contacto con el agua y del proceso de secado especializado, la mercancía tiene o no un valor comercial.

* Informe cuál puede ser el impacto en el valor comercial de la mercancía después del contacto con el agua y su correspondiente proceso de secado.

JUSTIFICACIÓN DE LA PETICIÓN

La presente información se requiere para ser aportada al proceso judicial 2018 -207 que cursa en el Juzgado 19 Civil del Circuito de Bogotá.

NOTIFICACIONES

Para todos los efectos legales, solicito remitir su respuesta al presente derecho de petición a la Cra 8 N° 64 - 42 Oficina 318 de la Ciudad de Bogotá o al correo electrónico andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com.

_ADJUNTO ANEXOS Y TEXTO COMPLETO Y FIRMADO DEL DERECHO DE PETICIÓN _

ATENTAMENTE

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ
CC. 80.736.638 DE BOGOTÁ.

Texto (1 KB)

[Adjunto extraído: Tipo de adjunto original: "application/pdf", nombre: "Akt Motors - Derecho de Petición.pdf"]

Señores

AKT MOTORS COLOMBIA

aktmotos@colcomercio.com.co

[call.aktmotos@colcomercio.com.co](tel:call.aktmotos@colcomercio.com.co)

E. S. M.

236

ASUNTO: DERECHO DE PETICIÓN

Por medio del presente y en uso del derecho fundamental de petición, consagrado en el artículo 23 de la constitución política de Colombia, respetuosamente le solicito a ustedes se sirvan entregar la información que a continuación describo:

PETICIÓN

1. Certifiquen o conceptúen de manera técnica, si todos los elementos descritos en la factura de compra que anexo **a la presente petición**, en la empresa matriz en China, quedan o no inservibles por el contacto con el agua, o si por el contrario, después de adelantarse un proceso de secado especializado, la mercancía puede ser utilizada.
2. Indique si después del contacto con el agua y del proceso de secado especializado, la mercancía tiene o no un valor comercial.
3. Informe cuál puede ser el impacto en el valor comercial de la mercancía después del contacto con el agua y su correspondiente proceso de secado.

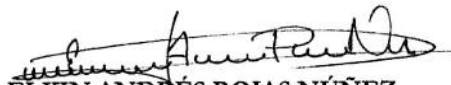
JUSTIFICACIÓN DE LA PETICIÓN

La presente información se requiere para ser aportada al proceso judicial 2018 -207 que cursa en el Juzgado 19 Civil del Circuito de Bogotá.

NOTIFICACIONES

Para todos los efectos legales, solicito remitir su respuesta al presente derecho de petición a la Cra 8 N° 64 – 42 Oficina 318 de la Ciudad de Bogotá o al correo electrónico andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com.

Atentamente



ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ
CC. 80.736.638 DE BOGOTÁ.

CHONGQING ZONGSHEN GENERAL POWER MACHINE CO.,LTD

Add: ZONGSHEN INDUSTRIAL PARK, CHAO YOU CHANG, BANAN DISTRICT CHONGQING, CHINA. 400054

Tel: 86-23-66372549 Fax: 86-23-66372586

COMMERCIAL INVOICE

SOLD TO: CONSORCIO INDUSTRIAL S.A.
NIT 890.900.290-0
CONTACT: YALI ANDREA
CARRERA 48A NO. 60A SUR 09, SABANETA,
ANTIOQUIA, COLOMBIA
TEL: (574) 4446116 FAX: (574) 2323521
FROM: CHONGQING, CHINA
TO: BUENAVENTURA, COLOMBIA

