






Universitat Autònoma de Barcelona

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús establertes per la següent llicència Creative Commons:  http://cat.creativecommons.org/?page_id=184

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <http://es.creativecommons.org/blog/licencias/>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis it is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>



EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE
MERCADERÍAS

Carlos Antonio Ubaté Ubaté



Facultad de Derecho
Departamento de Derecho Privado
Doctorado en Derecho

TESIS DOCTORAL

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE
MERCADERÍAS

Autor : Carlos Antonio Ubaté Ubaté

Director de la tesis : Dr. Eliseo Sierra Noguero Profesor agregado de Derecho
mercantil de la Universidad Autònoma de Barcelona

Barcelona, 2021

A mis padres, Carlos Hernando Ubaté Ortega y Jackeline Ubaté Carvajal, por su guía, paciencia y esfuerzo, este logro es de ellos.

A mi hermano, Cristian Camilo Ubaté por su compañía incondicional en todo momento.

Al Director de la tesis y amigo, Dr. Eliseo Sierra Noguero por toda su ayuda e ilustración para poder alcanzar este objetivo.

A la Universidad Autónoma de Barcelona que me permitió formarme como jurista.

“El motor no razona; el piloto, sí”. **Niki Lauda**

INDICE

ABREVIATURAS

INTRODUCCIÓN.....	1 -
CAPÍTULO I. CONCEPTO Y RÉGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS	7 -
1. Condiciones históricas del transporte aéreo de mercaderías.....	7 -
2. Concepto del contrato del transporte aéreo de mercaderías.....	9 -
3. Naturaleza jurídica del contrato del transporte aéreo de mercaderías.....	14-
4. Régimen jurídico: Convenios internacionales ratificados por España y Colombia sobre transporte aéreo internacional de mercaderías.....	22-
4.1 Sistema de Varsovia: Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de 1929 y sucesivas enmiendas.....	29-
4.2. Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.....	34-
4.3 Ámbito de aplicación del Sistema de Varsovia de 1929 y del Convenio de Montreal de 1999 y su coordinación entre ambos.....	37-
5. Especial referencia al régimen jurídico del transporte aéreo nacional de mercancías en España y en Colombia.....	42 -
6. Usos y prácticas del transporte aéreo de mercaderías: La Lex mercatoria	44 -
6.1. La lex mercatoria en general y en el transporte aéreo de mercaderías.....	46 -
6.2. Especial referencia a la labor de la IATA en los usos y practicas del transporte aéreo de mercaderías	56 -
CAPITULO II. ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS..	63 -
7. Elementos personales	63 -
7.1 El porteador contractual. Obligaciones y derechos	64 -
7.2 Posibilidad de que el porteador contractual no realice personalmente el transporte contratado. La figura del porteador de hecho.	77 -
7.3 Remitente aéreo de mercaderías. Régimen jurídico en España y en Colombia. Obligaciones y derechos	80 -
7.4 Destinatario aéreo de mercaderías. Régimen jurídico en España y en Colombia	85 -
7.5 La intermediación del transporte aéreo de mercaderías	90 -
8. Elementos reales	97 -
8.1 La aeronave	99 -
8.2. Las mercaderías	108 -

8.2.1 Mercadería general.....	110-
8.2.2 Mercadería especial.....	112-
8.3 El flete aéreo.....	147-
9. Elementos formales. La carta de porte aéreo (airway bill). Naturaleza jurídica y funciones.....	150 -
CAPITULO III. FORMACIÓN, PERFECCIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS	112 -
10. Proceso de formación del contrato	155 -
10.1 La oferta en el contrato de transporte aéreo de mercaderías.....	158 -
10.2 La aceptación en el contrato de transporte aéreo de mercaderías. ...	167 -
10.3 La perfección contractual del transporte aéreo de mercaderías.....	175 -
11.Efecto de la formación del contrato de transporte aéreo de mercaderías celebrado por medios electrónicos	176 -
11.1 Especial referencia a la contratación electrónica del transporte aéreo de mercaderías. Oferta, aceptación y perfección del contrato	177 -
12. Efecto de la electrificación de la IATA en los documentos del transporte aéreo de mercaderías.....	186 -
12.1 E-CSD de la IATA.....	188 -
12.2. Carta de porte electrónica (e-way bill)	208 -
13.La ejecución contractual del transporte aéreo de mercaderías.....	213 -
14.Especial referencia a la acción de disposición del remitente y destinatario aéreo en el contrato de transporte aéreo de mercaderías.....	217 -
CAPITULO IV RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS	220 -
15. Naturaleza jurídica de la responsabilidad civil del porteador aéreo de mercancías.....	220 -
16.Responsabilidad del porteador en el Sistema de Varsovia 1929.	224 -
16.1. Imputación del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la prestación de transporte. Supuestos responsabilidad: averías y pérdida de las mercancías, retraso, inejecución del transporte.	225 -
16.2. Causas de exoneración de responsabilidad	229 -
16.3 Limites indemnizatorios del Sistema de Varsovia.	235 -
17. Responsabilidad del porteador aéreo en el Sistema de Montreal 1999... ..	237 -
17.1 Imputación del incumplimiento. Supuestos de responsabilidad.....	238 -
17.2. Exoneración de responsabilidad	239 -
17.3. Limites indemnizatorios del Convenio de Montreal.	240 -
18. La responsabilidad del porteador aéreo en la legislación española y colombiana.....	243-
19. Caducidad de las acciones derivadas del contrato de transporte aéreo de mercancías.....	247 -

19.1 Caducidad de las acciones del Sistema de Varsovia al Convenio de Montreal.....	248 -
19.2 La prescripción de las acciones en el Derecho español y colombiano.....	251 -
20. Los seguros aéreos de responsabilidad civil en el contrato transporte aéreo de mercaderías.....	252-
CAPITULO V ESPECIAL REFERENCIA A LOS EFECTOS DE LA CONTRATACIÓN ELECTRÓNICA EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS.	
21. La contratación electrónica en el transporte aéreo internacional de mercaderías.	264 -
21.1 La ley modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico de 1998 en la contratación electrónica del transporte aéreo	266 -
21.2 El proyecto e-freight de la IATA en la contratación electrónica del transporte aéreo.....	268 -
22. Jurisdicción competente	271 -
22.1 Jurisdicción del contrato de transporte aéreo de mercaderías celebrado electrónicamente mediante fundamentos de la Unión Europea dentro del contexto Español.....	273 -
22.2 Jurisdicción del contrato de transporte aéreo de mercaderías celebrado electrónicamente mediante fundamentos de Mercosur dentro del contexto Colombiano.	275 -
23. Ley nacional aplicable al contrato de transporte aéreo internacional celebrado electrónicamente.	276 -
CONCLUSIONES.....	281 -
BIBLIOGRAFÍA.....	291 -
LEGISLACIÓN.....	348 -
JURISPRUDENCIA.....	350 -

ABREVIATURAS

AWB: Air WayBill o Conocimiento de Embarque Aéreo

ATP: Acuerdo Internacional de Mercancías Perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en el transporte de alimentos

CITEJA: Comité Internacional Técnico de Expertos Juristas Aéreos

C.V: Convenio de Varsovia de 1929

C.M: Convenio de Montreal de 1999

C. G. 1961 : Convenio de Guadalajara de 1961

C.C.E : Código Civil Español

C.CO: Decreto 410/1971, de 27 de marzo, de Código de Comercio de Colombia (Colombia)

CBM: Cargo Border Management o gestión de fronteras

C.CH: Convenio de Chicago de 1944

CITES: Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de Fauna y Flora Silvestre

COTB: Junta de Operaciones y Tecnología de Carga

CSC: Cargo Service Conference

CDCWG: Grupo de Trabajo de Conectividad Digital de Carga o Cargo Digital Connectivity Working Group

CNUDMI: Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

CNUDMI-CE: Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en el comercio electrónico.

DEG: Derechos Especiales de Giro

E – AWB: Conocimiento de Embarque Aéreo o Electronic Air WayBill

E-CSD: Consignment Security Declaration

EDI: Intercambio Electrónico de Datos o Electronic Data Interchange

FMI: Fondo Monetario Internacional

GCR: General Cargo Rates

HUM: Restos Humanos

IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo o International Air Transport Association

IOSA: Operational Safety Audit

LSSI: Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio electrónico (España)

LMUCECI: Ley Modelo de Utilización de Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales

LNA : Ley 48/1960, de 12 de julio, de Navegación Aérea (España)

LSA : Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (España)

LAR: Reglamento para el Transporte de Animales Vivos

MITMA : Ministerio de Transporte y Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España.

OPACI: Organización provisional de la Aviación Civil Internacional

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

OIE : Oficina Internacional de Epizootias

PEC: Parlamento Europeo y del Consejo.

RAC : Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

RD : Real Decreto

RRI: Reglamento Roma I

STB: Simplifying the Business Cargo

TACT: The Air Cargo Tariff

TUE : Tratado de la Unión Europea

UDL: Unit Load Device o Elemento Unitario de Carga

UNIDROIT: Instituto Internacional para la Unificación de Derecho Privado

XML : Extensible Markup Language.

INTRODUCCIÓN

El contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías es un tema mercantil de actualidad por brindar el respectivo desarrollo contractual en las relaciones interpersonales de la sociedad en cuanto al traslado de mercaderías de un sector geográfico a otro, lo que conlleva a una búsqueda permanente de soluciones en donde se analiza la trascendencia, inclusión, facilidad económica, desarrollo y sofisticación tecnológica, mediante el sistema mundial de contratación internacional del transporte aéreo de mercaderías. El transporte aéreo como columna central dentro del desarrollo del ser humano está dotado de unos componentes legales y tecnológicos que permitieron la creación de instituciones internacionales, convenios internacionales, leyes modelo, *lex mercatoria*, entre otras directrices internacionales aceptadas por la comunidad internacional con el objetivo de alcanzar la unificación internacional de las directrices a aplicar al respecto del traslado aéreo de mercaderías.

Al darse la creación de herramientas internacionales indispensables como lo es el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929 con todas sus enmiendas protocolarias y el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999, produce la gestación de regímenes jurídicos que determinan las diferentes directrices a aplicar por los participantes de la tratativa aérea internacional de transportar mercaderías. Para la comprensión de la tipología contractual del transporte aéreo de mercaderías se realiza en este estudio una explicación de las condiciones históricas hasta llegar al concepto del contrato de transporte aéreo de mercaderías como tal, siendo indispensable dar el análisis efectivo de su naturaleza jurídica por ser un contrato típico dotado de características como la bilateralidad, onerosidad, consensualidad, entre otro tipo de características que hacen de este contrato un contrato indispensable dentro del actuar regular y cotidiano del comercio.

La industria aérea ha venido gestando un desarrollo reciente en los contratos mercantiles internacionales por tener el fundamento toral de que la *lex mercatoria*

esta confeccionada mediante practicas internacionales las cuales al ser repetitivas por los comerciantes se convierten en ley para ellos, además después de la terminación de los conflictos bélicos mundiales la comunidad internacional mediante amplios esfuerzos dio la unión y a su vez la confección de convenios, directrices y recomendaciones internacionales que fueron emitidas por organizaciones internacionales como las Naciones Unidas, en donde promulgan y promueven la aplicación, adherencia, suscripción y ratificación de estas directrices de soft law, con el objetivo de que todo el sector internacional actué bajo una misma sintonía por ser suscrito, ratificado y adherido el instrumento internacional de parte de cada estado. Es muy importante la suscripción y ratificación de los convenios internacionales que para nuestro caso seria el Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Montreal de 1999, por ser la línea de ruta que se debe seguir para dar la contratación internacional del transporte aéreo de mercaderías y mantener de forma ambivalente la estructura contractual igualitaria de las partes contractuales o de cualquier otro participante en el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías.

En el momento en que el estado ejecuta la adherencia y la ratificación de las directrices de soft law, este estado ingresa en una orbita de beneficios legales, financieros, contractuales y comerciales, adquiriendo la calidad de estado parte dentro de la convención para con ello determinar las directrices impartidas por Varsovia de 1929 y Montreal de 1999, instrumentos internacionales que tienen la capacidad de ingresar al fuero interno del país participante y detallar los parámetros a aplicar, es por tal razón que dentro de este estudio privatista se da la modulación de derecho comparado al respecto del régimen jurídico nacional aplicable a España y Colombia, análisis que denota características legislativas diferenciales pronunciadas por cada legislador en concreto las cuales mediante este tipo de instrumentos internacionales como lo son las convenciones aéreas entrelazan normatividades con el fin de buscar una unificación normativa internacional dentro de la ejecución contractual del transporte aéreo internacional de mercaderías. No se debe olvidar con importancia categórica la lex mercatoria establecida por los mismos comerciantes y por la IATA como organismo pionero de instrucción aérea que determina usos y practicas mercantiles internacionales capaces de

complementar y denotar nuevos senderos normativos que brindan soluciones idóneas al respecto de la ejecución contractual del transporte.

El contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías esta compuesto de unos elementos personales, reales y formales, elementos inherentes al propio contrato los cuales deben estar entremezclados para dar la formación correcta del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías. El capítulo segundo de esta obra tiene como propósito introducir al lector, estudiante o profesional en los elementos personales, reales y formales del contrato de transporte aéreo de mercaderías, es por ello que como primer elemento del contrato encontramos los elementos personales siendo estos las figuras principales por desplegar actos obligacionales y adquirir unos derechos inherentes tanto para el porteador, remitente y destinatario aéreo, ejecutando cada uno su rol contractual en donde existe la posibilidad de intermediación, pero siempre con el objetivo total de cada parte contractual desempeñe su labor correctamente para poder llegar a el estado de ejecución del contrato. De otra parte el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías esta compuesto de unos elementos reales como lo es la aeronave, la mercadería y el flete aéreo, manteniendo una correcta sintonía que permita dar la conservación de la mercadería por el hecho de ser el elemento total dentro de la relación contractual e igualmente departir efectos de responsabilidad por la materialidad contractual del traslado de la mercadería, siendo indispensable el hecho de tomar medidas idóneas de conservación por encontrar variedad de mercaderías que son diferenciables por su naturaleza de composición. De esta manera el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías esta conformado por unos elementos formales adheridos mediante estamentos documentales como lo es la carta de porte aéreo o airway bill, siendo el documento principal que contiene datos esenciales del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, pero en donde a pesar de ser un documento de suma importancia este no afectaría como tal la validez del contrato de transporte, analizándose desde una esfera puramente legal su naturaleza jurídica y sus funciones dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

Entendidos los elementos que conforman la esencia propia del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías es indispensable analizar la formación, perfección y ejecución del mismo, abordando en su proceso de formación un análisis jurídico particular a través de la oferta, su aceptación y la misma perfección contractual que conlleva el poder ejecutar materialmente el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías. En este mismo capítulo III hacemos una referencia especial al efecto de formación contractual a través de medios electrónicos, en donde todo el estudio está centrado a la oferta, aceptación y perfección del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías confeccionado a través de senderos digitales en los que normativamente se han implantado directrices electrónicas para estos contratos a distancia celebrados en plataformas digitales que tienen la capacidad de producir los mismos efectos legales como si se estuvieran ejecutando y consumando contractualmente por medios tradicionales. Al referirnos en este apartado conceptual de un elemento esencial y actual como lo es la electrificación en las tratativas aéreas contractuales se debe realizar el respectivo análisis de los efectos electrónicos propuestos por la IATA, todo siendo determinado mediante la estructura del e-CSD, en el que se incluyen efectos electrónicos como la carga interactiva, la conexión de carga, el one record, el blockchain, la carta de porte electrónica, entre otros elementos que buscan implementar una sintonía en entornos digitales, los cuales permitan dar la ejecución del transporte aéreo de mercaderías a través de parámetros documentales de electrificación.

El capítulo IV es uno de los capítulos más importantes de la obra por tratar la responsabilidad civil del porteador aéreo de mercaderías mediante el fundamento del incumplimiento contractual del transporte aéreo internacional de mercaderías, efectuando su respectivo análisis mediante el fundamento propio de la naturaleza jurídica de la responsabilidad aérea establecida por el Sistema de Varsovia de 1929 con todas sus enmiendas protocolarias y el Convenio de Montreal de 1999, imputación de responsabilidad establecida por el incumplimiento contractual, cumplimiento defectuoso de la prestación de transporte aéreo de mercaderías, averías, pérdidas, retraso de las mercancías, inejecución del transporte, y cualquier

otro tipo modulación contractual que puede llegar a configurar el escenario de responsabilidad, con la importancia manifiesta de que la responsabilidad estará sujeta a unos límites indemnizatorios aceptados y promovidos por las mismas partes contractuales. Esta responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías es una responsabilidad que tiene unas causales exonerativas que pueden dar por terminado la ejecución material de la responsabilidad, si son actos aplicados como la debida diligencia, la causa extraña, la culpa de pilotaje, entre otros factores exonerativos que si son bien motivados permitirían dar por finiquitada la responsabilidad contractual y convertirse remedios jurídicos capaces de brindar soluciones efectivas dentro de los escenarios de responsabilidad civil aérea de mercaderías.

El contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías puede dar la formación respectiva de la caducidad contractual por la falta de ejercicio de las acciones al respecto de la solicitud propia de la responsabilidad, estableciendo como tal la caducidad tanto en el Sistema de Varsovia de 1929 como en el Convenio de Montreal del 1999, fijando términos y además estableciendo unos parámetros a seguir para su correcta aplicabilidad. Una de las grandes diferencias conceptuales que se evidencian en este estudio es el hecho de que en los sectores internacionales entienden la no interposición de la acción de responsabilidad como una caducidad, pero frente al albor local o nacional del transporte aéreo español y colombiano el legislador la promueve como una prescripción, conceptos que guardan similitud pero que en su sentido conceptual son completamente diferentes, surgiendo una serie de conflictos doctrinales, de posiciones y posturas, en donde el objetivo realmente es establecer términos temporales que determinen los actos propios en los que no se puede dar aplicabilidad material de la respectiva solicitud indemnizatoria.

El capítulo V de esta obra, es un capítulo destacado en donde se analizan directrices propias creadas por la contratación electrónica del transporte aéreo de mercaderías, contratación establecida mediante parámetros de soft law que ofrece una serie de instrumentos internacionales como la ley modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico de 1998 y el proyecto e- freight de la IATA, buscando como tal presentar

los diferentes factores revolucionarios dentro de la contratación electrónica en el transporte aéreo de mercaderías. De esta manera queremos desarrollar de forma comprensible, la idea de que la electrificación en los contratos es una realidad que se va ir desarrollando dentro de varios sectores geográficos y legales, pero que a cuenta del ingreso de una globalización comercial electrificada de el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías surgen problemas de aplicación al respecto de la celebración contractual del transporte mediante medios electrónicos, por tal razón es indispensable estudiar el análisis del efecto respectivo a la determinación jurisdiccional del contrato de transporte aéreo de mercaderías celebrado electrónicamente, siendo analizada en este trabajo mediante la estructura conceptual determinada por los fundamentos de la Unión Europea y del Mercosur, obteniendo resultados diferentes que permitieron visualizar las posturas aplicadas al momento de celebrar y perfeccionar el contrato de aéreo internacional de mercaderías.

Esta tesis doctoral constituye una labor investigativa al respecto del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, analizando, estudiando y clarificando los diferentes elementos que son inherentes al contrato, pero también observando las diferentes variables que se pueden llegar a presentar dentro de la confección, perfección y consumación del acto contractual de transportar mercaderías de un lugar geográfico a otro de forma tradicional o mediante la aplicabilidad de plataformas digitales. La presente investigación tiene el objetivo de plantear la realidad legal a la que se encuentra sometida en la actualidad el transporte aéreo de mercaderías, siendo como tal el corazón o epicentro de la actividad comercial internacional que permite dar el traslado de las mercaderías a sitios geográficos equidistantes, pero también evidenciar la labor internacional desplegada por las organizaciones aéreas IATA y OACI, las cuales buscan de manera efectiva mantener actualizada la industria aérea con todos los cimientos digitales y actuales que ayuden a dar el desarrollo regular de la relación contractual de transportar mercaderías.

CAPÍTULO I. CONCEPTO Y RÉGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

1. Condiciones históricas del transporte aéreo de mercaderías.

El tráfico económico de mercaderías en el mundo ha surgido como respuesta a las necesidades de personas naturales y jurídicas, es así que por intermedio de un contrato participan las voluntades de los sujetos contractuales coincidiendo con el objeto principal determinado, creando relaciones, modificándolas y extinguiéndolas según el consentimiento que haya sido manifestado por las partes¹. Para poder comprender la esencia contractual del transporte debemos analizar los componentes primigenios de su evolución, respecto de sus procesos legales productivos e históricos que hicieron extender el transporte de mercaderías de manera instantánea por todo el globo terráqueo. Conforme a lo anterior la doctrina transportista exhibe la dificultad inherente del ser humano de trasladarse o portear sus objetos más preciados, siendo Arquitas de Tarento² en Grecia la primera persona en el mundo en construir un artefacto capaz de volar una distancia de 180 metros a través de propulsión de aire conocido como la “*peristeria*”, mecanismo

¹ Las obras más específicas y completas sobre el contrato de transporte aéreo de mercancías son las siguientes: ACEDO PENCO, A., *Contratos y responsabilidad cuestiones jurídicas actuales*, Editorial Dikinson, Madrid, 2007, p.13.; JIMENEZ SOLANO, F., *Contrato de transporte aéreo de carga*, Universidad de Costa Rica, San José de Costa Rica, 2002, p.6., y; PETIT LAVALL, V y GUERRERO LEBRÓN, J., “Transporte aéreo régimen jurídico contrato de transporte aéreo” en MARTINEZ SANZ, F y PUETZ, A. (Coords.) *Manual de derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 343., y; OCAMPO LOPERA, T., *El contrato de transporte*, Editorial jurídica de Colombia, Bogotá, 1990, p.154., y; MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo internacional: comentarios al Convenio de Varsovia*, Tecnos, Madrid, 1968, p.26.; GUERRERO LEBRON, M., “La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, nº 2, 2005, p. 1240.; AEAL LUDUEÑA, S., “El contrato de transporte aéreo” en CALVO CARAVACA, L y FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L, (Dir.s), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, p. 652.; FERNANDEZ ROZAS, J. y otros, *Derecho de los negocios internacionales*, Lustel, Madrid, 2011, p.38.

² Vid. SIMONS, D y WHITINGTON, T., *Historia de la aviación*, Editorial Parragon, 2007, p.34; CANAVERIS, G., *Historia de la aeronáutica*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2014, p.22. Arquitas de Tarento (435 – 410 a.c) fue un filósofo matemático que perteneció a la escuela de los Pitagóricos, comandante de tres guerras y gestor del progreso comercial del transporte de objetos por la asociación económica entre Grecia y África. PARDO ZARAGOZA, C., “Análisis de la evolución jurídica del derecho aeronáutico desde 1911 a 1955 a través de las organizaciones aéreas internacionales”, en *Revista Europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 33, 2016, p. 32, en <https://bit.ly/3m6MLO8> (visitada el 15 de octubre de 2018).

aéreo primario que logro crear pautas que cimentaron la actividad aérea a través de una estructura construida con papel grueso que al interior estaba compuesto por un plato hondo de fuego³,el cual expulsaba grandes chorros de aire caliente que permitía emerger hacia el cielo en una distancia de tres metros de altura⁴.

François de Rozier y el Marques de Arlandes hacia el año 1873⁵ demostraron la posibilidad de transportarse por los cielos a través de un globo construido con papel y lleno de aire caliente⁶, fomentando de esta manera investigaciones mucho más serias como la George Cayley respecto de la aerodinámica de los fluidos⁷ que otorgaría la posibilidad de transportar pasajeros de un lugar a otro y abrir la posibilidad a otros inventores como los hermanos Wright de crear su primera máquina voladora a motor llamada “*Kitty Hawk*”⁸ para poder transportar mercancías. La historia documenta que el primer contrato de transporte de mercaderías lo hizo la compañía “*Lowel Cabot* ”⁹ en el año 1903 en el estado de Boston con los hermanos Wright, pacto contractual en el que se estipulaba transportar carbón en

³ Vid. SCOTT, C., *Aeronautics and space flight collections*, The Haworth Press, New York, 1985, p.159. Vid, LARSEN, P. SWEENEY, J., *Aviation Law*, Martinus Nijhoff Publisher, Boston, 2012, p.159. Al respecto la doctrina aérea indica que es el artefacto aéreo denominado la “*Passarola*”, el cual fue creado por Bartolomeu Lourenço de Gusmão y según documentación histórica fue exhibido al publico el 08 de agosto de 1709.

⁴ CANAVERIS, G., *Historia.....*, cit. p. 23. MILDE, M., *International air law and ICAO*, Eleven International Publishing, Netherlands, 2008, p.10.

⁵ CREUS SOLE, A., *Iniciación a la aeronáutica*, Editorial Funiber, Madrid, 2010, p.175. SCOTT, C., *Aeronautics.....*, cit. p. 160.

⁶ DUHEM, J., *Histoire des idées aéronautiques avant Montgolfier*, Sorlot, Paris, 1943, p.350. LERALTA, J., *Madrid cuentos leyendas y anécdotas*, Silex, Madrid, 2002, p.124. En el mismo sentido, los aportes de los franceses Montglfrier dieron la construcción de un globo de tela el cual podía transportar a dos personas en una distancia de 8 kilómetros y lograr un trayecto de estable de 25 minutos.

⁷ Vid. MOOT, R., *Mecánica de los fluidos*, Universidad de Dayton, Universidad la Salle, 2006, p.521. Según este autor, la aerodinámica de los fluidos es catalogada como la rama de la mecánica que estudia el comportamiento de acciones materiales que pueden ocurrir sobre cuerpos solidos o objetos en el momento de la materialización del movimiento.

⁸ Vid. RAUSCH, M., *Los hermanos Wrigth y el avión*, Weekly Reader, Estados Unidos de Norte América, 2007, p.16. Vid, MCCULLOUGH, D., *Los hermanos Wrigth*, Simon & Schuster, Madrid, 2016, p.68. Al respecto se observa que el denominado *Kitty Hawk* es el primer avión a motor controlado (17 de diciembre de 1903), siendo el primer vuelo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional.

⁹ JIMENEZ SOLANO, F., *Contrato de transporte aéreo de carga*, Universidad de Costa Rica, San José de Costa Rica, 2002, p.6. Según Jiménez Solano, el primer intento exitoso de transportar de mercaderías lo hacen los hermanos Wrigth al ser contratados para la construcción de una nave que permitiera transportar mercaderías tipo carbón. RAUSCH, M., *Los hermanos Wrigth.....*, cit. p. 23. LARSEN, P. SWEENEY, J., *Aviation.....*, cit. p. 161.

una distancia de 16 millas, siendo rechazada la propuesta de la compañía por los inventores Norte Americanos por tener la visión funcional dentro de la milicia Norte Americana y otorgar el Kitty Hawk al gobierno de los Estados Unidos para transportar armamentos con un peso de 180 kilos y una velocidad promedio de 65 kilómetros por hora. De este modo se estableció la creación de las primeras líneas regulares de transporte de carga a través de aviones autopropulsados del gobierno de los Estados Unidos de Norte América entre los estados de Washington, Filadelfia y New York, estableciendo condiciones legales, logísticas y procedimentales que hicieron surgir la llamada apertura económica¹⁰ internacional el cual dio la creación de un sistema de transporte de mercaderías mucho más eficiente, con el propósito principal de otorgarle a las personas de cualquier parte del mundo acceso a productos de mejor calidad, mayor variedad, mejores precios y sobre todo rapidez al momento de su adquisición, sin duda alguna se a podido observar que después de la primera guerra mundial el transporte aéreo ha experimentado una marcada evolución, llevando a esta industria a la creación de un marco jurídico internacional uniforme y detallado, a través de la Convención de Varsovia¹¹ del 12 de octubre de 1929.

2. Concepto del contrato del transporte aéreo de mercaderías.

La Convención de Varsovia¹² del 12 de octubre de 1929. define el transporte internacional en su artículo primero numeral segundo como “ *todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo, están situados bien en el territorio de dos altas partes contratantes, bien en el territorio de una sola alta*

¹⁰ KRUGMAN, P., *Los hermanos Wrigth y el avión*, Editorial Weekly Reader, Estados Unidos de Norte América, 2007, p.16.

¹¹ GARRIDO, D., “La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria”, en *Revista de derecho Lex*, nº 33, 2005, p. 260. MARTINEZ ESPIN, P., *El contrato de viaje combinado*, Colección Monografías, Cuenca, 1999, p.24. RODRIGUEZ JURADO, A., *Veloz evolución de las normas que rigen la aviación*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2005, pp.84 y 85.

¹² GARRIDO, D., “La protección del...”, *op. cit.*, p. 262. RODRIGUEZ JURADO, A., *Veloz evolución ...*, *cit.*, p. 86.

*parte contratante si a previsto una escala en el territorio de cualquier otro estado, aunque este no sea una alta parte contratante .”*¹³ Sea preciso partir de la dificultad de determinar el significado adjetivo de la internacionalidad¹⁴ de los contratos por parte del convenio de Varsovia, evidenciando que la internacionalidad comienza por el punto de partida de las mercancías y el punto de destino al cual deben arribar las mismas, espacios geográficos diferentes que especifican palmariamente la irrigación contractual realizada por desplegar efectos jurídicos erga omnes en todas las normatividades locales, adicionando o supliendo vacíos en el transporte aéreo de mercancías que ayudan a desplegar mejor las relaciones comerciales dentro de la órbita local. Uno de los criterios más significativos que conlleva la internacionalidad es la unificación normativa, abstracción legal que entrega a los estados directrices igualitarias de aplicación, prueba de esto es el estatuto mercantil colombiano el cual en su artículo 1874 determina que el contrato transporte se considera *“interno cuando los lugares de partida y de destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional e internacional en los demás casos ”*¹⁵; demarcado de tal forma senderos legales de soberanía estatal, demostrando que la internacionalidad surge desde el mismo instante en que el avión despegue, cruza la frontera geográfica, se mantiene en aeronavegabilidad y arriba al lugar de destino a realizar la descarga de los objetos transportados. La objetividad cualificada de la internacionalidad contractual del transporte aéreo de mercaderías es modulada a través del domicilio principal de las partes¹⁶, la ubicación del establecimiento de

¹³ Convenio de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, publicada en el BOE núm. 233, de 21 de Agosto. Según practicas internacionales es considerado como alta parte contratante el estado que suscrito y a su vez a ratificado el Convenio de Varsovia.

¹⁴ FREITAS PEDRO, F., *Contratos y responsabilidad cuestiones jurídicas actuales*, Editorial Dickinson, Madrid, 2007, p.13. MERT, E., *The applicable law to international commercial contracts and the status of lex mercatoria – with a special emphasis on choise of rules in the european community*, Dissertation, Florida, 2006, p.3. MARTINEZ MARTINEZ, E., *Jurisprudencia internacional sobre la Convención de Varsovia de 1929*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1962, p.36. RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al derecho comercial internacional*, Editorial Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2016, p.198. ADAME GORDAR, J., *Contratación internacional comentarios a los principios sobre los contratos comerciales internacionales Unidroit*, Editorial Universidad Nacional de México y Universidad Panamericana, México D.F, 1998, p.15.

¹⁵ Decreto 410 de 1971, de 27 de marzo, publicada en el Diario Oficial núm. 33.339, de 16 de junio. Corte Constitucional de Colombia, de 16 de Julio del 2002 (C-533-2002).

¹⁶ CABELLO GONZALES, J., *Contratación internacional guía practica*, Editorial Escuela Superior de Gestión Comercial y Marketing, Madrid, 2000, p.17.

comercio tanto físico como virtual en donde ejerza su actividad mercantil principal, demarcando de tal forma posturas privatistas que confeccionan la teoría contractual del “*elemento extranjero puro*”¹⁷ exponiendo situaciones en planos contractuales de horizontalidad¹⁸, donde el contacto directo con el derecho extranjero suscita de una problemática de conflictos normativos de aplicación contractual, internacionalidad por participaciones normativas efectuadas por más de un estado dentro del tráfico jurídico internacional de transportar mercaderías. Otra perspectiva es la teoría del “*efecto internacional*”¹⁹, el cual detalla la importancia en la conexión del contrato de transporte aéreo de mercaderías con más de un país o nación, definiendo consecuencias legales trasfronterizas a través de cuerpos normativos de soft law que buscan permanentemente suplir o llenar vacíos que las normatividades locales no pueden generar.

La internacionalidad contractual se funda en la misma idea de la realidad contractual, por ser definido el contrato como aquella estipulación donde intervienen uno o varios sujetos ubicados en los extremos adversos de la relación convenida, con la peculiaridad esencial de declarar la voluntad libremente y de común acuerdo sobre un objeto prestacional determinado y convenido con antelación²⁰. Los códigos privatistas de numerosas naciones han instaurado guías legales respecto de lo que puede llegar a ser un contrato²¹, el legislador italiano en el año de 1942 dio a conocer

¹⁷ CALVO CARAVACA, A y CARRASCOSA GONZALES, J., *Derecho internacional privado*, 7ª ed., Comares, Granada, 2006, p. 11. CASTELLANOS RUIZ, M., *Compraventa internacional de grandes aeronaves civiles*, Editorial Dikynson, Madrid, 2017, p. 249. BOGGIANO, A., *Curso de derecho internacional privado*, 2ª ed., Editorial Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 2017, pp. 15 y 16. ORTEGA GIMENEZ, A., *Contratación internacional practica*, Editorial Icx, Madrid, 2013, p.43.

¹⁸ HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., *Los contratos de edición en el derecho internacional privado español*, Editorial Comares, Granada, 2002, p. 110. MARTINEZ LAVERDE, J., *Negociación internacional*, Editorial Comercio y Marketing, Madrid, 2018, p. 182. El plano de horizontalidad contractual demarca la existencia de una sintonía contractual

la igualdad contractual de las partes en el contrato internacional de transporte aéreo de mercaderías.

¹⁹ CALVO CARAVACA, A y CARRASCOSA GONZALES, J., *Derecho internacional...*, *cit.*, p. 12. ORTEGA GIMENEZ, A., *Contratación*, *cit.*, p. 44.

²⁰ GOLDSCHMIDT, R., *Curso de derecho mercantil*, Editorial Universidad Católica Andrés Bello y Fundación Roberto Goldschmidt, Caracas, 2001, p.266. URBANO SALERNO, M., *Contratos civiles y comerciales*, Editorial Oxford University Press, México, 2003, p.3.

²¹ *Vid.* URBANO SALERNO, M., *Contratos civiles*, *cit.*, p. 6. DIAZ MORALES, N., *Curso didáctico de las obligaciones patrimoniales*, Editorial Temis, Bogotá, 2004, p.10. Legislaciones como las de Argentina, Chile, Ecuador y Francia entienden el contrato como un convenio, pero normatividades como España, Italia y Colombia entienden el contrato como un acuerdo de voluntades de las partes contractuales.

al mundo el “*código civile*”²² y en su artículo 1321 emitió un concepto claro, eficiente, perdurable y activo que es aceptado por doctrinas foráneas y locales, determinando pautas normativas por más de tres décadas en legislaciones privatistas de varias partes del mundo. Este código civile de 1942 define de forma categórica al contrato como un “*acuerdo de dos o más partes para constituir, regular o disolver entre ellas una relación jurídica patrimonial*”²³, estipulando que el elemento relevante es el acuerdo de voluntades de los contratantes bajo el postulado conceptual del principio de la autonomía de la voluntad,²⁴ donde su vínculo obligacional se fundamenta en la libertad²⁵, libre albedrio contractual²⁶, y equilibrio en las cargas obligacionales.

La institución jurídica del contrato viene correlacionada imperativamente con una operación económica, por ser una actividad procedimental donde se conciben bienes en base a unos parámetros establecidos para poder efectuar la producción de los mismos con el objetivo de satisfacer necesidades de un sector social determinado²⁷, infiriéndose que “*el contrato es la vestimenta jurídica de una operación económica*”²⁸ en donde dos partes contractuales ubicadas en un plano de

²² Vid. CATTANEO, V., BORDA, C., *El código civil italiano*, Imprenta del comercio, México, 1876, p.3. El Código Civil Italiano de 1942 es catalogado de ser un código unificador del derecho privado por incluir instituciones jurídicas novedosas que otorgaron perspectivas para implantar diversas directrices legales, las cuales son aplicadas por diferentes países ubicados geográficamente en distintos continentes que dan la aplicabilidad del sistema del Civil Law.

²³ Vid. FARINA, J., *Contratos comerciales modernos. Modalidades de contratación empresarial*, Editorial Astrea, Buenos Aires, 2005, p.239.

²⁴ SAP Sevilla, Sección 8ª, de 17 de enero del 2017 (RAJ 10590 / 2016), SAP Las Palmas, Sección 3ª, de 14 de marzo del 2018 (RAJ 1060 / 2017). “*La autonomía de la voluntad privada es la facultad reconocida por el ordenamiento positivo a las personas para disponer de sus intereses con efecto vinculante y, por tanto, para crear derechos y obligaciones, con los límites generales del orden público y las buenas costumbres, para el intercambio de bienes y servicios o el desarrollo de actividades de cooperación*”. Corte Constitucional Colombiana, de 11 de diciembre del 2013 (C-934/2013).

²⁵ SAP Salamanca, Sección 1ª, de 05 de mayo del 2016 (RAJ 175/ 2016), SAP Valencia, Sección 11ª, de 17 de diciembre del 2015 (RAJ 340 / 2015). El libre albedrio contractual tiene su fundamento en el mismo actuar obligacional, el cual esta concertada mediante la piedra angular de la autonomía de la voluntad de las partes dentro del contrato.

²⁶ SAP Sevilla, Sección 5ª, de 09 de noviembre del 2015 (RAJ 92 / 2015).

²⁷ MONTSERRAT CASANOVAS, J., *La financiación de la empresa como optimizar las decisiones de financiación para crear valor*, Editorial Profit, Barcelona, 2013, p.120.

²⁸ GABRIELI, E., *Operación económica y teoría del contrato*, Editorial Astrea, Roma, 2017, p.20. En este apartado no se debe olvidar la motivación ética fundamentada en la buena fe y la expectativa de lealtad respecto del cumplimiento contractual pactado. ALPA, G., “*Les nouvelles frontières du droit des contracts*”, *Revue internationale de droit comparé*, nº 50, p.1029.

lealtad, buena fe y garantías, certifican la actividad económica de manera instantánea en el acto jurídico llamado contrato de transporte internacional de mercaderías, operación económica que produce efectos jurídicos respecto a la obligatoriedad del contrato, atando legalmente todos y cada uno de los actos desplegados y aceptados por el porteador y remitente dentro de la relación de transporte aéreo. El sistema legal *common law* en su perspectiva clásica sugirió que los compromisos asumidos contractualmente son creados por la “ *intención de las partes y no por sus acciones* ”²⁹, es decir que si las partes manifiestan su intención de contratar, su relación económica debe estar basada en una perspectiva de igualdad fundamentada en requisitos de utilidad³⁰ y justo contrato, donde se adquieren relaciones obligacionales de manera recíproca, las cuales no pueden ser modificadas.

El contrato de transporte aéreo de mercancías³¹ se desarrolla en un entorno económico de capitalismo de mercado, el cual brinda importancia patrimonial a las actividades desplegadas por cada uno de los extremos contractuales, siendo calculado por el valor de las mercaderías,³² siendo definido por la doctrina como aquel contrato en el que un porteador aéreo se obliga a transportar vía aérea en una aeronave una mercadería que a sido puesta a disposición por un remitente aéreo en tiempo y lugar convenido a cambio de un precio, un horario programado³³ y directrices establecidas. Al ligarse tanto porteador como remitente de la relación transportista constituida en base de un acuerdo o de una convención, en este pacto de voluntades el porteador aéreo se obliga a cambio del pago de un flete a trasladar de un estado a otro en zonas horarias y demarcaciones territoriales diferentes

²⁹ ALZATE HERNANDEZ, C., *Fundamentos del contrato*, Editorial Ibáñez, Bogotá, 2009, p.1771.

³⁰ GUESTIN, J., *La notion de contrat*, Dalloz, Paris, 1990, p.57. OVIEDO ALBAN, J., “La ley aplicable a los contratos internacionales, en revista colombiana de derecho internacional” en *Revista Pontificia Universidad Javeriana de Colombia*, nº 21, 2012, p. 117.

³¹ STS, Sala 1ª, de 08 de marzo del 2011 (Cendoj 28079110012011100162), STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682).

³² MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo internacional*, Tecnos, Madrid, 1968, p.24. La mercancía es entendida como toda cosa susceptible de ser transportada en aeronave, aunque no sea objeto de trato o venta para obtener lucro.

³³ PETIT LAVALL, M., *Derecho aéreo y del espacio*, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2014, p.665. UNIVERSIDAD DE OVIEDO., *Colección de estudios jurídicos en homenaje a José Pérez Montero*, Oviedo, 1988, p. 821.

mercaderías, mediante preceptos de conservación, preservación³⁴, protección³⁵ y custodia³⁶.

3. Naturaleza jurídica del contrato del transporte aéreo de mercaderías.

Este acuerdo contractual³⁷ de trasladar mercaderías por vía aérea tiene una naturaleza jurídica compuesta de características que gravitan propiamente dentro de la esencia del contrato, ya que como es evidente, blindan el contrato jurídicamente en busca de robustecer la esencia misma del acuerdo entre las partes contractuales. La consensualidad,³⁸ depende de la voluntad de los contratantes de obligarse legalmente, por ser los únicos que tienen la potestad de vincularse en la relación contractual traslativa de mercancías, este consentimiento emitido por las partes puede presentarse de forma tácita al surgir con presunciones que lo dan a entender, como cuando se da la aceptación de la oferta del contrato; de la misma manera el consentimiento puede ser expreso por ser la manifestación del principio de la autonomía de la voluntad³⁹ en la que se indica por parte de los contratantes del transporte aéreo los pormenores obligacionales y la imposición libre e igualmente voluntaria de las cargas legales acordadas. El “*solus consensus obligat*” es la propia manifestación de la voluntad⁴⁰, perfeccionando el contrato y dotándolo

³⁴ SAP Oviedo, Sección 1ª, de 25 de mayo del 2007 (RAJ 261 / 2006). SAP Tenerife, Sección 4ª, de 20 de octubre del 2010 (RAJ 403 / 2010).

³⁵ SAP Girona, Sección 1ª, de 21 de julio del 2015 (RAJ 256 / 2015).

³⁶ SAP Alicante, Sección 8ª, de 13 de enero del 2009 (RAJ 261 / 2006). SAP Tarragona, Sección 1ª, de 18 de abril del 2018 (RAJ 261 / 2006).

³⁷ SAP Baleares, Sección 5ª, de 14 de enero del 2004 (RAJ 530 / 2003). El contrato de transporte es aquel en el que una persona llamada porteador o transportista aéreo se obliga a trasladar de un punto a otro personas o cosas a cambio de un precio o de una remuneración convenida.

³⁸ MAPELLI, E., *Régimen jurídico del transporte*, Editorial Ministerio de Justicia, Madrid, 1987, 73.

³⁹ SORO RUSSEL, O., El principio de la autonomía de la voluntad privada en la contratación: génesis y contenido actual, Colección jurídica general, Madrid, 2016, p.15. LEÓN HURTADO, A., La voluntad y la capacidad en los actos jurídicos, 4ª ed., Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p.44. El principio de la autonomía de la voluntad se entiende incorporado en todas las relaciones contractuales que se presenten entre particulares, disfrutando de la posibilidad de pactar libremente todos los compromisos contractuales respecto de su contenido y de los efectos, con la limitación de no poder modificar la esencia del contrato y no poder estipular condiciones contractuales las cuales van en contra del orden público y las buenas costumbres.

⁴⁰ STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre del 2020 (Cendoj 28079110012004100298). Las partes contractuales al indicar u manifestar su consentimiento declaran su voluntad y con ello todas las prerrogativas propias del acto contractual.

de autosuficiencia por no requerir de formalidades externas, ya que con la simple unión de voluntades existe y es válido, ya sea que la voluntad se exprese de manera verbal, escrita, telemáticamente o bajo cualquier plataforma digital. Al tratarse de un contrato consensual su perfección es consumada por la propia voluntad de las partes contractuales, lo que denomina la doctrina como acto instantáneo, por suministrar el remitente o expedidor las mercancías al transportista y este aceptarlas para su traslado, materializando el consenso de voluntades de una manera efectiva e instantánea. El legislador Español forja un criterio diferenciador de la consensualidad en el transporte aéreo nacional de mercancías⁴¹, manteniendo la postura clásica de la manifestación de la autonomía de la voluntad pero indicando que en esta clase de acuerdos la naturaleza jurídica contractual es la de un contrato real, al establecer que la única forma de llegar a perfeccionar el contrato es con la entrega de la mercaderías o con la entrega de las que sean objeto del mismo al transportista⁴²(art. 42 LNA), pero para la doctrina Española mayoritaria análogamente manifiesta que este acto de entrega de las mercaderías es catalogada como el cumplimiento de la obligación propia del remitente y de efectuar la perfección al contrato, lo que indica entonces que el consentimiento del transportista se suele producir en el mismo acto de entrega de la mercancía, es decir; que la conclusión del contrato y la aceptación de la mercancías tienen lugar de una manera simultánea⁴³.

Como segunda característica de la naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo de mercaderías podemos enunciar la onerosidad,⁴⁴transacciones comerciales traslaticias que son medidas por el valor o precio de los objetos que se están transportando, con el objetivo de obtener ganancias, obtener lucro, utilidades

⁴¹ PETIT LAVALL, V y GUERRERO LEBRÓN, J., “Transporte aéreo régimen jurídico contrato de transporte aéreo” en MARTINEZ SANZ, F y PUETZ, A. (Coords.) Manual de derecho del transporte, Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 343.

⁴² Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, publicada en BOE núm. 176, de 23 de julio.

⁴³ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*, 2ª ed., Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1993, p.488.