INVOICE NO.: ZS16-T0346

O.C. NO.: 5496

DATE: APR. 20, 2016

PER CONVEYANCE: BY SEA

SHIPPING MARKS: N/M

DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT
FOB CHONGQING, CHINA			
No Brand			
Gasoline Engine			
ZS168FB (6.5hp, 3/4" diam)	80	SETS	USD 62,00
ZS168FB (6.5hp, 5/8" diam)	250	SETS	USD 62,00
ZS168FB-4 (6.5hp)	64	SETS	USD 86,00
ZS168FB-6 (6.5hp)	63	SETS	USD 75,00
ZS177F (9.0hp, 3600rpm)	50	SETS	USD 111,00
ZS188F (13.0hp, 3600rpm)	80	SETS	USD 123,00
GB680(22.0hp, 3600rpm)	1	SETS	USD 405,00
Water Pump			
QGZ40-30A (2.5hp, 1.5")	20	SETS	USD 74,00
QGZ50-32 (6.5hp, 2")	120	SETS	USD 91,00
QGZ80-32 (6.5hp, 3")	20	SETS	USD 101,00
Generator			
ZSQF1.0-F (1.0KW)	20	SETS	USD 92,00
General Power Machine Spare Parts			
PISTON STD SIN ANILLOS	100003088	50	UNITS
PIN PASADOR PISTON	100003225	20	UNITS
ANILLOS STD	100003237	250	UNITS
ANILLOS STD	100003247	100	UNITS
ANILLOS STD	100003257	100	UNITS
BIELA STD	100003442	80	UNITS
BIELA STD	100003451	30	UNITS
BIELA STD	100003454	30	UNITS
CIGÜENAL	100003708	5	UNITS
BOTADOR	100004262	30	UNITS
BOTADOR	100004266	20	UNITS
VARILLA IMPULSORA	100004400	50	UNITS
BALANCIN	100004443	200	UNITS
TUERCA BALANCIN	100004457	50	UNITS
PLATINA GUIA VARILLAS IMPUL	100004469	100	UNITS
CONTRATUERCA BALANCIN	100004488	50	UNITS
PERNO BALANCIN	100004496	30	UNITS
VALVULA DE ADMISION	100004529	40	UNITS
VALVULA ESCAPE	100004545	100	UNITS
VALVULA DE ESCAPE	100004553	50	UNITS
VALVULA DE ESCAPE	100004556	50	UNITS

MONEDA BALANCIN	100004588	100	UNITS	USD 0,12	USD 12,00
MONEDA BALANCIN	100004589	100	UNITS	USD 0,18	USD 18,00
SELLO VALVULA DE ADMISION	100004602	500	UNITS	USD 0,22	USD 110,00
ELEMENTO FILTRO DE AIRE	100004766	200	UNITS	USD 0,72	USD 144,00
EMPAQUE BASE FILTRO	100004793	50	UNITS	USD 0,04	USD 2,00
TAPA FILTRO DE AIRE	100004858	5	UNITS	USD 0,48	USD 2,40
TAPA FILTRO DE AIRE	100004859	5	UNITS	USD 0,48	USD 2,40
EMPAQUE TAPA FILTRO	100004886	20	UNITS	USD 0,08	USD 1,60
BASE FILTRO (SUPERIOR)	100004904	5	UNITS	USD 0,12	USD 0,60
BASE FILTRO (INFERIOR)	100004993	10	UNITS	USD 0,43	USD 4,30
CARBURADOR	100005294	100	UNITS	USD 6,28	USD 628,00
CARBURADOR	100005425	20	UNITS	USD 9,18	USD 183,60
ESPACIADOR CARBURADOR	100005599	100	UNITS	USD 0,26	USD 26,00
ESPACIADOR CARBURADOR	100005607	20	UNITS	USD 0,27	USD 5,40
ESPACIADOR CARBURADOR	100005618	20	UNITS	USD 0,33	USD 6,60
EMPAQUE CARBURADOR	100005954	50	UNITS	USD 0,03	USD 1,50
MOFLE CON REJILLA	100006374	20	UNITS	USD 9,54	USD 190,80
EMPAQUE MOFLE	100006526	300	UNITS	USD 0,03	USD 9,00
PROTECTOR MOFLE	100006832	5	UNITS	USD 1,44	USD 7,20
ARRANQUE RETRACTIL, CJTO.	100007367-0004	100	UNITS	USD 3,50	USD 350,00
POLEA ARRANQUE	100007420	30	UNITS	USD 1,51	USD 45,30
TRINQUETE	100007428	30	UNITS	USD 0,09	USD 2,70
RESORTE ARRANQUE	100007445	50	UNITS	USD 0,91	USD 45,50
DISCO FRICCION CLUTCH	100007750	80	UNITS	USD 1,56	USD 124,80
DISCO CLUTCH IMPULSADO	100007754	60	UNITS	USD 0,36	USD 21,60
RESORTE REGULADOR	100007887	80	UNITS	USD 0,05	USD 4,00
VARILLA REGULADOR	100007958	30	UNITS	USD 0,07	USD 2,10
PALANCA REGULADOR	100008428	10	UNITS	USD 0,43	USD 4,30
TAPA TANQUE	100008766	200	UNITS	USD 0,47	USD 94,00
BOBINA	100009331	20	UNITS	USD 2,83	USD 56,60
EMPAQUE TAPA CARTER	100010146	600	UNITS	USD 0,49	USD 294,00
EMPAQUE TAPA CARTER	100010158	100	UNITS	USD 0,31	USD 31,00
EMPAQUE TAPA VALVULAS	100010178	200	UNITS	USD 0,34	USD 68,00
EMPAQUE CULATA	100010210	600	UNITS	USD 0,57	USD 342,00
EMPAQUE CULATA	100010225	100	UNITS	USD 0,82	USD 82,00
TUERCA VOLANTE	100011459-0003	20	UNITS	USD 0,10	USD 2,00
RETENEDOR TAPA CARTER	100017651	80	UNITS	USD 0,26	USD 20,80
ESCOBILLAS	100018595	50	UNITS	USD 1,20	USD 60,00
REGULADOR VOLTAJE 5KW	100018610	10	UNITS	USD 6,24	USD 62,40
LLAVE Y FILTRO SALIDA TANQUE	100021151	50	UNITS	USD 0,79	USD 39,50
TAPON	100021938	100	UNITS	USD 0,12	USD 12,00
SELLO MECANICO	100021948	20	UNITS	USD 1,44	USD 28,80
TANQUE COMBUSTIBLE	100055059-0007	30	UNITS	USD 5,28	USD 158,40
Starter Cup	100007549	300	UNITS	USD 0,68	USD 204,00
We certify that the spare parts do not have serial number					

TOTAL AMOUNT FOB CHONGQING, CHINA: USD 67.548,10

TOTAL AMOUNT: SAY U.S.DOLLARS SIXTY SEVEN THOUSAND AND FIVE HUNDRED AND FORTY EIGHT AND CENTS TEN ONLY.

PAYMENT TERMS: THE BUYER SHALL REMIT 30% OF THE TOTAL AMOUNT OF THE CONTRACT IN ADVANCE AS DOWN PAYMENT TO THE SELLER'S ACCOUNT WITHIN 10 DAYS FROM THE CONTRACT DATE. THE BALANCE OF 70% SHOULD BE PAID AGAINST COPY OF BILL OF LADING, BUT MUST BEFORE THE GOODS ARRIVE DESTINATION PORT.

240

Responder

Reenviar

Eliminar

JUZGADO 19 CIVIL CIRCUITO DE BOGOTÁ - DERECHO DE PETICIÓN PROCESO JUDICIAL

Fecha: Hoy, 14:13:06 EDT

De: andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com

Para: Juliana Correa Quiros

Adjuntos:  Akt Motors - Derecho de Petición.pdf (322 KB)

 Sólo texto (2 KB)

Señores

AKT MOTORS COLOMBIA

aktmotos@colcomercio.com.co[1]

call.aktmotos@colcomercio.com.co[1]

E. S. M.

ASUNTO: DERECHO DE PETICIÓN

Por medio del presente y en uso del derecho fundamental de petición, consagrado en el artículo 23 de la constitución política de Colombia, respetuosamente le solicito a ustedes se sirvan entregar la información que a continuación describo:

PETICIÓN

* Certifiquen o conceptúen de manera técnica, si todos los elementos descritos en la factura de compra que anexo _A PRESENTE PETICIÓN_, en la empresa matriz en China, quedan o no inservibles por el contacto con el agua, o si por el contrario, después de adelantarse un proceso de secado especializado, la mercancía puede ser utilizada.

* Indique si después del contacto con el agua y del proceso de secado especializado, la mercancía tiene o no un valor comercial.

* Informe cuál puede ser el impacto en el valor comercial de la mercancía después del contacto con el agua y su correspondiente proceso de secado.

JUSTIFICACIÓN DE LA PETICIÓN

La presente información se requiere para ser aportada al proceso judicial 2018 -207 que cursa en el Juzgado 19 Civil del Circuito de Bogotá.

NOTIFICACIONES

Para todos los efectos legales, solicito remitir su respuesta al presente derecho de petición a la Cra 8 N° 64 - 42 Oficina 318 de la Ciudad de Bogotá o al correo electrónico andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com[1].

_ADJUNTO ANEXOS Y TEXTO COMPLETO Y FIRMADO DEL DERECHO DE PETICIÓN _

ATENTAMENTE

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ
CC. 80.736.638 DE BOGOTÁ.