⁴⁴ MAPELLI, E., *Régimen jurídico*, cit., p. 74. SAP La Coruña, Sección 1ª, de 15 de octubre del 1999 (REC 171). SAP Cantabria, Sección 1ª, de 01 de julio del 2014 (RAJ 387 / 2013). SAP Ciudad Real, Sección 1ª, de 8 de noviembre del 2010 (RAJ 170 / 2010). Al respecto de la onerosidad de los contratos de transporte aéreo de mercaderías, para ambas partes contractuales les surgen obligaciones y derechos de manera reciproca, es decir que el carácter de onerosidad se realiza con el objetivo de obtener un lucro o una especulación tasada económicamente.

que ayuden a incrementar el patrimonio de una manera recíproca y ayuden a confeccionar beneficios mutuos para cada una de las partes, este carácter de onerosidad da a entender entonces que las obligaciones son estipuladas bajo el marco de la reciprocidad o bilateralismo, donde se establecen compromisos obligacionales detallados tanto para el porteador como para el remitente, conviniéndose beneficios y ganancias derivadas del contrato, que manifiestan o enuncian la reciprocidad como clásicamente a sido estipulado por la doctrina francesa con el “ *donnat donnat* ”, donde ambas partes obtienen prestaciones recíprocas, ya que si este contrato tuviera la naturaleza jurídica de la gratuidad no existirían daños indemnizables⁴⁵ y el transportador no tendría obligación contractual alguna. Al ser oneroso el contrato, este internamente tiene inmiscuida una remuneración por fijar tarifas y fletes del traslado de las mercaderías, tal cual lo manifiesta el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal en su artículo 1.1 al estipular que el “ *Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave*” (art. 1 C.M), detallando claramente que al ser una actividad económica bajo postulados de peligrosidad debe recibir una contraprestación económica por cualquier acto realizado. El Parlamento Europeo y del Consejo en fecha del 24 de septiembre de 2008, en el reglamento número 1008/2008, expone normas comunes sobre la explotación de servicios aéreos, ratificando la onerosidad del transporte aéreo de mercaderías en su artículo 22⁴⁶, dotando a los portadores aéreos de una libertad para fijar sus fletes y sus tarifas aéreas traslaticias sin incidir en la discriminación por factores de nacionalidad o identidad de la compañía aérea.

Respecto del transporte aéreo de mercaderías podemos indicar aleatoriamente la posibilidad de ser bilateral, por ser un contrato fijado por dos partes, transportista o porteador y remitente o expedidor, indicándose por tal razón que la bilateralidad es

⁴⁵ALESSANDRI RODRIGUEZ, A., *De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil*, Editorial Imprenta Universal, Santiago, 1981, p.341. TAMAYO JARAMILLO, J., *De la responsabilidad civil*, Editorial Temis, 1983, p.347.

⁴⁶ REGLAMENTO 1008/2008/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AEREOS EN LA COMUNIDAD en <https://bit.ly/2mG4z7S> (visitado el 25 de mayo de 2018).

fortuita⁴⁷ por la aparición de una tercera persona que adquiere el nombre de destinatario, figura jurídica catalogada dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías de despertar contradicciones, confusiones, argumentaciones contrarias y hacer germinar posturas doctrinales que lo enmarcan de no ser participante activo de un contrato de transporte, sino convertirse en el actor principal del contrato a favor de un tercero. Aunque no vamos a entrar a desarrollar en este apartado conceptual el destinatario, lo que si podemos exhibir es la existencia de una relación primigenia de bilateralidad enmarcada en la obtención de beneficios recíprocos e igualitarios bajo una óptica de equidad para los sujetos participantes en el desarrollo del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías. Al existir una relación bilateral equilibrada, bajo postulados doctrinales contractualistas que sostienen condiciones generales de contratación, dan a entender que el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías se encuentra enmarcado dentro de la categoría de los contratos de adhesión⁴⁸, por ser emitido masivamente y tener un contenido contractual predispuesto, donde la voluntad de los aceptantes se encuentra manifestada mediante el consentimiento emitido de acceder a las condiciones obligacionales propuestas por el porteador⁴⁹ para trasladar las mercaderías de un lugar a otro.⁵⁰ Aunque doctrinariamente por diferentes corrientes legales del mundo no se ha venido aceptando esta característica adhesiva de los contratos por ser vulneradora de la autonomía de la voluntad privada, basada en un dirigismo contractual en el que interviene el estado, acentúa más la posición de indefensión de las personas que están contratando un servicio de transporte aéreo con una empresa multinacional o nacional, ya que al ser una estipulación contractual redactada única y exclusivamente por una sola parte contratante (porteador),

⁴⁷ SCHULDREICH TALLEDA, H., *Derecho de la Navegación*, Editorial Cooperadora del Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1963, p.31.

⁴⁸ ECHEVERRI SALAZAR, V., "Del contrato de libre discusión al contrato de adhesión", en *Revista opinión jurídica de la Universidad de Medellín*, nº 9, 2010, p. 127.

⁴⁹ JOSSERAND, L., *El espíritu de los derechos y su relatividad teleológica*, Editorial Comares, Granada, 2012, p.32.

⁵⁰ LEÓN TOVAR, S., *Contratos mercantiles*, Oxford, Ciudad de México, 2015, p.15. MARTÍN PEREZ J., "La causa del contrato ante el proceso de armonización europea" en LLAMAS POMBO, E. (Coord.) *Estudio de derecho de obligaciones homenaje al profesor Mariano Alonso Pérez*, La ley grupo wolters kluwer, España, 2006, p. 286. Si bien es cierto, la validez de un contrato de adhesión esta demarcada por la firma, pero esa autenticidad legal genera indefensión a una de las partes por la falta de existencia de negociación contractual o modificación de sus cláusulas.

ofreciendo pero al mismo tiempo imponiendo condiciones contractuales para que las acepte o las rechace su contraparte⁵¹, cierra el consentimiento sin la posibilidad de reformar la oferta, proponer una contraoferta o hacer alguna estipulación contractual contraria a la que se a propuesto. Algunos sectores de la doctrina jurídico-económica indican la problemática surgida por parte de los contratos de adhesión⁵², que aunque no es menester de análisis en estas líneas conceptuales parece importante manifestar que la doctrina Norte Americana indica la indispensable necesidad de utilizar estos contratos por buscar una racionalización de la actividades contractuales masificadas, creando vías o transacciones homogéneas para la reducción de costos⁵³ de las empresas aéreas y multiplicando el número de contratos para crear una disciplina generalizada de contratación que otorgue una mayor seguridad jurídica⁵⁴ por proponer un trato uniforme a las relaciones contractuales traslaticias⁵⁵. Esta característica adhesiva del contrato se ve palmariamente identificada en el transporte regular aéreo, por estar compuesto de aeronaves que transportan conjuntamente mercaderías y pasajeros en un mismo trayecto traslaticio, sin otorgar posibilidad alguna de negociar las condiciones, sino que por el contrario ya están de antemano establecidas sin factor a modificación alguna⁵⁶.

Otra de las características de la naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías es ser un contrato típico o nominado⁵⁷ con estructuras

⁵¹ DIEZ, P y PONCE DE LEON, L., *Fundamentos del derecho civil patrimonial*, Editorial Civitas, Madrid, 1972, p.221.

⁵² PORTILLO, G., *Modernos contratos del derecho*, Editorial Juris, Argentina, 1993, p.24. SAP Madrid, Sección 21ª, de 23 de marzo del 2004 (RAJ 340 / 2002). SAP Jaén, Sección 3ª, de 01 de septiembre del 2004 (RAJ 637 / 2003). SAP Valencia, Sección 11ª, de 27 de enero del 2004 (RAJ 858 / 2003)..

⁵³ COFONE, I., "El sistema de incentivos en los contratos de adhesión", en *Revista de Derecho Privado*, nº 29, 2015, p. 18. GÓMEZ POMAR, F., "Una nueva...", *cit.*, p. 13.

⁵⁴ COFONE, I., "El sistema de....." *cit.*, p. 23.

⁵⁵ STS, Sala 1ª, de 26 de abril del 2004 (Cendoj 28079110012004100298), SAP Zaragoza, Sección 5ª, de 12 de mayo del 2006 (RAJ 156 / 2006).

⁵⁶ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*, *cit.* p.490.

⁵⁷ LOPEZ DIAZ, E., *Iniciación al derecho*, Delta publicaciones, Madrid, 2006, p.259. SOTO GAMBOA, M., *Nociones básicas de derecho*, Editorial Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica, 2005, p.96. PEREZ GALLARDO, L., "Los contratos aleatorios en los códigos civiles iberoamericanos" en PEREZ GALLARDO, L., (Coord.) *Contratos aleatorios*, Editorial Temis, Bogotá, 2012, p. 33. La postura de los contratos típicos es tener una reglamentación normativa sustancial, dando esto a entender que si se encuentran dentro de un cuerpo normativo establecen directrices, finalidades, objetivos y consecuencias jurídicas. MAPELLI, E., *Régimen jurídico*, *cit.*, p. 75.

legales determinadas dentro del ámbito normativo nacional e internacional, otorgando este derecho dispositivo la posibilidad de acudir a reglamentos que suplan los vacíos de los acuerdos contractuales estipulados o concediendo la posibilidad al porteador, remitente y destinatario aéreo de manifestar su potestad obligacional de pactar vínculos negóciales traslaticios con la característica de no des configurar el negocio jurídico base, es decir no se puede perder la característica de aparecer concertado en una disposición normativa nacional o internacionalmente vigente, porque el contrato sufriría su desnaturalización legal⁵⁸ y todos sus efectos legales que pudiera llegar a producir serían nulos, inválidos e ineficaces. La tipicidad contractual entrega normativamente al contrato unas características esenciales que ayudan a formar y efectuar su regulación sustancial, no basta con que el contrato solamente sea enunciado por la ley, sino que debe dotarse del requisito de sanción legislativa para obtener su certificación normativa, ya que de lo contrario podría llegar a adquirir la calidad de atípico y tal como será desarrollado en apartados conceptuales posteriores, se podrá llegar a evidenciar que el transporte internacional de mercancías por vía aérea se encuentra regulado internacionalmente en el Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Montreal de 1999, los cuales han sido incluidos en legislaciones locales con la finalidad de otorgar parámetros y robustecer normativamente la actividad aérea como ocurre en España a través de la ley 48 de 1960 y en Colombia a través del decreto 410 de 1971. Consagrada la tipicidad bajo una naturaleza contractual evidente, como última característica de la naturaleza jurídica de este contrato, podemos enunciar su falta solemnidad⁵⁹, por perfeccionarse mediante el simple acuerdo de voluntades sin la necesidad de la existencia de una carta de porte⁶⁰, produciendo los mismos efectos

⁵⁸ CASTILLO FREYRE, M., *Tratado de los contratos típicos*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2005, p.66. Corte Constitucional Colombiana, de 29 de enero del 2014 (C-033/2014). Corte Constitucional colombiana, de 01 de febrero del 2016 (C-045/2017).

⁵⁹ OCAMPO LOPERA, T., *El contrato de transporte*, Editorial jurídica de Colombia, Bogotá, 1990, p.154. La solemnidad al ser un acto que concede firmeza, validez u compromiso, se encuentra sujeto a la obediencia de requisitos especiales para poder desplegar todos los efectos jurídicos vinculantes de los acuerdos contractuales.

⁶⁰ GUZMAN, J., "Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías", en *Revista e-mercatoria*, nº2, 2003, p. 5. CAPACITACIÓN PROFESIONAL PARA TRANSPORTISTAS., *Manual específico de mercancías*, Editorial Etrasa, Barcelona, 1990, p.154. Ciertos literatos jurídicos en sus estudios sostienen que el contrato de transporte tiene la calidad

jurídicos el contrato de transporte aéreo sin alteración alguna, pero dotando al contrato de un valor probatorio sobre la existencia de una carga que se está transportando por vía aérea bajo la dirección impartida de las buenas costumbres, la buena fe y el orden público de los estados.

El transporte aéreo internacional de mercaderías dentro de su misma naturaleza jurídica permite el análisis de actos contractuales o contratos de forma conjunta, es así que dentro de la imbricación contractual se da de forma complementaria el contenido respectivo de los contratos, generando un análisis conjunto en donde se complementan funciones imprescindibles dentro del tráfico mercantil de negocios jurídicos aéreos; ya que para nuestro caso en particular al observarse el desarrollo contractual de una compraventa internacional de mercaderías y un contrato de transporte aéreo de mercaderías, ambos contratos tienen naturalezas jurídicas diferentes que se complementan la una con la otra, como en el caso de los incoterms, que a pesar de ser términos comerciales direccionados para la compraventa internacional de mercaderías pueden ser aplicables al contrato de transporte aéreo de mercaderías, por estar entrelazados en una operación de aeronavegabilidad en común. Los Incoterms son empleados para detallar las obligaciones del comprador y del vendedor en la compraventa internacional de mercaderías, pudiendo ser aplicable al transporte aéreo el incoterm FCA⁶¹ (Free carrier - Franco Transportista), determinando indicaciones de carga, descarga de la mercancía y responsabilizar al comprador de la descarga de la mercadería por no efectuarse en los almacenes del vendedor, sino en un lugar diferente como el terminal de carga acoplado por el aeropuerto⁶². Dentro de las obligaciones que tiene el comprador de mercaderías está la de elegir el medio de transporte, pero si no realiza esta acción con previa antelación el vendedor de las mercaderías tiene la posibilidad de contratar el transporte aéreo bajo condiciones usuales de prácticas

jurídica de ser un contrato real, por iniciar con la entrega de la mercadería de parte del expedidor al transportista.

⁶¹ GULLIES, P y MOENS, G., *International trade and bussines*, Cavendish Publishing, London, 2000, p.130. El franco transportista requiere de forma imperativa que el vendedor realice la entrega de la mercadería al transportista que a sido designado por el mismo comprador.

⁶² ACOSTA ROCA, F., *Incoterms términos de compraventa internacional*, 2ª ed., Isef, México, 2005, p.57.

comerciales, surgiendo para el vendedor⁶³ la posibilidad de rehusarse a ultimar el contrato por factores logísticos, económicos u otros que el considere consecuentes⁶⁴.

El transporte aéreo internacional de mercaderías al ser un contrato consensual otorga la posibilidad a las partes de estipular los parámetros contractuales a los que se van a obligar durante el transcurso del contrato, surgiendo con ello una estructura jurídico-categorica del transporte aéreo de mercaderías al respecto de su internacionalidad y la existencia de los transportes regulares e irregulares (chárter)⁶⁵ prestados por las compañías aéreas. El transporte regular de mercaderías por vía aérea se encuentra organizado de tal manera que presta sus servicios de manera habitual mediante trayectos aéreos consolidados, fijando fechas, horarios de entrada y de salida, rutas, aeropuertos, trayectos, lo que permite planificar coherentemente la logística internacional de los envíos de mercancías y además justificar la existencia del contrato de transporte a través de la carta de porte aéreo que es nominativa y no endosable. De igual forma las empresas prestadoras de servicios aéreos ofrecen transportes irregulares o transportes chárter, contratando el uso de una aeronave para un trayecto u operación determinada con condiciones específicas, itinerario detallado y horarios flexibles bajo parámetros contractuales concertados que otorgan libertad absoluta a las partes contractuales de convenir los pormenores obligacionales y logísticos.

La naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías se encuentra cimentada por una libertad de elección respecto del transporte regular o transporte chárter, marcando notoriamente características diferenciadoras que delimitan los senderos legales con matices jurídicos particulares⁶⁶ al momento de la elección del tipo de transporte. Para que estos efectos aéreos surtan su plena

⁶³ JEREZ RIESCO, J., *Comercio Internacional*, 2ª ed., Esic, Madrid, 2007, p.91.

⁶⁴ MAPELLI, E., *Régimen jurídico*, cit., p.83.

⁶⁵ WENSVEEN, J., *Air Transportation*, 6ª ed, Ashgate, England, 2007, p.325. PASADOS CASADO, M., *Análisis económico de la liberalización del transporte aéreo efectos sobre el sistema aeroportuarios de Andalucía 1986 – 2001*, Editorial Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006, p.205.

⁶⁶ CONTRERAS DE LA ROSA, I., *El derecho aéreo entre lo publico y lo privado*, Universidad Internacional de Andalucía, Andalucía, 2017, p.38.

aplicabilidad debe existir ratificación del convenio por parte de los estados⁶⁷ produciendo efectos normativos en legislaciones y sirviendo de guía u cimiento sistemático que ayude a concertar deberes, obligaciones, títulos acreditativos de carácter probatorio⁶⁸ y entre otros parámetros contractuales determinantes⁶⁹.

4. Régimen jurídico: Convenios internacionales ratificados por España y Colombia sobre transporte aéreo internacional de mercaderías.

Hacia el año 1919 se gestó la Convención de París⁷⁰, acaeciendo avances tecnológicos y conclusiones militares de la guerra que forjaron directrices económicas de liberación económica que otorgaba la libertad de fijar precios, concibiendo una libertad económica basada en la oferta y la demanda del mismo mercado aéreo.⁷¹ Al finalizar la primera guerra mundial en 1918 los estados buscan una reorganización económica en sus relaciones internacionales, surgiendo la Comisión Internacional de Navegación Aérea, (CINA) la cual recepcionaba las diversas proposiciones aéreas presentadas por los estados, las posibles enmiendas que se puedan llegar a modular y los posibles interrogantes que ayuden a apalancar el avance de la industria aérea, es así como la convención para la reglamentación de la navegación aérea internacional o convención de París de 1919 fue el punto de inflexión para demarcar el inicio de los senderos contractuales aéreos, participando 27 estados los cuales fueron promotores y constructores de marcos jurídicos uniformes de aplicación internacional como lo es el convenio para la unificación de

⁶⁷ STS, Sala 1ª, de 18 de julio del 2011 (Cendoj 28079110012010100834).

⁶⁸ STS, Sala 1ª, de 06 de agosto del 2017 (Cendoj 28079110012017100341).

⁶⁹ Corte Constitucional Colombiana, de 25 de septiembre del 1997 (C-468/1997). Corte Constitucional Colombiana, de 26 de febrero del 1993 (C-087/1993).

⁷⁰ ALVAREZ LONDOÑO, L., *Derecho internacional publico*, Editorial de la Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2007, p.326.

⁷¹ MARQUEZ APONTE, P., *Manual de derecho aeronáutico*, Librería ediciones el profesional, Bogotá, 2003, p.12. FERNANDEZ ROZAS, J. y otros, *Derecho de los negocios internacionales*, Lustel, Madrid, 2011, p.38.

ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional desarrollado en la ciudad de Varsovia – Polonia el 12 de octubre de 1929⁷².

El Convenio de Varsovia de 1929 al ser la columna vertebral del transporte aéreo entrega delimitaciones conceptuales al respecto de la premisa de que los estados que suscriban y ratifiquen el Convenio de Varsovia de 1929 adquirirán la actitud legal de ser un estado alta parte contratante⁷³, es decir, el estado mediante su querer propio e independiente suscribe y ratifica el convenio de Varsovia de 1929, adquiriendo de esta forma la actitud legal de estar adherido a las directrices normativas de transportar mercaderías. Una vez transcurre, se desarrolla y finaliza la segunda guerra mundial, el Convenio de Varsovia de 1929 sufre una serie de modificaciones que se dan por la misma necesidad de la industria aérea, modificaciones emitidas a través de actos protocolarios como el de la Haya del 28 de septiembre de 1955⁷⁴, el Convenio complementario de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961, los protocolos 1,2,3 y 4 de Montreal de 1975, modificaciones que hicieron crear el denominado Sistema de Varsovia que tiene el objetivo de uniformizar las reglas relativas al transporte aéreo de mercaderías, pero con la problemática principal de evidenciar la multiplicidad de estados que no han suscrito ni ratificado las respectivas modificaciones, lo que hace crear una serie de problemas al respecto de la sintonía aplicatoria de una u otra modificación del Sistema de Varsovia de 1929⁷⁵. Este Sistema Varsoviano al sufrir las diferentes

⁷² MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo internacional: comentarios al Convenio de Varsovia*, Tecnos, Madrid, 1968, p.26. MAGDELENAT, J., *Air cargo regulations and claims*, Butterworth, Toronto, 1983, p.6.

⁷³ MOJICA GOMEZ, L., *Manual práctico de derecho internacional privado*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2003, p.13. BINTANED ARA, M., *Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días*, Universitat de les Illes Balears, Islas Baleares, 2013, p.59.

⁷⁴ MAPELLI LOPEZ, E., “La reforma del Convenio de Varsovia, actualización desde de la conferencia de 1999”, en *Asociación de Líneas Aéreas*, 2019, p. 3, en <https://bit.ly/3BeqEw4> (visitada el 15 de octubre de 2019). MAPELLI, E., *El contrato de transporte.....*, cit., p.33. Vid. BARRIOS CAMARGO, J y OSPINA MARULANDA, D., *La responsabilidad del transportador en el transporte aéreo internacional de mercancías y la responsabilidad frente a los consumidores finales*, Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2015, p.11.

⁷⁵ OTERO, H., “National treatment: from international trade law to international investment law” en CARDENAS MUÑOZ, A (Coord.), *Derecho internacional de los Negocios*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2012, p. 228. GRACIA, I., *El Transporte aéreo en la UE, hacia una liberalización regulada*, AENA Aeropuertos, Murcia, 2009, p.33. BARRIOS CAMARGO, J y OSPINA MARULANDA, D., *La responsabilidad*, cit., p.13.

modificaciones dentro de su estructura conceptual, da el surgimiento de un nuevo sistema normativo actualizado y sofisticado como lo es el Convenio de Montreal de 1999, renovando parámetros conceptuales que hacen a Montreal de 1999 mucho mas dinámico por ser un sistema aéreo que busca la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo de mercaderías, compilando todo el Sistema de Varsovia de 1929 con sus respectivos protocolos modificadorios en un único texto renovado y moderno sin dispersión de normas que esta dotado de altos contenidos doctrinales, pero que sobre todo ayuda a mejorar la crisis o la ruptura del Sistema aéreo de Varsovia⁷⁶ . Al entrar el siglo XX, el sistema de Varsovia sufre su ruptura por la multiplicidad de interpretaciones efectuadas por las partes contractuales, los estados, y cada uno de los participantes de la tratativa aérea de trasladar mercaderías, ratificaciones e igualmente suscripciones dispares de uno u otro protocolo modificadorio de Varsovia de 1929, los cuales crearon confusiones y dieron diferentes maneras de dar aplicabilidad a este gran Sistema de Varsovia que tuvo su origen en el propio en el propio Convenio de Varsovia de 1929, pero que con el pasar de las décadas y de las mismas necesidades que solicitaba la industria aérea, fue tornando una serie de reformas hasta llegar al Protocolo de Montreal de 1975⁷⁷ las cuales finalmente dieron paso a un nuevo sistema normativo mas individualizado, en donde un solo convenio tuviera la capacidad de emitir directrices aéreas que regulen el transporte de mercaderías, de tal forma dando paso al Convenio de Montreal de 1999 para que comunique, emita, aplique y modifique el sistema de responsabilidad aérea, el incremento de los limites, el aumento de los topes indemnizatorios y la modernización directrices aéreas en donde se les permita acceder de forma fácil y sin confusiones de aplicabilidad a cada unos de los usuarios aéreos del sector de transporte de mercaderías.

⁷⁶ BINTANED ARA, M., *Historia de la aviación.....*, cit., p.60. OCAMPO LOPERA, T., *El contrato de transporte*, cit., p.156.

⁷⁷ Protocolo Numero 4 de Montreal de 1975 Modificadorio de Convenio de Varsovia de 1929, publicada en el BOE núm. 34, de 09 de Febrero. Este protocolo da la modificación del Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional que se firmo en Varsovia, entrando en vigor el 25 de septiembre de 1975.

Lo cierto u importante es que en la actualidad se encuentran vigentes ambos sistemas normativos, siendo indispensable distinguir su aplicabilidad entre el uno y el otro, por demarcar soluciones normativas adversas que se encuentran cargadas de sistemas de responsabilidad mucho más exigentes que otros, es así que para dar la aplicabilidad de Varsovia de 1929 o de Montreal de 1999, todo depende del criterio de suscripción y ratificación del país respectivo, permitiendo su aplicabilidad y cobertura del Convenio aéreo bajo la prerrogativa esencial de que el país o estado tenga la calidad de una alta parte contratante que ingrese a la tratativas contractuales.

Se puede observar la sintonía internacional de aplicar, uno u otro sistema jurídico⁷⁸, por el hecho de presentarse en las tratativas contractuales países que tienen suscrito y ratificado Varsovia de 1929 pero no Montreal de 1999, o países que tienen suscrito y ratificado el Convenio de Montreal de 1999 pero no el Sistema de Varsovia de 1929⁷⁹, debiendo determinar estos parámetros en base a la autonomía de las partes, lo cierto es que cuando las partes del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías decidan obligarse contractualmente y se presenten inconvenientes por daños, averías, pérdidas y retrasos de las mercaderías, se debe tener la posibilidad de detallar u determinar uno u otro sistema u convenio aéreo de mercaderías, es decir que si un país a suscrito el Convenio de Montreal de 1999 pero el otro no lo ha realizado y se presenta un conflicto aéreo de mercaderías, nos debemos remitir ante el país que no ha suscrito el Convenio de Montreal de 1999, para analizar la posible modulación de que dicho país haya suscrito el Convenio de Varsovia de 1929 o alguna de sus modificaciones protocolarias, permitiendo de tal manera la aplicación del Convenio de Varsovia de 1929 y no la del Convenio de

⁷⁸ GUERRERO LEBRON, M., “La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, nº 2, 2005, p. 1240. AEAL LUDUEÑA, S., “El contrato de transporte aéreo” en CALVO CARAVACA, L y FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L, (Dir.s), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, p. 652.

⁷⁹ SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho aeronáutico*, Tirant lo blanch, Valencia, 2020, p. 249. RUEDA VALDIVIA, R., *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Comares, Granada, 2002, p. 30. HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre la competencia judicial internacional y derecho aplicable”, en *Revista Cuadernos de Derecho Transnacional*, nº 1, 2011, p. 180.

Montreal de 1999, queriendo con ello manifestar que el Sistema Varsoviano dotado de sus protocolos modificatorios seguirá vigente respecto de su aplicabilidad, siendo posible de esta manera utilizar los dos sistemas pero mediante la sintonía de la autonomía de la voluntad de las mismas partes contractuales.⁸⁰

La autonomía de la voluntad es la columna vertebral⁸¹ por ayuda en primera instancia a determinar la ley aplicable dentro de una tratativa contractual de carácter internacional⁸², se señala la existencia de un alcance material de la autonomía de la voluntad que brinda a las partes la posibilidad de acodar el contenido del contrato reconociendo de esta manera las normas respectivas a aplicar y sus límites legales estipulados, pero no se debe olvidar que en la práctica mercantil en variadas oportunidades los contratantes deciden emplear la autonomía conflictual acotando la ley que regirá el contrato internacional⁸³, sea uno u el otro limite seleccionado por las partes lo cierto es que la historia privatista indica que hacia el siglo XV en el caso *American Trade Company contra Quebec Steamship* el 5 de diciembre de 1910 la *Cour de Cassation française*⁸⁴ concreta que la formación, los efectos y las condiciones del contrato se deben regir por la ley seleccionada por las partes contractuales⁸⁵, permitiendo de esta manera blindar jurídicamente el contrato para evitar conflictos ulteriores y otorgando facilidad en los intereses materiales de las

⁸⁰ MOJICA GOMEZ, L., *Manual práctico.....*, cit., p. OVIEDO ALBAN, J., *La ley aplicable..... op. cit.* p.114.

⁸¹ STS, Sala 1ª, de 12 de enero del 2015 (Cendoj 28079110012015100048).La ejecución del acto contractual de transportar mercaderías esta fundamentada en la autonomía de la voluntad expresada por las partes desde el inicio de la tratativa como durante todo su desarrollo.

⁸² SAP Madrid, Sección 12ª, de 07 de mayo del 2015 (RAJ 226 / 2014).

⁸³ ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, Comité jurídico interamericano - guía sobre el derecho aplicable a los contratos comerciales internacionales en las américas , OEA, Washington d.c., p. 11, en <https://bit.ly/3DOEHJR> (visitado el 25 de julio de 2019). Comité jurídico interamericano - guía sobre el derecho aplicable a los contratos comerciales internacionales en las américas en <shorturl.at/yEWY4> (visitado el 25 de mayo de 2018). El Comité Jurídico Interamericano dio su fundación mediante la Carta de la Organización de los Estados Americanos.

⁸⁴ ZAMAR RABILLAJE, C. y otros, "Los contratos comerciales internacionales derecho comparado e innovaciones en el código civil y comercial argentino", en *Revista Facultad de Ciencias Económicas UNNE*, nº 16, 2016, p. 154. GONZALES PEREZ, V., "Que ley rige un contrato internacional" en *Revista Escuela de Comercio*, nº 24, 2011, p. 25 en <shorturl.at/bzKL4> (visitado 21 de febrero del 2019).

⁸⁵ BAUMEISTER TOLEDO, A y BRACHO, C., *Estudios de derecho privado*, Universidad Católica de Andrés Bello, Caracas, 2004, p.250. OVIEDO ALBAN, J., "Autonomía de la voluntad en los contratos internacionales" en *Revista electrónica de Colombia Derecho Internacional*, nº 35, 2012, p. 4 en <https://bit.ly/2TqzFiw> (visitado 21 de febrero del 2019).

partes por aceptar el derecho más apropiado que fomentara la satisfacción de las obligaciones contractuales. La autonomía de la voluntad como estructura total del sistema privado internacional hace crear sistemas normativos como el reglamento de Roma I exhortando tácitamente “*la libertad de las partes de elegir la ley aplicable debe constituir una de las claves del sistema de conflicto de leyes en materia de obligaciones contractuales*”⁸⁶, de esta forma al concederse la libertad de elección (art. 3 RRI) se expresa la voluntad de las partes, por permitir la asignación libremente de parte del porteador, expedidor y destinatario aéreo, con el objetivo de asignar la legislación aplicable, sea Varsovia de 1929 o Montreal de 1999, todo mediante el fundamento de la debida suscripción y ratificación de la respectivas normatividades internacionales aéreas de parte de sus estados nación.

Dentro del sistema normativo aéreo internacional de mercaderías parece de suma importancia el mencionar la existencia del Convenio de Chicago de 1944⁸⁷, carta magna de la aviación, la cual surgió por factores de la finalización de la segunda guerra mundial con el objetivo de renovar la organización provisional de la Aviación Civil Internacional (OPACI), por una nueva organización denominada Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁸⁸, regulando aspectos fundamentales de la aviación, tan esenciales que al no pertenecer al derecho internacional privado sino al derecho internacional público, toma directrices que se deben tener en cuenta para cualquier trayecto de aeronavegabilidad y tráfico aéreo.⁸⁹ Y es que el artículo 1 del Convenio de Chicago insta el principio de soberanía estatal, del cual debe estar dotado cualquier estado respecto de la circulación que permita ejercer sobre su territorio nacional o incursionar en otros territorios extranjeros, siendo una matriz normativa delineada a través de las instituciones propias del derecho público pero que a pesar de esto toca hilos sensibles del derecho privado, existiendo una mezcla

⁸⁶ Reglamento de Roma I sobre ley aplicable de las obligaciones contractuales, publicada en el DOUE núm. 117, de 4 de julio.

⁸⁷ BAUZÁ ARAÚJO, A., *Tratado de derecho aeronáutico*, Ediciones A. M. Fernández, Texas, 1976, p.221.

⁸⁸ OVIEDO ALBAN, J., *La ley aplicable..... op. cit.*, p.120.

⁸⁹ Convenio de Chicago, de 28 de diciembre de 1969, publicada en el BOE núm. 311, de 29 de diciembre. El derecho aéreo tiene como fundamento total el Convenio de Chicago de 1944, convirtiéndose en la herramienta fundamental para desplegar a plenitud las tratativas contractuales de la industria aérea, entregando directrices de derecho privado como de derecho público.

de instituciones publico privadas en la que se da el acceso de la aeronave en los nodos aeroportuarios, permitiendo efectuar la carga, descarga y la comercialización de la mercadería.⁹⁰

En relación con la legislación aplicable al contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, podemos enmarcar esta conclusión conceptual en el hecho de que para desplegar cualquier trayecto de aeronavegabilidad de mercaderías se debe dar aplicación directa al convenio de Varsovia de 1929 con sus protocolos modificatorios, el convenio de Montreal de 1999 y el convenio de Chicago de 1994, tres normas internacionales que demarcaran la respectiva regularidad del actuar aéreo de mercaderías. Lo cierto es que al permitirse la utilización de una ley armonizada y unificada en el sistema internacional de contratación aérea de mercaderías genera dentro del derecho internacional privado un fenómeno de reconocimiento de autonomía conflictual que permite la omisión de reglas de disputa de naturaleza obligatoria de carácter nacional y aplicar por ende estas normatividades internacionales creadas especialmente para este tipo de industria.

Esa evolución del sistema de legislación aplicable nos sobrelleva a una sistematización, a un reconocimiento y una valoración por aminorar la disparidad entre los sistemas legales nacionales que gobiernan el comercio mundial, tal y como se ha manifestado desde el mismo momento en que el individuo a cruzado los limites políticos del comercio internacional, el siglo XX es catalogado como el “*centenario de la transición*” por estar delimitado en dos guerras mundiales que cambiaron las aglomeraciones sociales y han venido gestando marcos geo – legales que conllevan alteraciones normativas dentro de los ordenamientos legales nacionales, tendencias jurídico unificadoras compuestas de convenciones internacionales⁹¹ que tienen la plena capacidad de modificar reglamentos internos

⁹⁰ DESLACIO, J., *Del derecho aeronáutico al derecho espacial*, Ediciones Litur, Texas, 1985, p.221. ORTIZ AHLF., L., *Derecho internacional Público*, Oxford University Press, Ciudad de México, 2018, p.50. Las libertades del aire estipuladas para el transporte aéreo de mercaderías son la tercera, cuarta y quinta libertad del aire, las cuales serán aplicadas según el caso en concreto.

⁹¹ Vid. WATSON, A., *Legal Transplants: An approach to comparative law*, University of Georgia, Athens, 1993, p.157. GELLER, P., *Legal Transplants in international copyright: some problems of method*, Ucla, 1994, p. 200. Los trasplantes legales son la transferencia de un sistema jurídico o una norma a otro sistema jurídico, remplazándolo las directrices normativas establecidas.

en donde permiten desplegar el ordinario actuar del contrato aéreo de mercaderías por vía aérea⁹².

4.1 Sistema de Varsovia: Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de 1929 y sucesivas enmiendas.

Como es evidente los especialistas del derecho comercial internacional han venido trabajando conjuntamente en foros donde se debate y se promueve la armonización de leyes nacionales que tienen incidencias dentro de los acuerdos contractuales internacionales, siendo el gobierno francés en el año 1925⁹³, en la ciudad de París, el primer estado en realizar la primera conferencia internacional de derecho de privado siendo acogida positivamente y ayudando a la vez a incentivar nuevas iniciativas de unificación internacional como la Convención Internacional sobre la Responsabilidad del Transportista por Aeronave, anteproyecto estudiado por el CITEJA en la ciudad de Bruselas en el año 1927⁹⁴ y después en la ciudad de Madrid en el año 1929, antecedente de unificación internacional que contenía información respecto de los documentos de transporte y la responsabilidad del transportador, es así que para el 4 de octubre de 1929 en la ciudad de Varsovia históricamente se produjeron acontecimientos que cambiarían la óptica legal dentro del mundo aeronáutico al ser aprobado el primer marco jurídico uniforme denominado “*convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional o Convenio de Varsovia el 12 de octubre de 1929*”,⁹⁵ el cual ayudaría a establecer las reglas de juego de cada uno de los participantes dentro del sector aéreo de transporte de mercancías. Tal y como lo relata la historia el sistema de

⁹² LOBEJÓN HERRERO., L., *El comercio internacional*, Ediciones Akal, España, 2001, p.8.

⁹³ Vid. CONSENTINO, E., “ *La Convención de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea y América Latina*”, en *Revista CEDAE*, nº 30, 2013, p. 1.

⁹⁴ MICELE., R., *La aeronavegación comercial aspectos técnicos jurídicos económicos y financieros*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1945, p.120.

⁹⁵ Convenio de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, publicada en el BOE núm. 233, de 21 de agosto. STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682), STS, Sala 1ª, de 15 de julio del 2010 (Cendoj 28079110012010100462), SAP Madrid, Sección 25ª, de 29 de junio del 2004 (RAJ 186 / 2003).

Varsovia surgió cuando la industria aérea era incipiente⁹⁶, otorgándole en sus líneas conceptuales una amplia protección a las compañías aéreas con el fin de fomentar el desarrollo económico de este sector industrial a nivel mundial, a pesar de notarse palmariamente el desequilibrio normativo que cobijaba a las partes, la comunidad académica, los pioneros del sector aéreo y todos los participantes otorgaron un visto bueno a ese gran esfuerzo internacional por inducir fructíferamente el crecimiento del transporte aéreo internacional de carga de mercaderías. De este modo al comenzarse a aplicar y estudiar la normatividad las críticas no dejaron de aparecer, exhortando el desfavorecimiento de las partes contratantes por conceder indemnizaciones con montos irrisorios al transportador de carga y posibilitar la fácil exoneración del transportista por sus actividades realizadas⁹⁷.

El sistema de Varsovia examina temas esenciales del contrato de transporte aéreo, estableciendo cimientos normativos respecto de los límites máximos indemnizatorios, la exoneración de responsabilidad, jurisdicción, responsabilidad del transportista, documentos de transporte aéreo. Desde este punto este sistema es catalogado de ser la estructura básica del tráfico aéreo internacional por concertar la ejecución, el procedimiento y la logística a través de un proceso armonizador que surge con el propósito fundamental de reducir el riesgo legal, mejorar las leyes locales, pero a su vez otorgar celeridad en los procesos del transporte por las cualidades de los agentes del comercio.

El convenio de Varsovia de 1929 después de haber finalizado la segunda guerra mundial sufrió modificaciones legales producidas por el desarrollo de la industria aérea, juristas especializados pertenecientes al organismo internacional C.I.T.E.J.A⁹⁸ y la I.A.T.A⁹⁹, se reunieron con el firme propósito de perfeccionar las

⁹⁶ FACULTAD DE DERECHO UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO., “Un vistazo al sistema de Varsovia” en *Revista electrónica de la facultad de derecho*, nº 56, 2001, p. 75 en <https://bit.ly/2lggSAv> (visitado 02 de febrero del 2019).

⁹⁷ VILA LOPEZ, C., *Logística de la carga aérea*, Marge Books, Barcelona, 2004, p.97. LOBATO GOMEZ, F., *Transporte internacional de mercancías*, Marcombo, México, 2015, p.37.

⁹⁸ LATCHFORD, S., “The Warsaw Convention and the C.I.T.E.J.A”, in *Journal of air law and Commerce*, nº1, 1935, p.79, en shorturl.at/guNTZ (visitado el 13 de noviembre de 2019). Sobre el CITEJA, debemos indicar que es un Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos, el cual en la actualidad es sustituido por el Comité Jurídico de Organización de Aviación Civil Internacional.

⁹⁹ IATA- THE FOUNDING OF IATA en shorturl.at/zEW07 (Visitado el 08 mayo de 2020). ASIS DE ALMEIDA, J. y SANT ANNA, J.,“ El sistema de Varsovia y el Convenio de Montreal en la

normas y demostrar su gran utilidad práctica dentro del mundo aéreo, sin llegar a un resultado concreto, pero otorgando firmes bases al comité jurídico de la O.A.C.I.¹⁰⁰., que para los años 1948 y 1951¹⁰¹ a través de intensas labores confeccionaron un anteproyecto sustitutorio del convenio de Varsovia el cual fue presentado en el mes de enero de 1952, debates que se realizaron en París Francia dando como resultado mantener el convenio de Varsovia pero con la particularidad que se realizaría un convocatoria por parte del consejo de la O.A.C.I.¹⁰²., invitando a todos los países contratantes de la misma convención de Varsovia, a los estados no contratantes que pertenecían a la Naciones Unidas, a la Federación Aeronáutica Internacional, Asociación de Transporte Aéreo Internacional, entre otros que hicieron gestar el protocolo modificativo de la Haya del 28 de septiembre de 1955¹⁰³ en el cual dinámicamente se estipulo corregir las imprecisiones conceptuales que le otorgaban mayor respaldo a las compañías aéreas, innovando los topes indemnizatorios de la responsabilidad del transportador aéreo y concediendo a las partes menos favorecidas un mayor equilibrio contractual dentro de las transacciones mercantiles. La eficacia de esta clase de negocios jurídicos depende de la particularidad sobreviniente de la suscripción de los estados a este protocolo de la Haya modificatorio del Convenio de Varsovia de 1929, ya que al no existir ratificación expresa por parte de los estados, esas modificaciones conceptuales no podrían surtir sus plenos efectos legales, sino que por el contrario se debería dar aplicación única del Convenio de Varsovia de 1929¹⁰⁴.

A pesar de la rapidez con la que se desarrolla el comercio internacional fue hasta el año 1958 en el X Congreso Internacional de Legislación Aérea del Comité Jurídico

jurisprudencia brasileña de los tribunales superiores "en CAPALDO, G. (Coord.) *Derecho aeronáutico*, en revista jurídica de Buenos Aires de la facultad de derecho de la Universidad de Buenos Aires, p.38. Se debe tener en cuenta la IATA como organismo internacional, por brindar apoyo, organización y dirección al interior de la economía en el transporte aéreo internacional.

¹⁰⁰ Vid. DAMIANOVICH OLIVEIRA, J., "La organización de aviación civil internacional" en *Revista electrónica de economía y estadística del Instituto de Economía y Finanzas de la Universidad Nacional de Córdoba*, n °1-2, 1950, p. 86 en <https://bit.ly/2Oex0Dm> (visitado 10 de marzo del 2019).

¹⁰¹ MEDINA NIÑO, M., *El derecho aeronáutico y el contrato de transporte aéreo*, Editorial Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá, p. 54.

¹⁰² MEDINA NIÑO, M., *El derecho aeronáutico..... cit.*, p. 56.

¹⁰³ Protocolo de la Haya modificatorio del Convenio de Varsovia, publicada en el BOE núm. 133, de 4 de junio.

¹⁰⁴ MARTINEZ MARTINEZ, E., *Jurisprudencia Internacional..... cit.*, p. 105.

Internacional¹⁰⁵ de Aviación y en la conferencia de Estrasburgo, en donde se manifestó la preocupación por los asuntos de la responsabilidad del transportador de hecho, arrendamiento de las aeronaves y temas relativos al fletamento, por tal razón el consejo de la O.A.C.I realiza un detallado estudio y en el año 1961 florece la nueva modificación del Convenio de Varsovia, conocido por las comunidad internacional como el protocolo de Guadalajara,¹⁰⁶ el cual fue creado con el objetivo único de regular la responsabilidad del transportador de hecho¹⁰⁷ aéreo internacional, figura jurídica existente y a la vez relevante dentro de las transacciones mercantiles aéreas, sujeto mercante que no tenía una regulación normativa determinada por ser la parte que efectúa el transporte sin una relación contractual directa con el expedidor ¹⁰⁸, apreciándose de esta manera que el protocolo no tramita todos los temas trascendentales para el derecho aéreo en su momento, sino que por el contrario fue catalogado como un instrumento internacional poco efectivo para el progreso del sector aeronáutico, originándose de esta manera una nueva oportunidad de estudio, análisis, observación y comparación a la O.A.C.I., donde cinco años más tarde después de realizar rigurosos debates, se propone la creación de un nuevo sistema normativo complementa mente innovador que tendría todo su fundamento conceptual en el convenio de Varsovia original y cada uno de sus protocolos modificatorios, esta nueva propuesta reglamentaria surgió en base a los topes indemnizatorios deficientes existentes en la normatividad internacional para las grandes compañías aéreas, su factible exoneración y el impedimento del consumidor de servicios aéreos de solicitar el resarcimiento de los daños que se le hayan podido causar, se

¹⁰⁵ MEDINA NIÑO, M., *El derecho aeronáutico..... cit.*, p. 58.

¹⁰⁶ Protocolo de la Guadalajara modificadorio del Convenio de Varsovia, publicada en el BOE núm. 147, de 20 de junio.

¹⁰⁷ Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, publicada en el BOE núm. 147, de 20 de junio. La regulación del transportador aéreo surgió por la limitación de responsabilidad del porteador, determinándose los límites cuantitativos tasados en una suma líquida de dinero y estipulándose su reparación.

¹⁰⁸ GUERRERO, S., *Derecho internacional privado*, Miguel Ángel Porrúa, México, 2006, p.26. HITIRIS, T, VALLÉS, J., *Economía de la Unión Europea*, Prentice Hall, Madrid, 1999, p.281. MEDINA NIÑO, M., *El derecho aeronáutico..... cit.*, p. 59.

considera sustancial indicar que la transición hacia el sistema de Montreal¹⁰⁹ fue mucho más sencillo por el pleno desarrollo de la industria aeronáutica, excluyendo de esta manera el apoyo proteccionista a la compañías aéreas para que existiera una relación que estuviera basada en el principio de la igualdad, es por ello que en el Convenio de Montreal de 1976¹¹⁰ da este reconocimiento de simetría legal en su preámbulo al indicar la importancia de asegurar los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución¹¹¹ con una filosofía legal dirigida a captar la órbita de la homogeneidad contractual.

A este sistema normativo se suma como razón principal de su creación la disparidad normativa del Sistema de Varsovia, ya que alno haberse ratificado sus convenios modificatorios no se considera surtida legalmente su adhesión, trayendo problemas prácticos por no conocer las normas jurídicas a aplicar, de este modo el Convenio de Montreal organizo y modernizo en un solo cuerpo normativo todas las disposiciones legales dispersas. ¹¹²

4.2. Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

¹⁰⁹ PETIT LAVALL, M., “Responsabilidad de las compañías aéreas por destrucción, pérdida, avería y retrasos en la entrega de los equipajes” en MARTINEZ SANZ, F; PETIT LAVALL, M, PUTZ, A. y SALES PAYARES, L., (Coord.s) *Aspectos jurídicos y económicos del transporte hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana, 2007, p. 50. El sistema de Montreal entro en vigor el 04 de noviembre de 2003, fue firmado por la comunidad europea el 09 de diciembre de 1999.

¹¹⁰ SARMIENTO GARCIA, M., *Estudios de responsabilidad civil*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2006, p.28.