Vínculos:

[1] <https://rcentral520.webserversystems.com:2096/cpsess2502508802/horde/imp/dynamic.php?page=message&buid=389&mailbox=SU5CT1guU2VudA&token=kLiajJBX0o0N8HYXoFEX4jM&uniq=1552667492366#>

 Akt Motors - Derecho de Petición.pdf (322 KB)

Responder

Reenviar

Eliminar

Leído: JUZGADO 19 CIVIL CIRCUITO DE BOGOTÁ - DERECHO DE PETICIÓN PROCESO JUDICIAL

Fecha: Hoy, 12:44:54 EDT

De: Juliana Correa Quiros

Para: andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com

 Notificar (1 KB)

 Se ha recibido un aviso de devolución del destinatario de un mensaje que había enviado.
Los detalles técnicos se pueden visualizar [AQUÍ](#).

 Texto (1 KB)

El mensaje

Para: Juliana Correa Quiros

Asunto: JUZGADO 19 CIVIL CIRCUITO DE BOGOTÁ - DERECHO DE PETICIÓN PROCESO JUDICIAL

Enviados: viernes, 15 de marzo de 2019 11:36:36 (UTC-05:00) Bogota, Lima, Quito, Rio Branco

fue leído el viernes, 15 de marzo de 2019 11:44:44 (UTC-05:00) Bogota, Lima, Quito, Rio Branco.

244

243

PRUEBA DOCUMENTAL 4

BILL OF LADING

NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED "TO ORDER"

NO: 0015543

Shipper

CHONGQING ZONGSHEN GROUP I/E CORP.
ZONG SHEN INDUSTRIAL ZONE,
CHAOYOUCHANG BANAN DISTRICT,
CHONGQING, 400054, CHINA
TEL: 86-23-66372313 FAX: 86-23-66372328

B/L No.

CKOE1600134

Consignee (if 'To Order' so indicate)

COLOMBIANA DE COMERCIO S.A.
NIT: 890.900.943-1 DEPOSITO AUTORIZADO PRIVADO DE
TRANSFORMACION O ENSAMBLE
CODIGO 21510-MEDELLIN-COLOMBIA
MERCANCIA EN DTA TEL: 57-4-3265800

blu
LOGISTICS

Notify Party (No claim shall attach for failure to notify)

COLOMBIANA DE COMERCIO S.A.
NIT: 890.900.943-1 DEPOSITO AUTORIZADO PRIVADO DE
TRANSFORMACION O ENSAMBLE
CODIGO 21510-MEDELLIN-COLOMBIA
MERCANCIA EN DTA TEL: 57-4-3265800

For delivery of goods please apply to:
BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.
NIT 830.008.524-3
CARRERA 54 # 5C - 33
TEL: 571 6505555
BOGOTA - COLOMBIA

Place of Receipt
CHONGQING, CHINA CY

Port of Loading
SHANGHAI, CHINA

Ocean vessel / Voy No.
APL SPAIN V.182E

Port of Discharge
BUENAVENTURA, COLOMBIA

Place of Delivery
BUENAVENTURA, COLOMBIA CY

- PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER -

Container No. & Seal No. Marks and Numbers	Number of Containers or Packages	Kind of Packages/Description of Goods	Gross Weight (KGS)	Measurement (CBM)
AKT MOTOS	AS 1X40 HC S.T.C. 854 PACKAGES	AKT BRAND MOTORCYCLE IN CKD CONDITION ZS199 AK125WII INV#: 1603-191-1 CY-CY 1X40HQ SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL	12751.000	66.170
-Container/Size/Seal No.----- TCLU6436772 40'HC MOL201339J	Qty-Unit----- 1x40'HC	Status----- S.T.C. 854 PACKAGES	WTG(KG)----- 12751.000	CBM----- 66.170

"FREIGHT COLLECT"

Total number of Containers or other packages
or units received by the Carrier (in words) **SAY EIGHT HUNDRED AND FIFTY-FOUR PACKAGES ONLY**

FREIGHT AND CHARGES	PREPAID	COLLECT
FREIGHT AS ARRANGED		
TOTAL:		
Freight payable at DESTINATION		
LADEN ON BOARD THE VESSEL		
Date 30 May 2016		

RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above or apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.

The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. In WITNESS where of one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other(s), if any, to be void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or their proceeds.