¹¹¹ Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, publicada en el BOE núm. 122, de 20 de Mayo. SANCHEZ GAMBORINO, F., *La llamada culpa grave en el transporte de mercancías por carretera*, Marge Books, Barcelona, 2016, p.41.

¹¹² TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato de transporte*, Colombo Editores, Bogotá, 1996, p.52. GUERRERO, S., *Derecho Internacional cit.*, p. 28.

El sistema de Montreal¹¹³ como bandera primigenia de la modernización de la estructura internacional aérea condicionó la responsabilidad del daño por parte del transportista cuando a causado destrucción, pérdida u avería de la mercadería, la particularidad del sistema de Montreal¹¹⁴ es la alteración de los límites indemnizatorios que pueden llegar a recibir una parte contractual afectada, este tope compensatorio se ha venido incrementando paulatinamente hasta llegar al importe de 16,000 DEG¹¹⁵, con la gran particularidad de existir un límite máximo inquebrantable para los daños que se pueden llegar a ocasionar. De igual forma en Convenio de Montreal estipuló visiblemente un régimen de responsabilidad distinto para el transportador aéreo, ya que el reintegro de los daños no es catalogado actualmente como un eximente de responsabilidad, sino que únicamente se tiene como posibilidad establecer un método de responsabilidad recíproco por los dos extremos contractuales. El Convenio de Montreal fue un cuerpo normativo internacional mucho más admitido por sus grandes innovaciones legales que transmitió en su momento¹¹⁶, sin embargo los avances sociales, tecnológicos, económicos, políticos y claramente reglamentarios hicieron que hacia el año 1971 floreciera el Protocolo de Guatemala, restableciendo la responsabilidad civil objetiva del porteador aéreo contractual la cual ayudaría a resolver muchos matices legales dentro de las tratativas contractuales presentadas en la práctica, no obstante lo que no se esperaba era la falta de entrada en vigor de dicho protocolo por no cumplir

¹¹³ BENITO FERNANDEZ, T., *Transporte Internacional*, Palbrio, 2017, p.52. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.53. UNIVERSIDAD DE OVIEDO., *Liber amicorum colección de estudios jurídicos al profesor José Pérez Montero*, Universidad de Oviedo servicio de publicaciones, Oviedo, 1988, p.1413.

¹¹⁴ STS, Sala 1ª, de 19 de julio del 2018 (Cendoj 28079110012018214648).

¹¹⁵ SABRA, J., *Negociaciones económicas internacionales*, Cefir, Montevideo, 1999, p.144. SIERRALTA RÍOS, A., *Negociaciones comerciales internacionales texto y casos*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2005, p.127. El Fondo Monetario Internacional en el año 1969 tiene el objetivo de fomentar y confeccionar la estandarización económica internacional, dando la creación de los Derechos Especiales de Giro o los Special Drawing Rights (DEG), unidades de cuenta que permiten cuantificar las respectivas indemnizaciones estipuladas por la respectiva producción de daños .

¹¹⁶ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional de mercancías*, Ices, Madrid, 2011, p.14. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2009, p.52.

con el umbral ratificatorio de 30 países suscritos¹¹⁷, ante la inexistencia de la operatividad del Protocolo de Guatemala, la comunidad internacional retorna al sendero de producción normativa con la creación de cuatro nuevos protocolos que fueron firmados en la ciudad de Montreal en el año 1975 en busca de actualizar el Convenio de Varsovia de 1929 con todas sus modificaciones protocolarias, siendo aplicadas y estando vigentes los protocolos número 1, 2¹¹⁸ y 4¹¹⁹ de Montreal, exceptuando el protocolo número 3¹²⁰ por no tener vigencia actual respecto de la ratificación realizada por los estados.

Estos sistemas internacionales del sector transportista han generado nuevos fenómenos internacionales respecto de la ratificación por parte de los estados, y su aplicación de uno u otro sistema internacional, ya que si dentro del primer escenario tenemos a una alta parte contratante que ha ratificado el Convenio de Montreal y como contraparte de la relación transportista tenemos a un estado que no a ratificado el convenio de Montreal, pero si era parte del Convenio de Varsovia con o sin sus modificaciones, al contrato de transporte aéreo de mercaderías le debemos aplicar el Convenio de Varsovia¹²¹; pero si por el contrario una alta parte contratante a ratificado el Convenio de Montreal y como contraparte de la relación transportista tenemos a un estado que a suscrito pero no a ratificado el Convenio de Montreal , pero si es parte del Convenio de Varsovia o de alguna de sus modificaciones, a este contrato de transporte se le puede aplicar el convenio de

¹¹⁷ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.41. EQUERA DUARTE, A., *Desarrollo del derecho aeronáutico internacional*, Universidad Militar Nueva Granada de Colombia, Bogotá, 1982, p.15.

¹¹⁸ Protocolo adicional nº 2 de Montreal modificadorio del Convenio de Varsovia de 1929, de 25 de septiembre de 1975, publicada en el BOE núm. 147, de 20 de Junio.

¹¹⁹ Protocolo adicional nº 4 de Montreal modificadorio del Convenio de Varsovia de 1929, de 25 de septiembre de 1975, publicada en el BOE núm. 34, de 09 de Febrero.

¹²⁰ *Vid.* PROTOCOLO ADICIONAL NÚM. 3 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929 en <https://bit.ly/3rsT6Wy> (visitado el 25 de mayo de 2018). Según el artículo VIII del protocolo adicional numero 3 no se encuentra en rigor por no haber obtenido las 30 ratificaciones requeridas, queriendo esto decir que no se a dado aplicación directa al mismo.

¹²¹ CAPALDO, G., “ Algunas singularidades del Convenio de Montreal de 1999 ” en ROMANO, G., (Coord.) *XXXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.217.

Montreal¹²²(art. 1 C.M.), con la características objetiva de que si el litigio se desarrolla en la jurisdicción de un país que no a ratificado el Convenio de Montreal se le debe aplicar el Sistema de Varsovia¹²³. Como es evidente dentro del transporte aéreo internacional se presentan diversos conflictos respecto de la ley aplicable, por no estar ratificado el Convenio de Montreal de 1999 por todos los países de manera simultánea, existiendo países inscritos y que aplican el antiguo régimen de Varsovia y no el Convenio de Montreal, pudiendo dar su aplicabilidad tanto uno como otro convenio dependiendo del contrato de transporte aéreo internacional en particular.

4.3 Ámbito de aplicación del Sistema de Varsovia de 1929 y del Convenio de Montreal de 1999 y su coordinación entre ambos.

Dentro de una óptica legal el transporte aéreo internacional de mercaderías determina sus relaciones jurídicas a través de fundamentos normativos de soft law, normativa consagrada en el año 1929 en la ciudad de Varsovia que ha venido sufriendo una serie de modificaciones por la misma evolución de la industria aérea. Es así que de esta manera podemos evidenciar que el Convenio de Varsovia de 1929 (art. 1 C.V.), es la estructura jurídica básica en la actividad aérea del transporte de mercaderías y que a pesar de las modificaciones que se han realizado el intérprete de la norma debe tener parámetros detallados que le otorguen la capacidad de identificar el régimen contractual a aplicar, parámetros que se determinan mediante la ratificación de parte de los estados, que hayan ratificado el Convenio de Varsovia de 1929 y otros estados que solo han ratificado alguno o algunos de los protocolos modificatorios del Convenio de Varsovia, como los son el de la Haya de 1955, Guadalajara de 1971, Montreal de 1966, Guatemala de 1971,

¹²² DONATO, M., “ La Convención de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea y América Latina ” en ROMANO, G., (Coord.) *XXXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.217.

¹²³ CONSENTINO, E., “ La convención de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea y América Latina” en ROMANO, G., (Coord.) *XXXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103.

Montreal de 1975¹²⁴, ya que si en determinado momento el estado alta parte contratante ratifica el convenio de Varsovia de 1929 pero no ratifica ninguno de sus protocolos modificatorios, única y exclusivamente aplicaremos el Convenio de Varsovia, pero de lo contrario si el estado alta parte contratante en donde inicia y termina el transporte han ratificado el convenio de Varsovia de 1929 y alguno o todos sus protocolos modificatorios debemos dar aplicación a las dos legislaciones¹²⁵ íntegramente.

Además de todo este sistema de Montreal de 1999¹²⁶ surge como sistema de modificación del Convenio de Varsovia de 1929, ejecutando cambios sustanciales y manifestando que si un estado alta parte contratante a ratificado el convenio de Montreal de 1999 y el otro país no lo a ratificado, pero si el país que no ha ratificado Montreal de 1999 a ratificado el Convenio de Varsovia de 1929 con o sin sus modificaciones protocolarias a este contrato de transporte aéreo en particular se le aplica el Convenio de Varsovia de 1929 con todas y cada una de sus modificaciones, pero si por el contrario el país alta parte contratante ratifico el Convenio de Montreal de 1999 y el otro país alta parte contratante no lo a ratificado pero hacia parte del Convenio de Varsovia de 1929 con o sin modificaciones a este contrato de transporte le daremos aplicación el convenio de Montreal de 1999 por el hecho de dilucidar que el transporte internacional es aquel que estipula un punto de partida y un punto de destino situados en territorios adversos (art. 1 C.M). Con la máxima importancia que merece este tema contractual y bajo el fundamento normativo de la unificación internacional podemos indicar que en la actualidad se puede dar aplicación tanto al Convenio de Varsovia de 1929, como al Convenio de Montreal de 1999, compendios normativos internacionales en el que sin importar si es uno u el otro a aplicar, debe ser ratificado por el país que se encuentre

¹²⁴ FOLCHI, M., *Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil*, Astrea, Argentina, 2015, p.44.

¹²⁵ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.* p.219.

¹²⁶ FOLCHI, M., *Tratado de derecho aeronáutico.... cit.* p.45.

inmiscuido en una relación contractual y además ser por el porteador, expedidor y destinatario aéreo¹²⁷.

A través de figuras jurídicas como la Unificación, se puede llegar a determinar la integración normativa de la Convención de Varsovia de 1929 con todos sus protocolos modificatorios y el Convenio de Montreal de 1999, sistema estandarizado que ayuda al desarrollo de la industria aérea de mercaderías a brindar soluciones efectivas respecto de los conflictos aéreos internacionales de mercaderías¹²⁸, es por tal razón que se busca disminuir la diversidad legislativa y facilitar el desarrollo de las actividades contractuales del transporte aéreo de mercancías. Aunque existen varios tipos de integraciones normativas con niveles de composición jurídica más altos que otros, tramitaremos selectivamente la integración jurídica¹²⁹ denominada “*unificación*”¹³⁰, con el sentido de indicar la importancia de esta figura en el contexto aéreo internacional de carga, siendo el instrumento internacional¹³¹ capaz de otorgar el óptimo desarrollo de las actividades de transporte aéreo de mercaderías, por ser un proceso en el que se crea, se suscribe y se ratifican normas internacionales creadas por organizaciones no gubernamentales que tienen por el objetivo de facilitar la misma regularidad del transporte aéreo de mercaderías, este tipo de unificación liderada por las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional propone la aprobación de la Convención de Varsovia de 1929 y el Convenio de Montreal de 1999, otorgando parámetros efectivos para dar soluciones fehacientes¹³², pero además ingresando a normatividades locales donde despliegan

¹²⁷ CONSENTINO, E., “Antecedentes y fundamentos del Convenio de Montreal de 1999” en INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL., (Coord.) *XLIII Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo Consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.217.

¹²⁸ MEDINA VELANDIA, S y PLAZAS ESTEPA, R., “Proceso de armonización del derecho privado en América Latina”, en *Revista Iusta*, nº 44, 2016, p. 64.

¹²⁹ CANDANO PÉREZ, M., “La unificación del derecho comercial internacional: nueva lex mercatoria como alternativa al derecho estatal”, en *Revista Prolonguémonos*, nº 1, 2018, p. 149. CARLE, G., *Internacionalización mercados y empresa*, Esic, Madrid, 2014, p.82. Como se a podido evidenciar la nueva lex mercatoria abrió un campo normativo de unificación, con la finalidad de dirimir los conflictos que se llegasen a presentar al interior del mundo de los comerciantes.

¹³⁰ CANDANO PÉREZ, M., “La unificación ...”, *op. cit.*, p. 83.

¹³¹ FERNANDEZ ROZAS, J. ARENAS GARCIA, R., y MIGUEL ASENSIO, P., *Derecho de los..... cit.*, p.52.

¹³² WENSVEEN, J., *Air....., cit.*, p.83.

directrices y efectos jurídicos, como una ley redactada y confeccionada por un legislador local.

A través de la unificación se instauran normas sustantivas y procedimentales¹³³ para el correcto actuar de las tratativas aéreas ejercidas por el porteador, expedidor, y destinatario aéreo, omitiendo de esta manera requerimientos estatales por ser un cuerpo normativo estándar, que generan altos grados de confianza en la relaciones mercantiles y que tienen la finalidad de instaurar parámetros delineados que brinden soluciones efectivas, seguridad jurídica y confianza, en todas las actuaciones desplegadas por las partes del transporte aéreo de carga, actuando las partes aéreas de manera sincronizada, pero sobre todo evidenciando el hecho de que al insertar la Convención de Varsovia de 1929 y la Convención de Montreal de 1999 en dos o mas sistemas jurídicos, estaríamos evidenciando palmariamente un sistema normativo unificado¹³⁴ en el que todas los actores contractuales comprenden las directrices de sus obligaciones, deberes y actos propios.

El desarrollo cotidiano de las actividades comerciales por vía aérea hizo generar la participación de varias personas ubicadas geográficamente en lugares opuestos, personas que se encuentran sometidas o ligadas a una legislación local, es así como la comunidad internacional aérea adhiere los Convenios de Varsovia de 1929 y Montreal de 1999, dotando de estabilidad jurídica al sistema normativo internacional unificado, permitiendo a su vez una participación equitativa del porteador, expedidor y destinatario aéreo modulando contractualmente los riesgos legales presentados en el contexto aéreo internacional, e igualmente brindando la oportunidad de participar en equidad¹³⁵.

¹³³ BERMUDEZ ABREU, Y., "Algunas consideraciones sobre la armonización del derecho internacional privado", en *Revista de Ciencias Jurídicas*, nº 116, pp. 145 a 148.

¹³⁴ CALDERON MARENCO, E y CASTRO MARCENERO, D., "Uniformidad y armonización del derecho de comercio internacional", en *Revista Derecho*, nº 25, p. 26.

¹³⁵ FAURO, M., "Private law" in EGER, T y SCHAFFER, B., (Coord.s) *European unión law*, Editors Richard A Posner and Francesco Parisi, Cheltenham, 2012, p. 201. RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al..... cit.*, p.374.

La unificación normativa¹³⁶ del Convenio de Varsovia de 1929 y Montreal de 1999 tiene la capacidad de reemplazar reglamentos de los sistemas estatales, pautas internacionales emitidas con el fin de mejorar el status-quo de los comerciantes dedicados a la industria aérea, brindando mejor bienestar económico y conciliando los diferentes sistemas jurídicos existentes, pero además permitiendo la participación de la partes contractuales que se encuentran en diferentes estados, es así que a través de la unificación normativa de Varsovia y Montreal se eliminan barreras legales, geográficas y jurídicas, convirtiéndose en una normatividad estándar capaz de estipular la reglas del actuar en la industria aérea de mercaderías. Esta unificación internacional¹³⁷ del Convenio de Varsovia de 1929 y Montreal de 1999 debe estar compuesta inicialmente por una etapa en la que se concibe, se redacta y se acepta el Convenio internacional de transporte aéreo de carga¹³⁸, las mismas organizaciones no gubernamentales como las Naciones Unidas y Unidroit elaboran convenios y principios rectores capaces de crear sintonías normativas de todos los intérpretes sin importar el lugar geográfico en el que se encuentren ubicados para dotar de mayor consistencia a la normatividad de transporte de soft law. La unificación internacional de Varsovia o Montreal muta a una segunda etapa evolutiva¹³⁹ por el hecho de ser suscrito y ratificado por los ordenamientos locales para llegar a ser interpretado momentos después por el receptor de la norma o los sujetos que se encuentren incursos en las tratativas contractuales del transporte aéreo de mercaderías, incorporando reglas de manera

¹³⁶ SCOTT, R y STHEPAN. P., *The limits of leviathan context theory and the enforcement of international law*, Cambridge, England, 2006, p.52. RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al..... cit.*, p.376. "Al hablar de una unificación normativa internacional lo que se requiere es: 1. La existencia de un solo instrumento, 2. Aplicación de manera similar respecto del resultado en varias legislaciones locales, 3. No existe un instrumento de armonización que sea obligatoria su aplicación, sino que por el contrario es catalogado de ser potestativo del estado, 4. El instrumento internacional armonizador se aplica a cada una de las normativas estatales que deseen generar su aplicación".

¹³⁷ ROSETT, A., y otros, "Unification, harmonization, restatement, codification, and reform in international commercial law", in *Magazine Issue*, nº3, p. 683. RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al.....cit.*, p.377. GARRO, A., "Unification and harmonization of private law in Latin America", in *Magazine American journal of comparative law*, nº3, p. 590.

¹³⁸ BONILLA ALDANA, J., "La armonización del derecho, concepto y críticas en cuanto a su implementación" en *Revista electrónica e- Mercatoria*, nº12, p. 2 en <https://bit.ly/2TJwlks> (visitado 02 de mayo del 2019). SMITS, J., *Contract law*, Elgar, Cheltenham, 2014, p.69. ZWEIRGERT, K., *Introduction to comparative law*, 2ª ed, Clarendon Press, Uk, 1983, p. 69.

¹³⁹ SCOTT, R y STHEPAN. P., *The limits of leviathan..... cit.*, p. 65.

directa, sin modificaciones al texto de Varsovia y de Montreal tal cual como fueron creados, sin tener oportunidad alguna el legislador local de adicionar, corregir o completar alguna disposición normativa, sino que por el contrario debe garantizar la aplicación del Convenio aéreo adoptado.

La unificación internacional de los convenios de transporte aéreo de mercaderías es entonces el instrumento idóneo que debe ser adoptado por todos los estados, con el objetivo¹⁴⁰ de flexibilizar las relaciones aéreas de mercaderías, pero sobre todo que existan reglas claras y detalladas de como la industria aérea de carga debe operar y afrontar las posibles eventualidades de responsabilidad, jurisdicción y los mismos avances del derecho respecto de la digitalización contractual¹⁴¹.

5. Especial referencia al régimen jurídico del transporte aéreo nacional de mercancías en España y en Colombia.

Como punto de partida debemos tener la referencia normativa de que los países deben tener como fundamento la existencia de un régimen internacional que brinde la ayuda necesaria para regular la tratativas aéreas de mercaderías, España es catalogado de ser un país promotor y pionero dentro del desarrollo del derecho aéreo privado de mercaderías, ya que desde el año 1911 en la ciudad de Madrid se dio el desarrollo de las primeras sesiones del International law association o instituto de derecho internacional¹⁴² en el que por primera vez se tramitaron y analizaron temas aéreos en los que se abordaron estudios técnicos y experimentales que terminaron dando el surgimiento de la Comisión Nacional de Navegación Aérea el

¹⁴⁰ PEREZNIETO CASTRO, L., *Derecho internacional privado*, Acervo histórico diplomático, Mexico, 1993, p. 15.

¹⁴¹ SALMON GARATE, E., "Las reservas a los tratados y su evolución en el derecho internacional", en *Revista de Derecho Themis*, nº 21, 1992, p. 51. BERMUDEZ ABREU, Y., "Algunas consideraciones" *cit.*, p. 147.

¹⁴² FRANCISCO DE VITORIA INSTITUTO., *Comentarios a la ley española de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960*, Editorial Ministerio del Aire-CSIC, Madrid, 1962, p.25. El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926 celebrado en Madrid, en donde el gobierno español motivo con acidia la necesaria incorporación a los países de hispanohablantes a las tratativas aéreas. CANO GARCIA, G., *El transporte aéreo en España*, Ariel, Andalucía, 1986, p.34. CONSUELO HERNANDEZ, B., *El transporte aéreo en España*, Ariel, Andalucía, 1986, p.34.

31 de julio de 1919, dando de esta forma la elaboración del primer reglamento de Navegación Aérea que regularía a España en todas sus tratativas aéreas¹⁴³.

España al ser participante y regulador de las mismas disposiciones aéreas funge como intermediario en las particularidades aéreas internacionales, siendo un estado activo en la colaboración y asesoría de los instrumentos internacionales, es así como el Comité Internacional de Técnicos Aéreos (CITEJA) ¹⁴⁴ da en encargo al gobierno Español el asesorar, ayudar y efectuar los demás actos que sean referentes del sector aéreo internacional¹⁴⁵. Con el pasar de los años se puede evidenciar la importancia de actualizar las disposiciones de aeronavegabilidad del transporte aéreo mediante la ley de bases de navegación aérea española del 27 de diciembre de 1947¹⁴⁶, ley reformada y actualizada mediante el legislador español del 20 de julio de 1960 (actual Código de Navegación Aérea en España) en el que dictan las diferentes tratativas estructurales y conceptuales del transporte aéreo de mercaderías, especialmente en el capítulo XI sección segunda del artículo 102 al 114 de Ley de Navegación Aérea Española (LNA). La LNA española debe regular la actividad aérea del transporte de mercaderías acompañados de manera unísona con la ley de Seguridad Aérea (LSA) del 21 de julio del 2003, departiendo de la regulación previa establecida por la OACI en que se da la aplicación de la seguridad operacional en el tráfico de las mercaderías por los mismos riesgos presentados por la actividad traslaticia¹⁴⁷.

Colombia al tener fundamentos normativos confeccionados en base al Civil Law, genera su aplicabilidad a través de su regulación mercantil mediante el Decreto 410 de 1971, actual Código de Comercio Colombiano, determinando como tal su aplicabilidad respecto del contrato de transporte aéreo tanto nacional como

¹⁴³ SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho.....*, cit., p. 249.

¹⁴⁴ GARCÍA ÁLVAREZ, B., "La eventual responsabilidad del operador de aeropuertos por los daños y perjuicios producidos con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte aéreo "en GUERRERO LEBRÓN, M., (Coord.), *Cuestiones actuales de derecho aéreo*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 241.

¹⁴⁵ HERRERA LEON, E., Legislación aeronáutica española, en *Revista española de derecho internacional*, nº 3, 1950, p. 60. SALMON GARATE, E., "Las reservas a los tratados" cit., p. 53.

¹⁴⁶ LASSO GAITE, J., *Crónica de la codificación española*, Editorial Ministerio de Justicia, Madrid, 1998, p.396.

¹⁴⁷ Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, publicada en *BOE* núm. 162, de 08 de julio.

internacional, y quedando como tal sujeto a las disposiciones propias de la normatividad aérea de mercaderías o cosas como lo determina el legislador colombiano, siendo tramitada su regulación en el Capítulo XII, sección III, del artículo 1884 al artículo 1889. Al unísono de las regulaciones propias determinadas por el Código de Comercio Colombiano se debe tener plena referencia de la Resolución 5036 del 18 de septiembre de 2009, Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC)¹⁴⁸, los cuales son emitidos por la institución reguladora denominada la Aeronáutica Civil Colombiana, la cual brinda apoyo y ayuda indispensable al Código de Comercio Colombiano por regular las actuaciones aéreas de manera independiente y particular.

6. Usos y prácticas del transporte aéreo de mercaderías: La *lex mercatoria*.

Los usos y las prácticas son la esencia propia del derecho mercantil, estos han venido siendo confeccionados por los comerciantes y para los comerciantes, creada la *lex mercante*¹⁴⁹ en base a la misma necesidad del mercado de transportar mercaderías por vía aérea y buscando su autorregulación mediante entornos jurídicos en los que todos sus participantes comprenden las directrices a aplicar por tener efectos consuetudinarios en la construcción propia de las tratativas contractuales de trasladar mercaderías. En este apartado se busca transmitir la importancia que presenta la *lex mercatoria* en el derecho mercantil en general y sobre todo en el mismo desarrollo del contrato de transporte aéreo de mercaderías, por entregar nuevos avances en los que muchas veces el legislador no puede tener

¹⁴⁸ Aeronáutica Civil Unidad Administrativa Especial – Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, en shorturl.at/hvQS0 (visitado 24 de marzo del 2020). En la normatividad colombiana la regulación directa de toda la actividad aérea es dada mediante los Reglamentos Técnicos Aeronáuticos (RAC), los cuales mediante diferentes directrices determinan los parámetros normativos a seguir.

¹⁴⁹ BERDUGO, J., *Derecho mercantil*, Sello editorial Universidad de Medellín, Medellín, 2012, p. 28. Unos de los rasgos característicos más importantes de la *lex mercatoria* es que evoluciona constantemente por los usos y prácticas creadas por los comerciantes. PARRA BENITEZ, J., *Derecho general civil y de las personas*, Leyer, Bogotá, 2010, p. 69.

acceso por ser industrias que presentan su desarrollo de forma hermética con características muy definidas¹⁵⁰.

La transnacionalización¹⁵¹ de los contratos de transporte de mercaderías por vía aérea generó una descentralización al tráfico aéreo de mercaderías por reconfigurar las directrices contractuales en base a las necesidades presentadas en la época contractual en la que se han venido desarrollando, por tal razón en este apartado conceptual se documenta de forma histórica el desarrollo de la *lex mercatoria* en general, evidenciando su avance respecto a las épocas históricas que hicieron consolidar lo que hoy en día es considerado como una *lex mercante*. La *lex mercatoria* al ser aceptada y a su vez avalada por los mismos comerciantes, a tenido amplios efectos de trascendencia geográfica y jurídica, llegando a desplegar efectos en la industria aérea de mercaderías, por divisar senderos que permiten el desarrollo efectivo de los actos contractuales confeccionados mediante los “*air trade usages*”, prácticas recomendadas por la IATA al respecto del desarrollo del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías en donde se puede evidenciar la importancia prestada por regular y ser fuente de interpretación judicial o arbitral que permite determinar la solución a la controversia presentada¹⁵².

El tráfico mercantil al predicar un proceso de unificación de derecho privado lo hace igualmente mediante un sistema consuetudinario en donde priman los usos, las prácticas comerciales, costumbres mercantiles de las partes, y entre otros actos consuetudinarios que hacen propia la sintonía aérea de mercaderías mediante una naturaleza jurídica de la *lex mercatoria* aérea, siendo actos repetitivos que se

¹⁵⁰ PALOMARES GARCÍA, J., La normativa andina como fuente de la nueva *lex mercatoria*, en *Revista Vía Iuris*, nº 13, 2012, p. 151. SALMON GARATE, E., “Las reservas a los tratados” *cit.*, p. 53. MATEUS BERNAL, J., “La nueva *lex mercatoria* y el contrato de seguro en la jurisprudencia”, en *Revista virtual via inveniendi et iudicando*, nº 2, 2011, p. 5 en <https://bit.ly/3iBsVsy> (visitado 10 de abril del 2019). Una vez a ingresado la globalización en los mercados internacionales, se da el inicio de una nueva era industrial en la que producción económica es global, y con ella la formación de una nueva *lex mercatoria* en donde sus actores principales son los mismos mercantes y confecciones prácticas y usos comunes de forma consuetudinaria, viniendo a ser aplicados de forma reiterativa por otros mercantes, por el hecho de adquirir el factor categórico de ser una *lex mercante*.

¹⁵¹ PEREZ VARGAS, V., “Derecho empresarial transnacional”, en *Revista Judicial*, nº 112, 2014, p.271.

¹⁵² EYZAGUIRRE ECHEVARRIA, R., *Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, Antofagasta, 1980, p.39. IATA- TACT SOURCING en <https://bit.ly/3xOq5Hh>. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional*..... *cit.*, p.42.

convierten en ley para las partes y que vienen siendo recopiladas por instituciones internacionales para ser entregadas a la comunidad en general, comunidad académica, comunidad de comerciantes aéreos. La *lex mercatoria* tiene la facultad de confeccionar actos prioritarios dentro de los movimientos contractuales aéreos como se presenta en el caso del calculo del flete del transporte aéreo de mercaderías de un punto geográfico a otro mediante los TACTS aéreos¹⁵³, por ser aptitudes consuetudinarias que permiten dar el calculo respectivo del flete aéreo y sus posibles sobrecargos, de por tal razón se hace plena referencia a la labor realizada por la IATA en los usos y practicas del transporte aéreo de mercaderías describiendo elementos propios que otorgan el desarrollo ordinario de las tratativas contractuales aéreas de transportar mercaderías.

6.1. La *lex mercatoria* en general y en el transporte aéreo de mercaderías.

La *lex mercatoria*, catalogada de ser el conjunto de reglas de origen privado donde no existe vinculación estatal, primigeniamente formada en la baja edad media¹⁵⁴ hacia el año 476 D.C., originándose una serie de acontecimientos históricos que demarcaron la importante evolución del derecho mercantil internacional; es así que “ *debido a una serie de transformaciones a través de las cuales intenta superarse la insuficiencia de los modelos institucionales de la época para abarcar la nueva economía surgida de la revolución comercial*”¹⁵⁵ se comienza a concentrar el capital en ciertos sectores sociales que otorgan fuerza vinculante de la actividad comercial.

¹⁵³ IATA- THE AIR CARGO TARIFF AND RULES (TACT) SOLUTIONS en <https://bit.ly/2TC6Cus> (visitado el 08 mayo de 2019).

¹⁵⁴ LOZANO CASTELLANOS, A., *Comercio y Finanzas hombres de negocios en talavera de la reina durante la baja edad media*, Ediciones de la Universidad de Castilla de la Mancha, Cuenca, 2017, p.28. Este periodo histórico está comprendido entre el año 1100 y 1400, basado en el sistema económico del feudalismo, con la característica que la industria que se desarrollaba estaba constituida por comerciantes que relegaron la actividad agraria y se dedicaron profesionalmente al comercio, por ser personas que fueron abruptamente despojadas de sus tierras y que debían recorrer unas pequeñas distancias para el comercio de sus productos.

¹⁵⁵ FERNANDEZ DE LA GANDARA, L., y CALVO CARAVACA, A., *Estudios sobre derecho comunitario y del comercio internacional*, 2ª ed., Tecnos, Madrid, 1993, p.27.

El siglo XI y XII fue una época histórica marcada por el sentimiento creador de un nuevo derecho¹⁵⁶, donde líderes mundiales trabajaron conjuntamente para impulsar el comercio sin imponer fronteras para la trasmisión de sus mercancías,¹⁵⁷ otorgando una libertad de competencia económica tanto para los compradores como para los vendedores, los cuales comenzaron a gestar un grupo de costumbres internacionales que demarcaban los parámetros a seguir dentro de las transacciones mercantiles. Los comerciantes con la intención de obtener lucro y lograr satisfacer la demanda de los consumidores en sitios geográficos inalcanzables para el momento, idearon un sistema económico donde el comerciante arribaba al lugar de fabricación de los productos, solicitando al productor la venta de mercaderías a bajo costo para poder revenderlas en otros lugares a un costo superior por ser productos donde su adquisición no era la más rutinaria para ese sector poblacional, uno de los magnos problemas que surgieron para este momento histórico era como transportar las mercaderías adquiridas por los comerciantes, si la mercadería debía ser transportada a largas distancias la mejor opción a utilizar era el transporte marítimo, el cual permitía transportar grandes cantidades de carga en distancias geográficas adversas de la Europa Medieval¹⁵⁸, pero si por lo contrario las mercancías deben ser transportadas en pequeñas distancias lo más idóneo es aplicar el transporte terrestre de la mercadería sobre animales de carga o en carruajes remolcados por estos mismos, siempre con la prerrogativa de que la ejecución de trasladar mercaderías por vía terrestre era incurrir en riesgos de un desplazamiento forzado por ser realizado en caminos abandonados del imperio romano tras las guerras e invasiones,¹⁵⁹ senderos terrenales con obstáculos naturales deplorables, inseguridad por el hurto

¹⁵⁶ RUIZ CASTELLANOS, G., “La nueva lex mercatoria”, en *Revista Boliviana de Derecho Santa Cruz de la Sierra*, nº 21, 2016, p. 3. El origen de esta lex mercatoria está ligado al mismo origen del comercio, su gran auge estuvo demarcado en el siglo XI con el desarrollo de las ciudades italianas costeras y los países bajos surgiendo de esta manera el capitalismo comercial.

¹⁵⁷ RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al..... cit.*, p.290. GUERRERO, S., *Derecho Internacional cit.*, p. 29. MOJICA GOMEZ, L., *Manual práctico..... cit.*, p.77.

¹⁵⁸ BAKER, J., *The law merchant and the common law before 1700*, Cambridge law journal, London, 1975, p.295. JUENGER, F., “The lex mercatoria and private international law”, in *Magazine Louisiana*, nº 4, 2000, p.1134.

¹⁵⁹ KOHN, M., “Commerce in pre – industrial Europe: an introduction”, in *the economy department magazine of Dartmouth College*, nº 03- 08, 2003, p.2.

de las mercancías, confiscaciones y impuestos de los señores feudales en sus comunidades al momento de sobrepasar sus terrenos. Esta *lex mercatoria*¹⁶⁰ como sistema jurídico se confeccionó en base a normas y principios elaborados por los mismos comerciantes, regidos por usos y costumbres¹⁶¹, en donde las mismas autoridades decisorias eran los mismos comerciantes que vivían la regularidad del actuar diario del comercio, tribunales mercantiles que se encontraban en rutas comerciales donde se emitían decisiones de manera efectiva y rápida.¹⁶²

Este comercio preindustrial estaba compuesto por serios problemas logísticos los cuales fueron solucionados a través de la navegación marítima, permitiendo establecer redes fluviales donde los comerciantes transportaban sus mercancías a gran escala de manera ágil y fiable¹⁶³, pero además surgiendo de manera coetánea las gildas mercantiles¹⁶⁴ o corporaciones de mercaderes, que de manera habitual elegían a unos de sus miembros para ejercer cargos directivos dotados de un poder para direccionar la economía internacional del momento o como lo enuncia el profesor Narváez “*en ese mundo convulsionado del feudalismo, la nueva clase de comerciantes, impulsada por razones de seguridad, se asoció en gildas, hermandades, hansas y toda suerte de corporaciones cerradas y exclusivistas que se dictaban sus propios estatutos, imponían su autoridad y dirimían las controversias por medio de magistrados designados por los propios mercaderes asociados*”¹⁶⁵.

¹⁶⁰ KESSLER, A., *A revolution in commerce: the parisian merchant court and the rise of commercial society in eighteenth century France*, Yale University, New Haven, 2007, p.96. GONDRA ROMERO, J., “La moderna *lex mercatoria* y la unificación del derecho del comercio internacional”, en *Revista de derecho mercantil*, nº 127, 1973, p.9.

¹⁶¹ DONAHUE, C., *Medieval and early modern lex mercatoria: An attempt at the probatio diabolica*, in *Law magazine of the University of Chicago*, nº 1, 2004, p. 23. FOSTER, N., “Foundation myth as legal formant: the medieval law merchant and the new *lex mercatoria*” in *electronic magazine first webmagazine of legal history*, 2005, p. 4 en <https://bit.ly/2OQGWU6> (visitado 24 de marzo del 2019).

¹⁶² KESSLER, A., *A revolution in commerce* *cit.*, p.97.

¹⁶³ MOLINA MOLINA, L., Los viajes por mar en la edad media, en *Revista de cuadernos de turismo de la Universidad de Murcia*, nº 5, 2000, p.117. La navegación marítima del medio evo presentaba problemas de naufragio y piratería.

¹⁶⁴ RUIZ CASTELLANOS, G., La nueva *op. cit.*, p.17. Este autor indica al respecto que “*las gildas mercantiles, a partir del siglo XII, realizaron una labor de compilación de las normas consuetudinarias relativas al comercio, que se plasmó en unos documentos conocidos como estatutos mercantiles, dando nacimiento al Derecho mercantil de nuestros días.*”

¹⁶⁵ NARVÁEZ GARCÍA, J., *Derecho mercantil colombiano*, 11ª ed., Legis, Bogotá, 2002, p.10.

La *lex mercatoria* evoluciono por las deficientes reglas o leyes feudales que imponían barreras en el comercio, los comerciantes se comenzaron a autorregular de acuerdo a sus relaciones mercantiles que se convertían en ley para ellos, surgiendo la clase social “*Societas¹⁶⁶Mercatorum*”¹⁶⁷, donde única y exclusivamente podían pertenecer mercaderes, los cuales fueron organizándose en corporaciones, gremios, grupos, que realizaban periódicamente ferias y eventos avalados por el rey del momento, permitiendo a los mercaderes conocer otros mercaderes de distintos lugares y también poder solucionar sus controversias internacionales surgidas, ya que estas corporaciones estaban integradas por órganos de dirección¹⁶⁸, mediante jurisdicciones internas que se encuentran legitimados para el ejercicio de las posibles lesiones y daños que pueden llegar a producir los diferentes actos mercantes de trasladar mercaderías.

Es así que a través de los mismos comerciantes se comenzaron a fijar reglas consuetudinarias que decretaron los parámetros del comercio internacional, preceptos habituales denominados y calificados como *Lex mercatoria* o *Lex merchant¹⁶⁹*, por estar fundamentada en los usos y las prácticas de los mismos comerciantes y siendo interpretadas por Tribunales Europeos de la época que comprendían la simbiótica de las disposiciones consuetudinarias que trataban de

¹⁶⁶ RUIZ, F., “El papel de la *societas mercatorum* en la creación normativa: la *lex mercatoria*” en *Revista electrónica Cuadernos Electrónicos de Filosofía del Derecho*, nº 20, 2010, p. 69 en <https://bit.ly/2Oex0Dm> (visitado 28 de marzo del 2019). La nueva “*societas mercatorum*”, está conformada por empresas, sociedades y comercio, todo a través de practicas y usos recurrentes de los mismos mercantes.

¹⁶⁷ CADENA AFANADOR, W., “El impacto en Colombia de la *lex mercatoria*” en *Revista electrónica de difusión científica de la Universidad Sergio Arboleda de Bogotá*, nº11, 2010, p. 3 en shorturl.at/efmoW (visitado 28 de marzo del 2019). La *Societas Mercatorum* dio el inicio de una nueva clase social que ingresa rompiendo esquemas económicos y detallando directrices mercantiles a seguir mediante el modelo económico del capitalismo.

¹⁶⁸ CALVO CARAVACA, A., y CARRASCOSA GONZALES, J., “Contratos internacionales, competencia judicial y ley aplicable” en CALVO CARAVACA, A., y CARRASCOSA GONZALES, J., (Coord.s) *Derecho del comercio internacional*, Colex, Madrid, 2012, p. 506.

¹⁶⁹ RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al..... cit.*, p.291. CLUTER, A., *Private power and global authority transnational merchant law in the global political economy*, University of Victoria, New York, 2003, p.9. La *lex mercatoria* o *Lex merchant* tiene su surgimiento en la reactivación del comercio como consecuencia de la utilidad del mar, pudiendo dar el transporte en el mar mediterráneo mediante una organización política y económica bajo el fundamento del capitalismo.

imponer globalmente los comerciantes.¹⁷⁰ Los mercaderes de Inglaterra hacia el año 1280 publican el “*Little Red Book of Bristol*”, compendio normativo que dedica un capítulo completo a la *lex mercatoria*, explicando su funcionamiento, pero además siendo catalogado como un manual de guía para el procedimiento dentro de las actuaciones del comercio, el cual dio apertura a “*The Charter of the Merchants*”; siendo la primera carta mercatoria inglesa que en el año 1303, comenzaba a establecer los beneficios para los mercaderes extranjeros, concediendo a los comerciantes la posibilidad de realizar sus negocios de manera libre, excluir el pago de los impuestos y sobre todo una protección legal en los actos de transportar mercaderías por ser regulados por los mismos usos y prácticas mercantes.¹⁷¹

La *lex mercatoria* del siglo XV al XVI sufrió un fuerte debilitamiento por no ser aceptada de manera unánime por la sociedad internacional de comerciantes y además que en este momento histórico los Estados Nación de Europa se encontraban inmersos en guerras mundiales que dejaron devastadas sus poblaciones, sus economías y por ende el comercio, lo que dio paso a nuevos cambios políticos, sociales, culturales y económicos, que influyeron directamente en la *lex mercatoria* por despojar su uniformidad,¹⁷² ya que la monarquía opresora¹⁷³ del sentir estatal indico la utilización normativa del orden exclusivamente local suprimiendo de esta manera las prácticas y usos internacionales que habían sido elaboradas por los mismos comerciantes dentro del actuar regular de las tratativas mercantiles presentadas, normatividades creadas por los comerciantes y

¹⁷⁰ PARRA RIVERA, R., Evolución histórica de la *lex mercatoria*, en *Revista Gestión en el Tercer Milenio de la Facultad de ciencias administrativas UNMSM*, nº 25, 2010, p.66.

¹⁷¹ MILENKOVIC, T., “Origin, development and main features of the new *lex mercatoria*”, in *Magazine Facta Universitates of University of Nis*, nº 5, 1997, p.8. La *lex mercatoria* desde sus orígenes fue conformada por artesanos y comerciantes, llamados en este momento histórico “*les pieds poudreux*”, los cuales se organizaban en corporaciones y gremios para desarrollar la actividad internacional.

¹⁷² FERNANDEZ DE LA GANDARA, L., y CALVO CARAVACA, A., *Derecho mercantil..... cit.* p.292. La edad media al ser el momento histórico que hace departir el desarrollo del derecho mercantil da la confección de ferias y mercados, en donde todas las directrices son creadas por comerciantes y para comerciantes. DELGADO BARRETO, C., “Problemática del derecho internacional privado contemporáneo” en *Revista electrónica de Derecho Themis*, nº 63, 2013, p. 69 en <https://bit.ly/2Uwd705> (visitado 04 de marzo del 2019).

¹⁷³ MARTINEZ CAÑELLAS, A., *La interpretación y la integración de la Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías del 11 de abril de 1980*, Comares, Granada, 2004, p.12. GOLDMAN, B., “Frontières du droit et *lex mercatoria*”, *Magazine archives de philosophie du droite*, nº 4, 1964, p.46.

porteadores de mercaderías evidenciando la pluralidad de leyes nacionales y falta de existencia de uniformidad internacional, convertida en escrita o positiva y por tal razón perdiendo su validez.

Al generarse una producción normativa basada únicamente en pluralidad de normas locales, se comenzó a evidenciar en el mundo mercantil que los comerciantes fueron supeditados a emplear únicamente normas nacionales dictadas por el legislador, siendo necesario decretar compendios normativos conflictuales que brindaran soluciones a los particulares que se encontraban ubicados territorialmente en estados diferentes y con normas diferentes, fenómeno legislativo que gesto el inicio del derecho contractual internacional privado, queriendo esto decir que en ningún momento de la historia del derecho mercantil esa *lex mercatoria* desapareció¹⁷⁴, sino que se convirtió en una fuente del derecho de segundo grado, la cual era poco utilizada por los comerciantes, porque los estados se encontraban ligados a los estipulado por la voluntad del poder político y no del poder económico¹⁷⁵.

Si bien la *lex mercatoria* sufrió un estancamiento legal, en el siglo XIX al iniciar el proceso de sistematización normativa de la ley civil y comercial¹⁷⁶, se concibió el renacimiento de la *lex mercatoria*¹⁷⁷ el cual inicio en el siglo XX, teniendo como característica esta etapa histórica el desarrollo de la Revolución Industrial que estimulo el comercio con la idea de crear un derecho global que fuera conformado por una nueva comunidad de comerciantes que se encontraban adheridos a una *lex mercante* supranacional, idea promovida en el Primer Congreso Internacional de derecho comparado celebrado en Paris en el año 1900¹⁷⁸, identificando sistemas

¹⁷⁴ GALGANO, F., "Lex mercatoria, shopping del derecho y regulaciones contractuales en la época de los mercados globales", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 247, 2003, p.8.

¹⁷⁵ TOUBES MUÑOZ, J., "El criterio histórico en la interpretación jurídica", en *Revista Dereito*, nº 22, 2013, p. 145.

¹⁷⁶ GLITZ, F., *La globalización del derecho contractual*, Clásica Editora, Sao Pablo, 2012, p.173.

¹⁷⁷ GARRIDO GÓMEZ, M., *El soft law como fuente del derecho extra nacional*, Dykinson, Madrid, 2017, p.26.

¹⁷⁸ MORINEAU, M., "Evolución de la familia jurídica romano - canónica" en *Revista electrónica del Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM*, nº 21, 2006, p. 2 en <https://bit.ly/2FZm7Sq> (visitado 02 de abril del 2019). Al finiquitar el conflicto bélico de carácter mundial de 1914 - 1918, las naciones aliadas emprendieron en 1917, la unificación legislativa que dio como resultado la creación de la Sociedad de Naciones, primera organización mundial de este tipo en la historia, que, después

legales refinados que otorgaban unos principios generales a la comunidad internacional.¹⁷⁹

La lex mercatoria al ser un sistema normativo confeccionado en base a usos y practicas mercantiles de los comerciantes, otorga la posibilidad de crear actos constantes y repetitivos, dando de esta manera su ingreso al sector aéreo en el año 1919 tras la reunión realizada en Paris¹⁸⁰, encuentro que sucedió una vez terminada la primera guerra mundial en donde los países participantes de dicho conflicto bélico elaboran y pactan el Tratado de Versalles, con el objetivo principal de demostrar a la comunidad internacional que la arma bélica denominada avión o aeronave es un instrumento novedoso y capaz de transformar el sistema del comercio internacional¹⁸¹, surgiendo de esta manera las primeras empresas aéreas o porteadores aéreos que incursionan en la prestación de los servicios civiles de transporte en aeronaves militares y civiles, aerolíneas como KLM tuvieron la capacidad de establecer rutas de transporte en aviones modelos Fokker, introduciendo rutas especiales de traslado adaptadas a las necesidades del momento, pero sobre todo construyendo actos consuetudinarios elaborados por los mismos comerciantes de la industria aérea, la cual con el pasar del tiempo se fue convirtiendo en ley para las partes o en lex mercante hecha por comerciantes capaz de regular las actitudes propias de su actuar dentro de la industria aérea.

La Lex mercatoria, la podemos definir como ese conjunto de normas que surgen como consecuencia de los usos y prácticas de los comerciantes sin intervención estatal o gubernamental, catalogado por ser un sistema de derecho constituido por

de la Segunda Guerra Mundial, cambiaría su nombre por el de Organización de Naciones Unidas. LOPEZ MEDINA, D., "El nacimiento del derecho comparado moderno como espacio geográfico y como disciplina: instrucciones básicas para su comprensión y uso desde América Latina", en *Revista colombiana de derecho internacional*, nº 247, 2015, p.8.

¹⁷⁹ GALGANO, F., *La globalizzazione nello specchio del diritto*, Il mulino, Bologna, 2005, p.57. " *El Derecho internacional privado constituyen a primera vista dos opciones jurídicas incompatibles pues, de un lado, si el primero se generaliza desaparece uno de los elementos conformadores del segundo, cual es, el pluralismo de sistemas jurídicos* ".

¹⁸⁰ BERGER, K., *The creeping codification of the new lex mercatoria*, 2ª ed., University of Cologne, Cologne, 2010, p.6. DE LA MUELA, M., *Derecho internacional privado*, 9ª ed, Atlas , Madrid, 1996, p.38.

¹⁸¹ BERGER, K., *The creeping codification.....cit.*, p.18.

comerciantes y para comerciantes¹⁸² que participan en los negocios internacionales, con la característica imperativa de no emplear normatividades mercantiles locales. La Lex mercatoria es un método normativo auto regulatorio de decisiones propias en la que su aplicación será decidida por interpretación de usos y practicas mercantiles constantes en la que los árbitros deciden de la controversia partiendo de un análisis legal comparado.¹⁸³

Esta lex mercatoria¹⁸⁴ tiene unas características plenamente detalladas por ser un sistema autónoma, como primera característica podemos observar que la lex mercatoria tiene un origen privado el cual tiene su fundamento en los principios generales del derecho privado internacional¹⁸⁵, principios que pueden ser evidenciados en ámbitos empresariales y que son reconocidos en sentencias o laudos proferidas por árbitros y jueces,¹⁸⁶ apoyados además en corporaciones internacionales que los mismos comerciantes han venido creando con el fin de brindar reconocimiento, eficacia y validez a todas las actividades mercantiles que se llegasen a desplegar.¹⁸⁷ La segunda característica de la lex mercatoria conocida como la autonomía, es decir, no existe vinculación alguna con un ordenamiento de carácter local y así mismo no requiere de ninguna aprobación por estar desvinculada totalmente, organización normativa autónoma cimentada en los usos codificados de convenciones internacionales, praxis de los comerciantes del día a día de las congregaciones internacionales de comercio y principios generales del derecho¹⁸⁸, hábitos mercantiles que otorgan plena validez a este orden jurídico por

¹⁸² LEW, J., MISTELIS, L., y KROLL, S., *Comparative International Commercial Arbitration*, Kluwer law international, Hague, 2003, p.18.

¹⁸³ FARIA, J., *El derecho en la economía globalizada estructuras y procesos*, Madrid, 2001, p.66.

¹⁸⁴ FRIGNANI, A. y TORSELLO, M., *Il contratto internazionale*, Cedam, Italia, 2010, p.28. "Se define la Lex mercatoria como un conjunto de principios, reglas, usos e instituciones de Derecho, mercantil y comercial principalmente, que posee una vocación para ser utilizado como un Derecho de clase, informal e internacional y regulado jurisdiccionalmente por el arbitraje internacional". SALVATORE, E., *La nuova Lex mercatoria in contratto e impresa*, Cedam, Italia, 1996, p.769.

¹⁸⁵ CASTELLANOS RUIZ, E., *La Lex mercatoria y autonomía privada en materia de contratos internacionales*, Editorial Ibáñez, Bogotá, 2006, p.59.

¹⁸⁶ GOMEZ, J., "Lex mercatoria y arbitraje comercial internacional: un ejemplo de la nueva ley arbitraje española" en SILVA, J., (Coord.) *Estudios sobre la lex mercatoria*, Editorial de la Universidad Autónoma de México, México, 2006, p.139.

¹⁸⁷ GIMENEZ CORTE, C., "Los usos comerciales el derecho de fuente convencional en el Mercosur", en *Revista Derecho Privado y Globalización*, nº 3, 2004, p. 59.

¹⁸⁸ GOLDMAN, B., "The applicable law: general principles of law a new law merchant", in *Magazine contemporary problems in international arbitration*, nº 13, 2002, p. 113.

el reconocimiento que efectúan los comerciantes a su misma actividad o gremio,¹⁸⁹ aceptándose de esta manera que la *lex mercatoria* es capaz de direccionar de manera privada la relación jurídico internacional denominada transporte aéreo de mercaderías. Finalmente la última característica de la *lex mercatoria* es la presencia objetiva de un dispositivo singular de imposición de sanciones o en otras palabras “mecanismos de coacción propia” que están articulados bajo un foro común para los comerciantes,¹⁹⁰ con la particularidad primigenia de tener reconocimiento y aprobación internacional, e igualmente legitimando los derechos recíprocamente para las partes participantes de un contrato de transporte.¹⁹¹

La realidad legal demuestra que la *lex mercatoria* esta compuesta de unos usos y unas prácticas comerciales que con el pasar de los años se convierten en ley para las partes por el hecho de respetar su actuar ordinario e igualmente repetitivo en las relaciones contractuales presentadas,¹⁹² esta ley de comerciantes y para comerciantes al tener este carácter de aceptabilidad hace de igual forma estandarizar su obligatorio cumplimiento dentro de la comunidad internacional del transporte aéreo de mercancías, por el hecho de que las partes están obligadas por cualquier uso que sea ampliamente conocido y regularmente reconocido.¹⁹³

Esta *lex mercatoria* aérea está compuesta de figuras jurídicas consuetudinarias que no necesitan de ningún legislador estatal para su regulación, parámetros costumbristas que tienen una regulación interna determinada por el actuar de los mismos operadores del transporte aéreo de carga o sociedad mercatoria del aire ,autogobernando sus actividades legales mediante actos repetitivos que se

¹⁸⁹ WEINER, J., *Globalization and the harmonization of law*, Editorial printer, Great Britain, 1991, p.161.

¹⁹⁰ RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al.....cit.* p.452.

¹⁹¹ FRANCO LEGUÍZAMO, C., "De la *Lex mercatoria* a la *Lex construcciones*", en *Revista e-mercatoria de la Universidad Externado de Colombia*, nº 1, 2007, p.3. BORTOLOTTI, F., *La nuova Lex mercatoria costruzione dottrinaría o strumento operativo*, Cedam, Itália, 1996, p.736.

¹⁹² VASQUES DEL MERCADO CORDERO, O., *Derecho mercantil y globalización: desafío y compromiso*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2007, p.16.

¹⁹³ PRINCIPIOS DE UNIDROIT SOBRE LOS CONTRATOS COMERCIALES INTERNACIONALES. Según las directrices internacionales los principios de Unidroit fueron publicados por primera vez en el año 1995 por la agencia especializada de la Naciones Unidas, estableciendo reglas generales que deben aplicar a los contratos mercantiles internacionales cuando las partes con su misma autonomía de la voluntad han decidido de forma conjunta dar aplicación a la relación contractual, en <https://bit.ly/2ELTCFj> (visitado 10 de marzo del 2019).

convierten en norma interna para el porteador, remitente y destinatario aéreo¹⁹⁴ e igualmente cualquier participante.

La *lex mercatoria* aérea es fuente propia del transporte aéreo de mercaderías, por el hecho de regular pero a la vez recoger actos costumbristas que fungen como recurso auxiliar para las posibles interpretaciones judiciales y arbitrales que se deben emitir para el correcto pronunciamiento del caso particular, decidiendo de tal manera la comunidad internacional privatista codificar o compilar estos usos y prácticas internacionales para entregar mayor certeza en los estándares contractuales en los que han intervenido, solventado soluciones mediante la emisión de condiciones generales, contratos de transporte tipo, y principios de Unidroit que complementan e igualmente determinan la importancia de los usos y prácticas comerciales (art. 1.9 UNIDROIT). Esta ley para comerciantes aéreos al encontrarse constituida de usos y practicas mercantiles tejidas de actos de habitualidad, ingresa dentro del albor contractual ceñidamente por el hecho de establecer parámetros convertidos en ley para el porteador, expedidor y destinatario aéreo, modulando reglas que se confeccionan y mejoran con el pasar de las tratativas efectuadas por los mercantes aéreos, creando de esta manera un plexo universal de prácticas y usos que emiten las partes de transporte aéreo mediante la misma sintonía de la globalización de los usos o prácticas comerciales recopiladas por la International Air Transport Association¹⁹⁵(IATA), institución aérea internacional que brinda certeza a los participantes respecto de sus comportamientos comerciales por considerarse reglas de obligatorio cumplimiento para cada uno de los agentes del mercado aéreo de mercancías. Estos *air trade usages*¹⁹⁶ otorgan al sector aéreo seguridad jurídica en todos los comportamientos

¹⁹⁴ PÉREZ CÁZERES, M., "La *lex mercatoria* ley procesal global" en *Revista electrónica de Derecho Global de la Universidad de Guadalajara*, nº 9, 2018, p. 86 en <https://bit.ly/2VvLfXu> (visitado 02 de abril del 2019). "Constituye en tal caso por su naturaleza, un derecho espontaneo consuetudinario que se va dando por los usos y costumbres entre los comerciantes para resolver sus conflictos y de cierta manera universal al ser aceptado por todos los comerciantes, determinando el derecho que regirá en una relación jurídica comercial. "

¹⁹⁵ HALL, G., "Customs and usages in England: Achieving interpretive accuracy by giving effect to unexpressed intent" en GELINAS, F., (Coord.) *Trade usages and implied terms in the age of arbitration*, oxford, New York, 2016, p.1.

¹⁹⁶ ZIEGEL, J, y LERNER, S., *New developments in international commercial an consumer law proceedings of the 8th biennial conference of the international academy of commercial and consumer*

ejercidos por las partes contractuales, ya que al ser actos consecuentes que confeccionan usos y practicas¹⁹⁷ diarias de carácter costumbrista, van creando uniformidad en las conductas del sector aéreo, debiendo ser aceptada las mismas conductas por la misma comunidad aérea como el medio idóneo capaz de satisfacer los vacíos legales y además constituir internacional, local, regional y zonalmente¹⁹⁸ usos comerciales compuestos de hechos concretos que tienen el fundamento de la voluntad de las partes.

6.2. Especial referencia a la labor de la IATA en los usos y practicas del transporte aéreo de mercaderías.

La IATA a través de sus usos aéreos otorga soluciones efectivas a los conflictos presentados, dividiendo mundialmente el territorio en zonas económicamente estructuradas que deben ser detalladas mediante el TC1 para todo América, TC2 para Europa, África y Medio Oriente, TC3 para Asia y Oceanía, elaborando manuales como los "*The Air Cargo Tariff*"¹⁹⁹ (TACT), los cuales sirven de referente para el calculo del flete de la operación de transporte²⁰⁰. Estos TACT son un lex mercante que brinda las aptitudes propias para el calculo de la tarifa aérea o flete del transporte aéreo, todo a través del coeficiente de estiba $PV = (A \times B \times C) / 6000$ ²⁰¹, en donde A es la longitud máxima exterior del UDL transportado, B la anchura máxima exterior del UDL y C la altura máxima exterior del UDL, integrando las tarifas aéreas de mercaderías en un sistema de gestión en el que se detalla de parte de la

law, Hart publishing, Great Britain, 1998, p.3. MOENS, G, y GILLIES, P., *International trade and business: law, policy and etichs*, Canvedish publishing, Sidney, 1998, p.121.

¹⁹⁷ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, *Manual of airport and air navigation facility tariffs*, International Civil Aviation Organization, ICAO, 1999, p.6.

¹⁹⁸ MADRIÑAN DE LA TORRE, R., *Principios de derecho comercial*, Temis, Bogotá, 1997, p.54.

¹⁹⁹ IATA, *Catalog of standards manuals and guidelines cargo safety and operations passanger finance and statistics*, IATA, Nueva York, 2016, p.3, en <https://bit.ly/3kVqAtl> (visitado el 15 de noviembre de 2019).

²⁰⁰ Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional, de 26 de octubre del 1979 (Caso Palvak vs Norsolor). Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional, de 08 de febrero del 1982 (Caso Italia). Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional, de 22 de octubre de 1992 (Caso Francia).

²⁰⁰ TAPIA SALINAS, L., *Curso de derecho.....*, cit., p.298.

²⁰¹ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....*, cit.p.42. IATA -TACT SOURCING en <https://bit.ly/3xOq5Hh>.

IATA dos manuales TACT en los que se indica las directrices determinadas para los Estados Unidos de Norte América y otras las otras directrices para los demás países del globo terráqueo²⁰², manuales que al fin y al cabo sin importar a que sector del mundo se direccionen se pueden establecer unos módulos tarifados que ayuden a optimizar la operación como en el caso de la tarifa de carga general GCR (*General Cargo Rates*)²⁰³ la cual puede ser aplicada a todo tipo de mercaderías, la tarifa N que se aplica a mercaderías transportadas con un peso menor de 45 kilogramos a 100 kilogramos, tarifa Q en la que los kilogramos de las mercaderías va detallado en varios niveles de kilogramos con valores mas reducidos cuando el peso de la mercadería es mucho mayor, la tarifa de clase de mercadería (*Class Commodity Rates*) en la que damos aplicación a ciertos tipos de mercaderías especiales por la naturaleza jurídica de confección de la carga (mercaderías perecederas, mercaderías animales vivos y mercaderías peligrosas), la tarifa unificada calculada en base al peso mínimo del *UDL*²⁰⁴ *pivot weight* o el peso complementario del *UDL over pivot*²⁰⁵.

La IATA tiene como objetivo el impulsar activamente el desarrollo de sus estándares operacionales o su misma *lex mercatoria* dentro de la industria aérea, es por tal razón que con la practicas repetitivas y permanentes a las que esta sometida la actividad aérea al respecto de la gestión de fronteras o *Cargo Border Management* (CBM), son los mismos comerciantes los cuales al evaluar su capacidad carguera de forma trasfronteriza realizan procedimientos automatizados, integrados y estructurados en donde la IATA a través de su suficiencia como actor dentro de la actividad aérea en el escenario internacional proporciona los promedios respecto de los despachos de carga recolectadas por el mismo actuar de los comerciantes aéreos, confeccionando por tal razón manuales al respecto de la seguridad de la

²⁰²RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., “Los nuevos términos comerciales internacionales incoterms (versión 2010) y su aplicación en el derecho colombiano”, en *Revista e-mercatoria del Departamento de Derecho Comercial de la Universidad de Externado de Colombia*, nº 9, 2010, p. 5.

²⁰³ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....*, cit. p. 83.

²⁰⁴ BOOKBINDER, J. y otros, “The air-cargo consolidation problem with pivot weight: Models and solution methods”, in *Magazine computer & operations research*, nº 59, 2015, p. 23. CABRERA CÁNOVAS, A. *Transporte internacional.....* cit. p. 84.

²⁰⁵ IATA - TACT SOURCING en <https://bit.ly/3xOq5Hh>.

carga aérea durante el trayecto de aeronavegabilidad²⁰⁶. La cadena de suministro como acto propio del comercio transfronterizo de mercaderías tiene como punto crítico la seguridad, es por tal razón que mediante actos de *lex mercante* la IATA estableció el grupo de trabajo de seguridad de carga (CSWG), con el objetivo de fortalecer y apoyar en todas las etapas de la cadena de suministro por las que debe transitar la mercadería por vía aérea. Es así como por la misma sintonía consuetudinaria de los comerciantes aéreos como se crea una *lex mercante* de estándares y prácticas recomendadas como lo es el anexo 17²⁰⁷ emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Manual de seguridad de la aviación de la OACI estipulado en el documento 8973, ofreciendo a los portadores aéreos pertenecientes a la IATA un estándar universal en el que el transporte aéreo efectuado cumple con los parámetros detallados al respecto de su documentación²⁰⁸, como lo es el (AWB- e-AWB).

Por la misma naturaleza de la mercadería, se comienzan a confeccionar nuevos usos y prácticas dentro del sector aéreo, y es así como la IATA indica como factor prioritario de conservación los dispositivos unitarios de carga o unit load devices (ULD), ya que al ser piezas desmontables en las aeronaves se encuentran ceñidos a estrictos controles de seguridad con el objetivo de no afectar la integridad de la aeronave. La IATA emite estrictos requisitos en cuanto al diseño, producción, operación, mantenimiento y reparación de los ULD, estructuralmente teniendo la capacidad de proporcionar y restringir las cargas mediante sistemas de protección adecuados por ser piezas propias de las aeronaves que contribuyen directamente a la seguridad del transporte de mercaderías. Las Regulaciones ULD de la IATA (ULDR)²⁰⁹, cubren los estándares técnicos, operativos y reglamentarios, así como los requisitos que debe aplicar el portador aéreo en las operaciones generales de ULD, obteniendo de parte de la IATA una placa certificatoria de calidad, IATA ULD

²⁰⁶ IATA - UNIT LOAD DEVICES (ULD) en <https://bit.ly/36DdjiR>. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional..... cit. p. 85.*

²⁰⁷ OACI - Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil internacional seguridad en <https://bit.ly/2SXjriu>.

²⁰⁸ ARESE, H., *Práctica profesional de negocios internacionales*, Norma, Bogotá, 2003, p.53.

²⁰⁹ LOPEZ FERNANDEZ, R. *Logística comercial*, 2ª ed., Paraninfo, Madrid, 2010, p.221.

(ULDB)²¹⁰ en la que se certifican de manera idónea todos los estándares y procedimientos relacionados con las especificaciones, manejo, restricción y mantenimiento del ULD, bajo el fundamento de la esencia propia de la naturaleza de la mercadería. Los contenedores aéreos son dispositivos unitarios de carga, en donde su tamaño, método de manipulación, almacenamiento y transporte de los UDL llevan implícitos unos procedimientos estándar, es por tal razón que la IATA ha venido una elaborando un conjunto de regulaciones específicas que permiten el correcto manejo de los UDL con directrices muy propias en base a la naturaleza de la mercadería.²¹¹

El contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías tiene una regulación bastante enfática y contundente al respecto de la *lex mercatoria*, es por tal razón que en base a la naturaleza de las mercaderías que debe transportar el porteador aéreo, surgen con ello unas prácticas y usos propios dentro de la actividad aérea de mercaderías. Para el caso especial en el que el porteador aéreo tenga plenamente identificada la naturaleza de las mercaderías, este pondrá en práctica factores costumbristas y a su vez la misma experiencia creada en otros trayectos de aeronavegabilidad, pudiéndose evidenciar que dentro de las tratativas contractuales es de suma importancia remitirse a factores de la *lex mercatoria* por brindar el desarrollo de la misma actividad mercantil, siendo la *lex mercatoria* el epicentro de creación consuetudinaria que da la misma participación de toda la actividad aérea de mercaderías, en donde se debe observar y aplicar la *lex mercatoria* para cada mercadería que sea dispuesta a trasladarse por vía aérea²¹².

²¹⁰ IATA - ULD Board (ULDB), en <https://bit.ly/3wnwfMV>. Sub-groups ULD Technical Advisory Group (ULDTAG) ULD Operational Advisory Group (ULDOAG).

²¹¹ IATA, Manual de orientación general para las operaciones en rampa durante el Covid-19, en <https://bit.ly/36WZ9Jd>. BOOKBINDER, J. y otros, *La operación aduanera y el comercio internacional en el transporte aéreo*, Instituto Politécnico Nacional, Ciudad de México, 2016, p.93.

²¹² IATA, Guía para el transporte de carga y correo en aeronaves configuradas, en <https://bit.ly/3f7W7Gu>. La *lex mercatoria* es aplicada en base a la naturaleza de la mercadería, como en el caso de la regulación de animales vivos o live animals regulations (LAR) creada por la IATA, emitiendo directrices que vislumbran el ejercicio aéreo de dar el traslado respectivo de la mercadería animal vivo de un sector geográfico a otro. Es así como la *lex mercatoria* es creada en base a las necesidades de la misma industria aérea de mercaderías a trasladar, emitiéndose como tal manuales que han sido elaborados en base a prácticas consuetudinarias.

Organizaciones internacionales como la Organización de las Naciones Unidas efectúan a través de acuerdos particulares manifestaciones consuetudinarias que han sido recogidas en cuerpos de soft law²¹³, como lo son los Incoterms 2020, usos convencionales²¹⁴ que complementan la voluntad expresada por las partes y se convierten en prácticas profesionales que aunque no están confeccionadas directamente para el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías si están elaboradas para el contrato de compraventa internacional de mercaderías, pero dada la aplicación de estos usos por los comerciantes de la industria aérea se da aplicación al contrato de transporte aéreo por el hecho de que a través de estos mismos usos costumbristas denominados incoterms, las partes comienzan a dar su aplicación al respecto de la cotización del flete en el transporte aéreo de mercaderías²¹⁵.

La lex aérea mercante al ser elaborada por comerciantes y para comerciantes permite la imbricación contractual de dar aplicabilidad a los incoterms por el hecho de que las mismas prácticas negócias realizadas permitan su utilización por complementar la voluntad expresada por las partes en el contrato de transporte aéreo y que además se convierten en prácticas usuales utilizadas por la comunidad aérea de transporte de mercancías, teniendo una relación directa con la gestión aérea de mercaderías por determinar costes asumir del transporte aéreo de mercaderías. La *lex mercatoria* además de estar compuesta por los usos del

²¹³ GUTIERRES POSSE, H., *Guía para el conocimiento de los elementos de derecho internacional público*, La ley, Buenos Aires, 2010, p.12. Las normas de soft law al carecer de fuerza vinculante, tienen la característica de que una vez son suscritas y ratificadas adquieren una importancia manifiesta en el desarrollo de la tratativa aérea. DEL TORO HUERTA, M., "El fenómeno del soft law y las nuevas perspectivas derecho internacional", en *Revista Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, nº 6, 2006, p. 528. La evolución del derecho esta compuesta por nuevos cambios basados en la flexibilidad que deben tener las normas, con la finalidad de poder determinar las circunstancias propias del derecho internacional.

²¹⁴ ALZATE OSSA, M., *Incoterms, contrato de seguro y compraventa internacional de mercaderías*, Ustao Ediciones, Bogotá, 2016, p.61. Se indica que los primeros usos convencionales que aparecieron en el derecho internacional fueron los incoterms FAS y FOB hacia el siglo XVIII, otorgando la posibilidad a los comerciantes de negociar sus bienes directamente en diferentes puertos y con la posibilidad de transportar la mercadería adquirida a otras latitudes geográficas diferentes.

²¹⁵ SCHMITTHOFF, C., "International Business Law: a new law merchant", en *Current Law and Social Problems*, nº 29, 2012, p.23. BOUTIN, G., "Lex mercatoria: fundamento y apreciación en el Derecho Internacional Privado panameño", en *Revista Lex*, nº 10, 1991, p.32.

comercio, también se encuentra conformada por las prácticas negócias²¹⁶, siendo las actuaciones que realizan los agentes que intervienen en el negocio jurídico aéreo de manera habitual, convirtiéndose los contratos de transporte aéreos de mercaderías que se han practicado con antelación en obligaciones recíprocas para las partes, las cuales tienen la capacidad de estipular el contenido del contrato directamente y vincular a las partes de todos los pormenores contractuales que se han podido señalar²¹⁷; por ejemplo, la hora de llegada de las mercaderías, la calidad de las mercancías al momento de su entrega, los plazos de entrega de los transportistas de mercaderías, el descuento en el precio de las mercancías por pronto pago, entre otros, estipulándose de esta manera leyes de carácter consuetudinario que fijan las normas contractuales a seguir. Además, estas prácticas repetitivas que se ejercen de manera habitual se convierten en cláusulas de obligatorio cumplimiento para las partes contratantes en la ejecución del contrato²¹⁸ de transporte, estas prácticas costumbristas deben ser notorias y practicadas por los comerciantes en una región o sector en particular en donde se transporte mercaderías, adquiriendo por tal razón fuerza legal vinculante dentro del sector aéreo.

Con la nueva globalización digital aparecen las transacciones transfronterizas, brindando más seguridad, efectividad, celeridad y confianza en la operaciones de transporte aéreo de mercancías, usos digitales que impulsan a las partes contractuales a ejecutar contratos de transporte aéreo de mercaderías a través de

²¹⁶ CASTRO DE CIFUENTES, M., *Derecho comercial actos de comercio, empresas, comerciantes y empresarios*, Universidad de los Andes de Colombia, Bogotá, 2016, p.166. Estas prácticas negócias son evaluadas por los órganos constitucionales de cierre del derecho local y el derecho internacional, analizando las controversias contractuales que se puedan llegar a presentar por posiciones de poder y brindando disposiciones resolutorias para solucionar los vínculos contractuales.

²¹⁷ RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., "Reconocimiento De La Lex Mercatoria Como Normativa Propia Y Apropia Para El Comercio Internacional", en *E-mercatoria de la Universidad Externado de Colombia*, nº 2, 2012, p.56. MOLINEAUX., C., "Moving toward a construction lex mercatoria a lex constructionis", in *Journal of International Arbitration*, nº 1, 1991, p.56.

²¹⁸ SANQUIZ PALENCIA, S., *El derecho aplicable al arbitraje comercial internacional en el derecho venezolano*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2005, p.88. OVIEDO ALBAN, J., "La costumbre en el derecho privado" en OVIEDO ALBAN, J., (Coord.) *Derecho comercial en el siglo XXI*, Editorial de la Universidad de la Sabana y Editorial Temis, Bogotá, 2008, p. 60.

las NTIC,²¹⁹ todo por su alcance interglobal, su falta de interacción en los servicios, su autorregulación mediante estándares internacionales y su misma evolución, convirtiéndose en prácticas consuetudinarias en ambientes digitales los cuales con el pasar de los contratos de transporte aéreo de carga se va dando la creación de características propias costumbristas²²⁰ las cuales son aceptadas por la comunidad aérea.²²¹

Una lex mercatoria aérea del transporte de mercaderías²²² al ser unificada por la comunidad internacional de comerciantes, dan la producción de un nuevo orden jurídico y institucional por traspasar fronteras, divisas, flujos de información, entre otros caracteres que dan la formación de prototipos flexibles, eficaces y válidos que entregan nuevas herramientas de interconexión con la nueva era digital que nos abarca y seguirá estando llena de nuevos escenarios aéreos propuestos por el mismo comercio y la sociedad humana como lo es el transporte de las vacunas del Covid-19, la cual dejara muchos actos costumbristas que serán aplicadas en operaciones posteriores por los mismos mercantes aéreos.

CAPITULO II. ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE MERCANCIAS

7. Elementos personales

Los elementos personales dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías son la base propia del desarrollo contractual, por tal motivo a través de este apartado hemos procurado en ilustrar la importancia que prestan los elementos personales, por ser las mismas partes contractuales o los actores principales en el

²¹⁹ ASENCIO, M., *Derecho Privado de Internet*, 3ª ed., Civitas, Madrid, 2002, p.37. Al dar el ingreso de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, inicia la nueva versión de las TICS, erradicando deficiencias y aportando nuevas herramientas para el desarrollo de transporte aéreo de mercaderías.

²²⁰ PÉREZ CÁZERES, M., "La lex mercatoria....." *op. cit.*, p.93.

²²¹ GOMEZ CALERO, J., *El transporte internacional.....*, *cit.*, p.74.

²²² PÉREZ CÁZERES, M., "La lex mercatoria....." *op. cit.*, p. 94. RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., "Reconocimiento de la lex", *op. cit.*, p. 57. La seguridad jurídica es otorgada por instituciones internacionales como el Banco Mundial (BM), Organización Mundial de Comercio (OMC), la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), el Fondo Monetario Internacional (FMI).

desarrollo del contrato de transporte aéreo de mercaderías, actores contractuales²²³ denominados porteador contractual aéreo, remitente aéreo y destinatario aéreo, a los cuales les surgen obligaciones y derechos. De igual forma se dará el análisis respectivo de la intermediación del transporte aéreo de mercaderías, con la aparición de figuras como el consolidador aéreo y el agente de carga de la IATA, figuras que prestan cuestión de análisis y comentario, por desplegar amplia importancia en el desarrollo del contrato de transporte aéreo de mercaderías²²⁴.

Una de las grandes particularidades que presenta el elemento personal porteador contractual es la posibilidad de que el porteador contractual no realice personalmente el transporte contratado, sino que el transporte de las mercaderías sea desplegado por el porteador de hecho, figura que actúa en nombre del porteador contractual, como si el mismo porteador contractual estuviera desarrollando sus acciones de manera personal, siendo introducido mediante el *Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo de Guadalajara de 1961*²²⁵ que se adhiere al Sistema de Varsovia, el cual regula y emite directrices esenciales que otorgan el desarrollo cotidiano de la industria aérea de transportar mercaderías, por el hecho de que el porteador de hecho, al ser una figura esencial, pero a la vez sutil, es una persona o un porteador aéreo distinto al porteador contractual, que actúa y ejecuta

²²³ Las obras más específicas y completas sobre el contrato de transporte aéreo de mercancías son las siguientes: GUZMAN, J., "Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías", en *Revista e-mercatoria*, nº2, 2003, p. 5. ; GUZMAN ESCOBAR, J., *Contrato de transporte*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2009, p.52. ; GOLDBIRSCHE, L., *The Warsaw Convention annotated a legal handbook*, Kluwer academic publishers, London, 2007, p.49.; URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte aéreo internacional análisis comparado*, Universidad Complutense, Madrid, 2000, p.26. ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica como instrumento jurídico de facilitación en contrato de transporte aéreo de pasajeros y mercaderías*, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2016, p.62.; RODIÉRE, R., *Droit des transports terrestres et aérien*, Dalloz, Paris, 1981, p.158. ; MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo internacional*, Tecnos, Madrid, 1968, p.24.

²²⁴ MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte de mercancías*, Marge Books, Barcelona, 2014, p.115. SANCHEZ GAMBORINO, F., *La llamada culpa.....*, cit., p. 444. CASTELLANOS RAMIREZ, A., *Logística comercial internacional*, Editorial Universidad del Norte Colombia, Barranquilla, p.52. SAP Madrid, Sección 28ª, de 13 de febrero del 2012 (RAJ 245 / 2011).

²²⁵ CONVENIO COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO DE VARSOVIA PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL REALIZADO POR QUIEN NO SEA EL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL, en <https://bit.ly/3qZFdio> (visitado 03 de junio 2019).

funciones tendientes al desarrollo regular de la operación aérea de trasladar mercaderías de un sector geográfico a otro a través de una autorización emitida e igualmente avalada por el porteador contractual el cual entrega de forma amplia u extensa la posibilidad de ejecutar todo o parte del traslado respectivo de mercaderías²²⁶. De igual forma en este apartado conceptual de elementos personales se realiza el análisis del régimen jurídico dentro de la normatividad de España y Colombia, derecho comparado que demuestras las directrices establecidas por cada legislador para dar el desarrollo respectivo de las tratativas aéreas de transportar mercaderías.

7.1 El porteador contractual. Obligaciones y derechos

En virtud de la formación de un contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, como sujeto activo o sujeto principal encontramos al porteador o transportista²²⁷, persona natural o jurídica²²⁸ que tiene la capacidad de expedir una carta de porte respecto de las mercancías transportadas por vía aérea. Personas morales agrupadas a través de grupos empresariales o holdings, demarcan la relación jurídica del transportista con la aeronaves, lo que hace surgir dos clases de transportistas; en primera medida el “*transportista propietario*”²²⁹ de una aeronave que tiene a su cargo todo el acondicionamiento, infraestructura, buen funcionamiento del aeroplano, pero además tiene la obligación de transportar las mercancías acordadas al lugar de destino convenido. Como segunda medida dentro de la clasificación de porteadores de mercancías, surge por factores prácticos y a la vez económicos el “*transportista no propietario*”²³⁰, el cual alquila la aeronave, la

²²⁶ MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., Gestión del transporte..., cit., p. 447.

²²⁷ TAPIA SALINAS, L., Curso de derecho.....cit., p.298.

²²⁸ GOLDBIRSCH, L., *The Warsaw Convention annotated a legal handbook*, Kluwer academic publishers, London, 2007, p.49. TAPIA SALINAS, L., *Curso de derecho..... cit.*, p.299.

²²⁹ URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte aéreo internacional análisis comparado*, Universidad Complutense, Madrid, 2000, p.26. JIMENEZ, F., *Título de transportista competencia profesional para el transporte de mercancías por carretera*, Marge Books, Madrid, 2017, p.85.

²³⁰ CSJ de Colombia, Sala civil, de 11 de julio del 2011 (expediente SC180 - 2011).

acondiciona, la modifica estructuralmente y la prepara para prestar el servicio de transporte de mercancías.

El porteador instantáneamente adquiere la obligación de recibir mercancías y transportarlas hasta el sitio convenido, en plazos estipulados por factores consuetudinarios los cuales han sido acostumbrados²³¹ y practicados en varias oportunidades con el remitente y el destinatario aéreo. El porteador aéreo de manera inherente adquiere la obligación de garantía²³² respecto de su entrega o conservación, por tal razón es factible indicar que las obligaciones del porteador están fundamentadas en dos prestaciones económicas, la primera es la capacidad de movimiento real que tiene el porteador sobre las mercaderías²³³, utilizando aeronaves que les permite cumplir plenamente sus obligaciones pactadas en los contratos, pero sobre todo satisfacer al destinatario en el tiempo de entrega de las mercancías, por ser bienes perecederos o bienes que necesitan su remplazo inmediatamente²³⁴. La segunda prestación económica es la custodia y preservación de las mercaderías mediante un itinerario programado en el acuerdo contractual²³⁵ de transporte de mercaderías, acompañado de documentos informativos o directrices determinadas que en el momento de la entrega de los bienes se estipulan pormenores de cuidados normales y especiales de las mercaderías que se encuentren transportando²³⁶ por vía aérea. Aunque no existe disposición expresa que indique taxativamente cuales son las obligaciones del porteador, a través de las dos prestaciones enunciadas en líneas conceptuales anteriores se han venido

²³¹ FORSANG NDIKUM, P y DELORS NDIKUM, S., *Encyclopedia of international aviation law*, Trafford publishing, England, 2013, p.25. GUZMAN, J., *Aspectos generales..... op. cit.*, p. 7.

²³² HINESTROSA, F., *Tratado de las obligaciones*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2002, p.251.

²³³ KOULADIS, N., *Law relating to international trade*, Springer, United States of America, 2006, p.290. BUSTAMANTE BUSTAMANTE, N., *Locuciones latinas en materia jurídica*, Palibrio, Estados Unidos de Norte América, 2012, p.28. Al surgir para el transportador o porteador una obligación de garantía constituye característica básica dentro del contrato de transporte respecto de otros contratos, ya que para otros intervinientes como los agentes de carga pueden llegar a surgir obligaciones de medio.

²³⁴ GUZMAN, J., *Aspectos generales.....op. cit.*, p.7.

²³⁵ KOULADIS, N., *Law relating to.....cit.*, p.290.

²³⁶ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.53.

construyendo una serie de obligaciones que aportan sustancialmente al contrato de transporte aéreo de mercaderías.

El porteador aéreo como sujeto activo de la actividad traslativa de carga tiene la obligación de efectuar la debida recepción de las mercaderías, una vez el porteador reciba las mercaderías entregadas por el remitente²³⁷, esta recepción de la mercadería marca el inicio de la operación de traslado, e igualmente activa el periodo de responsabilidad del porteador en el cual las mercaderías no deben sufrir alteraciones a su integridad por daños durante la ejecución misma del transporte de aéreo navegación y en todo momento desde su misma recepción.

La obligación de recibir esta estipulada contractualmente y queda consignada en el documento total certificadorio de existencia del contrato de transporte denominado carta de porte aéreo o air waybill, esta recepción de la mercancía puede ser estipulada de manera libre por las partes, pero es sumamente común pactar la entrega de las mercaderías tanto en el domicilio del porteador como en el domicilio del remitente, acudiendo a los Incoterms para ayudar a determinar el sitio específico y el valor del flete del transporte aéreo²³⁸. La recepción de mercaderías como obligación contiene unos requisitos o elementos propios de su naturaleza jurídica, como lo es la temporalidad de la salida de las mercaderías, indicando el aeropuerto en el que se deben entregar y detallando el punto o posición geográfica en donde el transportista se hace responsable de las mismas²³⁹, debiendo hacer su respectiva recepción y conservar su esencia respecto de su composición, esta recepción que da apertura al periodo de responsabilidad del porteador aéreo termina una vez haya entregado las mercaderías que dio la recepción en el sitio

²³⁷ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica como instrumento jurídico de facilitación en contrato de transporte aéreo de pasajeros y mercaderías*, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2016, p.62.

²³⁸ RIESCO EYZAGUIRRE, R., "Régimen de responsabilidad consagrado por el código aeronáutico para el transporte aéreo de mercaderías", en *Revista Chilena de Derecho*, nº 4, 1999, p. 939. ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.63. URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte.....cit.*, p.32. LENA PAZ, J., *Compendio de derecho aeronáutico*, 5ª ed, *Editorial plus ultra*, Buenos Aires, 1987, p.200.

²³⁹ ACOSTA ROCA, F., *Incoterms términos de compraventa.....cit.*, p.51. Incoterm EXW (Ex Works / Ex Fábrica), el transportador recoge las mercancías en la fábrica o en el domicilio del remitente. ANAYA TEJERO, J., *El transporte de mercancías enfoque logístico de la distribución*, Esic, Madrid, 2009, p.52. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....cit.*, p. 38.

donde el destinatario de la mercancía se hace cargo de ella, todo estructurado bajo un parámetro contractual del transporte aéreo internacional.²⁴⁰

Al porteador aéreo le surge su segunda obligación dentro de la relación contractual la cual es suscribir de la carta de porte o air waybill²⁴¹, por el hecho de ser el documento acreditativo capaz de demostrar la existencia del contrato de transporte aéreo de mercancías, detallando funciones, itinerarios, aeropuertos de entrada y salida, divisa a utilizar y otros caracteres esenciales que lo dotan de ser un título representativo del traslado de las mercaderías y además demostrar probatoriamente las tratativas de existencia del contrato (art. 5 C.V). El porteador aéreo²⁴² de mercaderías esta en todo su derecho de pedir una relación clara y detallada de las mercaderías que son objeto de transporte, todo a través del documento total de aviación carguera denominado carta de porte aérea, debiendo analizar el porteador aéreo²⁴³ porque una vez el porteador aéreo acepte el contenido carguero a transportar, surge el periodo de responsabilidad de cuidado y preservación de la mercancía, de la cual deberá responder a plenitud en todos los momentos que se encuentren bajo cuidado y potestad (art. 5 C.V). La carta de porte aérea al ser suscrita por el porteador se convierte en un documento total determinante dentro de la misma tratativa del contrato de transporte, pero a pesar de que el documento carta de porte llegue a sufrir algún extravío, daño o perjuicio, esto no quiere decir que la validez del contrato de transporte aéreo de mercaderías sea afectada respecto del desarrollo propio de sus efectos jurídicos.²⁴⁴

Estas dos obligaciones de recepcionar las mercancías y estipular una carta de porte son catalogadas como indispensables en la ejecución propia del contrato transporte,

²⁴⁰ STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre del 2020 (Cendoj 28079110012020100469). La recepción de la mercadería es la etapa que demarca el fin del periodo de responsabilidad del porteador aéreo, pero si esta no se ejecuta bien, surgen escenarios de responsabilidad.

²⁴¹ Corte Constitucional colombiana, de 16 de Julio del 2002 (C-533-2002). TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.55.

²⁴² TARUELA MARTINEZ, A., "La regulación de los contratos internacionales en la Unión Europea", en *Revista agenda internacional*, nº 43, 1994, p. 181.TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.*, p.205. CREUS SOLE, A., *Iniciación a la..... cit.*, p.119.

²⁴³ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....cit.* p. 39.

²⁴⁴ CARMONA PASTOR, F., *Manual del transportista*, Díaz de Santos, Madrid, 2005, p.239.TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.204.

una vez efectuado el cumplimiento de estas dos obligaciones podemos indicar que se comienzan a desplegar los efectos jurídicos respectivos de la ejecución del contrato, ya que al ser obligaciones que se vinculan la una con la otra, dan a entender que son de resultado y conceden la posibilidad de materializar las demás obligaciones que al porteador le surgen. La realidad jurídica demarca que estas dos obligaciones no pueden estar aisladas, ya que al ser un solo acto en donde se entregan las mercaderías y se expide una carta de porte para certificar la existencia de las mismas, se hace denotar la importancia total de esta pluri-obligacional del transportista aéreo.²⁴⁵

La tercera obligación del porteador aéreo será conceder aeronave idónea, dotada de características eficientes para almacenar y transportar la mercancía, debiendo por tal razón contar con instrumentos apropiados que permitan efectuar la navegabilidad aérea de forma segura, acompañada de una tripulación preparada, comprometida y dispuesta a cumplir con sus labores correctamente, obligación fundamentada en la información que suministra el remitente respecto de la clase de mercancías que se van a transportar²⁴⁶, estipulando el porteador de la aeronave su correcto acondicionamiento que permitan realizar cuidados especiales²⁴⁷ y conservar el material transportado hasta el lugar de destino convenido.

Entregar las mercaderías al destinatario en el plazo acordado de parte de porteador aéreo es la cuarta obligación²⁴⁸ que le surge a transportista o porteador aéreo de mercaderías, obligación fundamentada en el espectro temporal de los tiempos promedios en los que se puede tardar en realizar la operación de transporte internacional, es así como el tiempo se convierte en el recurso elemental dentro del transporte aéreo de mercaderías por determinar el ciclo temporal en el que se debe hacer efectiva la entrega de las mismas, debiendo por tal razón ejecutar la entrega

²⁴⁵ GUZMAN, J., *Contrato de transporte..... cit.*, p. 108.

²⁴⁶ ARRUBLA PAUCAR, J., *Contratos mercantiles*, Duke, Bogotá, 2008, p. 95.

²⁴⁷ LEAL PEREZ, H., *El contrato de transporte*, Leyer, Bogotá, 2000, p.79. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.203. BRANCH, A., *Export practice and management*, Thomson, United States of America, 2006, p. 336. Los cuidados especiales de las mercancías deben ser manifestadas por el remitente aéreo dotando a la aeronave de características como refrigeración, compartimientos separados, suspensión neumática, entre otros.

²⁴⁸ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.65.

en periodos temporales acostumbrados, los cuales son configurados por causa de retrasos aéreos. La doctrina y la jurisprudencia internacional han venido manifestado que para el cumplimiento de esta obligación respecto de tiempos de entrega, se debe utilizar la vía razonable más directa,²⁴⁹ rutas con condiciones atmosféricas favorables, seguridad en el transporte de mercancías, aeronave apta y calidad del trayecto de la aeronave. La vía razonable más directa, tiene su fundamento en la experiencia del porteador aéreo y las vías establecidas por autoridades internacionales competentes, las cuales ayudan a establecer el termino prudencial²⁵⁰ para la ejecución del transporte aéreo de mercaderías de un lugar geográfico a otro, es decir que con la experiencia de los porteadores aéreos en sus trayectos internacionales análogos de mercaderías se puede llegar a concebir ese término prudente que demoraría un buen hombre de negocios aéreos con escalas, posibles retrasos por condiciones meteorológicas y demás restricciones legales que puedan llegar a presentarse al momento de la ejecución contractual,²⁵¹ por el hecho de afirmarse²⁵², que el termino prudencial para la ejecución del transporte aéreo ha de ser conocido por las partes, sin que el porteador, remitente y destinatario aéreo tengan la posibilidad de manera unilateral de modificarlo, debiendo determinar el inicio y el final, precisando el momento del retraso y detallando si el porteador aéreo a cumplido con su obligación de entregar la mercancía al destinatario aéreo²⁵³ en tiempos acordados. Al ser un contrato consensual²⁵⁴ se otorga la posibilidad a la partes de estipular el plazo referente al desplazamiento, tratativa contractual que debe ser acordada previamente por los extremos contractuales, pero que muchas veces en la práctica no se concreta²⁵⁵, pero que a través de criterios jurídicos aceptados al unísono por los participantes de estas actividades dentro del transporte

²⁴⁹ GUZMAN, J., *Aspectos generales*..... op.cit., p. 8. La vía razonable mas directa es aquella que puede ser determinada en base a la naturaleza de la mercancía por el hecho de tener la capacidad de identificar la ruta mas conveniente para dar el transporte.

²⁵⁰ GUZMAN, J., *Aspectos generales*..... op.cit., p. 9.

²⁵¹ MATEESCO MATTE, N., *Law of transport*, Tubingen, Boston, 1982, p.27. MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato*..... cit. p.274.

²⁵² ZAMBRANA RAMIREZ, C., *Administración del comercio internacional*, Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica, 1995, p.274.

²⁵³ MEZZERA ALVAREZ, R., *Curso de derecho comercial*, Editorial Montevideo, Montevideo, 1977, p.203.

²⁵⁴ PEÑA ANDRES, C., *Manual de transporte*..... cit., p.163.

²⁵⁵ GOMEZ CALERO, J., *El transporte internacional de mercaderías*, Civitas, Madrid, 1984, p.74.

internacional se permite la utilización de un término prudencial o la vía razonable más directa, conceptos axiológicos de múltiples interpretaciones los cuales son estipulados bajo el factor categórico de cada contrato de transporte en particular²⁵⁶. Todo bajo el criterio conceptual de la prudencialidad en el transporte aéreo de mercaderías que es catalogado de ser expreso y expedito, ya que se sobre entiende que ese término de prudencialidad será mucho más rápido que el termino prudencial otorgado respecto del transporte marítimo y/o terrestre, por ser un transporte mucho más intervenido, que otorga la posibilidad de medir la duración estándar y exacta de un desplazamiento de un sector geográfico a otro²⁵⁷. De igual forma si se conocen los medios que van a ser utilizados por el transportador tácitamente se acepta el término del desplazamiento de las mercaderías, es así como en algunos sectores del mundo florecen teorías doctrinarias catalogadas de ser manifestaciones volitivas que se efectúan de manera tacita, como cuando el remitente obtiene conocimiento de que el transportador debe esperar para completar el cupo de carga de su contenedor aéreo, tácitamente es entendido como una adhesión o un ajuste a las condiciones establecidas por el porteador aéreo, ya que por factores lucrativos para la ejecución de la operación, el plazo prudencial será determinado por las circunstancias que se llegasen a presentarse dentro de ese transporte en concreto²⁵⁸.