Number of original B/L(s)
THREE (3)
Place and date of Issue
CHONGQING 30 May 2016
BLU LOGISTICS (CHINA) CO., LTD CHONGQING BRANCH
Signed and sealed for and on behalf of the carrier

- ORIGINAL -

0666122

BILL OF LADING

NO: 0015543

NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED "TO ORDER"

Shipper CHONGQING ZONGSHEN GROUP I/E CORP. ZONG SHEN INDUSTRIAL ZONE, CHAOYOUCHANG BANAN DISTRICT, CHONGQING, 400054, CHINA TEL: 86-23-66372313 FAX: 86-23-66372328		B/L No. CKOE1600134	
Consignee (If "To Order" so indicate) COLOMBIANA DE COMERCIO S.A. NIT: 890.900.943-1 DEPOSITO AUTORIZADO PRIVADO DE TRANSFORMACION O ENSAMBLE CODIGO 21510-MEDELLIN-COLOMBIA MERCANCIA EN DTA TEL: 57-4-3265800			
Notify Party (No claim shall attach for failure to notify) COLOMBIANA DE COMERCIO S.A. NIT: 890.900.943-1 DEPOSITO AUTORIZADO PRIVADO DE TRANSFORMACION O ENSAMBLE CODIGO 21510-MEDELLIN-COLOMBIA MERCANCIA EN DTA TEL: 57-4-3265800		For delivery of goods please apply to: BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S. NIT 890.008.524-5 CARRERA 54 # 5C - 33 TEL: 571 6505555 BOGOTA - COLOMBIA	
Place of Receipt CHONGQING, CHINA CY	Port of Loading SHANGHAI, CHINA		
Ocean vessel / Voy No. APL SPAIN V.182E			
Port of Discharge BUENAVENTURA, COLOMBIA	Place of Delivery BUENAVENTURA, COLOMBIA CY		
- PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER -			
Container No. & Seal No. Marks and Numbers	Number of Containers or Packages AS 1X40' HC	Kind of Packages/Description of Goods S.T.C. 854 PACKAGES AKT BRAND MOTORCYCLE IN CKD CONCICTION 25199 AK125WII INV# : 1603-191-1 CY-CY 1X40HQ SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL	Gross Weight 12751.000 (KGS) Measurement 65.170 (CBM)
AKT MOTOS			
FREIGHT COLLECT			
-Container/Size/Seal No.-----Qty-Unit-----Status-----WTG(KG)-----CBM----- TCLU6436772 40'HC MCL2013893 1x40'HC S.T.C. 854PACKAGES CY-CY 12751.000 65.170			
Total number of Containers or other packages or units received by the Carrier (in words) SAT EIGHT HUNDRED AND FIFTY FOUR PACKAGES ONLY			
FREIGHT AND CHARGES FREIGHT AS ARRANGED	PREPAID	COLLECT	RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above or apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier In WITNESS where of one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accompanied by the other(s), if any to be void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be presented duly endorsed in exchange for the Goods for delivery order.
TOTAL:		Number of original B/L(s) THREE(3)	
Freight payable at DESTINATION		Place and date of Issue CHONGQING 30, May 2016 BLU LOGISTICS(CHINA)CO.,LTD CHONGQING BRANCH-	
LADEN ON BOARD THE VESSEL Date 30, May 2016		Signed and sealed for the carrier on behalf of the carrier	

- ORIGINAL -

0666122

BILL OF LADING

NO: 0015484

NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED "TO ORDER"

Shipper

CHONGQING ZONGSHEN GROUP LTD CORP.
ZONG SHEN INDUSTRIAL ZONE
CHAOYOUCHANG BANAN DISTRICT
CHONGQING, 400054, CHINA
TEL: 86-23-66372313 FAX: 86-23-66372328

B/L No.

CKOE1600134

blu
LOGISTICS

Consignee (if "To Order" so indicate)

COLOMBIANA DE COMERCIO S.A.
NIT: 890.900.943-1 DEPOSITO AUTORIZADO PRIVADO DE
TRANSFORMACION O ENSAMBLE
CODIGO 21510-MEDELLIN-COLOMBIA
MERCANCIA EN DTA TEL: 57-4-3265800

Notify Party (No claim shall attach for failure to notify)

COLOMBIANA DE COMERCIO S.A.
NIT: 890.900.943-1 DEPOSITO AUTORIZADO PRIVADO DE
TRANSFORMACION O ENSAMBLE
CODIGO 21510-MEDELLIN-COLOMBIA
MERCANCIA EN DTA TEL: 57-4-3265800

For delivery of goods please apply to:

BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.
NIT 830.008.524-5
CARRERA 54 # 3C - 33
TEL: 571.6505555
BOGOTA - COLOMBIA

Place of Receipt

CHONGQING, CHINA CY

Port of Loading

CHONGQING, CHINA

Ocean vessel / Voy No.

HAOHANG1001 V.1601E

Port of Discharge

BUENAVENTURA, COLOMBIA

Place of Delivery

BUENAVENTURA, COLOMBIA CY

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Container No. / Seal No. Mark and Number	Number of Containers	Kind of Packages / Goods	Weight (KGS)	Volume (CBM)
AKT MOTOS	AS 2x40 HC S.T.C. 1708 PACKAGES	AKT BRAND MOTORCYCLE IN CKD CONDITION ZS199 AKC ZSWII INV#: 1603-191 CY-CY 2X40HQ SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL	25502.000 (KGS)	132.340 (CBM)
- Container (Size) / Seal No. -	Qty - Unit	Status	WTG (KG)	CBM
FSCU8566483 40' HC MOL2014001	1x40' HC	S.T.C. 854 PACKAGES	CY-CY 12751.000 56.170	
TCLU6436772 40' HC MOL2013393	1x40' HC	S.T.C. 854 PACKAGES	CY-CY 12751.000 56.170	

FREIGHT COLLECT

Total number of Containers or other packages or units received by the Carrier (in words): **SAY ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED AND EIGHT PACKAGES ONLY**

FREIGHT AND CHARGES: **PREPAID** (FREIGHT COLLECT)

FREIGHT AS ARRANGED

RECEIVED by the Carrier, the Goods as specified above of apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.

The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.

IN WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other(s), if any, to be void. It is required by the Carrier that original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods.

TOTAL:

Freight payable at

DESTINATION

Number of original B/L(s)

THREE(3)

LADEN ON BOARD THE VESSEL

Date

21, Apr 2016

Place and date of Issue: CHONGQING

21, Apr 2016

BLU LOGISTICS (CHINA) CO., LTD CHONGQING BRANCH

Signed on behalf of the Carrier

- ORIGINAL -



FRANCO & ABOGADOS ASOCIADOS

Señora:

JUEZ DIECINUEVE (19) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C.

E.

S.

D.

Ref.: **PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL DE SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A. CONTRA BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S., MITSUI O.S.K. LINES LTDA Y GERLEINCO S.A.**

APR 21 1999 3:35

Radicado No.: **2018-00207-00**

JAVIER ANDRÉS FRANCO ZÁRATE, mayor de edad, identificado con la C.C. No. 80.039.098, domiciliado en Bogotá D.C., actuando como apoderado judicial de la sociedad **BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.** identificada con el NIT 830008524-5, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C., tal y como consta en el certificado de la Cámara de Comercio de Bogotá que anexo, por medio del presente escrito, me dirijo a su Despacho con el fin de recorrer traslado de la demanda instaurada por **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.** contra **BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.** (en adelante “mi mandante” o “BLU LOGISTICS COLOMBIA S.A.S.”) y otros, mediante la presentación del respectivo escrito de contestación de demanda, conforme a lo dispuesto en el artículo 96 y siguientes del Código General del Proceso (en adelante CGP), en los siguientes términos:

I. OPORTUNIDAD

Teniendo en cuenta que mi representada fue notificada personalmente de la demanda a través del apoderado **ANDRÉS ENRIQUE BERNAL GÓMEZ** el día cuatro (4) de marzo de dos mil diecinueve (2019), así como lo previsto en el Art. 369 del C.G.P. en relación con el término de traslado de la demanda para procesos verbales (20 días), esta contestación se entiende presentada dentro del término de ley dado que dicho término vence el día dos (2) de abril de dos mil diecinueve (2019).

II. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS

Con fundamento en lo previsto en el artículo 96 del Código General del proceso, respetuosamente me permito hacer un pronunciamiento expreso y concreto, sobre los hechos de la demanda, en los siguientes términos:

- 1. FRENTE AL HECHO PRIMERO.** Es un hecho de tercero respecto del cual se entiende mi mandante está relevada de pronunciarse. Sin embargo, valga manifestar

www.francoabogados.com.co
Calle 75 No. 13 – 51 Of. 408, Bogotá.
Tel (+57) (1) 7035633

+

PROCESO No. 1100131030192018/207

SE FIJA EN TRASLADO LAS EXCEPCIONES DE MERITO por el término de CINCO (5) días, conforme al artículo 370 del C.G.P. SE FIJA HOY 13/07/2022

Inicia: 14/07/2022 a las 8 A.M.

Finaliza: 21/07/2022 a las 5 P.M.

GLORIA STELLA MUÑOZ RODRIGUEZ
Secretario