Una vez el porteador aéreo llega al sitio de destino convenido, debe como tal expresar tal circunstancia al destinatario aéreo, para que este pueda hacer efectiva la recepción de la mercadería.²⁵⁹ Este porteador aéreo debe hacer entrega de las mercaderías al destinatario²⁶⁰, hecho que despliega implicaciones jurídicas como la definición de la misma entrega, porque la obligación de transportar sanas y salvas las mercancías termina en el mismo momento en el que se efectúa la entrega del

²⁵⁶ GOMEZ CALERO, J., *El transporte* cit. p.76.

²⁵⁷ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica*.....cit., p.66.

²⁵⁸ PEÑA ANDRES, C., *Manual de transporte para el comercio internacional*, Marge Books, Barcelona, 2016, p.162.

²⁵⁹ NOMBELA, G y otros., *Economía del transporte*, Antoni Bosch Editor, Palmas Gran Canaria, 2003, p.288. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.203

²⁶⁰ ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional de mercancías*, Ediciones Paraninfo, Asturias, 2016, p.26.

lugar de destino convenido al destinatario aéreo²⁶¹. Es así, como las condiciones de entrega²⁶² de las mercancías son vitales para el perfecto funcionamiento de la ejecución del contrato de transporte, como punto de partida debemos determinar a quién debemos entregarle las mercaderías? interrogante que soluciona el Convenio de Varsovia en su artículo 13, indicando que la entrega debe realizarse directamente al destinatario, el cual puede ser el mismo sujeto obligacional denominado remitente aéreo. La salvedad al respecto de la entrega de las mercancías al destinatario se presenta en la relación contractual que se efectúa cuando en el contrato de transporte tiene una carta de porte²⁶³, cambiando completamente las condiciones de la entrega de las mercancías, ya que las mercancías deben ser entregadas a la persona que funja como legítimo tenedor del título acreditativo denominado carta de porte.

Como quinto acto obligacional²⁶⁴ inherente al porteador aéreo encontramos el cuidado y la preservación de las mercancías, obligación total por atender los parámetros asimétricos de cuidado y conservación que se les debe prestar a las mercaderías que son objeto de transporte, este acto de cuidado y de preservación es inherente al porteador aéreo por ser la parte contractual que da la recepción de la mercadería²⁶⁵ en un sentido inicial, pero son las mismas partes contractuales mediante la autonomía de su voluntad la que establece parámetros de diligencia y cuidado²⁶⁶ en base a su naturaleza jurídica y el riesgo al que se encuentren expuestas las mercancías durante el transporte. Esta obligación de preservación de las mercancías esta enmarcada dentro del periodo espacio temporal de la responsabilidad del porteador aéreo, debiendo suministrar los debidos cuidados para no ver afectada la integridad de la mercadería durante toda la operación del

²⁶¹ RODIERE, R., *Droit commercial*, Dalloz, Paris, 1978, p. 397.

²⁶² RODRIGUEZ RODRIGUEZ, J., *Derecho mercantil*, Editorial Porrúa de México, México D. F., 1979, p.245. MESSINEO, F., *Manual de derecho civil y comercial*, Ediciones Europa América, Buenos Aires, 1981, p.245. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.93.

²⁶³ GOLDSCHMIDT, R., *Curso de derecho..... cit.*, p.354. Es de anotar que el contrato de transporte aéreo es consensual, por ser confeccionado a través de la manifestación del acuerdo de voluntades de los contratantes participantes dentro de la tratativa aérea.

²⁶⁴ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.67.

²⁶⁵ RODIERE, R., *Droit comercial..... cit.* p. 420.

²⁶⁶ SAP Cuenca, Sección 1ª, de 30 de diciembre del 2010 (Cendoj 16078370012010100508).

traslado aéreo, ya que desde la misma recepción hasta el acto de entrega de las mercaderías al destinatario aéreo se deben preservar u conservar durante todo el periodo en el que permanecen en posesión del porteador aéreo.

Existe para el porteador aéreo de mercaderías una obligación subsidiaria²⁶⁷ de remuneración al destinatario, y es catalogada de esta forma por la doctrina privatista cuando el porteador aéreo no tuvo la logística necesaria para culminar el traslado de las mercaderías hasta el punto final de destino convenido, siendo el destinatario aéreo el que tuvo la obligación de completar el trayecto final para poder dar arribo al punto de llegada, es así que de esta manera surge la obligación de remunerar al destinatario por no existir plenitud al respecto de la consumación de la obligación. El reembolso de los fletes por transporte no efectuado es medido mediante la motivación fáctica de los hechos presentados por el destinatario aéreo²⁶⁸, reembolsando la totalidad del flete cuando se de su incumplimiento general y reembolsando proporcionalmente el flete de acuerdo al trayecto no efectuado o las mercaderías que no se pudieron transportar. Para que las condiciones del reembolso adquieran validez deben realizarse en las oficinas del transportista o porteador aéreo, presentado la formulación de reclamo dentro de los términos estipulados por la normativa internacional y realizando el reembolso en la misma moneda en la que se convino la operación de transporte aéreo²⁶⁹.

El porteador aéreo de mercaderías tiene inherente unos derechos contractuales²⁷⁰, idóneos y propios dentro de la operación de transporte aéreo de mercancías, su primer derecho es el de verificar el contenido de la mercancía y el de la carta de porte aérea, derecho vital que ayuda a determinar la fortuita responsabilidad a la que puede llegar a recaer el porteador de mercancías por factores de averías o

²⁶⁷ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.68.

²⁶⁸ GUZMAN, J., *El contrato de transporte.... cit.* p. 92.

²⁶⁹ SAP Madrid, Sección 12ª, de 07 de mayo del 2015 (Cendoj 28079470122015100047).

²⁷⁰ RODIERE, R., *Droit comercial..... cit.* p. 423. El porteador aéreo de mercaderías al ser la parte contractual principal en el desarrollo de la operación aérea de transporte, esta dotado de una serie de obligaciones y derechos contractuales que permiten llevar de forma efectiva la aeronavegabilidad del traslado de mercaderías de un punto a otro, porque de lo contrario se podría recaer en escenarios de responsabilidad aérea al denotar que las obligaciones contractuales convenidas fueron vulneradas.

perdidas en la carga que se encuentra transportando²⁷¹, ya que una vez el porteador aéreo tenga pleno conocimiento de la naturaleza de la mercadería transportada, esos bienes objeto de transporte se convierten en las misma esencia del contrato, ya que de este punto primigenio se estipula ese derecho de adquirir un conocimiento pleno y efectivo de la carga que se transporta²⁷² por el porteador aéreo (art. 6 C.M). El segundo derecho del porteador aéreo consiste en establecer detalladamente los itinerarios y la duración del traslado convenido, lo cual todo queda consignado en el contrato de transporte aéreo de mercaderías, pero además el termino de duración del traslado está enmarcado bajo la óptica de la puntualidad de la cual no se puede separar el porteador aéreo porque incurriría en amplias responsabilidades²⁷³, pero si por el contrario desde el mismo inicio, no se concertó nada respecto a la duración y lo itinerarios, a este porteador aéreo de mercancías le surge el derecho de poder elegir la ruta más conveniente a seguir para el traslado de las mercancías e igualmente estipular por factores de *lex mercatoria* el tiempo de ejecución que puede llegar a tardar el contrato de transporte²⁷⁴. Lo anterior da apertura para hacer la referencia respectiva al último derecho del porteador aéreo²⁷⁵, otorgando al porteador la potestad de tomar la determinación de interrumpir o no efectuar el transporte cuando, se presenten razones justificantes como hechos meteorológicos, embalaje inadecuado de la mercancía y por la misma naturaleza del contrato.²⁷⁶ Estos derechos que le surgen al trasportador al momento de la celebración del contrato de transporte y se encuentran vulnerados, deben ser indemnizados por la persona que funja la calidad de expedidor, siendo el “*responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o*

²⁷¹ FOLCHI, M., “Contratos aeronáuticos” en *Revista electrónica latinoamericana de derecho aeronáutico*, nº 14, 2013, p. 2, en <https://bit.ly/3BCQbHK> (visitado 02 de mayo del 2019).

²⁷² RODIERE, R., *Droit comercial*..... cit. p. 424. MESSINEO, F., *Manual de derecho civil*..... cit. p. 247.

²⁷³ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.93.

²⁷⁴ MATEESCO MATTE, N., *Law of*..... cit. p. 276. GUZMAN, J., *El contrato de transporte*.... cit. p. 94.

²⁷⁵ ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional*..... cit. p. 28.

²⁷⁶ FOLCHI, M., *Contratos aeronáuticos*..... op. cit. p. 9.

en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia". (art. 10 C.M).

La ley 48²⁷⁷ del 21 de julio de 1960 (en adelante LNA) es la actual ley aérea que entrega los diferentes parámetros a seguir al respecto del transporte aéreo de mercaderías dentro del territorio español, es de esta manera como el legislador preceptúa categóricamente las obligaciones del porteador aéreo respecto del traslado de las mercaderías en los puntos geográficos acordados, esta LNA es una normativa sistemática reglamentada (art. 107 L.N.A), la cual modula la obligación del porteador aéreo de hacer efectiva la entrega de las mercaderías transportadas al destinatario aéreo una vez el porteador aéreo a efectuado su respectivo arribo al lugar de destino final convenido en el contrato de transporte²⁷⁸. Este acto obligacional de hacer efectiva la entrega de las mercaderías es el acto en el que el porteador aéreo una vez se encuentra en sitio de destino realiza la entrega material de las mercaderías al destinatario aéreo, ya que si el porteador aéreo de mercaderías no a podido hacer efectiva la entrega en el termino contractual estipulado podría recaer en escenarios de responsabilidad.(art. 107 L.N.A).²⁷⁹El no realizar la entrega de las mercaderías constituye la declaración legal de no haber efectuado la transferencia de la mercadería en plazos acordados, por tal razón el arribo de las mercaderías al sitio estipulado indica la exigencia del cumplimiento de los reglamentos aéreos requeridos, debiendo cumplir los periodos de tiempo fijados para realizar la entrega de las mercaderías, porque al no hacerlo se da la configuración jurídica de ser una mercadería en estado de perdida.(art. 107 L.N.A).Al realizarse la entrega, pueden ocurrir diversos escenarios, uno de ellos es que la entrega no se pueda ejecutar, por no encontrarse el destinatario o por no querer voluntariamente recibir las mercaderías sin "*consignar protesto al deterioro*

²⁷⁷ Ley de bases para un código de navegación aérea, de 27 de diciembre, Bases para el código de navegación aérea, publicada en *BOE* núm. 1, de 1 de enero. El inicio de la evolución normativa aérea en España se dio mediante el fundamento de 28 bases normativas aéreas que buscaban la cristalización de una ley aérea que pudiera dar la regulación respectiva de la actividad aérea, teniendo como fundamento la soberanía del estado español y las directrices internacionales del momento.

²⁷⁸ GOMEZ LUCIA, C., *Diagonal histórica del tráfico aéreo español*, Iberia, Madrid, 1964, p.212.

²⁷⁹ PEÑA ANDRES, C., *Manual de transporte..... cit.* p. 169.

o porque el destinatario no quiera pagar los gastos de reembolso, transporte u otros que le correspondiesen”.²⁸⁰ (art. 109 L.N.A).

La legislación aérea española, en concordancia con la legislación internacional manifiestan al unísono la obligación que le surge al transportista de entregar las mercancías una vez se ha llegado al lugar de destino convenido, es decir que la responsabilidad comienza para el porteador aéreo de mercaderías y dependientes desde “ *el momento en que tomo la mercancía bajo su poder en el aeropuerto y termino con la entrega a la persona designada al efecto en el aeropuerto*”²⁸¹ de destino. Si el porteador aéreo no puede hacer efectiva la entrega de los bienes sujetos a transporte por razones que impone el destinatario como la negativa en la recepción de las mercaderías, la falta de pago en los gastos de reembolso y la falta de aptitud de asentamiento para la recepción de las mercancías en el lugar destino pactado, la LNA en su artículo 109 concede la posibilidad al transportista de convertirse en un depositario remunerado por el término de un mes, finalizado el periodo mensual del depósito, el transportista puede enajenar las mercaderías que fueron sujetas a transporte mediante subaste pública, acto realizado con el fin de obtener la compensación de los daños sufridos.²⁸²

El contrato será perfeccionado cuando se realice la entrega de mercancías, el expedidor debe emitir un “ *talón de transporte* ” o como lo indica la legislación internacional (art. 109 L.N.A), una carta de porte que corrobore y pruebe la existencia del contrato de transporte aéreo de mercancías, ya que una vez se ha consignado todo en dicho documento acreditativo de transporte, al porteador español le surge la obligación de prestar especial cuidado a todas las mercaderías (art. 102 L.N.A), respondiendo natural y normalmente por sus pérdidas, averías o retrasos. La responsabilidad del porteador tiene su efecto liberatorio del contrato, al encontrarse incurso en la causal de fuerza mayor²⁸³, por hechos que han sido imprevisibles en

²⁸⁰ LEÓN HERRERA, E., “Legislación aeronáutica española”, en *Revista Española de Derecho*, nº 3, 1950, p. 1125. PUIG BRUTAU, J., *Fundamentos de derecho civil*, Bosch, Madrid, 1983, p. 226.

²⁸¹ STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682).

²⁸² MAPELLI LOPEZ, E., *Códigos y leyes de la aviación civil iberoamericana*, Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1970, p.76.

²⁸³ JIMENEZ RAMIREZ, J., “La responsabilidad civil en el transporte aéreo”, en *Revista de Ciencias Jurídicas*, nº 141, 2016, p. 36.

su ocurrencia y que a su vez no fueron posibles de cumplir por estar plasmados en el documento acreditativo carta de porte, tal cual lo documenta la historia del derecho, la fuerza mayor puede llegar a ser entendida como el suceso que el ser humano no puede prever²⁸⁴, es decir que el porteador al no cumplir el itinerario pronosticado contractualmente respecto del destino, fecha y hora, por factores de fuerza mayor como las condiciones meteorológicas del transporte y/u otras análogas, exime directamente su responsabilidad y además su obligación de indemnizar la mercancía transportada²⁸⁵.

En otra latitud legislativa, del continente Sur Americano, más específicamente en Colombia, el código de comercio, en su libro III título IV, del contrato de transporte, artículo 1008 del C.Co, indica detalladamente quien obtiene la calidad de parte dentro de un contrato de transporte aéreo de mercancías, pero no indica quien es el transportador o como llegar a identificarlo, es así que la jurisprudencia colombiana se ha venido manifestado e igualmente estipulando criterios de individualización. Como primer criterio se determina la calidad del transportista cuando se ejecuta el contrato y funge con sus obligacionales como porteador o las encarga a un tercero, igualmente puede ser considerado como transportador la persona que asume totalmente el control de la operación y activamente se encuentra participando en las tratativas contractuales consagradas²⁸⁶. La entrega de la mercancías naturalmente se realizan en base a la medida, al peso y la forma en la que han sido recibidas, una vez el transportador a recibido por escrito información acerca de la naturaleza de la mercancías transportadas (art. 1010 C.Co), el porteador se puede abstener de insertar la información suministrada por el remitente cuando existan motivos de duda respecto de la exactitud de las mercancías; en este caso el porteador aéreo

²⁸⁴ STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682). STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682). CSJ de Colombia, Sala civil, de 03 de septiembre del 2015 (expediente SC429 - 2015).

²⁸⁵ LOPEZ SAAVEDRA, D., "Algunos aspectos de la responsabilidad del transportador aéreo por daños y averías en las mercaderías transportadas", en *Revista de Transporte y Seguros*, nº 1, 1988, p. 103.

²⁸⁶ CSJ de Colombia, Sala civil, de 04 de abril del 2001 (expediente SC5776 - 2001).

debe dejar mención expresa de los motivos que fueron causantes de generar la duda²⁸⁷. (art. 1010 C.Co. inciso 2).

La legislación colombiana hace la distinción normativa respecto de la carga de mercancías que son entregadas en unidades cerradas y selladas como lo son los guacales, los pallets y los contenedores. (art. 1027 C.Co inciso 2). Si la mercancía fue embalada por el remitente o por persona que actúa en nombre de él, como cuando intercede un agente de carga que afianza las mercancías en la unidad de carga denominada contenedor, acompañado de un precintado, al transportador se le exime de la obligación de entregar las mercancías al destinatario respecto al volumen, peso, número, género, por ser características que no son vitales para esta clase de entrega, sino que debe cumplir con la obligación de efectuar la entrega en la unidad de carga acompañada de todos los sellos o cintas que certifican la entrega primigenia del transporte por unidad de carga. Se debe indicar enfáticamente que el legislador colombiano establece que la aplicación de esta regla jurídica se efectuara cuando las mercaderías son embaladas en un contenedor o unidad de carga similar.²⁸⁸

7.1.1 Posibilidad de que el porteador contractual no realice personalmente el transporte contratado. La figura del porteador de hecho.

El porteador aéreo de mercaderías al ser una figura ambivalente jurídicamente se encuentra compuesta por varios tipos de porteadores, siendo indispensable el manifestar que el porteador contractual será la persona que aparecerá como responsable dentro del factor obligacional del contrato de transporte aéreo de mercaderías y es así como este porteador contractual puede dar la ejecución de la operación de aeronavegabilidad a través de la figura del porteador aéreo de hecho²⁸⁹, ya que el objetivo primordial del porteador aéreo contractual es el de poder

²⁸⁷ GUZMAN, D., *Comentarios al código comercio*, Editorial Jurídica Colombiana, Bogotá, 1976, p.66.

²⁸⁸ ESPINOSA PEREZ, C., *Transporte aéreo internacional de mercaderías*, Universidad Militar de Colombia, Bogotá, 2012, p.206. FCL (full container load – carga completa en un contenedor) entendido como el instrumento internacional o incoterms que ayuda a regular las actividades del embarcador cuando deposita las mercancías en un almacén accesorio del fletante.

²⁸⁹ GUZMAN, J., *Aspectos generales.....op.cit.*, p.8.

materializar y dar cumplimiento a la tratativa de transporte. Es de esta manera como el porteador aéreo puede llegar a hacer efectivo el transporte aéreo de mercaderías, pero además convirtiéndose a este porteador de hecho en un porteador efectivo que consumara el acto contractual del transporte, y es que desde el punto de vista jurídico el tema del porteador de hecho²⁹⁰ es un tema de amplia importancia y relevancia para las tratativas aéreas de mercaderías, ya que al darse la plena materialización de la operación de transporte aéreo de mercaderías por orden y manifestación expresa del porteador contractual, el porteador aéreo de hecho deberá ejercer los actos propios de desarrollo y conclusivos al respecto de la materialidad de la operación del traslado de mercaderías de un sector geográfico a otro²⁹¹.

Como punto de partida podemos indicar que el porteador contractual es el principal protagonista dentro de las tratativas aéreo de transporte²⁹², ya que es considerada como la parte contractual que tiene el factor obligacional de responder por los daños, averías u alteraciones que puedan llegar a presentarse durante la ejecución de aeronavegabilidad del traslado de las mercaderías, debiéndose indicar de forma categórica el hecho de que el transporte aéreo de mercaderías podrá ser efectuado por persona distinta a la del porteador contractual aéreo, existiendo la posibilidad de que el transporte sea ejecutado por un transportista de hecho, en la que el porteador contractual emitirá declaraciones expresas al respecto de su representación y de su actuar de parte del porteador de hecho o porteador efectivo que materializa la tratativa aérea de mercaderías en particular²⁹³. El Convenio de Varsovia de 1929 estipulo actuaciones al respecto del porteador contractual, pero mediante el convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo de Guadalajara de 1961²⁹⁴, se adhiere

²⁹⁰ AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador aéreo*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2015, p.81.

²⁹¹ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.233.

²⁹² SANTOS BALLESTEROS, J., *Instituciones de responsabilidad civil*, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2006, p.284.

²⁹³ GUZMAN, J., *El contrato de transporte*..... cit. p. 91.

²⁹⁴ CONVENIO COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO DE VARSOVIA PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL REALIZADO POR

la existencia de una nueva figura contractual calificada como porteador aéreo de hecho, figura revolucionaria que de manera categórica estipula la facultad de materializar la operación de transporte de mercaderías de manera efectiva y eficaz, entregando la posibilidad de generar acciones y omisiones como si estas hubieran sido realizadas por el mismo porteador contractual, indicándose de manera enfática el hecho de que todas las actuaciones desplegadas por los dependientes del porteador aéreo de hecho, serán estas entendidas también como si hubieran sido desplegadas por el porteador contractual. (art. 2 C. G. 1961).

El Convenio de Montreal de 1999 esta confeccionado en base a la estructura conceptual creada por el Sistema de Varsovia²⁹⁵, es así que de esta manera el Convenio de Montreal de 1999 adhiere en su capítulo V, artículo 39, la posibilidad de ejecutar materialmente el transporte de mercaderías por vía aérea²⁹⁶ a través de una persona distinta a la del porteador contractual, implantando directrices en las que se otorga la posibilidad de ejecutar la operación a través de un porteador aéreo de hecho (art. 3 C. G. 1961), que actúa en su nombre dentro de toda la ejecución contractual como si fuera el porteador aéreo de mercaderías, queriendo con ello decir que se confecciona la responsabilidad del porteador contractual y del porteador aéreo de hecho (art. 40 C.M), mediante una responsabilidad solidaria en donde las acciones y omisiones ejecutadas por el porteador aéreo de hecho y la de sus dependientes serán como si las hubiera realizado materialmente el porteador contractual de mercaderías.

QUIEN NO SEA EL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL, en <https://bit.ly/3qZFdio> (visitado 03 de junio 2019).

²⁹⁵ SANTOS BALLESTEROS, J., *Instituciones de responsabilidad*. cit. p. 286.

²⁹⁶ PERUCCHI, H., *Daños en el transporte aéreo internacional*, De Palma, Buenos aires, 1957, p.44. NAVAS HERRERA, M., "La responsabilidad civil del transportador aéreo un análisis paralelo del régimen legal internacional con la ley colombiana", en *Revista Universitas*, nº 122, 2011, p. 611.

7.2 Remitente aéreo de mercaderías. Régimen jurídico en España y en Colombia. Obligaciones y derechos.

Uno de los grandes protagonistas dentro del desarrollo del contrato de transporte aéreo de mercaderías es el remitente o consignatario aéreo²⁹⁷, siendo la parte contractual que pone a disposición las mercaderías para que el porteador aéreo ejerza sus actos de transferencia a un destinatario aéreo que esta a espera de las mercaderías en el lugar de destino convenido por el remitente y el porteador aéreo. El remitente aéreo de mercaderías a pesar de ser catalogado como el sujeto pasivo dentro de la relación contractual traslativa, le surgen una serie de obligaciones que detallan su actuar regular dentro de la operación de transporte.

El remitente aéreo²⁹⁸ como protagonista fundamental de las tratativas contractuales del transporte aéreo tiene la obligación de entregar las mercaderías al porteador aéreo, obligación prioritaria y principal del remitente aéreo, por ser el acto promotor que da inicio a la relación contractual mediante la autonomía de la partes de convenir los pormenores contractuales, determinando el lugar y el momento en que se efectuara la respectiva entrega de las mercaderías al porteador aéreo, por ser la obligación contractual consistente de dar la respectiva entrega material de las mercaderías a transportar por vía aérea²⁹⁹, ya que sin la existencia de esta obligación del remitente aéreo sería imposible³⁰⁰ dar la ejecución respectiva del contrato de transporte aéreo de mercaderías. La entrega de las mercaderías realizada por el remitente aéreo al porteador aéreo deberá concretarse en tiempos convenidos³⁰¹, condiciones pactadas, lugares estipulados y suministrando al porteador aéreo información útil, conducente y pertinente que ayude a proteger y

²⁹⁷ VON GIERKE, J., *Derecho comercial y de la navegación*, Tipografía editora, Buenos Aires, 1967, p.161.

²⁹⁸ GUZMAN, J., El contrato de transporte.... cit. p. 79. CABRERA CÁNOVAS, A., Transporte internacional..... cit., p.42. EYZAGUIRRE ECHEVARRIA, R., Contrato de transporte..... cit., p.19. HAMILTON, E., *Manual de derecho aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, Chile, 1967, p.89.

²⁹⁹ SAP Asturias, Sección 4ª, de 31 de enero del 2006 (Cendoj 33044370042006100037).

³⁰⁰ PEÑA NOSSA, L., *De los contratos mercantiles nacionales*..... cit. p.111. VON GIERKE, J., *Derecho comercial*..... cit., p.163.

³⁰¹ VASQUEZ DEL MERCADO, O., *Contratos mercantiles*, Ecoe, Bogotá, 2014, p.191. GUZMAN, J., *Aspectos generales*.....op.cit. p. 10. La entrega legítima de las mercaderías da el inicio del periodo de responsabilidad del porteador aéreo debiendo asumir cargas obligacionales respecto de su aeronavegabilidad.

conservar las mercaderías objeto de obligación, impartiendo cuidados u posible protección especial para el desarrollo del trayecto de aeronavegabilidad, todo esto con la finalidad de salvaguardar la custodia de las mercancías hasta que se realice la entrega en el lugar convenido al destinatario que espera por ellas en perfecto estado. La entrega de las mercaderías de parte del remitente aéreo es la obligación primigenia y estructural por demarcar el sendero contractual de toda la operación de aeronavegabilidad de transportar mercaderías, es así que el remitente aéreo deberá presentar las mercaderías embaladas y acompañadas de todas las condiciones aptas para que el porteador aéreo realice su debida recepción, y a la vez pueda ejecutar su traslado³⁰². Hacer la entrega de las mercaderías embaladas, es generar que surjan ciertas garantías al respecto de su conservación durante le trayecto de transporte, es así como el porteador aéreo tiene la potestad de expresar su negativa al respecto de la ejecución del contrato de transporte, ya que si dentro de su experiencia y sentir no se cumplen con los parámetros propios de conservación de las mercaderías que han sido entregadas por el remitente aéreo, este porteador aéreo podría omitir la ejecución del contrato. La segunda obligación que le surge al remitente aéreo (art. 8 C.V) es hacer la entrega efectiva de la carta de porte aérea o air waybill (AWB), debiendo este remitente aéreo suministrar la información³⁰³ relativa a la naturaleza propia de las mercaderías, dimensiones, cantidad, volumen, estado, peso, y cualquier otra prerrogativa que entregue información propia y relevante para poder dar la ejecución del trayecto de aeronavegabilidad (art. 11 C.V).³⁰⁴ La carta de porte aérea trae consigo coetáneamente la tercera obligación del remitente aéreo, la obligación de suministrar documentos acreditativos de los bienes objeto de transporte, documentos que certifican y suplen requisitos aduaneros, sanitarios, policivos, por estar obligado el remitente aéreo a suministrar información pertinente que pueda

³⁰² SAP Alicante, Sección 8ª, de 13 de octubre del 2014 (Cendoj 03014370082014100210). SAP Madrid, Sección 28ª, de 02 de abril del 2018 (Cendoj 28079370282018100147). Durante la ejecución natural del transporte, este es subcontratado, sin querer decir esto que la responsabilidad sea afectada u alterada.

³⁰³ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.203.

³⁰⁴ GUZMAN, J., *El contrato de transporte.... cit.* p. 81. VASQUEZ DEL MERCADO, O., *Contratos mercantiles..... cit.* p.193.

brindar la ayuda para dar el cumplimiento regular de la operación de transporte (art. 16 C.V) respecto al orden administrativo que se lleva de los documentos de transporte ejecutados, por el hecho de que si la documentación es incorrecta y no esta en orden³⁰⁵.

Como ultima y cuarta obligación, el remitente aéreo tiene la obligación de efectuar el pago del flete o tarifa aérea por la conducción de las mercaderías de un sector geográfico a otro, porteo de mercaderías el cual debe ser recompensado a través de una contraprestación económica denominada flete en la que el porteador aéreo recibe del remitente aéreo un monto de dinero por el traslado efectuado a las mercaderías³⁰⁶. El remitente al ser el obligado a pagar el flete, es protegido al indicar que el destinatario de las mercaderías responde en el pago de la obligación (art. 12 y 13 C.V), dando esto a entender que el transportador puede hacer efectivo el cobro del importe del flete tanto al remitente aéreo como al destinatario aéreo dentro de una tratativa transportista, ya que si por circunstancias adversas no se efectúa la cancelación del importe del flete, el porteador aéreo tendrá la plena potestad de cobrar su cuantía (art. 12 y 13 C.V), por ser el acto que permite desplegar a plenitud los efectos jurídicos, por permitir la ejecutoria del pago del importe del flete mediante la formalidad del “transporte a porte debido”³⁰⁷, el cual otorga la posibilidad de ser pagado tanto por el destinatario como por el remitente aéreo. Regularmente el valor del precio por el flete debe estar estipulado en la carta de porte aérea, por el hecho de ser el documento toral capaz de detallar la forma y el momento de como efectuar el valor respectivo de la operación traslaticia, pero se debe indicar que de manera adicional pueden surgir valores adicionales y diferentes a los propios del flete aéreo como los es el combustible de la aeronave, impuestos y otros arandelas económicas que hacen dar un aumento paulatino respecto de la tasación del valor del flete.³⁰⁸

³⁰⁵ MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo*..... cit. p.28. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.206. HAMILTON, E., *Manual de derecho*..... cit. p.91.

³⁰⁶ PEÑA NOSSA, L., *De los contratos mercantiles nacionales*..... cit. p.114.

³⁰⁷ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*..... cit. p.489.

³⁰⁸ GUZMAN, J., *Aspectos generales*..... op. cit. p. 11.

Se tiene entonces que los derechos del remitente aéreo³⁰⁹ están estipulados en base a la exigencia del cumplimiento del contrato de transporte aéreo, es por eso que el primer derecho inherente al remitente aéreo es la disposición de la mercancía, derecho que confiere al remitente aéreo la posibilidad de disponer de la carga³¹⁰ pudiendo ser retirada del aeropuerto de salida o de destino, o a su vez ejecutando la detención de las mercaderías durante su trayecto por el hecho de que la mercadería debe ser entregada en un lugar de destino diferente o a un destinatario aéreo distinto al originalmente designado (art. 12 C.V) derecho que se considera terminado cuando el destinatario³¹¹ aéreo efectúe la directa aceptación de la mercancía. Como segundo derecho del remitente aéreo, se da la capacidad de exponer la indemnización respectiva cuando el porteador aéreo de mercaderías no haya cumplido parcial o totalmente cada una de las prestaciones contractuales, responsabilidad del porteador aéreo que se encuentra representada bajo la cuantía de la divisa internacional de derechos especiales de giro (DEG) por kilogramo (art. 22 C.M) o bajo la declaración especial de valor³¹² que obliga a pagar al porteador aéreo la suma declarada en el momento en que se efectuó la entrega por parte del remitente al porteador aéreo.

La ley 48 de 1960 (LNA) estipula en su artículo 112 el derecho de disposición que tiene el remitente aéreo una vez este a firmado y materializado el contrato de transporte, ya que al estar en pleno acuerdo con el porteador aéreo puede detener las mercaderías objeto de aeronavegabilidad, dar el cambio respectivo tanto del destino como el de la persona que a sido estipulada como destinatario aéreo de mercaderías, retirar las mercaderías tanto del aeropuerto de salida como del

³⁰⁹ MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo*..... cit. p.30.

³¹⁰ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica*.....cit., p.63.

³¹¹ GUZMAN, J., *El contrato de transporte*.... cit. p. 85.

³¹² FUIGEROA PLA, U., *Organismos internacionales*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p.339. Los derechos especiales de giro florecieron jurídicamente por las modificaciones monetarias dentro del sistema internacional de mercados por los años 60s, siendo creados con la finalidad de suplementar los activos de reserva existente. MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo*..... cit. p.31. SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica*.....cit., p.70.

aeropuerto de llegada o pedir que la aeronave retorne al aeropuerto de salida en el que estaba programado el itinerario de aeronavegabilidad.

La legislación mercantil Colombiana exterioriza que el obligado a pagar el flete sería el remitente aéreo de mercaderías, salvo que se estipule precepto contrario, pero haciendo claridad la norma respecto de la solidaridad que tiene el remitente con el destinatario (art. 1009 C.C.o), lo que hace surgir una serie de consecuencias, como lo son que el remitente sería el obligado permanente para ejecutar la obligación de pago del flete,³¹³ sin importar que se hubiere entregado la mercancía al destinatario antes de la cancelación obligacional del flete. Una vez el destinatario recibe la mercancía adquiere inmediatamente la solidaridad de pagar el flete con el remitente a ese transportador de mercancías, norma contradictoria del mismo ordenamiento jurídico que en su artículo 1024 C.Co., por indicar que el destinatario está obligado a pagar el flete previamente a que las mercancías se hayan entregado³¹⁴, la doctrina mayoritaria en Colombia expresa el apoyo a la normatividad consagrada en el artículo 1024 del C.Co por permitir el beneficio de retención de las mercaderías³¹⁵, el cual consiste en inmovilizar los bienes sujetos a transporte hasta que sean pagados los gastos respectivos del flete, pero ese derecho de retención puede transmitirse de un transportador a otro transportador hasta que se solicite la reposición de la mercadería. (art. 1033 C.C.o). El artículo 1024 C.Co manifiesta la existencia de una carta de porte y el tenedor de dicho título acreditativo desea ejecutar la obligación que emana del contrato de transporte, este tendrá la obligación de cumplir las obligaciones del destinatario dentro de las cuales se encuentra claramente estipulado el pago del flete. Por último, nos queda exhibir la magna importancia del artículo 1009 del C.Co., el cual obliga a pagar al destinatario el flete si las mercancías se han entregado bajo los presupuestos contractuales, si

³¹³ VALLEJO, F., *El contrato de Transporte*, Editorial Temis, Bogotá, 1990, p.70.

³¹⁴ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit., p.277.*

³¹⁵ JIMENEZ BOLAÑOS, J., "Es el derecho de retención un derecho real análisis de nuestra legislación doctrina y jurisprudencia", en *Revista de Ciencias jurídicas*, nº 110, 2006, p. 94.

dichas mercaderías por el contrario adolecen de una avería este destinatario pagara el flete en proporción a las mercancías que se encuentren en perfecto estado.³¹⁶

7.3 Destinatario aéreo de mercaderías. Régimen jurídico en España y en Colombia.

El destinatario aéreo de mercaderías es la parte contractual que desde el inicio de la confección del contrato no tiene protagonismo alguno en el mismo, sino que por lo contrario es catalogado de ser el beneficiario de la operación de transporte por adherirse a ella una vez las mercaderías se encuentran en el sitio final convenido. Este destinatario aéreo es el que da la efectiva recepción de las mercaderías una vez el porteador aéreo manifiesta su arribo al sitio de destino, por ser la parte contractual que ayuda a concluir el transporte aéreo de carga desde un sentido material y contractual.³¹⁷ El destinatario aéreo de mercaderías funge gestor útil dentro del transporte aéreo, ya que al ser la parte contractual que da por finiquitada la operación de transporte, el periodo de responsabilidad del porteador aéreo y la misma relación contractual, debe dar el reclamo respectivo de los daños, averías, retrasos o cualquier otro acto que lo faculte para modular la indemnización respectiva.³¹⁸

La preponderancia del actuar del destinatario aéreo en la relación contractual trae consigo unas obligaciones muy propias para esta parte contractual, siendo modulada su primera obligación en la recepción o recibimiento de las mercaderías una vez el porteador aéreo se encuentra en el punto de destino estipulado contractualmente, debiendo por tal razón este destinatario aéreo ejercer actos de valoración de las mercaderías en cuanto a su preservación, calidad, cantidad y identidad³¹⁹. La recepción de las mercaderías de parte del destinatario aéreo estará suscrita a las directrices establecidas primigeniamente en el acuerdo contractual³²⁰,

³¹⁶ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.278.

³¹⁷ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*..... cit. p.518.

³¹⁸ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.279. VALLEJO, F., *El contrato*..... cit. p.280.

³¹⁹ SAP Madrid, Sección 19ª, de 14 de noviembre del 2018 (Cendoj 28079370192018100389). TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*..... cit. p.498.

³²⁰ STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre de 2016 (Cendoj 28079110012016100682). Es tan importante la labor del destinatario durante toda la operación de aeronavegabilidad, que la misma ejecución en su recepción pueden configurar pérdidas, averías, daños, entre otro tipo de altercado que pueda

dando apertura a escenarios en el que el destinatario aéreo dará la recepción de la mercaderías en el aeródromo y aeropuerto estipulado o de igual forma haciendo efectivo su acto de recepción en su propio domicilio, pero si por el contrario no hubo manifestación explícita de las partes en cuanto a la recepción de las mercaderías se efectuara en las bodegas del porteador aéreo (art. 13 núm. 2 C.V) con la previa notificación al destinatario de su arribo.

El destinatario aéreo³²¹ (art. 26 núm. 3 C.V) de mercaderías una vez se a enterado del arribo del porteador aéreo al lugar de destino pactado, deberá inspeccionar, detallar y evaluar el estado de las mercaderías al momento de su arribo, surgiendo su segunda obligación la cual es efectuar la debida formulación de las protestas respectivas de manera escrita y adherida a la carta de porte aérea (AWB), ya que si dentro de sus actos valorativos este percibe que las mercaderías se encuentran en estado de deterioro, avería u cualquier³²² (art. 26 núm. 2 C.V) otra anomalía que no este bajo su regularidad, deberá proponer la protesta respectiva ante el porteador aéreo (art. 26 núm. 1 C.V). Esta obligación es categórica y a su vez fundamental, por el hecho de que si no se realizan la protesta en tiempos debidos y en momentos determinados, las averías, daños, u cualquier otro menoscabo no tendrá posibilidad de ser reclamado por el hecho de que emerge la presunción de que todas las mercaderías fueron transportadas y entregadas por el porteador aéreo de forma conforme.³²³ Como eje central dentro de esta misma obligación el destinatario aéreo tiene sus términos detallados para desvirtuar la presunción que surge de que las mercaderías fueron entregadas de forma conforme de parte del porteador aéreo, debiendo probar la avería en el plazo máximo de catorce días y en

llegar a sufrir la mercadería, generando escenarios de responsabilidad los cuales son cubiertos con las indemnizaciones respectivas.

³²¹ RODIÉRE, R., *Droit des transportes terrestres et aérien*, Dalloz, Paris, 1981, p.158. GUZMAN, J., *Aspectos generales..... op. cit.* p. 11. La figura jurídica del destinatario aéreo, es catalogado de ser una pieza clave dentro de la operación de aeronavegabilidad, por ser la parte contractual que tiene la labor primordial de dar la recepción de la mercadería e igualmente manifestar sus inconformidades mediante el mecanismo de protesta.

³²² CAPUTO, A., "El riesgo aviatorio y el contrato de transporte aéreo internacional: a la luz del Convenio de Varsovia", en *Revista de la Facultad de Derecho Udelar*, nº 12, 1997, p. 67.

³²³ STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre de 2020 (Cendoj 28079110012020100469). ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.68.

caso de retraso en el plazo máximo de veintiún días, pero sea la una u la otra debe presentarse conforme a los tiempos y de manera escrita. (art. 26 núm. 3 C.V). El destinatario³²⁴ tiene la posibilidad de ejercer la acción de caducidad mediante la formación y estructura de tiempos detallados, ya que al sobrepasar los términos establecidos del ejercicio de su derecho de protesta no se podrá solicitar a la autoridad competente las respectivas reclamaciones que fueron producto de los daños desplegados por el trayecto de aeronavegabilidad. El destinatario al no hacer efectiva la protesta por daños, averías o retrasos, da apertura a la presunción de existencia de contrato cumplido, presunción que debe ser desvirtuada por el destinatario al momento de la entrega de las mercaderías en el lugar de destino.

El Convenio de Varsovia³²⁵ por su parte indica los tiempos establecidos para la presentación de la protesta, haciendo la diferencia en el caso de presentarse una avería el destinatario deberá presentar la protesta después de que se tenga pleno conocimiento de la existencia de la avería o dentro de un “*plazo de siete días*” (art. 26 núm. 2 C.V) desde el momento en el que se recibe la mercadería, pero en el caso de presentarse retraso de las mercancías la protesta deberá ser presentada dentro del plazo de lo catorce días desde el momento en el que la mercadería fue puesta a disposición del destinatario.³²⁶ De igual forma el Convenio de Montreal estipulo los tiempos respectivamente detallando que en el caso de presentarse avería deberá realizar la protesta inmediatamente después de haberse enterado o un plazo máximo de catorce días desde el momento del recibo de la carga y en el caso de presentarse retraso la protesta deberá ser presentada en un plazo máximo de veintiún días (art. 31 núm. 2 C.M).

La protesta deberá ser presentada por escrito (art. 26 núm. 2 C.V) la cual debe encontrarse plenamente detallada en la carta de porte o AWB o en documento anexo que estipule lo respectivo, ya que a falta de este tipo de aseveraciones

³²⁴ GUZMAN, J., *Aspectos generales*.....*op. cit.* p. 10. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*.....*cit.* p.280.

³²⁵ RODIÈRE, R., *Droit des transportes*..... *cit.*, p. 160. CAPUTO, A., “El riesgo aviatorio y el contrato”, *op. cit.*, p. 68.

³²⁶ SAP Barcelona, Sección 15ª, de 4 de noviembre del 2015 (Cendoj08019370152015100231). CAPUTO, A., “El riesgo aviatorio y el contrato”, *op. cit.*, p. 70.

documentales de parte del destinatario perderá su derecho a ejercitar sus acciones por ser inadmisibles o extemporáneas dentro de los términos consagrados normativamente siendo su única excepción cuando nos encontremos en presencia de un fraude³²⁷.

Estas transacciones traslaticias de mercancías a porte debido son catalogadas por la doctrina como una facultad exclusiva de aceptación del porteador³²⁸, exigiéndose la aplicabilidad de la normatividad arancelaria o monetaria tanto del estado en el que arriba como del estado en el que sale e igualmente se efectúa la consignación en sitio bien visible para cada bulto³²⁹ transportando. Al ser una facultad exclusiva el transportista puede llegar a aceptar o no estas condiciones para emprender el transporte aéreo, ya que si el destinatario no acepta el transporte de porte debido y decide no efectuar pago de los fletes, el transportador debe retener en su custodia y cuidado las mercaderías, teniendo que optar por la opción procedimental de falta de entrega, haciendo intervenir al expedidor o remitente por el incumplimiento de todo lo convenido³³⁰. De igual forma puede ocurrir la opción por parte del destinatario de aceptar la consignación de transporte a porte debido lo que hace surgir elementos condicionales como efectuar el pago de los fletes bajo los mismos requerimientos obligacionales que están en cabeza del remitente o expedidor.

El destinatario al ser un sujeto particular en estas operaciones mercantiles y aceptar el pago de los fletes, hace germinar al mundo jurídico coetáneamente la obligación de protestar o aceptar las mercaderías que ha recibido³³¹. Si al recibir las mercaderías el destinatario observa alguna falla, deterioro, detrimento o avería, debe presentar una protesta dentro de un término razonable que es estipulado bajo el sistema legal al cual se encuentre encuadrado, pudiendo ser el Convenio de Varsovia, concertando 7 días por averías y 14 días por retraso e igualmente el

³²⁷ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*..... cit. p.518.

³²⁸ SAMPER WILLS, C., *El contrato de Transporte Aéreo y la responsabilidad*, Pontificia Universidad Católica Javeriana., Madrid, 1948, p.48.

³²⁹ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*....., cit. p.520.

³³⁰ SAP Asturias, Sección 4ª, de 31 de enero del 2006 (Cendoj 33044370042006100037).MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte*....., cit., p.247. A falta de entrega de la mercaderías al destinatario aéreo, debe darse la presentación de la respectiva protesta según directrices propias del Convenio de Varsovia de 1929, como del Convenio de Montreal de 1999.

³³¹ CAPUTO, A., "El riesgo aviatorio y el contrato", *op. cit.*, p. 69.

Convenio de Montreal, estableciendo 14 días por averías y 21 días por retraso³³². Sea uno u otro el sistema normativo acordado o establecido lo importante del protesto³³³ es realizarlo por medio de reserva, la cual debe encontrarse plasmada en el documento acreditativo de transporte determinando imperativamente el plazo previsto de desarrollo de todos los efectos legales de este acto. La falta de cumplimiento de plazos o la indebida ejecución del protesto produce la inadmisibilidad de acciones que puedan recaer en cabeza del transportista, eximiéndose este último de todas sus obligaciones y quedando en una libertad plena sin menoscabos económicos.

La ley de navegación aérea española, ley 48 de 1960, le entrega la obligación al destinatario aéreo de dar la recepción de las mercaderías transportadas, debiendo inspeccionarlas para poder presentar su respectiva protesta, porque de lo contrario se entenderá que las mercaderías han sido entregadas de manera conforme al contrato de transporte aéreo de mercaderías (art. 111 L.N.A), es así como categóricamente el legislador español emite el factor de manifestación de la protesta de parte del destinatario aéreo que dio la recepción de las mercaderías³³⁴. El ejercicio de la protesta se da de parte del destinatario aéreo de las mercaderías en el respectivo talón de transporte, contando con un termino de 8 días para su formalización o reclamación al porteador aéreo, porque de lo contrario se extinguirá la responsabilidad a la que se encontraba cobijada el porteador aéreo contractual de mercaderías³³⁵.

³³² Vid. URIBE CALDERON, D., *El contrato de Transporte aéreo.....cit.*, p.54. Se indica de parte de este autor que “*el destinatario puede definirse como aquella persona natural o jurídica a la que el transportista o transportador está obligado a entregar las mercancías, en ejecución de un contrato de transporte aéreo celebrado con el remitente.*”

³³³ Vid. SAMPER WILLS, C., *El contrato, cit.*, p.51. Se debe indicar que la protesta aeronáutica es el reclamo que realiza el destinatario poniendo en conocimiento o notificando preliminarmente la existencia de alguna avería o retraso respecto de las mercaderías esperadas y convenidas en el contrato.

³³⁴ GAY DE MONTELLA, R., *Las leyes de la aeronáutica: legislación española comparada con la de las principales naciones de Europa y América; tratados internacionales firmados por España; leyes aeronáuticas extranjeras*, Bosch , Barcelona, 1929, p.48. INSTITUTO FRANCISCO DE VITORIA., *Comentarios a la ley española de la navegación aérea de 21 de julio de 1960*, Ministerio del Aire, Madrid, 1962, p.89. PETIT LAVALL, M., “Responsabilidad de las compañías...”, *cit.*, p. 62.

³³⁵ SAP Oviedo, Sección 1ª, de 25 de mayo del 2007 (Cendoj 33044470012007100030). SAP Madrid, Sección 10ª, de 03 de septiembre del 2015 (Cendoj 28079470102015100145).

El Decreto 410/1971, código comercio colombiano estipula por destinatario la persona a la que se le da el envío respectivo de las mercaderías (art. 1008 C.C.o inc.2), indicando la legislación colombiana que el destinatario se encuentra dotado de una serie de derechos y obligaciones que surgen en razón del contrato de transporte aéreo, pero con la prerrogativa de haber expresado su aceptación el destinatario³³⁶, ya que a partir de este mismo instante da su ingreso a la tratativa contractual y puede de igual forma hacer ejercicio de sus derechos en el momento en que arriban las mercaderías al sitio de destino convenido contractualmente,³³⁷ solicitando el destinatario aéreo al porteador contractual aéreo o el que haga sus veces, que de la respectiva entrega de la mercaderías una vez se haya cumplido (art. 1024 C.C.o inc.1) la obligación de pagar el flete (art. 1009 C.C.o). Al presentarse el escenario en el que el porteador contractual sufre el extravío o pérdida de la mercadería de manera reconocida por el mismo o se a dado cumplimiento al termino establecido de 7 días desde el día en que debió haber llegado la mercadería, pero esta no arribo, surgiendo de esta manera todos los derechos resultantes del contrato de transporte³³⁸.

7.4 La intermediación del transporte aéreo de mercaderías

La intermediación en el transporte aéreo de mercaderías³³⁹, hace preexistir la posibilidad de que figuras diferentes al porteador contractual den la ejecución material del transporte aéreo de mercaderías de forma efectiva y eficiente, figuras como el consolidador aéreo que tienen la posibilidad de ejecutar el transporte de mercaderías por vía aérea agrupando como tal mercaderías de varios remitentes aéreos en UDLS que permiten de forma cómoda y flexible dar de forma efectiva el traslado de mercaderías de un punto geográfico a otro los cuales son considerados

³³⁶ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.224.

³³⁷ GUZMAN, J., *El contrato de transporte*..... cit. p. 85.

³³⁸ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.225.

³³⁹ DIEZ VERGARA, M., *Manual practico de comercio internacional*, Deusto, Bilbao, 2001, p.202.
NIEVES CUEVAS, M y otros., *El agente de carga en Colombia sus relaciones contractuales en la cadena logística y las consecuencias de los siniestros*, Universidad Sergio Arboleda de Colombia, Bogotá, 2014, p.20. Entendida la intermediación en el transporte aéreo como aquella practica habitual aplicada en la industria aérea de mercaderías con el fin de hacer mas productiva la industria.

equidistantes. Otro de los participantes es el agente de carga de la IATA, figura que funge de asesor en la operación aérea de transporte de mercaderías y que tiene la capacidad de brindar las diferentes guías y apoyos técnicos a neófitos dentro del sector traslaticio de mercaderías, demarcando los senderos a seguir para la correcta aplicabilidad de los diferentes actos contractuales que conforman el camino contractual de trasladar mercaderías de un sector geográfico a otro, la misma IATA crea estas practicas con el fin de sistematizar la industria aérea y poder demarcar actos contractuales mediante la estructura de la intermediación.

7.5.1 El consolidador aéreo

El contrato de transporte aéreo de mercaderías trae consigo una serie de agentes aéreos que tienen la plena capacidad de efectuar el debido traslado de las mercaderías de un sector geográfico a otro, como si hubiera sido ejecutado la operación por el porteador aéreo³⁴⁰, este consolidador aéreo de mercaderías es una persona jurídica diferente que se encarga de ejecutar el transporte de mercaderías por vía aérea, pero haciendo la referencia de que es un actor u participante diferente al porteador aéreo en las tratativas contractuales³⁴¹. Este consolidador aéreo de mercaderías tiene la capacidad de agrupar las mercaderías de varios remitentes aéreos en un solo dispositivo unitario de carga *container* o UDL modalidad *container* para el debido traslado de las mercaderías a sitios equidistantes, fungiendo como un intermediario entre el remitente aéreo y el porteador aéreo, pero además existiendo consolidadores aéreos que tienen la capacidad de efectuar la debida comercialización de los servicios aéreos de transporte de mercancías a nombre del porteador aéreo por confeccionar y a su vez celebrar el contrato de transporte aéreo de mercaderías a nombre del porteador aéreo³⁴².

³⁴⁰ MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte..... cit.* p. 78.

³⁴¹ GUZMAN ESCOBAR, J., "El agente de carga" en *Revista electrónica e-mercatoria*, nº1, 2005, p. 4 en <https://bit.ly/2TqzzWw> (visitado 21 de febrero del 2021). VILA LOPEZ, C., *Logística cit.* p.71.

³⁴² SOLER, D., *Diccionario de logística*, Editorial Margie books, Barcelona, 2009, p.29.

La figura del consolidador aéreo tiene su origen hacia los años sesentas, y hasta nuestros días presta basta utilidad, este consolidador aéreo al ser un intermediario del transporte aéreo concibe su naturaleza jurídica enmarcada dentro de los albores de la atipicidad por no estar regulada su participación en ningún compendio normativo que detalle sus directrices a seguir, pero en donde tradicionalmente se a venido confeccionado por los mismos mercantes aéreos que el consolidador aéreo de mercaderías³⁴³adquiere la calidad de coordinador en la operación del transporte de mercaderías, por tener la posibilidad de consolidar la mercadería, des consolidar la mercadería, preparar la mercadería, embalar la mercadería, efectuar tramites administrativos frente a las autoridades aduaneras, pero sobre todo ejecutar la función principal de consumir la tratativa contractual de efectuar el transporte aéreo de mercaderías, en donde el *freight forwarder o consolidador de carga* al agrupar las mercaderías de los diferentes remitentes aéreos en un mismo UDL modalidad *container*, con espacios detallados y pormenorizados en donde consolidan las mercaderías LCL³⁴⁴en una misma aeronave para efectuar el traslado de las mercaderías a diversos sitios convenidos en el acuerdo contractual.

Este consolidador de mercaderías presta el traslado de la mercadería en vehículos propios o de terceros, ya que al ser coordinador e intermediario de la operación de transporte y tener la capacidad de efectuar la contratación directamente con el porteador aéreo en nombre del remitente y del destinatario aéreo, este va a ayudar a determinar los pormenores respecto de la misma gestión aérea³⁴⁵.Es así como el consolidador aéreo de mercaderías funge como arquitecto de la operación traslaticia, por el hecho de detallarla, idearla, confeccionarla y materializarla, pero además convertirse dentro de la cadena de transporte como el que da soluciones a

³⁴³ RODRIGUEZ MUÑOZ, J., *Manual de transporte de carga*, Editorial Utadeo y Colfecar, Bogotá, 2009, p.161. CASTELLANOS, A., *Manual de la gestión logística..... cit.* p. 78.

³⁴⁴ ALVAREZ GARCIA, B., *La carga y la descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2011, p.106. El consolidador aéreo es una figura efectiva que ingresa las mercaderías en un solo dispositivo unitario de carga, el cual le permite realizar el desplazamiento de las mercaderías en optimas condiciones.

³⁴⁵ GUZMAN, J., "El agente", *op. cit.*, p. 6. Se puede evidenciar con amplia claridad, la posibilidad de que surjan actores nuevos dentro de la operación de aeronavegabilidad de transportar mercaderías por vía aérea, surgiendo dentro del entorno jurídico el consolidador aéreo de mercaderías, figura indispensable y bastante utilizada para dar el cumplimiento al transporte de mercaderías.

las tratativas contractuales presentadas entre el porteador aéreo, remitente aéreo y destinatario aéreo, prestando el análisis debido de los documentos que garanticen el pleno desarrollo del actuar ordinario de la transferencia de la mercadería, como todos los actos aduaneros, la seguridad y la recolección de las mercaderías³⁴⁶.

El remitente aéreo en busca de desplegar el traslado de sus mercaderías debe entablar contacto con el consolidador de carga aérea, con el objetivo de que este funja como intermediario con el porteador aéreo de mercaderías el cual desplegara el traslado de la mercadería según las indicaciones contractuales convenidas³⁴⁷. La primera obligación inherente del consolidador aéreo es la de consolidar las mercaderías objeto de transporte³⁴⁸, todo ejecutado mediante combinaciones de envíos independientes los cuales son trasladados dentro del UDL modalidad *container* aéreo, de manera que las mercaderías sufren su transferencia de un sector geográfico a otro de forma unificada con otras mercaderías de la misma o de diferente naturaleza de composición e igualmente jurídica, además con la posibilidad de compartir el valor de pago del flete entre varios remitentes aéreos que generan el traslado de sus mercaderías a un mismo sector geográfico u otro equidistante. La segunda carga obligacional que le surge al consolidador aéreo de mercaderías es efectuar la emisión de los documentos de transporte, los cuales son indispensables para la debida operación de aeronavegabilidad de mercaderías, y es así como dentro de la documentación que debe expedir el consolidador de mercaderías debe confeccionar la carta de porte aérea o air waybill (AWB) ³⁴⁹, documento toral capaz de comprobar la existencia del contrato y de corroborar que se dio la entrega efectiva de las mercaderías al consolidador aéreo para la ejecución de la operación de transporte. Así las cosas, el consolidador aéreo tiene su tercera obligación respecto de la logística con otros comisionistas de mercaderías por vía aérea, ya que al tener posición y sedes que ejecutan sus actividades en diferentes partes del mundo, generan la subcontratación con otros comisionistas de

³⁴⁶ GUZMAN, J., *El contrato de transporte.....*, cit., p. 333.

³⁴⁷ ALVAREZ GARCIA, B., *La carga y la descarga.....*, cit., p. 108.

³⁴⁸ MORA GARCIA, B., *Gestión logística integral*, Ecoe ediciones, Bogotá, 2016, p.45.

³⁴⁹ CASTELLANOS RAMIREZ, A., *Manual de la gestión logística del transporte y de la distribución de mercaderías*, Editorial Universidad del Norte Colombia, Barranquilla, 2016, p.102. GUZMAN ESCOBAR, J., "El agente", *op. cit.*, p. 4.

mercaderías de transporte aéreo, efectuando como tal una coordinación³⁵⁰ organizada en la que se permite entrelazar con otros comisionistas de transporte, para brindar servicios de embalaje para los respectivos elementos unitarios de carga (UDLs) containers y de igual forma dar la recepción de las mercaderías según los parámetros convenidos por el porteador aéreo, remitente aéreo y destinatario aéreo, separando el espacio respectivo en la aeronave respectiva para la ejecución del traslado, pero también efectuando el embarque y desembarque respectivo en los puntos geográficos en donde las partes recepcionan y dan la efectiva entrega de las mercaderías. De acuerdo a las circunstancias obligacionales descritas³⁵¹, surge como cuarta obligación la des consolidación de la mercancía, es decir que una vez la mercadería arriba al punto de destino acordado, el comisionista de mercaderías por vía aérea separa acuciosamente las mercancías de los elementos unitarios de carga (UDLs) contenedor, todo esto con el objetivo de poder realizar su debida entrega a cada una de los destinatarios aéreos que aguardan por un determinado porcentaje del UDL en el que se encuentra su mercaderías contratada para el traslado.³⁵² Como ultima obligación el consolidador aéreo deberá confeccionar el manifiesto de des consolidación de las mercaderías, debiendo de tal forma el porteador aéreo una vez arriba al sitio convenido descargar las mercaderías, para así poder efectuar la debida des consolidación del contenedor, separando las mercaderías correspondientes para cada uno de los destinatarios aéreos a las que se encuentran direccionadas, es de esta forma como que el comisionista de mercaderías elabora el manifiesto de carga en el que se indica la debida realización desconsolidación de mercaderías, el cual debe estar anexo a la carta de porte aéreo (AWB), para ser presentando en los controles aduaneros por los que tiene que sobrepasar la mercadería y además poder desplegar ordinariamente la entrega de las mercaderías según lo convenido.³⁵³

³⁵⁰ ALVAREZ GARCIA, B., *La carga y la descarga* cit. p. 111.

³⁵¹ GUZMAN, J., "El agente", *op. cit.*, p. 10.

³⁵² SANDOBAL LOPEZ, R., *Derecho comercial*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1983, p.145. FERNANDEZ MADRID, J., *Modalidades y formas de la contratación mercantil*, Ediciones contabilidad moderna, Texas, 1984, p.51.

³⁵³ SANDOBAL LOPEZ, R., *Derecho comercial* cit. p. 146. FERNANDEZ MADRID, J., *Modalidades y formas*..... cit. p. 52.

7.5.2. El agente de carga de la IATA.

El agente de carga de la IATA es una figura novedosa creada por la misma *International Air Transport Association* con sus siglas en inglés (*IATA*), ya que al ser el organismo prioritario y pionero dentro de la industria aérea tiene como objetivo el entregar a la comunidad unos estándares calificados que permitan de manera directa dar la ejecución de los parámetros convenidos por las partes en la operación contractual de transporte aéreo de mercaderías, es por tal razón que la IATA modula la participación del agente IATA dentro de las operaciones contractuales del transporte de mercaderías por vía aérea, ya que es un actor dentro del transporte aéreo que se encuentra dotado de aptitudes personales y técnicas que le otorgan la posibilidad de desarrollar de manera solvente respuestas idóneas para el mismo desarrollo regular del compromiso aéreo contractual de traslado de mercaderías.³⁵⁴

El agente de la IATA al ser una figura toral dentro de la misma ejecución contractual ha venido con una amplia y detallada participación al respecto del funcionamiento interno de la industria aérea de mercaderías, convirtiéndose en una figura indispensable dentro de las operaciones de aeronavegabilidad, por el hecho de ser un intermediario o asesor de la operación aérea que tiene la capacidad de brindar las diferentes guías y apoyos técnicos a neófitos, personas sin especialidad aérea alguna y a todas las demás personas que deseen acercarse a la IATA a ejecutar una operación de transporte aéreo mediante la participación activa de un agente IATA que se encuentra capacitado al respecto de los actos que deben ser desplegados para la correcta y debida ejecución de la tratativa aérea de traslado de carga, ya que al ser ejecutada la operación aérea mediante los servicios y actos desplegados por un agente IATA surge como tal la presunción de que la operación tiene unos altos niveles de seguridad al respecto de los trayectos geográficos aplicados³⁵⁵. Este agente de la IATA debe coordinar coherente y responsablemente

³⁵⁴ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional..... cit.* p. 66. HERNANDEZ LOPEZ, C., *Transporte internacional*, Elearning, España, 2020, p.126. IATA- MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte..... cit.* p. 80.

³⁵⁵ CARMONA PASTOR, F., *Transporte de mercancías peligrosas*, Editorial Díaz de Santos, Madrid, 2002, p.246.

que la mercadería objeto de traslado pueda arribar al sitio de destino convenido contractualmente, en unos plazos establecidos libremente por las partes contractuales en el momento de la celebración respectiva del contrato de transporte de mercaderías por vía aérea, detallando como tal el sendero a aplicar mediante el motivo de proveer a la misma operación niveles de seguridad y estandarización del transporte por vía aérea³⁵⁶.

Los agentes de la IATA están autorizados para actuar en nombre de los portadores aéreos, aerolíneas u otro actor que tenga la capacidad de desplegar la tratativa de desplazamiento de mercaderías, preceptuado mediante autorización expresa el actuar en nombre de las aerolíneas pertenecientes a la IATA,³⁵⁷ siendo un intermediario dentro del mismo contrato de transporte aéreo de mercaderías por fungir como la figura que tiene potestad o posibilidad de confeccionar de manera correcta el contrato de transporte aéreo de mercaderías, ya que este agente de carga de la IATA hace la interconexión para que los remitentes aéreos puedan entablar directamente conversaciones con el porteador contractual de que dará efectivo traslado de la mercadería³⁵⁸.

Estos nuevos senderos contractuales de contratación aérea se encuentran enmarcados dentro de la sintonía de la ejecución directa que realiza el agente especializado de la IATA³⁵⁹, por el hecho de ser reconocido como una figura dentro de la industria aérea en la que sus aptitudes u calidades aéreas son certificadas por la misma IATA, ya que al pertenecer a la IATA tendrá la facultad de sobrellevar las diferentes inclemencias presentadas por el transporte aéreo de mercaderías³⁶⁰. Una empresa que tenga el respaldo directo de la IATA por condiciones de certificación tiene la posibilidad de obtener mercadería en nombre en de la misma IATA,

³⁵⁶BAENA, J., *Transporte internacional*, Logis book fundación emi, Barcelona, 2002, p. 26. CASADEJUS, J., *Gestión financiera del comercio internacional*, 2ª ed., Margie books, Barcelona, 2014, p. 110.

³⁵⁷ IATA, Manual del agente de carga resolución 813 – américa latina y del caribe, en <https://bit.ly/2WL6UQX> (visitado el 08 mayo de 2020). IATA, Standars, manuals and guidelines, en <https://bit.ly/3h00Ueb> (visitado el 08 mayo de 2020).

³⁵⁸ IATA, Cargo agents and european air cargo programme, en <https://bit.ly/3gZrqV3> (visitado el 08 mayo de 2020).

³⁵⁹IATA, Manual europeo de carga aérea, en <https://bit.ly/2VeMRtI> (visitado el 08 mayo de 2020).

³⁶⁰ IATA, Standars, manuals and guidelines, en <https://bit.ly/3h00Ueb> (visitado el 08 mayo de 2020).

recibiendo su porción económica del flete aéreo por hacer el interfaz de conexión en nombre de las aerolíneas con los remitentes aéreos, teniendo la posibilidad de cobrar el valor de los respectivos fletes aéreos, la coordinación respectiva del embarque y desembarque de la mercadería en la aeronave que dará materialmente la ejecución del trayecto aéreo, emitir la carta de porte o AWB y finalmente servir de mediador para realizar de manera oportuna todos los trámites necesarios ante las autoridades aduaneras y aeroportuarias respectivas³⁶¹.

La IATA es un entidad acuciosa al respecto de la preparación brindada a las personas que son capacitadas por la misma institución y hacen parte de ella, debiendo como tal disponer estos agentes de la IATA con el cumplimiento de factores técnicos y de formación, debiendo tener una serie de conocimientos cualificados como lo es el conocer la misma naturaleza de la mercadería a transportar, precios de fletes aéreos, tramites aduaneros, diferencias geográficas, gastos de manipulación, documentación y la misma formación como tal del contrato de transporte aéreo de mercaderías³⁶². Una vez hemos manifestado las funciones inherentes que del agente de carga de la IATA, este tiene la facultad de asumir el rol de porteador aéreo, dando la emisión respectiva de la carta de porte o AWB y así mismo desplegar la aeronavegabilidad de transportar mercaderías que debe surtir naturalmente un porteador aéreo contractual de mercaderías.

8. Elementos reales

Los elementos reales son parte esencial en la operación de aeronavegabilidad³⁶³, elementos compuestos de una serie de características que los hacen indispensables y únicos dentro del desarrollo de la misma operación de transporte aéreo de mercaderías. Estos elementos reales se encuentran dotados en primera medida de unas mercaderías, las cuales son consideradas como el elemento real

³⁶¹ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional*....., cit. p.20.

³⁶² IATA, Manual europeo de carga aérea, en <https://bit.ly/2VeMRtl> (visitado el 08 mayo de 2020). IATA, Manual del agente de carga resolución 813 – américa latina y del caribe, en <https://bit.ly/2WL6UQX> (visitado el 08 mayo de 2020).

³⁶³ URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte*....., cit. p.53. GUZMAN, J., *Aspectos generales*.....op. cit., p. 7.

mas importante dentro del desarrollo del contrato de transporte aéreo³⁶⁴, por ser el elemento que debe ser trasladado de un sector geográfico a otro y que además da apertura a escenarios de responsabilidad por verse alterada su composición, la cual se puede configurar por daños u averías producidas durante la carga, traslado y descarga de la mercadería. Este elemento real³⁶⁵, denominado mercadería es la columna vertebral del contrato de transporte aéreo, por demarcar varios efectos jurídicos los cuales van a depender de la misma naturaleza de composición de la mercadería, la forma del embalaje de la mercadería y el traslado mismo de las mercadería, debiéndose brindar cuidados especiales en donde su preservación se de forma regular e idónea sin alterar su composición.³⁶⁶La aeronave al ser el instrumento capaz de trasladar las mercaderías, debe estar compuesto de herramientas y tecnología que le permitan desarrollar el traslado de la mercadería de forma efectiva, por tal razón la aeronave es catalogada de ser el segundo elemento real dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías, por el hecho de permitir almacenar la mercadería mediante UDLs³⁶⁷ ordenados y acoplados al mismo fuselaje de la aeronave, tratando de que no se de su configuren averías o daños que afecten la integridad de la aeronave, de la misma mercadería y la tripulación aérea durante toda la ejecución de la aeronavegabilidad. El pago del flete aéreo es entendido como el precio monetario asumido por el expedidor y además es el tercer elemento real del contrato de transporte aéreo de mercaderías, elemento real que es calculado en base a las mismas mercaderías transportadas y que entregan una serie de parámetros económicos a cumplir los cuales cubrirán gastos administrativos y demás emolumentos económicos propios de la operación de aeronavegabilidad de trasladar mercaderías.

Estos elementos reales tienen el fundamento directo de ejercer su actividad mediante la infraestructura conceptual denominada aeródromo, siendo el lugar en el que la aeronave realiza sus actos de despegue, aterrizaje, carga , descarga de la

³⁶⁴ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*, cit., p.302.

³⁶⁵ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....* cit. p.18.

³⁶⁶ JIMENEZ SOLANO, F., *Contrato de transporte.....* cit. p.39. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....* cit. p.206.

³⁶⁷ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....* cit. p.27.

mercadería objeto de transporte³⁶⁸, conocido por ser el lugar que se encuentra habilitado por las autoridades aeronáuticas, para que recepcionen, trasladen, estacionen y despachen las aeronaves que internamente transportan mercaderías, y es que se cree de basta utilidad el hecho de que se hagan referencias breves de donde es que se ejerce o despliega su actividad material y jurídica los elementos reales del contrato de transporte de mercaderías por vía aérea, por brindar aptitudes complementarias que permitirán comprender mejor el tratamiento jurídico de los elementos reales.

8.1 La aeronave.

Unos de los grandes retos del sector jurídico desde sus inicios primigenios fue la de poder emitir una definición seria y consistente en derecho de lo que puede llegar a ser catalogado como aeronave dentro del mundo contractual y mucho más dentro del mundo legal. Francia como país pionero de en temas aéreos, fue un país avezada³⁶⁹ porque fue el pionero y sino el principal en manifestar el término de aeronave mediante la palabra “*aeronef*” encerrando la idea de un navío aéreo dinámico capaz de transportar diversos objetos³⁷⁰. Aceptado el termino de aeronave, la demás y diversas doctrinas del mundo comienzan a exteriorizar conceptualmente que el “*airomobile*”, “*luit-fahrzeug*” o “*aircraft*”³⁷¹., debe ser detallado bajo tres ópticas definitorias³⁷²., la primera óptica se encuadra en la definición amplia, ya que al ser un objeto aleatorio que puede ir evolucionando, al legislador le es completamente imposible efectuar la adecuación de todos los objetos que se mantengan por un tiempo prolongando en el aire en listas taxativas

³⁶⁸ GOMEZ, R., *Aeródromos y aeropuertos*, Tecnicbook ediciones, Buenos Aires, 2012, p.69. GARCIA CRUZADO, M., *Aeropuertos planificación y medio ambiente*, Ibergaceta, Madrid, 2013, p.69. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) define al aeródromo “*como aquella área definida de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimientos de las aeronaves*”, el cual a su vez debe estar compuesto de unas características físicas de pistas de aterrizaje, almacenes de mercancías y depósitos de mercancías, entre otros.

³⁶⁹ VIDELA ESCALADA, F., *Derecho aeronáutico*, Editorial Zavalia, Buenos Aires, 1970, p.17.

³⁷⁰ FOLCHI, M., “La aeronave”, en *Revista tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil*, 2012, p.1, en <https://bit.ly/2O8jdPh> (visitado el 13 de noviembre 2019).

³⁷¹ FOLCHI, M., “La aeronave”, *op.cit...*p.3.

³⁷² CENTRO DE INFORMACIÓN JURIDICA EN LÍNEA., “La aeronave”, en *Informe de investigación cijul*, p.2, en <https://bit.ly/34XqHLG> (visitado el 13 de noviembre 2019).

que se localizan en la normas internacionales u locales, por cuanto que los objetos sufrirán evolución y saldrán de los parámetros establecidos con el pasar de los días. Las representaciones sociales del mundo aéreo de la doctrina amplia³⁷³, hicieron germinar definiciones normativas de la aeronave de orden internacional, como el anexo A del Convenio de Paris de 1919, formulando que la aeronave es “ *todo aparato que puede sostenerse en la atmosfera merced a la reacción del aire* ”³⁷⁴, buscando con ello transmitir que a la aeronave se le exige su permanencia en el aire pero no se identifica o grafica cual será el tipo de dispositivo aéreo utilizado. Esta definición conlleva a que normativas locales como la Española se insertara en la corriente doctrinaria amplia, y con ello para el mismo año 1919 emitiera el Real Decreto 25, definiendo la aeronave como el aparato que permite navegar en el aire o que tiene la capacidad de permanecer en el aire³⁷⁵, noción doctrinal amplia en la que se incluyen y permite la regulación de dispositivos que puedan ser catalogados como aeronaves. Esta doctrina amplia al citar una serie de dispositivos aéreos capaces de ejercitar la acción de trasladar objetos, se convierte en un modo enumerativo y a la vez limitado de introducir pero a su vez de alterar sistemas normativos locales, por ingresar a las legislaciones locales artefactos aéreos que no cumplen con normatividades relacionadas a estándares de confort, comodidad, ergonomía que se solicita para el traslado de cierto de tipo de carga³⁷⁶. La segunda óptica doctrinaria es la intermedia, en donde la definición de aeronave no se

³⁷³ LOUSTAO FERRÁN, F., *La aeronave y su régimen jurídico*, Instituto Francisco de Vitoria del Ministerio del Aire, Madrid, 1958, p.14. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, OACI, Montreal, p. 5, en <https://bit.ly/372Kifi> (visitado el 14 de noviembre de 2019).

³⁷⁴ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Anexo A al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, OACI, Montreal, p. 7, en <https://bit.ly/372Kifi> (visitado el 14 de noviembre de 2019).

³⁷⁵ MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD Y AGENDA URBANA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA, *100 años del transporte aéreo 1919 - 2019*, (MITMA), Madrid, p.13, en <https://bit.ly/3jqS7T3> (visitado el 14 de noviembre de 2019). SANTE ABAL, J., “La doctrina aeroespacial y estrategia de seguridad aeroespacial”, en INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS. (Dir.), *Cuadernos de estrategia 192 hacia una estrategia de seguridad aeroespacial*, Ministerio de Defensa de España, Madrid, 2017, pp. 129 y ss. Según registros históricos, el 31 de julio de 1919 se creó en España la Comisión Interministerial de Aviación, emitiéndose el 14 de noviembre de 1919 el Real Decreto 25, primer Reglamento de Navegación Aérea Civil del Gobierno de España, promulgándose momentos después el Reglamento de Navegación Aérea Civil.

³⁷⁶ SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho....., cit.*, p. 167.

encuentra solo enfocada en la permanencia del dispositivo en el aire³⁷⁷, sino que se exige la navegabilidad del aparato aéreo mediante rutas delineadas y conformadas con destinos exactos de desplazamiento. Esta óptica intermedia busca ser descriptiva de una manera calificativa respecto de las características diferenciadoras del dispositivo aeronavegable, como por ejemplo estar dotada de los estándares de rendimiento operativo de bimotores o trimotores en vuelos largos (etops), que en caso de fallar algún motor, el dispositivo aéreo desplegaría su trayecto con el otro motor hasta poder llegar al aeropuerto más cercano³⁷⁸.

La evolución del mundo aéreo ha traído consigo la evolución del mundo normativo, forjándose con ello el tercer sentido aéreo denominado corriente restringida o mixta³⁷⁹, la cual considera como inherente la funcionalidad que debe prestar la aeronave al colectivo social de transportar cosas u objetos indispensables para el desarrollo habitual de la sociedad, es decir que en esta corriente restringida no basta con que la aeronave se mantenga en el aire y navegue por sí misma, sino que además preste un servicio social de trasladar cosas u objetos³⁸⁰ a sectores geográficos opuestos. Legislaciones locales como la italiana aprueban y se adhieren al sistema restringido, mediante la promulgación de compendios normativos como el “*codice della navigazione*” de 1942 que en su artículo 743 define la aeronave como “*toda máquina que sirve para el transporte por el aire de personas o cosas de un lugar a otro*”³⁸¹; con la característica diferenciadora de poder navegar libremente en el aire, sino además ser un instrumento idóneo por estar dotado de elementos que permiten la carga encomendada de ser transportada.

Tal como ha quedado expuesto, existen diferentes corrientes conceptuales que ayudan a delimitar la existencia legal de la aeronave, pero sea una u otra la escogida por los legisladores internacionales y nacionales, lo importante es comprender que siempre debe estar presente el sentido técnico de durabilidad de la aeronave, el

³⁷⁷ FOLCHI, M., “*La aeronave*”, *op.cit.*...p.5.

³⁷⁸ AMBROSINI, A., *Instituciones de derecho de la aviación*, Depalma Editores, Buenos Aires, 1949, p.19. LOUSTAO FERRÁN, F., *La aeronave*..... *cit.* p. 15.

³⁷⁹ FOLCHI, M., “*La aeronave*”, *op.cit.*...p.6.

³⁸⁰ AMBROSINI, A., *Instituciones de derecho*..... *cit.* p.21.

³⁸¹ Real Decreto 327 / 1942, de 30 de marzo, Codice della navigazione, en <https://bit.ly/2Clfx1i> (visitado el 14 de noviembre de 2019).

sentido finalístico de desplazamiento por los cielos del dispositivo aéreo y el sentido jurídico que admite la capacidad de responsabilidad contractual de trasladar objetos de un sector geográfico a otro³⁸². Lo cierto es que de la mezcla de estos sentidos aéreos se desprende una plausible definición que delimita en su totalidad la aeronave en su sentido jurídico, entendida como el artefacto que “*efectúa un viaje internacional*”³⁸³ por estar compuesto de unas características jurídicas que identifican y dotan de particularidad conceptual.³⁸⁴ Toda dispositivo aéreo navegable debe encontrarse dotado de movilidad,³⁸⁵ concebida como esa rapidez o celeridad que el artefacto aéreo desarrolla en pro de trasladar objetos a sectores geográficos adversos, ya que al cambiar constantemente de fronteras y por ende de legislaciones se han venido confeccionando normas especiales que comprendan pero a su vez regulan la actividad de movimiento de la aeronave. De esta característica deriva directamente la característica de la internacionalidad, por ser un artefacto que interconecta fronteras geográficas, convierte las distancias largas en cortas, traslada considerable volumen de carga a largas distancias geográficas que entre más alejadas se encuentren mayor será la productividad prestada y ganancia obtenida. Es por esta razón que la aeronave está concebida internacionalmente por ser la herramienta interactiva a tiempo real que une dos o más naciones pero que además encuentra la forma de crear agrupaciones empresariales conformadas por individuos de diferentes estados que comparten una misma ideología aérea de unión y conexión.

Toda aeronave en su ejecución productiva de navegar los cielos tiene como característica arraigada su fragilidad³⁸⁶, por ser un dispositivo en el que su

³⁸² RODRIGUEZ JURADO, A., *Teoría y práctica del derecho aeronáutico*, Editorial Amanlio Fernández, Buenos Aires, 1986, p.79.

³⁸³ *Vid.* ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL SALUD., Reglamento sanitario internacional, Editorial Organización Mundial de la Salud, Ginebra, 2016, p.5. Se puede indicar entonces que la aeronave es definida como aquella institución jurídica del derecho aeronáutico, catalogada de ser un bien capaz de confeccionar consecuencias jurídicas.

³⁸⁴ URGATE ROMANO, L., *Tratado de derecho aeronáutico*, Editorial Propia, México, 2000, p.141.

³⁸⁵ FORD FERRER, G., *Introducción al derecho aeronáutico, espacial y de las comunicaciones*, Editorial Advocatus, Córdoba, 2008, p.39. UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID., “Derecho aeronáutico” en *Revista de la Universidad de Madrid*, n° 21-24, 1957, 2014, p.387.

³⁸⁶ UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES, “Exposición y comentario del nuevo código argentino de aeronáutica”, en *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, n° 42-43, 1955, p.661.

desplazamiento se produce a altas velocidades, alturas descomunales y temperaturas exorbitantes. La fragilidad de la aeronave se encuentra delimitada certeramente por ser un dispositivo expedito que al encontrarse con fuerzas intempestivas e inesperadas de la naturaleza su destrucción sería inminente y porque no decirlo letal, ya que al fracturarse el material dúctil por el cual está confeccionada la aeronave se producen deformaciones en su estructura y su resultado final es la destrucción del material sólido que la recubre, desatándose con ello todos los efectos jurídicos de la responsabilidad contractual de los cuales se hablara en líneas posteriores en este trabajo investigativo³⁸⁷. Lo importante de este apartado conceptual es que de la característica de la fragilidad se desprende la característica de la peligrosidad, por ser implantada desde el mismo origen de la aeronave y encontrarse regulada directa o indirectamente en compendios normativos internacionales que para algunos doctrinantes se enmarca dentro de un particularismo jurídico conceptual de desconfianza, por ser una actividad que se encuentra dotada de muchos factores exógenos que no son muy bien entendidos por el colectivo social y que generan difidencia en la ejecución de las actividades desplegadas, ya que al existir imprevisión en los cálculos atmosféricos por el calentamiento global y perder el control del instrumento aéreo por factores humanos, hacen crear sensaciones de desconfianza a pesar de encontrarnos en un mundo globalizado y digitalizado que se maneja casi a la perfección, siendo para nosotros una características inherente de la aeronave que podrá desaparecer tan fácilmente.

Una vez han sido detalladas las características que orbitan alrededor de una aeronave, se debe analizar su naturaleza jurídica bajo dos axiomas conceptuales; el primer axioma es poder determinar que la aeronave legalmente se encuentra clasificada de ser un mueble registrable³⁸⁸, que puede desplazarse de un lugar a

³⁸⁷ HIDALGO TARERO, J., "Análisis de las capacidades aéreas de los países de nuestro entorno", en INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS. (Dir.), *Análisis comparativo de las capacidades militares españolas con las de los países de su entorno*, Ministerio de Defensa de España, Madrid, 2016, p. 170. URGATE ROMANO, L., *Tratado de derecho..... cit.* p. 145.

³⁸⁸ Vid. OTHON SIDOU, J., Traducción FIX ZAMUDIO, H., "La aeronave es un bien registrable", en *Revistas de Colaboración Jurídica de la Universidad Unam*, n°35, 2012, p.1, en <http://bit.ly/2OaCfVe> (visitado el 13 de noviembre de 2019). Según el profesor Othon Sidou, "el avión, como el navío, es

otro por sus propios medios sin afectar sus características identificadoras a través de registros públicos que acreditan la titularidad del propietario³⁸⁹, por ser un objeto de elevado valor económico que requiere de respaldo normativo internacional como el Convenio de Ginebra de 1948 y el Convenio de la Ciudad del Cabo del 2009, confeccionándose legalmente la figura jurídica del registro aéreo de dispositivos Aero navegables que otorgan matriculas distintivas acompañadas con el nombre de los propietarios de la aeronave y su nacionalidad³⁹⁰. Según lo explica la doctrina, esta es la particularidad diferenciadora de las aeronaves con los otras clases de bienes muebles, ya que al ser bienes muebles sometidos a un registro en donde se otorga una matrícula se adquiere inherentemente la nacionalidad³⁹¹ y su vez una normatividad descriptiva respecto de los criterios legales como las medidas cautelares, la hipoteca, la posesión, entre otras figuras jurídicas que se pueden llegar a presentar en el plano conceptual y practico³⁹². El segundo axioma de la naturaleza jurídica de la aeronave es tipificarla bajo la estructura de ser un objeto³⁹³ de derecho capaz de dotar a su propietario, tenedor, arrendatario o quien haga las veces de responsable del dispositivo Aero navegable de un conjunto de derechos u obligaciones que surgen de la misma sensibilidad legal congénita de la aeronave por su utilidad³⁹⁴, factor económico y condiciones particulares, es decir que con este sentido axiomático de la naturaleza jurídica de la aeronave se clasifica como cosa por reunir requisitos como la utilidad por su valor de uso y cambio y la apropiabilidad por identificar e independizar al propietario de la aeronave³⁹⁵ en un sentido general.

una cosa mueble" susceptible de remoción propia. LOUSTAO FERRÁN, F., *La aeronave..... cit.* p. 15. TROPLONG, M., *Le droit civil expliqué*, Nabu Press, Paris, 1843, p. 394.

³⁸⁹ FOLCHI, M., "La aeronave", *op.cit.*, p.6.

³⁹⁰ CUERNO REJADO, C., *Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves*, Editorial Paraninfo, Madrid, 2008, p.136.

³⁹¹ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Normas y Procedimientos para el Registro Internacional*, OACI, Montreal, p.5, en <https://bit.ly/2QiPkyg> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

³⁹² GOMEZ, H., *Derecho registral aeronáutico*, Fundación Aena y Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Madrid, 2010, p.16.

³⁹³ PARADA VÁZQUEZ, J., "La aeronave", en *Revistas de Derecho Vlex*, nº 9, 2018, p.229, en <http://bit.ly/2pjdFZP> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

³⁹⁴ Vid. DESLACIO, V., "Estatuto Jurídico de la Aeronave", en *Revistas de Derecho Ulpiano*, nº 9, 2018, p.66 en <https://bit.ly/32QI3I> (visitado el 13 de noviembre de 2019). "La Aeronave solo puede ser "cosa", objeto del derecho, y esto cualquiera que sea la concepción jurídica aceptada: desde la amplia germánica, hasta la restringida, pasando por la intermedia de los juristas italianos."

³⁹⁵ PARADA VÁZQUEZ, J., "La aeronave", *op.cit.* , p.230.

Axiomáticamente representada la aeronave y acompañada de todas y cada una de sus características, el legislador internacional estructura su clasificación a través del anexo 7 del Convenio de Chicago de 1944, refiriéndose en primera medida a la clasificación de las aeronaves por su sistema de matriculación, enmarcando los primeros tipos de aeronaves en aquellas que son más ligeras que el aire por no poseer un motor como el globo y aquellas que si están dotadas de un motor como los dirigibles³⁹⁶. También existe la clasificación de las aeronaves más pesadas que el aire, aquellas sin motor como los planeadores y con motor como el avión, helicóptero, giro plano. La segunda clasificación de las aeronaves se enmarca en la naturaleza jurídica de su propietario, en aeronaves públicas y aeronaves privadas y que hasta el día de hoy se mantiene dicha distinción todo encuadrado en una tipología de aeronaves; uso estatal, uso privado, uso militares, uso público, uso en general.

Legislaciones locales como la de España,³⁹⁷ dejan evidenciar palmariamente que las naves son clasificadas en estatales y privadas (art. 13 LNA), catalogadas de ser clasificadas como aeronaves privadas aquellas que no están predestinadas a prestar apoyo a las actividades de defensa estatal y ejercer acciones con fines administrativos del estado (art. 14 LNA), queriendo con ello decir que si no nos encontramos en la clasificación enunciada precedentemente, se podría concluir que las aeronaves comerciales serian aquellas que se enmarcarían en la categoría de aeronaves privadas (art. 15 LNA). El poder determinar los tipos de aeronaves públicas y privadas, hizo desatar discusiones al respecto desde el año 1911 en el Congreso del Comité Jurídico Internacional de Paris, declarándose la necesidad pero al mismo tiempo la obligatoriedad de atribuir una nacionalidad a las aeronaves

³⁹⁶ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, OACI, Montreal, p.3, en <https://bit.ly/372Kifi> (visitado el 14 de noviembre de 2019). Las aeronaves privadas tienen una sub-clasificación en comerciales y no comerciales, entendidas las primeras como aquellas que tienen fines mercantiles de ganancia u lucro, destinadas a prestar un servicio en base a una retribución, por el contrario, las segundas no buscan la obtención de ingresos sino estar adscritas a servicios científicos o deportivos para la prestación de un servicio social.

³⁹⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Grupo de expertos sobre estadísticas*, OACI, Montreal, p.10, en <https://bit.ly/3fBTP2Y> (visitado el 14 de noviembre de 2019). DESLACIO, V., "Estatuto Jurídico", *op.cit.*, p.70.

por factores de identificación y como mismo atributo legal inherente. Parte de la doctrina encuadra su postura al no otorgamiento de nacionalidad a las aeronaves³⁹⁸, por declarar que las “ *aeronefs*” pueden llegar a tener cualquier tipo de conexión con un estado pero esto no les otorga directamente su nacionalidad como cuando nos encontramos en el escenario del nacimiento de una persona natural, es así que para el otorgamiento directo de la nacionalidad de una aeronave se considera esencial formalizar el registro administrativo del estado respectivo fijando así su vínculo político con el sistema normativo estatal para la fijación de factores de responsabilidad³⁹⁹contractual aérea.

El Convenio de Chicago al ser la norma toral del sector aéreo desde el año 1944 dilucido que la aeronave adquirirá la nacionalidad del estado en el cual se haya realizado su registro (art. 17 y 18 C.CH)⁴⁰⁰ , dando a entender que una aeronave no podrá tener más de dos nacionalidades pero que si podrá cambiarse libremente de nacionalidad al estado que el propietario de la aeronave desee. Postura análoga funda el legislador español por identificar la aeronave con la nacionalidad a la que corresponde el registro de la matricula, disponiendo de realizarse un filtro respecto de las autorizaciones que debe emitir la Administración Aeronáutica Española para no presentarse eventos de existencia de aeronaves con doble nacionalidad española, ya que una vez se da el visto bueno de parte de dicha organización estatal se otorga la matricula a la aeronave⁴⁰¹. Fundamento legal y conceptual se presenta de igual manera en la normatividad Colombiana mediante sus reglamentos aeronáuticos “numero 20”⁴⁰² que en su capítulo primero denota la imperiosa obligación de otorgar la nacionalidad a la aeronave colombiana que haya sido inscrita o matriculada en el Registro Aeronáutico Nacional Colombiano,

³⁹⁸ FOLCHI, M., “La aeronave”, *op.cit.*, p.6.

³⁹⁹ RODAS AQUINO, J., *Análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala*, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2010, p.136. El Comité Jurídico Internacional de Aviación y el Congreso Jurídico Internacional de Locomoción Aérea, estuvieron de acuerdo con otorgar nacionalidad a las aeronaves como vínculo político adquirido a través del registro en un sector geográfico o país en particular.

⁴⁰⁰ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, OACI, Montreal, p.10, en <https://bit.ly/373LBUw> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

⁴⁰¹ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico..... cit.* p.173.

⁴⁰² AERONAUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA Y ESPECIAL, *Reglamento aeronáutico número 20*, RAC, Colombia, p.13, en <https://bit.ly/32Me300> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

consolidando con ello la imperatividad de efectuar el registro el propietario de la aeronave para la adquisición de la nacionalidad la cual se otorga a través de unos caracteres alfabéticos que permiten rastrear la aeronave de manera efectiva por encontrarse enlazada con la Unión Internacional de Comunicaciones que confiere letras mayúsculas tipo romano pintadas o fijadas de manera permanente para su perfecta visualización en todo momento y bajo cualquier soberanía estatal.

En la actualidad se nota un ambiente pacífico respecto de la nacionalidad de las aeronaves, al indicarse que la aeronave debe depender de la matrícula y que cada aeronave tendrá la nacionalidad del estado al cual fue inscrita o registrada⁴⁰³. La nacionalidad depende de la matrícula, pero su regulación normativa no es abordada ni por el Convenio de Chicago ni por otro convenio internacional, sino que se deja la regulación de las matrículas aéreas a las diferentes legislaciones locales, emergiendo un ambiente des-unificador de la estructura conceptual de matrícula y creando un ambiente de inseguridad jurídica, pero lo cierto es que la matrícula identifica e individualiza la aeronave acompañada de sus números e inscripciones que dan conocimiento de todas sus actuaciones al propietario o personas responsables a cargo del dispositivo aéreo, ya que por ser un acto automático de registro y aplicar correctamente las condiciones solicitadas, se obtiene plenamente el signo de identidad de matriculación aérea.

Dilucidándose la importancia del registro para la obtención de la nacionalidad de las aeronaves en sistemas registrales privados de carácter estatal, surge con este acto una clase de derechos reales para la aeronave por estar dotada de una naturaleza jurídica propia que la distingue de otras clases de bienes muebles⁴⁰⁴, germinando para el propietario, arrendatario, acreedor hipotecario, una potestad legal directa sin necesidad de estar dependiendo de una tercera persona y comprometiéndose a reconocer el derecho a la propiedad sobre la aeronave⁴⁰⁵, el derecho que tiene el tenedor de optar por una posible compra de la aeronave, el derecho de firmar un

⁴⁰³ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, OACI, Montreal, p.10, en <https://bit.ly/373LBuw> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

⁴⁰⁴ OCHOA, O., *Bienes y derechos reales*, Universidad Católica de Andrés Bello, Caracas, 2008, p.102.

⁴⁰⁵ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico...* cit. p.174.

contrato de arrendamiento para la utilización de la aeronave y los demás derechos que recaigan sobre garantías convencionales.⁴⁰⁶

8.2. Las mercaderías.

El comercio al ser dinámico se encuentra constantemente en una evolución continua, la mercancía desde tiempos históricos era intercambiada a través de la figura del “trueque”⁴⁰⁷ con la finalidad de compensar necesidades personales, mercadeando bienes con un mismo valor de satisfacción para las personas o agentes que realizaban la transacción comercial. Hacia el siglo VII a.c. fueron inventadas las primeras monedas por los griegos fabricadas en base al oro y la plata⁴⁰⁸ en la primera ceca de moneda, es así que el dinero al tener un valor plenamente inidentificable servía de utensilio económico de intercambio dotando de facultades a la persona que lo poseía de ejecutar un pago y adquirir los bienes o objetos que fueran deseados. Las mercaderías han sido definidas como “ *la célula económica de la sociedad* ”⁴⁰⁹ o visto de una manera mas practica seria todo producto sujeto a la venta y compra para la satisfacción de las necesidades de cada individuo humano en particular, por tal razón las mercaderías son catalogadas de ser objetos que son trasladados en un artefacto denominado aeronave mediante unas condiciones convenidas contractualmente⁴¹⁰. Pero para poder llegar a este concepto se han venido decantando una serie de particularidades jurídicas muy propias de las mercaderías, siendo clasificadas dentro de la naturaleza jurídica de los bienes muebles traslaticios de un lugar a otro y que son destinados a un comercio inter global que tiene adherida la característica de ser una cosa corporal

⁴⁰⁶ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico...* cit. p.175. Estos derechos otorgados por el registro hacen irradiar un escenario jurídico particular en el que se encuentra cada aeronave, debiéndose anotar contratos, medidas cautelares, actos acreditativos de propiedad y general cualquier acto jurídico que pueda recaer sobre el dispositivo aeronavegable.

⁴⁰⁷ HUMPHREY, C., y HUNG-JONES, S., “Trueque, intercambio y valor” en HUMPHREY, C., y HUNG-JONES, S., (Coord.s), *Trueque, intercambio y valor*, Ediciones Abya-Yala, Quito, 1998, p. 151.

⁴⁰⁸ WEATHERFORD, J., *La historia del dinero de la piedra arenisca al ciberespacio*, Editorial Andrés Bello, Barcelona, 1997, p.37.

⁴⁰⁹ MARX, K., *El capital critica de la economía política*, Siglo veintiuno editores, Madrid, 2006, p.795. PALAZUELOS, E., *El capital a medio siglo de distancia*, Akal, Madrid, 2000, p.70.

⁴¹⁰ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico....* cit. p.494.

capaz de ser percibida por los sentidos y a su vez es una cosa incorporal por existir jurídicamente y producir determinados efectos legales⁴¹¹.

El objeto del transporte son las mercancías, estas entendidas como cosas u objetos útiles por tener un valor efectivo de uso y a su vez un valor de cambio o como lo define el Tribunal de Justicia de Niza en Italia como aquellos productos que “ *pueden valorarse en dinero y que, como tales, pueden ser objeto de transacciones comerciales*” ⁴¹² con valores económicos detallados. El acto de transportar mercaderías por vía aérea contiene una serie de particularidades como trasladar objetos con un con elevado valor monetario, efectuar de manera veloz las operaciones traslaticias de bienes, seguridad en los envíos urgentes, preservación de mercancías perecederas , verificación de tamaños y pesos según las condiciones técnicas estipuladas para cada aeronave asegurándose de transportar las cosas u objetos acompañadas de todas las directrices emitidas y consignadas en la carta de porte.⁴¹³ Todo lo que a simple percepción es catalogado como cosa, jurídicamente no se encuentra clasificada dentro de la categoría de mercancías, excluyéndose especialmente los equipajes de pasajeros, el correo y las cosas que se transportan furtivamente⁴¹⁴, fuera de estos casos expresamente detallados se cree que cualquier objeto transportado es mercadería, pero existen unas mercancías especiales que contienen regulación específica para efectuar su traslado de un sector geográfico a otro.

⁴¹¹ Vid. MAPELLI LOPEZ, E., El contrato de transporte *cit.*, p.192. La mercadería al ser una cosa corporal mueble, por su misma naturaleza es susceptible de tener como característica esencial el valor patrimonial propio, esa valoración económica es su mismo valor por confección y utilidad prestada.

⁴¹² TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA DE ITALIA, Asunto 7-68, de 10 de diciembre del 1968 (TJI 768 / 1968).

⁴¹³ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico...* *cit.* p.494.

⁴¹⁴ SAP Madrid, Sección 14ª, de 18 de marzo del 2008 (Cendoj28079370142008100177).

8.2.1 Mercadería general.

Las mercaderías⁴¹⁵ en general son productos que se encuentran confeccionados o elaborados mediante una composición inherente de resguardo y seguridad, mercaderías compuestas de elementos dotados mediante altos márgenes de consistencia que no permiten afectar su composición, sino que por el contrario entregan unos parámetros de seguridad con características mucho más someras de los que necesitaría una mercadería especial, siendo mercaderías dotadas con altos índices de composición, en donde se no ve tan afectada su naturaleza u esencia por ser mucho más consistente y permitir su respectiva acomodabilidad en compartimientos adheridos a la aeronave para el correcto despliegue del trayecto de aeronavegabilidad.

Estas mercaderías en general sufren una subdivisión⁴¹⁶, en primera medida encontramos las mercaderías voluminosas, mercaderías generales las cuales por su amplio volumen de composición buscan adaptación en los UDL suministrados por la aeronave para la correcta manipulación de las mercaderías, siendo mercaderías que, por su volumen, peso, forma, debe tener como tal unos actos de traslado propios en los que no se vea afectada su integridad o composición inherente a misma esencia de la mercadería⁴¹⁷. Estas mercaderías voluminosas están subdivididas en mercaderías laminares, tubulares, cilíndricas, entre otras, las cuales deben formar un grupo compacto que permita ejecutar materialmente la aeronavegabilidad⁴¹⁸. Otra de los tipos de mercadería general que existe, es la mercadería con alto valor económico, mercaderías que deben ser entregadas con máxima rapidez al destino final convenido, debiendo como tal preservar su calidad, valor, contenido, tamaño, peso, naturaleza de composición, índices económicos de valor, entre otras variables que no deben ser afectadas. Las mercaderías de alto

⁴¹⁵ ARDILA GOMEZ, L y PEREZ MORENO, J., *Transporte de mercancías peligrosas en Colombia*, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 2011, p.8. GONZALES VELEZ, E., *La logística del transporte aéreo de mercancías en México*, Universidad Autónoma de México, Toluca, 2016, p.81.

⁴¹⁶ COMUNIDAD ANDINA SECRETARIA GENERAL, La clasificación y la identificación de las mercancías en la nomenclatura arancelaria, SG/CANAN, Bolivia, p.6, en <https://bit.ak/373LBuw> (visitado el 13 de noviembre de 2019). VILA LOPEZ, C., *Logística* cit. p. 123.

⁴¹⁷ Vid. AVIANCA EXPRESS ESPAÑA, Carga aérea, en <https://bit.ly/2YJwPcN> (visitado el 25 de abril de 2020).

⁴¹⁸ NUÑEZ HERNANDEZ, M., Clasificación arancelaria de las mercaderías, Isef, México, 2018, p.8.

valor económico tienen una composición particular por tener unas características diferenciales respecto a su onerosidad siendo el tipo de mercadería oro, plata, bronce, piedras preciosas, zafiros, esmeraldas, perlas, entre otro tipo de mercaderías con alto valor pecuniario en el que las aeronaves permiten su respectivo deposito y traslado aéreo de un lugar geográfico a otro⁴¹⁹, como de igual forma ocurre respecto de acciones, cheques, títulos de crédito, tarjetas de crédito y débito.

Las mercaderías en general permiten su manipulación mediante paquetes, piezas atadas, sacos, entre otros elementos unitarios que permiten su desplazamiento, dando la posibilidad de materializar el traslado de la mercadería⁴²⁰ mediante el formato de carga suelta, siendo ingresada la mercadería en pequeños compartimientos en la que es depositada mediante técnicas propias de conservación de embalaje o envase individual⁴²¹. Existe posibilidad de que la mercadería sujeta a desplazamiento no se encuentre unitarizada o agrupada en UDLs (palets o contenedores) que permiten su conservación y manipulación de manera eficiente, embalajes que están sujetos a practicas internacionales recopiladas las cuales ofrecen pautas de peso máximo, método de empaque, instrucciones de sellado y etiquetado, en otros⁴²².

8.2.2 Mercadería Especial.

Dentro de la tipología de la mercaderías⁴²³, la mercadería especial es el tipo de producto elaborado mediante una composición inherente de resguardo y seguridad,

⁴¹⁹ Vid. PAU COSS, J y NAVASCUES, R., *Manual de logística integral*, Díaz de santos, Madrid, 2001, p. 672. La ejecución que se da en la manipulación de mercaderías, debe ser exacta y sin ningún tipo de pormenor, todo por el hecho de que alguna falta que sea notoria o no notoria puede llegar a dar apertura a escenarios de responsabilidad contractual.

⁴²⁰ GONZALES BLANCO, R., *Manual de estiba para mercancías solidas*, Edicions UPC, Barcelona, 2006, p.22.

⁴²¹ STS, Sala 1ª, de 14 de enero del 2004 (Cendoj 28079110012008100786). A falta de un buen procedimiento de embalaje para las mercaderías, éstas pueden llegar a sufrir una serie de alteraciones por no seguir los cuidados propios de la naturaleza de la mercadería y sus cuidados.

⁴²² Vid. SKYTEAM CARGO, Global shipping made easy, en <https://bit.ly/3hgjFKy> (visitado el 25 de abril de 2020). Estas holdings internacionales se encuentran conformadas por Aeroflot, China Cargo, Air France Klm cargo, Korea air cargo

⁴²³ CARMONA PASTOR, F., *Transporte de mercancías..... cit. p. 67.*

mercaderías de altos márgenes de cuidado y preservación, en la que por su misma composición puede poner en peligro toda la operación aérea de traslado, necesitando como tal de unos embalajes especiales en los que se efectuó el traslado de la carga de forma efectiva, con el objetivo de que las mercaderías lleguen al sitio de destino convenido según las directrices establecidas por las partes en el contrato de transporte aéreo de internacional de mercaderías⁴²⁴.

Estas mercaderías especiales han venido siendo estudiadas, analizadas y general han sido intervenidas de parte de la IATA mediante directrices o practicas recomendadas en donde se estipula un tipo de composición jurídica en las que se les debe ofrecer protección al respecto de su preservación en el momento previo a la ejecución del transporte, en la misma ejecución del traslado y en el momento el que el porteador contractual arriba al punto de destino a entregar las mercaderías a ese destinatario que aguarda por ellas, queriéndose decir con ello que durante toda la operación estas son resguardadas mediante condiciones habituales de composición.

Estas mercaderías especiales sufren una subdivisión internacional que depende de su misma naturaleza de composición⁴²⁵, siendo reagrupadas en primera medida en mercaderías peligrosas moduladas dentro de una naturaleza jurídica de álgida composición, por tener la posibilidad de poner en peligro y causar daños irreversibles a la tripulación aérea, otras mercaderías de la misma u diferente naturaleza de composición y daños en la misma aeronave que esta dando la ejecución material del traslado de aeronavegabilidad, mercaderías peligrosas divididas en 9 clases, en donde cada una tiene subdivisiones, y en las que se detallan directrices a seguir mediante anexos emitidos por la IATA y la OACI⁴²⁶. El segundo tipo de mercaderías especiales que vienen a ser configuradas dentro del

⁴²⁴ ESCUDERO SERRANO, J., *Logística de almacenamiento*, Paraninfo, Madrid, 2019, p. 77.

⁴²⁵ MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte...*, cit., p. 309.

⁴²⁶ MORA, L., *Logística de transporte y distribución de carga*, Ecoe ediciones, Bogotá, 2014, p. 36.

sector internacional son las mercaderías perecederas⁴²⁷, las cuales por su misma composición física y química deben estar dotadas de unos cuidados especiales durante toda la operación de aeronavegabilidad en la que se permita arribar al punto final en óptimas condiciones, resguardando las mercaderías mediante UDLS compuestos de características⁴²⁸ que permiten su respectiva conservación u preservación por detallar directrices a aplicar como lo son los *perishable cargo regulations* (PCR) o reglamento de carga perecedera⁴²⁹. Al mismo tiempo y de forma creciente aparece la categoría jurídica de mercaderías especiales, mercaderías animales vivos, siendo un tipo de mercadería que por obvias razones resguarda parámetros de conservación para cada especie animal de características propias para su traslado, en donde debe darse el respectivo análisis del tipo de animal a transportar y remitirse a la lex mercante LAR por tener la capacidad de difundir instrucciones respecto de la ejecución propia del traslado de la mercadería animal vivo, detallando el tipo de animal, la raza del animal, el peso del animal, la naturaleza de composición del animal, características psicológicas del animal⁴³⁰, entre otras características que permiten dar la materialidad efectiva de la operación de aeronavegabilidad sin contratiempos y sin afectar la integridad de la mercadería animal vivo.

Mercaderías especiales que por su propia estructura de constitución han venido siendo agrupadas de forma en la que los participantes de las tratativas aéreas de mercaderías comprenden su composición⁴³¹ y en donde a su vez permite la emisión

⁴²⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *El transporte internacional de carga aérea*, OACI, Montreal, p.5, en <https://bit.ly/3aie007> (visitado el 14 de febrero de 2020). Las mercaderías peligrosas han sido clasificadas en clases con el sinónimo de poder entregarles cuidados especiales, estas mercaderías son clasificadas y enumeradas según su naturaleza de composición.

⁴²⁸ ESCUDERO SERRANO, J., *Logística...*, cit., p. 80. CARMONA PASTOR, F., *Transporte de mercancías.....* cit. p. 188.

⁴²⁹ ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional.....* cit. p. 196. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....* cit. p. 43.

⁴³⁰ FERNANDEZ, T., *Transporte internacional*, Palibrio, Bloomington, 2017, p.51.

⁴³¹ FERNANDEZ, T y otros., *Manual práctico para gestión logística*, Universidad del Norte, Barranquilla, 2015, p. 55. Cada mercadería tiene una naturaleza de composición única que la hace mas volátil, indefensa o segura, pero sea una u otra su calidad de composición a estas se les debe agrupar en su tipología, con el fin de entregarles los cuidados y cada una de las aptitudes necesarias de preservación durante la materialización de la ejecución de aeronavegabilidad.

de actos directos de preservación de una u otra mercadería especial, todas estas reguladas mediante lex mercante que brindan amplias luces al respecto de la propia solución de la ejecución del traslados de mercaderías especiales por vía aérea, por tal razón en este apartado conceptual se realiza una descripción categorizada de las mercaderías especiales que permiten su traslado un de punto geográfico a otro, mediante aeronaves cargueras, acondicionadas e implementadas, para el respectivo traslado y arribo en optimas condiciones.

9.2.2.1 Mercaderías peligrosas: Radioactivas y compuestas de sustancias infecciosas.

Mercaderías especiales denominadas mercaderías peligrosas⁴³², reguladas a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que en la ciudad de Montreal en el año 2011, a través del informe DGP/23 – WP/102⁴³³ emitido por expertos sobre mercancías peligrosas transportadas por vía aérea, las define como aquellas según las cuales pueden llegar a presentar algún daño durante la ejecución del transporte aéreo o “ *aquellos artículos o sustancias que, cuando se transportan en avión , pueden constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad* ”⁴³⁴ de la aeronave y del mismo personal aeronáutico que despliega sus funciones tanto en la tierra como en el aire. Para la aceptación del transportarte de mercaderías peligrosas por vía aérea, se requiere de documentos como la reserva del billete de avión de la aerolínea carguera, el certificado del remitente de la mercadería con toda su documentación precisa y exacta y una carta de porte aéreo que signifique la existencia del contrato de transporte aéreo de mercancías, porque una vez aceptado por el porteador o transportista el transporte de la mercadería peligrosas, debemos emitir documento manifiesto de carga y su vez notificar al

⁴³² GOMEZ LOPEZ, M., *Mercancías peligrosas curso básico*, Etrasa, Madrid, 2009, p.43

⁴³³ INFORME DGP/23 – WP/102, en <https://bit.ly/2Sm9Y1D> (Visitado el 13 de diciembre de 2019).

⁴³⁴ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *El transporte internacional de carga aérea*, OACI, Montreal, p.5, en <https://bit.ly/3aie007> (visitado el 14 de febrero de 2020).

comandante de la aeronave para que este último aplique todos los parámetros correlativos a seguridad y la ejecución misma del transporte aéreo⁴³⁵.

La columna vertebral del transporte aéreo es la seguridad como principio toral de la actividad, es así que al transportar mercaderías peligrosas debemos analizar el anexo 18 de Aviación Civil Internacional de la OACI⁴³⁶, pactando con ello especificaciones detalladas de manipulación, distribución, embalaje, todo acompañado de un etiquetado y una clasificación para que el comandante de la aeronave y su personal aéreo tenga conocimiento del tipo de mercadería que se está transportando, con el objetivo de mitigar sus riesgos y posibles afectaciones.

En el anexo 18 de la OACI y el documentos OACI 9284⁴³⁷ de instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, determinan las mercancías peligrosas cuyo transporte está prohibido por vía aérea, detallando claramente los explosivos que pueden inflamarse y descomponerse⁴³⁸ a una temperatura de 75 grados centígrados durante un lapso de tiempo de 48 horas⁴³⁹, los explosivos que contengan cloratos o sales de armonio, los explosivos que contengan mezclas de cloratos con fósforo, los explosivos sólidos clasificados como sensibles al choque mecánico, los explosivos líquidos considerados sensibles a choque mecánico, toda sustancia que emane calor o gas peligroso para las condiciones propias del transporte, los líquidos radiactivos que sean pirofóricos, los materiales peróxidos orgánicos que tengan propiedades explosivas⁴⁴⁰. De igual forma la OACI a través de las instrucciones del anexo 18 sistematiza las mercancías posibles de transportar por vía aérea, detallando y estructurando los materiales

⁴³⁵ GONZALES BLANCO, R., *Manual de estiba..... cit.* p. 24. Las mercaderías peligrosas al ser tan inestables al respecto de su naturaleza de composición necesitan de cuidados especiales para su preservación, es por tal razón que la OACI presenta informes externos, detallando particularidades y tratamientos respectivos.

⁴³⁶ CONVENIO DE CHICAGO, *Anexo 18 transporte sin riesgos de mercancías peligrosas*, CCH, Chicago, p.16, en, <https://bit.ly/2SuGhnY> (visitado el 13 de febrero de 2020)

⁴³⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Informe 9284 Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, OACI, Montreal, p.10, en <https://bit.ly/3agwjmT> (visitado el 13 de febrero de 2020).

⁴³⁸ FORMACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN EN SEGURIDAD., *Vigilancia, transporte y distribución de objetos valiosos o peligrosos y explosivos*, Editorial Cep, Madrid, 2016, p.33.

⁴³⁹ FORMACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN EN SEGURIDAD., *Vigilancia, transporte. cit.* p.46.

⁴⁴⁰ CONVENIO DE CHICAGO, *Anexo 18 transporte sin riesgos, op. cit.*, p. 17.

explosivos en la clase número uno, los cuales están conformados de materiales sólidos, líquidos u otras sustancias que generan reacción química considerable. La clase numero dos hace referencia a los gases comprimidos, los cuales contienen mezclas de materiales envueltos en presión pudiendo ser gas comprimido, licuado o refrigerado, la clase número tres⁴⁴¹ comprende líquidos inflamables, la clase número cuatro sistematiza los materiales sólidos inflamables que experimentan calentamiento espontáneo por contacto con el aire y con el agua , la clase número cinco materiales oxidantes que por su alto contenido de oxígeno generan efectos radiactivos cuando se mezclan con materiales inflamables o combustibles produciendo incendios, la clase número seis artículos tóxicos, irritantes y sustancias infecciosas que por simple inhalación o absorción cutánea por parte del ser humano genera daños irremediables para su salud, la clase número siete materiales radioactivos capaces de producir cambios químicos y biológicos⁴⁴², la clase número ocho materiales corrosivos que por acciones químicas hacen producir daños y destrucción a las mercancías, la clase número nueve conformada por diversos artículos o materiales peligrosos que conllevan distintos riesgos por no poderse incluir en una determinada clase sino que son materiales especiales sistematizados en una o más clases .

Además de las restricciones propias de las mercaderías, se crean condicionantes⁴⁴³ respecto al tipo de aeronaves que prestan el servicio de traslado de la carga, confeccionando un análisis exhaustivo del tipo de aeronave a utilizar, con el objetivo de no hacerla incurrir en errores logísticos producidos por la carga, descarga y el mismo traslado de mercaderías peligrosas , debiéndose examinar el material de fabricación de la aeronave con la intención de tomar medidas restrictivas necesarias

⁴⁴¹ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas, formulación de recomendaciones sobre enmiendas de las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, OACI, Montreal, p.1, en <https://bit.ly/3ckLvBf> (visitado el 23 de febrero de 2020). Las clases de mercaderías peligrosas han sido estipuladas mediante normas de soft law, en las que se les enumera y diferencia en base a su naturaleza de composición, liderando e implantando directrices en base a sus mismas necesidades.

⁴⁴² LOZANO ROJO, J., *Como y donde optimizar los costes logísticos en el sistema integral de operaciones en las diferentes áreas de la actividad logística*, FC Editorial, Madrid, 2002, p.458.

⁴⁴³ NACIONES UNIDAS, *Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas*, N.U, New York y Ginebra, p.1, en <https://bit.ly/32F60Ek> (visitado el 23 de febrero de 2020).

que busquen la correcta preservación de las mercancías donde no sea posible la gestación de fuego, calor excesivo, emisión de olores tóxicos y gases que pueden llegar a afectar la misma naturaleza de la aeronave⁴⁴⁴. Al observarse que el contenido de la mercadería y el material propio de la aeronave es compatible, física y químicamente, debemos analizar el segundo condicionante⁴⁴⁵. entendido como la capacidad o cantidad de almacenaje de un producto o la mercancía sujeta al transporte, estipulando palmariamente el máximo de recipientes a transportar en la aeronave, con el propósito de no exceder la capacidad de la aeronave y llevar un control fehaciente de los objetos peligrosos transportados⁴⁴⁶. Como ultimo condicionante, aparece la compatibilidad o incompatibilidad de los productos peligrosos transportados en un mismo embarque, un mismo contenedor o una misma bodega de carga, ya que al ser productos con propiedades físicas y químicas ampliamente detalladas se debe analizar por parte del personal aéreo el tipo de mercancías a transportar, ya que si se presentan altos grados de incompatibilidad se debe realizar la estiba de la mercancía⁴⁴⁷ en unidades de carga diferentes o distribuidas en diferentes bodegas o sectores de la aeronave con el sentido de no afectar la carga transportada y todos sus elementos conexos de seguridad aérea⁴⁴⁸.

Lo que regularmente es habitual por el equipo de tripulación de carga aérea, es disponer en la parte de delante de la aeronave todas las mercaderías peligrosas debidamente embaladas y etiquetadas para su pronta identificación exteriorizando el tipo de mercancía a transportar y su cantidad exacta. Las instrucciones técnicas para la seguridad del transporte aéreo de las mercancías peligrosas elaborado por la OACI⁴⁴⁹, determinan una serie de parámetros para el debido embalaje de las mercancías peligrosas y su efectiva conservación, todos los embalajes de

⁴⁴⁴ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p. 3.

⁴⁴⁵ CARMONA PASTOR, F., *Transporte de mercancías..... cit.* p. 7.

⁴⁴⁶ CONVENIO DE CHICAGO, *Anexo 18 transporte sin riesgos de mercancías peligrosas*, CCH, Chicago, p.16, en, <https://bit.ly/2SuGhnY>(visitado el 13 de febrero de 2020).

⁴⁴⁷ VILA LOPEZ, C., *Logística* *cit.* p. 123.

⁴⁴⁸ NACIONES UNIDAS., *Recomendaciones Relativas...*, *op. cit.*, p. 3.

⁴⁴⁹ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p. 3. La OACI emite instrucciones técnicas que han venido siendo analizadas por Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas en busca de sistemas armonizados.

mercaderías peligrosas deben efectuarse mediante la homologación⁴⁵⁰ o certificado de homologación emitido por un laboratorio oficial, donde el fabricante del envase y del embalaje deben obtener homologación de su fabricación por parte del país de origen de la mercancía peligrosa⁴⁵¹. Es considerado como prioritario e imperativo la recopilación de información de las mercancías peligrosas, siendo distribuidas o embaladas mediante la importancia del riesgo, en el grupo uno muy peligroso, en el grupo dos medianamente peligroso y en el grupo tres poco peligroso, debiéndose realizar pruebas de homologación mediante acondicionamiento de compatibilidad química, temperatura, puntos de inflamación, altura de caída, presión⁴⁵². Recopilada la información se procede a realizar ensayos de apilamiento de la mercadería con una altura de caída para el grupo I muy peligroso 1.80 metros, grupo II medianamente peligroso 1.20 metros, grupo III 0.80 metros, en plano superior, inferior, cara más larga, cara más pequeña, vértice⁴⁵³. Realizados los ensayos de caída, no deben observarse fractura alguna en el embalaje para proceder a realizar el ensayo Cobb⁴⁵⁴, el cual tiene la capacidad de revelar el grado de absorción de humedad del papel linier en el que estará recubierto la mercancía peligrosa, este instrumento Cobb, se encuentra compuesto de bases metálicas cuadradas que permiten sujetar firmemente el papel, vertiendo agua destilada sobre él, con el objetivo de determinar la efectiva conservación de la mercancía. Si el embalaje supera todas las pruebas de manera exitosa, se extiende el acta de homologación con las siglas UN⁴⁵⁵, debiéndose realizar controles internos respecto del cartón ondulado, dimensiones, calidad del cartón y unos controles externos de etiquetados de identificación de homologación

⁴⁵⁰ EQUIPACK., "Envase y del embalaje", en *Revista de equipos y tecnología del envase y del embalaje*, nº 103, 2006, p. 88.

⁴⁵¹ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p.4.

⁴⁵² ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional..... cit.* p. 89.

⁴⁵³ COMISIÓN ECONOMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA, *Lista de mercancías peligrosas y las excepciones relativas a las cantidades limitadas*, CEPE, New York y Ginebra. p.15, en <https://bit.ly/3aly5D8>. (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁴⁵⁴ REDONDO DIEGUEZ, M., *Especificaciones de calidad en la materia prima*, Editorial e-learning, España, 2002, p.92.

⁴⁵⁵ GOMEZ LOPEZ, M., *Mercancías peligrosas..... cit.* p.45.

efectiva para el transporte de mercancías peligrosas, representando la clase de peigro que pueden generar⁴⁵⁶.

La OACI en su anexo 18 del transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea trata el tema técnico del embalaje que se le debe proveer a las mismas, debiendo ser embaladas en recipientes de alta calidad que sean construidos y herméticamente cerrados en bultos donde no existan escapes de humedad, presión o cambios a altas temperaturas, debiendo estar acompañado este embalaje de medios efectivos de fricción que no afecten las condiciones normales del transporte por vía aérea. El embalaje de una mercadería peligrosa se realiza en base a su contenido y a las especificaciones de las instrucciones técnicas que han venido siendo determinadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, dividiendo el embalaje en sustancias peligrosas, sustancias moderadamente peligrosas, sustancias poco peligrosas⁴⁵⁷, lo importante es que el cuerpo de cierre de cualquier embalaje debe estar construido de forma que sea capaz de resistir los efectos de temperatura, ambiente y las vibraciones abruptas generadas por las aeronaves. Es de vital importancia manifestar la existencia de un embalaje mixto o combinado, capaz de embalar de una determinada manera la mercancía principal, quedando el producto interno fijo o firme, pero a su vez esta misma mercancía se encuentra recubierto de otro embalaje exterior el cual robustece la consistencia del embalaje.⁴⁵⁸ De igual manera se da la existencia del embalaje único o interior, el cual consta de limitaciones de cantidad, ya que, si existe un embalaje único interior de mercancías de estado físico líquido, esta clase de mercadería debe ser embalada mediante la interposición de un cierre hacia arriba y colocarlo según las orientaciones técnicas descritas que se adhieren al contrato de transporte.

⁴⁵⁶ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Anexo 10 telecomunicaciones aeronáuticas*, OACI, Montreal, p. 73, en <https://bit.ly/3lQrDNA> (visitado el 25 de febrero de 2020). ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, Guía sobre la reglamentación relativa al transporte de sustancias infecciosas, OACI, Montreal, p. 28, en <https://bit.ly/3Cz8xBG> (visitado el 25 de febrero de 2020).

⁴⁵⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p.6

⁴⁵⁸ NACIONES UNIDAS, *Recomendaciones Relativas...*, *op. cit.*, p. 5.

El Organismo Internacional de Energía Atómica⁴⁵⁹ ha venido etiquetando dentro del contexto actual los materiales radioactivos como esos materiales indispensables para el diario vivir del ser humano en cualquier parte o latitud del mundo. Materiales con periodos de vida muy cortos que necesitan del transporte aéreo por ser altamente veloz y efectivo, trasladando de esta manera materiales esenciales para la energía, los usos terapéuticos en la medicina, la industria, la investigación, la agricultura, la manufactura, entre otras que ayudan a elevar la calidad de vida del ser humano⁴⁶⁰. El transporte de los materiales radioactivos deben incluir informes que corroboren el cumplimiento de los requisitos reglamentarios y la documentación respectiva del uso exclusivo del expedidor, cumpliendo con los reglamentos de operaciones de carga y descarga, pero además analizando su formación radiológica y todos los recursos necesarios para su manipulación efectiva de los controles de embarque pudiendo controlar la cantidad de mercancía radioactiva⁴⁶¹, encuadrados en relación a los radio nucleídos limitando su cantidad y no excediendo sus límites.

El embalaje del material radioactivo se encuentra estipulado en los reglamentos TS / R1 del año 2005⁴⁶², proporcionando distintas clases de embalaje dependiendo de la actividad y la forma física de mismo material radioactivo, estableciéndose estándares de diseño y procedimientos de prueba que analizan el peligro potencial dentro de la operación del transporte internacional de mercancías. El Organismo Internacional de Energía Atómica dentro de sus pronunciamientos normativos e instructivos clasifica materiales radioactivos que por su misma composición física no necesitan de embalaje por estar dotados de contenido radioactivo insignificante el cual no es considerado como peligroso potencialmente para la aeronave y las

⁴⁵⁹ FIGUEROA PLA, U., *Organismos., cit.*, p. 75. El organismo internacional (OIEA) de energía atómica aumenta la contribución del desarrollo de la energía nuclear, produciendo con ello paz, salud, seguridad y prosperidad en el mundo entero, trabajando al unísono con los estados miembros con la finalidad de aplicar tecnologías nucleares.

⁴⁶⁰ FIGUEROA PLA, U., *Organismos Internacionales.... cit.* p.46.

⁴⁶¹ GOMEZ LOPEZ, M., *Mercancías peligrosas radioactivos*, Editorial Etrasa, Madrid, 2009, p.6.

⁴⁶² ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA, *Reglamento para el transporte seguro de materiales radioactivos requisitos de seguridad TS - R -1*, OIEA, Viena, p.13, en shorturl.at/bceRT (visitado el 28 de febrero de 2020). ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA., *Manual explicativo para la aplicación de reglamentos de la OIEA para el transporte seguro de materiales radioactivos*, Editorial Organismo Internacional de Energía Atómica, Viena, 2008, p.26.

otras mercaderías transportadas⁴⁶³. Pero dentro del transporte radioactivo el Organismo Internacional de Energía Atómica clasifica los embalajes en el tipo A, B, C. El embalaje tipo A⁴⁶⁴ es utilizada para pequeñas pero significativas cantidades de materiales radioactivos que pueden generar graves incidentes o catástrofes aéreas requiriendo condiciones de diseño para todos los embalajes, requisitos adicionales de temperatura y presión, además practicar pruebas de aspersion con agua de caída libre 0.3 a 1.2 metros mediante apilamiento o compresión del material. El embalaje tipo B es utilizado para materiales altamente radioactivos especificando su tipo de radiación, por tal motivo el embalaje tipo B⁴⁶⁵ debe tener la capacidad de resistencia en caso de accidente de la aeronave sin que se agriete el contenedor, requiriendo unos requisitos de diseño para todos los embalajes acompañados de temperatura y presión con requisitos de pruebas condicionantes de caída libre de nueve metros, más una prueba de penetración, más una prueba térmica.⁴⁶⁶

Estos embalajes internacionalmente deben estar dotados de unas garantías de calidad, debiendo estar toda la operación aérea documentada sistemáticamente en la calidad, la especificación, la verificación, con grados de detalle de programa de garantía que cumpla con normas internacionales como la ISO 9001⁴⁶⁷ y certificado otorgado por organismos acreditados que ejecuten la verificación de cumplimiento donde se apliquen todas las disposiciones del reglamento de transporte, utilizando bultos adecuados que no excedan el límite reglamentario para el material radioactivo y analizando los niveles de radiación externa que puedan emitir, más los

⁴⁶³ ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA, *Reglamento para el transporte...*, op. cit., p. 16.

⁴⁶⁴ ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA, *Reglamento para el transporte...*, op. cit., p. 16. Existen ciertos limites contenidos para los materiales radioactivos, limites que deben ser establecidos con el sinónimo de no poder trasladar los UDLS que contienen mercaderías radioactivas que pueden poner en peligro la operación de aeronavegabilidad.

⁴⁶⁵ ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA, *Material explicativo...*, op. cit., p. 17.

⁴⁶⁶ SWINDELL, G., "El transporte de los materiales radioactivos", en *Revista Trimestral del Organismo Internacional de Energía Atómica*, nº 5, 2000, p.17.

⁴⁶⁷ ROQUE PAVÓN, A y PIERDANT DE LA MORA, P., *Prácticamente como exportar*, Plaza y Valdés, México, 1996, p.29. Las reglas ISO 9001 son directrices que entregan calidad y competitividad, dotando a las mercaderías de condiciones de temperatura, humedad, luz, integridad física, entre otras condiciones que dan preservación de la misma mercadería. ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA., *Normas básicas internacionales de seguridad para la protección contra la radiación ionizante y la seguridad de las fuentes de radiación*, OIEA, Viena, 1997, p.16.

niveles de contaminación que se puedan llegar a propagar. Al ser una actividad sensible se considera prioritario aplicar la etiqueta y marcar correctamente cada uno de los materiales radioactivos transportados, para además estibarlos y almacenarlos correctamente⁴⁶⁸ por el personal aéreo calificado y capacitado para la manipulación de esta clase de elementos radioactivos.

Antes de la práctica de cualquier tipo de embalaje existen fases de diseño del bulto, diseño que debe estar acompañado de documentos capaces de informar el embalaje aplicado⁴⁶⁹, siendo autorizados por cada personal de fabricación del bulto mediante análisis de tolerancia del bulto con la mercancía radioactiva, todo esto acompañado de exámenes y inspecciones en la fabricación del embalaje con el objetivo de corroborar las características de composición y poder expedir el certificado de aprobación del diseño del bulto que certifique la idoneidad y preservación de la mercadería radioactiva a transportar⁴⁷⁰. La reglamentación internacional del transporte aéreo de mercaderías indica la obligatoriedad de identificar el bulto con un marcado que dependerá de la superficie externa de la mercadería embalada, pudiendo expedirse una etiqueta impresa, un estampado con tinta indeleble, un marcado al fuego, y marcas gravadas con relieve, los cuales ayudan a generar actividades de inspección y posible determinación del incidente o catástrofe aérea en el caso de su ocurrencia⁴⁷¹. El etiquetado de las mercaderías radioactivas debe ser mucho más específico respecto de su contenido, convirtiéndose en una obligación del remitente por tener que adoptar medidas apropiadas de seguridad para el traslado de estas mercaderías y detallando la remesa enviada al transportista para que este último tome las medidas necesarias de seguridad⁴⁷² y recepción de las mismas, como la de efectuar distanciamiento de las mercaderías radioactivas con otra clase de mercaderías en seis metros de

⁴⁶⁸ SIAZÓN, D., “La convención sobre la protección física de los materiales nucleares”, en *Revista Trimestral del Organismo Internacional de Energía Atómica*, nº 3, 1977, p.11.

⁴⁶⁹ GARCIA TORRES, D., *Transporte de mercancías peligrosas aspectos técnicos y jurídicos*, Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona, 2014, p.33. SWINDELL, G., “El transporte”, *op. cit.*, p. 22.

⁴⁷⁰ NACIONES UNIDAS, *Recomendaciones Relativas...*, *op. cit.*, p. 3.

⁴⁷¹ ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA, *Reglamento para el transporte...*, *op. cit.*, p. 18.

⁴⁷² ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p. 6.

distancia para ayudar a controlar los efectos químicos y físicos que pueden llegar a generarse durante el transporte de mercancías. Las Mercaderías compuestas de sustancias infecciosas están reguladas por la organización internacional de aviación civil a través de sus instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías por vía aérea incluye la sustancias infecciosas como uno de los tipos de mercaderías más difíciles de trasladar por vía aérea, determinando que son mercancías compuestas de sustancias infecciosas las cuales contienen agentes patógenos dotados de microorganismos cargados de virus, hongos, parásitos, los cuales son capaces de producir enfermedades en los seres humanos y hasta causarles la muerte⁴⁷³.

Antes de realizar el embalaje y la consignación de la mercancías compuestas de sustancias infecciosas⁴⁷⁴, todas las partes contractuales que participen en la operación debieron haber recibido preparación o capacitación que les permita cumplir con todas sus responsabilidades, involucrando sensibilización en seguridad y funciones específicas en el rol o labor desempeñada, describiendo las mercancías infecciosas, el etiquetado, el marcado, el rotulado, el empaquetado, la posible compatibilidad con otras mercaderías peligrosas⁴⁷⁵. Los agentes involucrados en el transporte de materiales infecciosos como el expedidor debe garantizar la clasificación del embalaje, el etiquetado, la documentación, que todo este acorde con las sustancias que se envían y que se añadan aprobaciones adicionales como los permisos de exportación. El expedidor debe ponerse en contacto con el destinatario de la mercancía informándole los pormenores logísticos de la llegada y demás de las mercaderías, pero a su vez cuestionando, si en la fecha y hora programadas es posible la recepción de la mercadería infecciosa, ya que, de serlo así, el destinatario debe prepararse para la recepción y verificar factores logísticos y instrucciones del fabricante de las mercaderías infecciosas respecto de su

⁴⁷³ SWINDELL, G., "El transporte", op. cit., p. 30.

⁴⁷⁴ GARCIA TORRES, D., Transporte de mercancías..., cit., p. 15.

⁴⁷⁵ COMISIÓN ECONOMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA, *Lista de mercancías peligrosas...*, op. cit., p. 18. CONVENIO DE CHICAGO, *Anexo 18 transporte sin riesgos...*, op. cit., p. 20.

embalaje o envase⁴⁷⁶. El proveedor del embalaje y envase de la sustancia infecciosa debe poner a disposición de los usuarios y autoridades nacionales competentes todos los informes de ensayo y resultados de los mismos, proporcionando instrucciones a seguir para que se verifiquen los materiales del embalaje y el envasado que se encuentre acorde con la reglamentación aplicable y los programas de garantía de calidad. El destinatario de la mercancía peligrosa debe confirmar a las autoridades nacionales competentes de la posibilidad de importarse la mercadería, obteniendo las autorizaciones necesarias para la recepción de la mercadería⁴⁷⁷.

Al ser sustancias infecciosas capaces de generar daños tanto a los animales como a los seres humanos, están compuestas de varios productos que pueden llegar a incluirse en esta clasificación. Principalmente hablamos de los cultivos donde los agentes biológicos se propagan siendo tratados en condiciones controladas a través de un laboratorio especializado, utilizados para la investigación y el diagnóstico⁴⁷⁸. Como segunda medida encontramos las muestras de pacientes de fluidos corporales de sangre, secreciones, excrementos inmersos en frascos capaces de conservarlos para su el transporte. Igualmente, dentro de esta clasificación aparecen productos biológicos derivados de organismos vivos como bacterias, hongos, virus, purificado el producto biológico, pero a su vez creando vacunas, componentes de vacunas y antitoxinas. Las sustancias infecciosas han sido clasificadas en la categoría de mercancías peligrosas de la clase 6, sub clasificándolas por su alto material contaminante en mercaderías infecciosas categoría A, por ser causantes de discapacidades permanentes o enfermedades potencialmente certeras para el ser humano, es decir que si la sustancia se dispersa

⁴⁷⁶ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p. 9.

⁴⁷⁷ VILA LOPEZ, C., *Logística cit.* p.133.

⁴⁷⁸ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, *Clasificación e identificación de sustancias infecciosas*, OMS, Ginebra, p.15, en <https://bit.ly/3xGVYRa> (visitado el 8 de febrero de 2020). ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, OACI, Montreal, p.10, en <https://bit.ly/3ckLvBf> (visitado el 23 de febrero de 2020).

por la embarcación que la transporta o el embalaje se fractura las consecuencias serían nefastas⁴⁷⁹.

Para la ejecución del transporte de esta clase de mercaderías, debemos acompañarlas de un serial UN de homologación que trae la advertencia de atención prioritaria que por su simple fabricación o composición producirá daños a la aeronave, tripulantes y otras mercaderías transportadas⁴⁸⁰. El embalaje u envasado de esta clase de sustancias maneja un sistema básico de embalaje que tiene la potestad de ser transportada mediante especificaciones detalladas de resistencia a presión y caída libre a una altura de nueve metros, llevando una marca UN- 4G- categoría A, certificando la existencia de la práctica del embalaje y haber pasado todas las pruebas de resistencia del embalaje, teniendo la obligación de empaquetarlos en cavidades recubiertas que no superen el límite de peso de 4 kilogramos. El anexo 3 de la guía relativa de transporte de sustancias infecciosas mediante la instrucción P620⁴⁸¹ determina las instrucciones de embalaje y envasado cuando son sustancias a temperatura ambiente deben estar remitidos en recipientes de vidrio, metal, plástico, reforzado con tapones, bandas y cintas adhesivas. Ahora si son sustancias radioactivas refrigeradas o congeladas se pondrá hielo alrededor de los embalajes secundarios y al interior del sobre embalaje o sobre envase que contenga su contenido completamente marcado e identificado⁴⁸². Las mercaderías catalogadas como infecciosas deben utilizar además del embalaje tradicional, un sobre embalaje que lleve la combinación de varios paquetes formando una unidad única de expedición que también se encuentre marcada o etiquetada haciendo denotar claramente la palabra de sobre embalaje.

⁴⁷⁹ VILA LOPEZ, C., *Logística ... op. cit.* p.153.

⁴⁸⁰ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p. 10.

⁴⁸¹ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, *Guía sobre reglamentación relativa al transporte de sustancias infecciosas anexo 3*, OMS, Ginebra, p.25, en <https://bit.ly/3xGVYRa> (visitado el 8 de febrero de 2020). Las mercaderías compuestas de sustancias infecciosas deben ser transportadas mediante técnicas de embalaje estipuladas que permitan dar su preservación. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p. 11.

⁴⁸² FERNANDEZ SASIAIN, F., *Estiba y trincaje de mercancías en contenedor*, Marge Books, Sabadell, 2014, p.120. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, *Guía sobre reglamentación relativa al transporte....., op. cit.*, p. 30.

Siguiendo las instrucciones de embalaje 904 de la IATA⁴⁸³, se hace la recomendación de que para esta clase de mercancía el embalaje debe estar acompañado de la utilización de refrigerantes que ayuden a estabilizar las sustancias y no permitan la creación o expansión de fugas al interior del paquete sobre embalado, sujetándose el recipiente secundario o exterior de la manera en que no exista disipación del líquido refrigerante que ayuda al efectivo traslado. Si las partes contractuales dentro del transporte aéreo deciden utilizar como refrigerante el nitrógeno líquido⁴⁸⁴, estas deben concertar medidas de conservación donde los recipientes primarios adopten medidas especiales que puedan soportar temperaturas bajas, todo ejecutado a través de termos secos estrictamente preparados, debiendo ser marcados y etiquetados por el expedidor en su parte exterior, determinando detalladamente el contenido de la mercancía y las posibles infecciones peligrosas que se puedan generar, por lo que para el transporte aéreo se considera prominente expedir documento adhesivo que indique la presencia de la sustancia infecciosa y sus posibles efectos colaterales.

Este embalaje debe ser realizado mediante la creación y seguimiento de programas de vigilancia médica de las personas que manipulan y despliegan la actividad de embalaje de sustancias infecciosas, recomendado siempre la desinfección del recipiente primario, porque muchas veces es reutilizable y a su vez confecciona procedimientos regulatorios de manipulación de sustancias infecciosas⁴⁸⁵, siendo prioritario el empleo de pinzas que ayuden a disminuir el riesgo y ayuden a introducir el material absorbente que se coloca al interior del envase secundario para absorber el contenido del envase primario, con el objetivo de amortiguar el material del embalaje exterior. Al ser compendios normativos de soft law se le otorga a las partes contractuales pertenecientes a un país o un sector geográfico detallado la libre

⁴⁸³ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p. 12.

⁴⁸⁴ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Manual de bioseguridad en el laboratorio*, Organización Mundial de la Salud, Ginebra, 2005, p.138. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p. 14.

⁴⁸⁵ JIMENEZ SALGADO, M y RAMIREZ MUÑOZ, V., *Guía técnica para el transporte de sustancias infecciosas hacia el instituto de salud pública*, Instituto de salud pública de Chile, Chile, 2021, p.9. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, *Guía sobre reglamentación relativa al transporte....., op. cit.*, p. 33.

utilización de estos parámetros normativos, permitiendo la variación de las normativas, restringiendo o imponiendo condiciones accesorias para el transporte, pero lo preferente es determinar y realizar la marcación del contenido de esta clase de mercaderías ,debiendo ubicarlas de tal manera que sea visible determinar la etiqueta y la información del nombre y dirección del expedidor o remitente, nombre y dirección del destinatario, contacto de las partes, y una leyenda UN 2900 , sustancias infecciosas que afectan los animales y UN 2814 sustancias infecciosas que afectan los humanos⁴⁸⁶. Las evaluaciones de patógenos de riesgos también determinan agentes biológicos que no tienen la característica de causar infecciones ni para los animales ni para los seres humanos, es decir que las consecuencias de su infección no son mortales⁴⁸⁷ y tampoco van causar efectos determinantes, estas enumeradas dentro de la categoría B con el numero serial de homologación UN 3373⁴⁸⁸.

Este compendio normativo de soft law nace de propuestas primigenias esbozadas en Montreal, exteriorizando la posibilidad de otorgar dispensas a los estados de origen, tránsito y destino, haciendo surgir con ello el reconocimiento de la soberanía estatal y la propuesta de un sobrevuelo por 30 días en una soberanía diferente a la de la aeronave. El estado debe aprobar y aceptar la dispensa solicitada, pero si por alguna razón el estado no se manifiesta al respecto de la aprobación, la dispensa se sobre entiende aceptada directamente y despliega todos sus efectos jurídicos plenamente. Algunos miembros del grupo de expertos de mercancías peligrosas de la OACI, exhiben la presencia de posibles inconvenientes respecto de la ejecución y aplicación de las dispensas⁴⁸⁹; ya que la autoridad competente al no emitir respuesta de otorgamiento de la dispensa se sobrentiende que nunca se dio por enterado el estado competente para proveerla, generando con ello una inseguridad jurídica estatal e internacional dentro del tráfico aéreo. Dentro de este mismo escenario puede ocurrir que la autoridad administrativa estatal se entere de la

⁴⁸⁶ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos....., op. cit.*, p. 16.

⁴⁸⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...., op. cit.*, p. 17.

⁴⁸⁸ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...., op. cit.*, p. 18.

solicitud de la dispensa, formalizando administrativamente el otorgamiento de la dispensa por el término de 30 días para efectuar todos los tramites permitidos y solicitados, pero para la comisión de expertos de mercancías peligrosas fue un término excesivo para la soberanía constitucional de cada estado, considerando la comisión de expertos que sería más apropiado el acoger un término de 14 días⁴⁹⁰ por efectuar una mayor garantía y estar acorde con los tiempos necesarios para el otorgamiento de la dispensa⁴⁹¹.

La digitalización contractual efectuada a través del e-commerce genera fuertes impactos en las transacciones internacionales y por ende en el transporte de carga aérea, adoptándose un transporte rápido, eficiente y con la posibilidad de trasladar productos médicos, editoriales, textiles, perecederos y animales vivos de un lugar a otro ubicados geográficamente en lugares distintos⁴⁹². Las mercancías sujetas al transporte aéreo deben ser preparadas y admitidas para la ejecución del embarque por el porteador, mercaderías que deben ser entregadas a tiempo e igualmente otorgadas bajo la condición de ser trasladadas de un lugar a otro, por tal razón el transportador solicita características especiales de las mercaderías (peligrosas, perecederas, voluminosas)⁴⁹³; adoptando para cada caso en particular cuidados especiales que permitan efectuar el perfecto arribo de las mercaderías al lugar de destino pactado contractualmente, asumiendo procesos de embalaje, etiquetado y composición de contenedores los cuales permiten efectuar el embarque, cumplir con las requisitos legales de seguridad, pero sobre todo preservar las mercancías

⁴⁹⁰ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p. 19.

⁴⁹¹ CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo internacional de mercancías*, Ices, Madrid, 2016, p.104. Estos parámetros traslaticios hicieron surgir intervenciones bilaterales y reciprocas de carácter político, teniendo como objetivo el poder eliminar el requisito de la dispensa cuando se transporten mercancías peligrosas sin importar el participante que este efectuando el transporte, es decir que no exista la obligación de solicitar la dispensa en su sentido general, sino la creación de un formato estándar que permita efectuar el sobrevuelo para cualquier clase de mercaderías.

⁴⁹² MEGASSINI, M., *La importancia de la logística en el e-commerce*, Instituto Universitario Aeronáutico, Córdoba, 2014, p.24. SECRETARIA DEL ESTADO DE EDUCACIÓN DE ANELE, *Comercio Internacional*, Editorial Secretaria del Estado de Educación de Anele, Madrid, 1995, p.364.

⁴⁹³ CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo...* *cit.*, p. 104. Las características especiales de las mercaderías son obtenidas por su misma naturaleza de composición.

durante los trayectos realizados mientras arriban al lugar de destino estipulado primigeniamente por las partes contractuales⁴⁹⁴.

Enfáticamente, la norma, la jurisprudencia y la misma doctrina han venido manifestado que toda entrega de mercancías a cualquier porteador debe realizarse bajo unos términos prudentes que permitan preparar debidamente la mercadería a transportar, entendemos que una mercancía se encuentre en estado de entrega o lista para efectuar el transporte cuando se cumplen con los requisitos de existencia de un “ *air waybill*”⁴⁹⁵ o carta de porte aéreo, además obtener toda la documentación relativa de controles aduaneros solicitados por cada uno de los estados por los que va a pasar o al cual va hacer su arribo final, insertar las mercaderías en bultos marcados con el nombre y dirección del destinatario incluyendo la información del nombre del transportador, numero de AWB, totalidad de bultos transportados y destino final; además de todo esto un adecuado embalaje de las mercaderías donde se pueda llegar a determinar los cuidados especiales que ayuden a su mejor preservación.⁴⁹⁶

El transporte de las mercaderías y la duración del trayecto determinan la obligación del transportista de preparar las mercancías tanto de manera física como de manera jurídica; físicamente el transportista debe organizar sus mercancías a través de técnicas como el embalaje⁴⁹⁷ o el envase⁴⁹⁸, debiendo el porteador prestar atención a los productos a transportar, condiciones climáticas a tener en cuenta y entornos de almacenamiento, los cuales debe estar en una temperatura estándar de 23 grados centígrados y 50 por ciento de humedad, es así que una vez el porteador determina las líneas delgadas de los valores indicados se deben tomar medidas especiales de conservación que ayuden a que la mercancía no se deteriore o se

⁴⁹⁴ CASTELLANOS, A., *Manual de la gestión logística de transporte y la distribución de las mercancías*, Editorial Universidad del Norte de Barranquilla de Colombia, Barranquilla, 2009, p.104.

⁴⁹⁵ BRANCH, A., *International purchasing and management*, Thomsom, Singapoure, 2006, p.160.

⁴⁹⁶ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p. 29. Las mercaderías compuestas de sustancias infecciosas deben ser transportadas mediante técnicas de embalaje estipuladas por las Naciones Unidas.

⁴⁹⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Grupo de expertos...*, *op. cit.*, p. 30. CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo.....*, *cit.*, p.15.

⁴⁹⁸ CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo.....*, *cit.*, p.16.

destruya.⁴⁹⁹ La preparación de la mercadería a través del embalaje debe siempre estar asistida de señales adecuadamente identificadas donde se determine perfectamente el destinatario, contenido, tratamiento, almacenamiento, carga y descarga de las mercaderías, con el único objetivo de que el UDL utilizado sea perfectamente adecuado y estibado al interior de la aeronave para la perfecta preservación de los objetos sujetos a transporte hasta que estos lleguen a su lugar de destino final. Ahora jurídicamente las mercancías son preparadas para otorgarle a todas la partes participantes del contrato seguridad antes de su movilización, durante su movilización y después de su movilización, ya que al presentarse una situación catastrófica de deterioro o destrucción total de las mercaderías, a través del seguro se busca una compensación económica que ayude a atenuar los efectos del daño producido, aunque no es ahondaremos en el estudio aseguraticio de las mercaderías, si podemos indicar que la cobertura de la prima aseguraticia depende de la función de la mercadería y la ruta escogida para realizar por el transportista.

Los UDL o united load device, agrupados taxativamente dentro de la unidad de carga denominada contenedores⁵⁰⁰ y pales son elaborados bajo formatos estandarizados, acompañado cada uno con su manifiesto de carga⁵⁰¹, lo cual permite tener control absoluto del contenido a transportar y de igual forma dotando la manipulación de las mercancías de unos pigmentos de seguridad y eficacia respecto de los costos económicos de la operación transportista. Los UDL⁵⁰² pueden desarrollarse bajo formatos automatizados o mecánicos, pero dentro de la digitalización los contenidos se encuentran automatizados logrando economizar tiempo en el despliegue de actividades en tierra como los trasbordos de aeronaves, la carga de la mercancía y la descarga de la mercancía. Los UDL al formar parte del equipo operativo de los aeropuertos brindan dispositivos o elementos de

⁴⁹⁹ DORTA GONZALES, P., *Transporte y logística internacional*, Aula magna, Sevilla, 2019, p.50.

⁵⁰⁰ JEREZ RIESCO, J., *Comercio....., cit.*, p., 292. El UDL tipo contenedor, es una caja de aluminio completamente cerrada, acondicionada con una serie de materiales formados con una combinación de aluminios.

⁵⁰¹ MALDONADO LOPEZ, A y VELASQUEZ PALACIOS, M., *Diagnostico de la situación Actual de procesos productivos en empresas para la implementación de técnicas orientadas al mejoramiento del proceso (BPM, HACCP, OTROS)*, Universidad Autónoma de Nicaragua, Managua, 2015, p.13.CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo, cit.*, p. 16.

⁵⁰² CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo....., cit.*, p. 18.

manipulación de las mercancías⁵⁰³, otorgando actividades automatizadas a cada uno de los procedimientos, brindando de esta manera a los trenes aeroportuarios puertos de interconectividad donde los agentes de handling preparan la mercancía para su transporte aéreo o la preparan para efectuar la entrega al porteador terrestre, para que este último realice los tramites conclusivos respectivos de la entrega. Sea una u otra la entrega a realizar, debe realizarse con amplia antelación, ya que al estar sujeto a amplias medidas de seguridad y trámites aduaneros, dependiendo las mercaderías a transportar⁵⁰⁴, se deben cumplir con unos requisitos especiales estipulados por la corporación internacional IATA, determinando notoriamente la obligación de entregar un documento instructivo de embarque que ayude a certificar el procedimiento de contratación de la actividad transportista.

La preparación jurídica de las mercancías⁵⁰⁵ depende del mismo tipo de mercaderías que se este dispuesta a transportar y en muchos escenarios del transporte aéreo internacional existen mercancías dotadas de una regulación y un tratamiento legal particular por alterar las exigencias físicas de despliegue del contrato de transporte. El anexo 18 del Convenio de Chicago de 1944⁵⁰⁶ regula el “*transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*”, debiendo el porteador aéreo acoger unos principios que ayuden a facilitar el transporte de las mercancías peligrosas basado en altos niveles de seguridad donde se proteja la integridad de la aeronave, ocupantes y la misma mercadería sujeta a transporte. Entendemos por mercadería peligrosa todo aquel producto que al estar dotado de su misma naturaleza física o química, es capaz de poner en peligro el medio ambiente de un territorio en particular y la aeronave en todo su sentido general, mercancías que han sido clasificadas por el Subcomité de Expertos de las Naciones

⁵⁰³ CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo.....*, cit.,27.

⁵⁰⁴ CARREÑO SOLIS, A., *Cadena de suministro y logística*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2017, p. 45. CABRERA CANOVAS, A., *Transporte aéreo.....*, cit.,28.

⁵⁰⁵ CALATAYUD, A y KATZ, R., *Cadena de suministro 4.0*, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington D. C., 2019, p. 12. DORTA GONZALES, P., *Transporte y logística.....*, cit.,55.

⁵⁰⁶ CONVENIO DE CHICAGO, *Anexo 18 transporte sin riesgos.....*, op. cit., p. 24. El anexo 18 del Convenio de Chicago tiene la finalidad de dotar a la operación de aeronavegabilidad de altos contenidos de seguridad, es por tal razón que en base a la naturaleza de las mercaderías se debe detallar para cada mercadería en particular unos senderos propios de preservación y conservación.

Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas a través de listas genéricas con clases estipuladas⁵⁰⁷, divididas según el riesgo que puedan llegar a ocasionar.

8.2.2.2. Mercaderías perecederas.

Las mercaderías perecederas son el tipo de cargamento que requieren cuidados especiales para su debida preservación, siendo mercaderías que deben arribar en el menor tiempo posible a su lugar de destino por deteriorarse después de un periodo de tiempo por condiciones meteorológicas, humedad, altas temperaturas, bajas temperaturas.⁵⁰⁸ Las mercaderías que por su misma composición física y química se le deben suministrar cuidados especiales en donde no se ve alterada su composición, debiendo ser entregadas al destinatario aéreo en el menor tiempo posible en el sitio o lugar convenido por las partes en el contrato de transporte aéreo.

Este tipo de mercadería al estar dotada de unas propiedades inherentes⁵⁰⁹, hace mantener su integridad mediante protocolos de preservación propios de la misma naturaleza de las mercancías, con plazos de validez limitados en los que deben arribar las mercaderías en optimo estado en el lugar pactado. La conservación de este tipo de mercadería se da mediante humedad y temperatura controlada, periodos de tiempo en los que se desarrolla el desplazamiento de mercaderías perecederas como frutas, hortalizas, carnes, pescados, mariscos, lácteos, flores, productos farmacéuticos, entre otros, siendo el tipo de mercadería que es remitida por vía aérea para su pronto traslado de un sector geográfico a otro, exigiendo

⁵⁰⁷ NACIONES UNIDAS, *Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas*, NU, New York y Ginebra, p. 13, en <https://bit.ly/3fVDwhp> (visitado el 25 de mayo de 2018).

⁵⁰⁸ SÁENZ DE MIERA, V., *Transporte internacional de mercancías*, Síntesis, Madrid, 2018, p. 66. GONZALES MORALEJO, S., Refrigeration logistics operations and perishable transport costs in groupage loads, en revista Latinoamericana de ciencias de la agricultura, p. 26.

⁵⁰⁹ Vid. VALLINA ASIN, P., *El transporte de perecederos frutas y hortalizas*, Icade, Madrid, 2017, p. 32. En la actualidad la industria aérea del transporte de mercaderías a obtenido la importante sistematización y especialización en todos sus dispositivos unitarios de carga, permitiendo trasladar las mercaderías perecederas en aeronaves cargueras y aeronaves de transporte de pasajeros las cuales tienen bodegas tecnificadas para el traslado. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE PERU., *Guía de orientación al usuario del transporte aéreo*, Ministerio de comercio exterior y turismo, Lima, 2015, p. 22.

factores de tiempo, conservación y aislamiento⁵¹⁰, debiendo trasladar las mercaderías en aeronaves compuestas de UDLs en los que sea factible ejercer el control de temperaturas mediante técnicas de isoterma, frigorífico y refrigerado.⁵¹¹

Este transporte aéreo de mercaderías perecederas esta regulado normativamente a través del Acuerdo Internacional de Mercancías Perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en el transporte de alimentos (ATP), firmado en Suiza – Ginebra el 01 de septiembre de 1970⁵¹², entrando a regir el 21 de noviembre de 1976 y estableciendo por primera vez de carácter positivo o escritural las condiciones propias y homologas de conservación de las mercaderías perecederas durante la ejecución del transporte de ellas en una aeronave de un sitio geográficamente opuesto a otro, todo con el fin de establecer parámetros detallados al respecto del traslado de la carga perecedera, pero de igual forma estableciendo que para el correcto transporte se deben utilizar vehículos idóneos dotados de ciertas unidades especiales de conservación en la que se permita elevar, disminuir y controlar la temperatura de manera que la mercadería pueda mantener su estado natural.⁵¹³

La regulación del ATP contempla unas unidades especiales de traslado de las mercaderías perecederas o vehículos de transporte aéreo para mercancías perecederas, indicando claramente que el transporte de perecederos se efectúa a través de la primera de unidad especial o vehículo para el transporte de perecederos denominado isoterma⁵¹⁴, trasladando las mercaderías en un UDL dotado de paredes aislantes en el exterior como en el interior, limitando las temperaturas y

⁵¹⁰ ANAYA TEJERO, J., *El transporte de mercancías...*, cit., p. 61. VALLINA ASIN, P., *El transporte de perecederos...*, cit., p. 35.

⁵¹¹ HERNANDEZ LOPEZ, C., *Transporte internacional...*, cit., p. 4. SÁENZ DE MIERA, V., *Transporte internacional...*, cit., p. 32.

⁵¹² NACIONES UNIDAS, *Acuerdo internacional de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en el transporte de alimentos (ATP)*, NU, Nueva York, 2020, p. 11, en <https://bit.ly/2XpZvH7> (visitado el 15 de noviembre de 2013).

⁵¹³ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....* cit., p. 43. ANAYA TEJERO, J., *El transporte de mercancías...*, cit., p. 63. MORA GARCIA, B., *Gestión logística integral...*, cit., p. 52.

⁵¹⁴ NACIONES UNIDAS, *Acuerdo internacional...*, op. cit., p. 13. En Ginebra – Suiza en el año 1970 se creo el (ATP) y como ella nacieron los isotermas como el mecanismo idóneo que ayuda a cumplir toda la operación de mercaderías perecederas, siendo una unidad construida con puertas y paredes aislantes. RODRIGUEZ MUÑOZ, J., *Manual de transporte*, op. cit., p. 164.

manteniéndolas de forma controlada para no llegar a afectar el regular estado en el que se encuentre la mercadería transportada. En segunda medida se contempla la segunda unidad especial de traslado de mercaderías, una unidad refrigerante⁵¹⁵ que permite bajar la temperatura al interior del UDL para después mantener las mercaderías estables en cuestiones de temperatura interna provista de una fuente de frío que enfría el container a temperaturas máximas de 20 a 30 grados centígrados. Otro de los vehículos para poder desplegar ordinariamente el traslado de mercaderías perecederas es el vehículo frigorífico⁵¹⁶ el cual se encuentra dotado de un dispositivo productor de frío, el cual tiene la capacidad de reducir la temperatura interna y mantenerla de manera estable entre 12 a 20 grados centígrados según las necesidades propias de las mismas mercaderías. Finalmente, el ATP detalla el cuarto vehículo de transporte de mercaderías de perecederas como aquel vehículo calorífico⁵¹⁷ dotado de un instrumento productor de calor, donde se eleva la temperatura al interior del UDL para que este permanezca de esta manera de forma estable por periodos prolongados de tiempo donde se pueda preservar la mercadería de forma regular y sin ningún contratiempo durante la ejecución de aeronavegabilidad.

Estos vehículos cargueros de mercancías perecederas para su correcto desplazamiento deben cumplir con controles periódicos durante toda su vida útil, inspecciones que otorgan la respectiva certificación ATP en la que el vehículo portara su símbolo que certificara la calidad y la adecuación del UDL para el transporte de mercaderías perecederas, todo mediante estructuras que permiten su protección y su regular circulación del aire dentro de todo el UDL, condiciones de preservación en donde se permita el control de causas degenerativas producidas por factores medioambientales, controlando la humedad y la temperatura de las

⁵¹⁵ NACIONES UNIDAS, *Acuerdo internacional...*, op. cit., p. 15. VALLINA ASIN, P., *El transporte de perecederos...*, cit., p. 38.

⁵¹⁶ CASP VANACLOCHA, A y ABRIL REQUENA, J., *Procesos de conservación de alimentos*, Mundiprensa, Madrid, 2003, p. 66. NACIONES UNIDAS, *Acuerdo internacional...*, op. cit., p. 17.

⁵¹⁷ ROVIRA MONGE, J., *Transporte de mercancías perecederas en contenedor frigorífico*, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2015, p.15. NACIONES UNIDAS, *Acuerdo internacional...*, op. cit., p. 18. MENDOZA ROCA, C y otros., *Manual práctico para gestión logística*, Universidad del Norte, Barranquilla, 2015, p. 72.

mercaderías para embalarlas mediante ciertos parámetros propios de su naturaleza.

La mercadería perecedera debe ser empaquetada con el objetivo de controlar que las temperaturas exteriores⁵¹⁸ no ingresen al producto interno embalado u acondicionado, protegidas mediante un film envolvente que otorga preservación a las mercaderías frente ácidos, líquidos, bacterias u cualquier otro tipo de sustancia que pueda llegar a afectar la integridad de la misma mercadería, debiendo estar acompañado de la combinación de refrigeración y aislamiento. Las mercaderías perecederas al necesitar condiciones especiales para ejecutar el transporte, debe estar compuesto de unas propiedades de composición al respecto del embalaje y el envase del cual deben estar recubiertas las mercaderías perecederas, siendo el acto total de conservación por tener la capacidad de determinar que la mercancía perecedera transportada podrá arribar al lugar de destino en óptimas condiciones y siempre permitiendo la manipulación efectiva de la adecuación de la temperatura idónea mediante ventanillas internas que permitan recibir la debida ventilación.⁵¹⁹

La mercadería perecedera es depositada en un UDL especializado el cual prolonga su conservación en el tiempo, siendo la pieza clave en el traslado de un sector geográfico a otro por ser efectuado mediante técnicas de refrigeración y congelación en la que se observa la naturaleza de la misma mercadería respecto a tiempos de vida y maduración prolongada, debiendo de tal manera efectuarse el embarque aéreo de las mercaderías perecederas en tiempo, temperatura y lugar convenido, elaborando la IATA procedimientos estandarizados para el traslado de mercaderías

⁵¹⁸ NACIONES UNIDAS, *Acuerdo internacional...*, *op. cit.*, p. 20.

⁵¹⁹ ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Centro para la excelencia en logística de perecederos (ceiv fresh)*, IATA, Singapur, 2019, p. 13, en <https://bit.ly/2VNBHwc> (visitado el 15 de noviembre de 2019). GONZALES BLANCO, R., *Manual de estiba..... cit.* p. 89. La IATA al emitir el CEIV FRESH o Centro de Excelencia para logística de productos perecederos, certifica los eficaces traslados respecto de las operaciones propias del porteador aéreo de mercaderías, armonizando la manipulación de mercaderías perecederas y a la vez entregando estándares propicios para su traslado.

percederas como lo es el CEIV FRESH⁵²⁰, bajo el fundamento del Reglamento de carga percedera (PCR) de la IATA⁵²¹.

El *perishable cargo regulations* (PCR) por sus siglas en ingles o reglamento de carga percedera esta dotado de toda la información actualizada respecto de las mejores practicas y la orientación respecto del envío de mercadería percederas, es así que como practica recomendada se emplea la técnica de transporte en cadena de frio, ya que al ser mercaderías sensibles deben ser transportados a temperaturas controladas mediante el procedimiento de eslabones interconectados y constantes que aparecen dentro de la operación de aeronavegación carguera, debiendo estar siempre presentes unos eslabones interconectados que permitan el almacenamiento mediante la ejecución del transporte por la naturaleza propia del tipo de mercadería percedera⁵²². Al tener varios nodos interconectados y existir varias fases de las que debe estar compuesta la conservación del producto, se mantienen estándares internacionales respecto de la conservación de la mercadería como la CCQI⁵²³ (*Cold Chain Quality Indicators*), demarcando requisitos del sistema de gestión al respecto del servicio prestado, por orientar el almacenaje, el transporte y el manejo sensible de la mercancía percedera. Al obtenerse la respectiva certificación del procedimiento de la cadena de frio, se sobre entiende la alta calidad o fiabilidad que se tiene al respecto de la operación de traslado, proporcionando indicadores que permiten la evaluación particular del procedimiento aplicado para la cadena de frio de percederos, existiendo un centro de operaciones de

⁵²⁰ ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Centro para la excelencia...*, op. cit., p. 13. La IATA a través de su comunicado numero 15 lanza la certificación del CEIV FRESH, buscando mejorar y entregar directrices del manejo de mercaderías percederas. Es un tipo de certificado en el que se desea alcanzar el transporte de mercaderías percederas, por el hecho de garantizar procesos y operaciones en las que se permita elevar y garantizar la seguridad de las mercancías de manera adecuada mediante la calidad y riesgos de los percederos.

⁵²¹ ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Centro para la excelencia...*, op. cit., p. 16.

⁵²² RAPIN, P y JACQUARD, P., *Forme froid*, Dunod, Paris, 1996, p.63. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional..... cit.*, p. 165. ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional..... cit.*, p. 90.

⁵²³ GERMANISCHER LLOYD CERTIFICATION & COOL CHAIN ASSOCIATION, *Cool chain quality indicator standard*, (CCQI), Londres, p.4, en <https://bit.ly/3jR6Pmm> (visitado el 08 de abril de 2020). CHENG PEREZ, J., y MOSQUERA LOPEZ, A., *Estructuración logística de la cadena de frio para el sector de proteína blanca en los terminales de buenaventura*, Universidad Icesi, Santiago de Cali, 2016, p.35.

mercaderías perecederas capaz de determinar la calidad del procedimiento de 0 puntos a 100 puntos, por incluir prácticas recomendables y certificadoras de la cadena de frío, emitidas estas exclusivamente por la institución Germanischer Lloyd Certification (GLC) y sus filiales, mediante auditorías y implementación de sistemas que cumplan con los requisitos certificadoros⁵²⁴.

8.2.2.3. Animales vivos.

El transporte aéreo de animales vivos es un transporte especial dotado de delicadeza y cuidado, por el hecho de estar transportando íntegramente seres vivos que sienten los daños corporales producto del desplazamiento geográfico de un sector a otro, es así como el porteador aéreo tiene el gran desafío de ser receptor y analista de las especies sujetas a traslado. A este respecto cabe destacar el hecho de la existencia de organismos internacionales regulatorios que emiten directrices determinadas a seguir, implantando manuales de operación expedidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (*International Air Transport Association, IATA*), la CITES (Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de Fauna y Flora Silvestre)⁵²⁵ y la OIE (Oficina Internacional de Epizootias)⁵²⁶, todas entidades que coadyuvan para el correcto cumplimiento del actuar contractual de trasladar animales vivos⁵²⁷.

La IATA como organismo internacional estipula que para el correcto traslado de la mercadería denominada animales vivos se debe efectuar un diseño y una

⁵²⁴ GERMANISCHER LLOYD CERTIFICATION & COOL CHAIN ASSOCIATION, *Norma de indicadores de calidad de la cadena del frío*, (CCQI), Londres, p.11, en <https://bit.ly/3seh1Jl> (visitado el 08 de abril de 2020).

⁵²⁵ CONVENCIÓN SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES AMENAZADAS DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES, *Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres*, (CCQI), Washington, p.18, en <https://bit.ly/3xE969t> (visitado el 08 de abril de 2020).

⁵²⁶ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)., *Reglamentación para el transporte de animales vivos resolución 620 de la IATA anexo A*, Editorial IATA, Montreal, 1995, p.44. FOY VALENCIA, P., “Consideraciones jurídicas sobre la salud animal”, en *Revista de Derecho*, nº 23, 2017, p.28.

⁵²⁷ RODRIGUEZ ROMERO, A y MARTIN AVILA, A., *Transporte de larga distancia*, Elearning, 2003, p. 66.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)., *Reglamentación para el transporte..... cit.*, p. 45.

construcción detallada del contenedor, debiendo soportar los daños que sufran durante la ejecución de la aeronavegabilidad, pero además siendo diseñados y fabricados con materiales que no contienen efectos tóxicos que causen alteración corporal al animal, es por tal razón que la regulación de los animales vivos son aplicables a los animales de compañía, ganado, ciervos o antílopes de granja⁵²⁸, regulación CR 1/3, la cual determina que el contenedor debe ser apropiado de manera permanente para el animal. Los contenedores que materializan el transporte de los animales vivos deben estar dotados de ventilación mediante agujeros que recubran el contenedor y además acondicionados para la proporción de comida y bebida vida en comportamientos separados que sean adecuados para cada especie⁵²⁹.

Al momento de dar entrega el remitente del animal vivo⁵³⁰, este debe otorgar unas indicaciones u instrucciones, las cuales deberán ser fijadas en el contenedor, emitiendo copia física o virtual con la misma información indicada en la documentación al momento en el que se este efectuando el embarque, además todos los alimentos que el animal vivo requiera durante la ejecución del transporte deberán ser suministrados por el remitente, teniendo el expedidor que observar los parámetros respectivos del orden publico del país al que arribara al mercadería con el sentido de no dar la infracción de regulaciones locales, debiendo estar completamente identificado a través de técnicas de etiquetado y marcado, todo

⁵²⁸ Vid. ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Reglamentación para el transporte de animales vivos (LAR)*, IATA, Montreal, 2020, p. 6, en <https://bit.ly/3iEttPC> (visitado el 15 de noviembre de 2019).

⁵²⁹ Vid. ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables a los contenedores utilizados para transportar animales de compañía, ganado, ciervos o antílopes de granja*, IATA, Montreal, 2020, p. 6, en <https://bit.ly/3fXN1Nc> (visitado el 15 de noviembre de 2019). Estas directrices emitidas por la IATA contienen diseño, construcción, dimensiones, etiquetado, entre otros requisitos que son indispensables para el traslado del animal vivo y su respectiva construcción al contenedor para su transporte.

⁵³⁰ ESCUDERO SERRANO, J., *Logística...*, cit., p. 299.

acompañado de las prerrogativas del recubrimiento de identificación que no den el bloqueo de aire respectivo⁵³¹.

Los requerimientos que emite la IATA para el transporte de animales vivos deben estar siempre dotado de un contenedor confeccionado en base a los parámetros emitidos por la IATA, teniendo como tal los requisitos de que la estructura del contenedor debe ser de un material que no sea tan rígido⁵³², en donde se le permita al animal estar en su estado natural y adoptando sus posiciones propias del animal, todo debiendo estar demarcado mediante el lago identificador de animales vivos. Todos los animales vivos que sean objeto de transporte por vía aérea como mercancías animales vivos deben siempre encontrarse libre de gérmenes patógenos, siempre buscando que el animal se encuentre con buena ventilación dentro del contenedor.⁵³³ Las directrices que emite la IATA se limitan al desarrollo de normas respecto del embalaje y de la manipulación de animales vivos, debiendo preparar al animal para ser colocado en el contenedor, recomendaciones expedidas por la IATA como la práctica de la no sedación en los animales si no existe recomendación de parte de un veterinario certificado, ya que si el animal se encuentra sedado y además la aeronave que esta prestando el traslado alcanza altitudes superiores a 2400 metros de altura, puede llegar a causarle la muerte al animal.

El transporte aéreo de animales vivos como mercancías, ha venido siendo catalogado por la IATA de ser un transporte complejo por el hecho de trasladar animales con sentimientos y necesitar cierto tipo de cuidado para la preservación de su integridad, por tal razón se da la creación del comité de animales vivos y perecederos por sus siglas en inglés LAR⁵³⁴, estableciendo la prohibición del transporte de animales cualquier sea su especie en estado de gestación o la

⁵³¹ ETRASA., *Capacitación profesional para transportistas manual específico de mercancías*, Editorial Etrasa, Madrid, 2014, p.255. ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables a los contenedores...*, *op. cit.*, p. 16.

⁵³² LLERA, J., *Transporte de animales vivos*, Bajadoz, Madrid, 2013, p.55. ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables a los contenedores...*, *op. cit.*, p. 19.

⁵³³ MADERA, F., "El contrato de transporte aéreo de animales" en *Revista electrónica latinoamericana de derecho aeronáutico*, nº 35, 2017, p. 4.

⁵³⁴ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SANIDAD AMBIENTAL, *Código Sanitario para los animales terrestres*, OIE, Paris, p. 15, en <https://bit.ly/2UbYW27> (visitado el 25 de mayo de 2018).

prohibición de transportar animales ariscos que puedan llegar a poner en peligro la tripulación aérea y la misma aeronave. La reglamentación LAR de la IATA sobre animales vivos deben estar acompañada de las directrices emitidas por el Código de Animales Terrestres de la Organización Mundial de Sanidad Animal⁵³⁵, brindando de tal manera perspectivas de bienestar y integridad, por utilizar la aeronave mediante temperatura controlada, personal capacitado para procedimientos simples y complejos que le puedan prestar ayuda al animal transportado cuando este se encuentre en escenarios en los que se pueda afectar la integridad del animal.

Los LAR como suplemento normativo de la actividad aérea de mercaderías establece una serie de requisitos especiales para especies determinadas, siendo animales domésticos vivos como bovinos, búfalos, camellos, ovinos, caprinos, cerdos, aves de corral y équidos, animales silvestres y a silvestres, debiendo ser transportados en contenedores UDL, confeccionados con una altura superior a 145 centímetros⁵³⁶, subdivisiones solidas que no lleguen a afectar el bienestar del animal, en que el que se les permita poner de pie en su posición natural, sin que estén tocando el techo del contenedor y en donde se permita abrir y cerrar los comportamientos de entrada u salida de manera efectiva. Estos LAR describen que el contendor a efectuar el transporte aéreo del animal vivo deberá contar con una ventilación adecuada en la que se permita manejar la densidad de la temperatura y la humedad durante todo el trayecto de aeronavegabilidad, incluyendo ventanillas de ventilación en los costados en las que mantienen normalmente el hocico el animal⁵³⁷

El LAR, detalla categóricamente las indicaciones que debe aplicar el porteador aéreo cuando su deseo es efectuar traslado de una mercancía animal vivo de un

⁵³⁵ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SANIDAD AMBIENTAL, *Código Sanitario...*, cit., p. 37. ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables...*, cit., p. 12.

⁵³⁶ LLERA, J., "Transporte de animales", *op. cit.*, p. 59. ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables...*, cit., p. 12. En general, los animales ariscos o en estado avanzado de gestación no deberán ser transportados por vía aérea, caballos, porcinos, bovinos, aves de corral, otras especies.

⁵³⁷ MADERA, F., "El contrato de transporte", *op. cit.*, p. 210.

lugar a otro, existiendo plena referencia de los requisitos establecidos para cada especie en particular,⁵³⁸ detallando la naturaleza de la especie sujeta a traslado por vía aérea, proporcionando de esta manera las directrices a cada especie en particular, contenedores confeccionados libres en filamentos que pueda causar alteraciones a la salud del animal, dotados de solidez, tamaño, ventilación, amortiguamiento del ruido, pero sobre todo permitiendo al animal ser trasladado mediante sistemas de contención los cuales lo mantienen seguro y les permite mantener al animal vivo constantemente hidratado u alimentado⁵³⁹. Cada especie en particular tendrá unos parámetros propios a aplicar, por el hecho de que el porteador aéreo efectúa el traslado de la mercadería animal vivo en UDLS contenedores, los cuales están acondicionados a través del manejo gradual de temperaturas durante todo el trayecto de aeronavegabilidad, siendo divididos, en animales jóvenes y viejos desde el momento en que se dio el embarque para a cada uno poder brindarle sus condiciones propias de preservación.

El LAR como *lex mercatoria* emite una serie de recomendaciones respecto de los animales vivos que deciden ser transportados en estado de gestación o embarazo, detallando que si el animal vivo se encuentra en un avanzado estado de gestación no se le permitirá la realización de su traslado o transporte, por no encontrarse en las condiciones aptas para efectuar la aeronavegabilidad. Existen circunstancias excepcionales en las que si se les permite desplegar el transporte por tener detallado el número máximo de días que han pasado desde que el animal de género femenino preste el servicio de gestación al macho, en donde según indicaciones del LAR se hablan de “*yeguas 300 días, vacas 250, ciervos 170, ovejas 115, cabras 115*”.⁵⁴⁰ Para preparar los animales para un transporte aéreo se requiere cumplir

⁵³⁸ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables...*, cit., p. 15. MADERA, F., “El contrato de transporte”, *op. cit.*, p. 215.

⁵³⁹ CONVENCIÓN SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES AMENAZADAS DE FAUNA FLORA Y SILVESTRES, *Directivas para el transporte y la preparación para el transporte de animales y plantas silvestres vivos*, CITES, Ginebra, p.19, en <https://bit.ly/3yOxiHu> (visitado el 21 de mayo de 2019). LLERA, J., “Transporte de animales”, *op. cit.*, p. 60.

⁵⁴⁰ COMISIÓN DE LA COMUNIDAD ANDINA, *Decisión 737 reglamento andino de cuarentena para el comercio o la movilización intrasubregional, y con terceros países de animales terrestres y sus productos*, CAN, Lima, p. 11, en <https://bit.ly/3yPaVC2> (visitado el 25 de julio de 2019). ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SANIDAD AMBIENTAL, *Código Sanitario...*, cit., p. 43.

con unos requisitos sanitarios y aduaneros, siempre mediante la estructura conceptual de la conservación y el bienestar del animal, precisando el medio ambiente y la misma naturaleza de la especie transportada, para modular temperaturas extremas, temperaturas elevadas, temperaturas con altos porcentajes de humedad, y a su vez establecer instalaciones y equipos para el traslado de la mercadería animal vivo, debiendo de tal forma el porteador aéreo suministrar un contenedor en base a la especie y a la misma naturaleza del animal, con el objetivo de brindar seguridad, preservación, custodia, pero además poder arribar al punto de destino convenido con todas las directrices de preparación como los respectivos protocolos de desinfección que se debe aplicar a la aeronave , limpiando de manera acuciosa las partes internas de la aeronave y eliminando materias externas que puedan llegar a afectar la salubridad del animal⁵⁴¹ .

Dentro de la misma consistencia de la preparación de la mercadería animales vivos se debe observar las posibles vacunas que debieron ser suministradas al animal para su correcto estado de salud, preparación acompañada de pruebas serológicas y certificados sanitarios, los cuales deben ser informados al porteador aéreo para tomar todas las medidas necesarias que se requieran para su traslado y preservación⁵⁴².La preparación del transporte aéreo de mercaderías tiene su fundamento total en la misma desinfección que se debe realizar a la aeronave después de haberse culminado otro trayecto de aeronavegabilidad⁵⁴³, limpiando de manera acuciosa las partes internas de la aeronave y eliminando materias externas que puedan llegar a afectar la salubridad del animal transportado y de las misma tripulación aérea, estando ceñidos a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud del Registro Epidemiológico Semanal (WER), y emplearse de

⁵⁴¹ ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables...*, cit., p. 15. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....* cit., p.282. La preparación de mercaderías animales vivos es una de las mas complicadas, debiéndose observar detalles minuciosos que permitan de forma correcta su preservación durante todo el trayecto aéreo, debiendo estar dotado el animal de una manutención esencial por el hecho de ser un ser que siente dolor y demás acontecimientos propios que podría padecer cualquier ser con vida.

⁵⁴² DE LA SOTA. D., *Manual de procedimiento en el transporte de animales*, Senasa, Buenos aires, 2005, p. 10. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SANIDAD AMBIENTAL, *Código Sanitario...*, cit., p. 43.

⁵⁴³ CONVENCIÓN SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES AMENAZADAS DE FAUNA FLORA Y SILVESTRES, *Directivas para el transporte...*, cit., p. 32. ETRASA., *Capacitación profesional...*, cit., p. 18. VILA LOPEZ, C., *Logística* cit. p.71.

tal manera productos que permitan realizar la desinfección a fondo con el objetivo de cuando los animales transportados lleguen a su sitio de destino no den la afectación del orden público del país local en el que se a convenido realizar la entrega.

Puede presentarse el escenario en el cual se este dando el transporte de animales y uno de estos animales fallezca, es así como el Código Sanitario para los Animales Terrestres entrega la posibilidad de dar la destrucción de los cadáveres de los animales, ya que si por algún motivo el animal muere a bordo se deberá efectuar la comunicación a las autoridades competentes y al mismo destinatario sobre la existencia del suceso ocurrido, esta destrucción del cadáver deberá desplegarse bajo las prerrogativas de la autoridad veterinaria local o nacional en la que se encuentre la aeronave, efectuando supervisión de los métodos de destrucción del cadáver⁵⁴⁴ . Otro de los escenarios en los cuales se pueden llegar a presentar procedimientos de eliminación de mercaderías animales vivos, son los actos de matanza en estados de emergencia, los cuales por el inminente peligro de la destrucción de la aeronave, la tripulación aérea y toda la infraestructura puede llegar a presentar daños inminentes dentro de su actuar regular⁵⁴⁵, es así como a bordo de la aeronave, deberá encontrarse una persona capacitada con amplios conocimientos en el tratamiento con los animales para la producción de la matanza de emergencia con el menor padecimiento posible producido al animal. Estos métodos de matanza de emergencia deberán ser discutidos y convenido entre las partes participantes del contrato de transporte aéreo de mercaderías previamente⁵⁴⁶, con el objetivo de convenir la técnica adecuada para la ejecución de la matanza de emergencia que debe ser utilizado por el experto, empleando una

⁵⁴⁴ Vid. ARREBOLA MOLINA, F y otros., *Bienestar animal en el transporte*, Instituto de investigación y formación agraria y pesquera, Sevilla, 2017, p. 108. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SANIDAD AMBIENTAL, *Código Sanitario...*, cit., p. 46. Los sacrificios de emergencia, como su mismo nombre lo indica deben ser llevado a cabo por el hecho de poner en peligro la integridad de la aeronave, de otras mercaderías y de la misma tripulación que le presta manipulación.

⁵⁴⁵ SAMPER WILLS, C., *El contrato* cit. p.142.

⁵⁴⁶ MENDOZA ROCA, C y otros., *Manual práctico para gestión.....* cit. p.142.

pistola con perno cautivo para inyectar productos químicos de sacrificio de animales en donde den afectación directa al sistema nervioso central del animal⁵⁴⁷.

En la actualidad la IATA expidió para la industria aérea de mercaderías animales vivos un programa de certificación mundial estandarizado, el cual tiene por fin prioritario la seguridad y el bienestar del animal, todo a través de datos confeccionados por los portadores aéreos mediante actos de unión, entregando como tal a los portadores aéreos una certificación que demuestra el alto servicio prestado, exaltando el arduo trabajo del porteador aéreo y clarificando los altos estándares de las operaciones realizadas, certificación emitida de parte del Centro de Excelencia de Validadores Independientes para la logística de animales vivos (*Ceiv live animals*)⁵⁴⁸, creando con ello practicas y costumbres comerciales que ayudan a dar el actuar regular del transporte aéreo de mercaderías animales vivos.

8.2.2.4. Restos Humanos

El transporte aéreo de restos humanos como mercadería demarca una serie de condiciones técnicas al respecto de la ejecución del transporte por vía aérea, debiendo aplicar de manera previa acondicionamientos que otorguen la respectiva preparación de la mercadería restos humanos, preparación cualificada que denota un embarque y cuidado especial por el manejo delicado que debe suministrárseles para poder culminar de manera correcta la operación de aeronavegabilidad⁵⁴⁹. A pesar de que en la actualidad no existe un instrumento o reglamento que disponga de manera armonizada el transporte aéreo de restos humanos como mercaderías en aeronaves cargueras, lo cierto es que este tipo de transferencias mercantes son moduladas dentro de la naturaleza jurídica de la carga⁵⁵⁰ o mercadería, por tal razón

⁵⁴⁷ ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA), *Requisitos generales aplicables...*, cit., p. 20.

⁵⁴⁸ Vid. IATA, *Ceiv live animals*, en <https://bit.ly/3Ald96u> (visitado el 05 de mayo de 2021). El programa certificador fue diseñado para el fortalecimiento y aseguramiento de toda la cadena de suministro dentro del transporte aéreo de mercaderías animales vivos en el sector internacional.

⁵⁴⁹ Vid. IATA- AHM 333, *Handling of human remains*, en <http://shorturl.at/sJTD7> (visitado el 05 de mayo de 2021).

⁵⁵⁰ Vid. IATA, *Manual europeo de carga aérea*, en <https://bit.ly/3jRVhiL> (visitado el 08 mayo de 2020). IATA, *Manual del agente de carga resolución 813 – América latina y del caribe*, en <https://bit.ly/37HVYpq> (visitado el 08 mayo de 2020).

la IATA emite la recomendación especial AHM 333⁵⁵¹, enunciando de manera categórica el tratamiento respectivo de los handling of human remains (HUM) en el sector aéreo. Los restos humanos o HUM en adelante, al ser considerados como mercaderías especiales solicitan unas necesidades propias en las que se debe dar de manera correcta la configuración del embalaje para que este sea debidamente tramitado con los factores propios de su seguridad, este tipo de mercadería en primera medida puede llegar a ser transportada mediante restos humanos no cremados, los cuales tienen unos embalajes muy propios como el embalaje ⁵⁵², en donde el cadáver debe estar sellado y embalado de manera hermética siendo elaborado en madera o cartón con el fin de proporcionar la seguridad respectiva, es así como el segundo embalaje especial suministrado para los las mercaderías restos humanos no cremados se ejecuta mediante la ejecución de un embalaje en ataúd en el que se le debe proporcionar un embalaje exterior prensado de manera efectiva en el ataúd para la correcta ejecución del trayecto de aeronavegabilidad. Los restos humanos pueden ser transportados a través de la cualidad restos humanos cremados, debiendo ser preparados para su respectiva conservación a través de un embalaje parametrizado y detallado el cual debe aplicársele a las urnas fúnebres, siendo directrices de preservación como el respectivo sellado del contenedor que ejecuta la realización de aeronavegabilidad con el sentido de que no aparezcan intrusos o partículas exteriores que efectúen daños o deterioros visibles de la mercadería a trasladar⁵⁵³. Estos UDLS especiales para el traslado de la mercadería restos humanos, se encuentran sujetos a unas disposiciones especiales de las que debe estar compuesta el contenedor, debiendo ser un compartimiento con características cualificadas de estado hermético el cual no

⁵⁵¹ Vid. ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD - ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, Transporte internacional de cadáveres, en <https://bit.ly/2XifuXo> (visitado el 05 de mayo de 2021). IATA- AHM 333, Handling of human remains, en <http://shorturl.at/sJTD7> (visitado el 05 de mayo de 2021).

⁵⁵² Vid. AVIANCA CARGO, Special products, en <https://bit.ly/3iHaHHg> (visitado el 02 de mayo de 2021).

⁵⁵³ Vid. IATA, Airport handling manual (AHM), en <https://bit.ly/37VJLxz> (visitado el 01 de marzo de 2021).

permite el ingreso a los contenedores partículas externas que pongan en juego la preservación de las mercaderías⁵⁵⁴.

El transporte de restos humanos al ser considerado como una mercadería especial permite dar su traslado respectivo en aeronaves cargueras, debiendo estar ajustada la operación de aeronavegabilidad a las reglas del Transporte de Carga TACT,⁵⁵⁵exigiendo documentalmente el permiso internacional que a emitido por la autoridad sanitaria, la carta de porte o AWB, el certificado de defunción de la autoridad competente en donde se produjo el deceso, y el posible embalsamamiento si es que así la autoridad nacional lo solicita de manera unilateral, y es que la misma lex mercante y la industria aérea indica que este tipo de mercadería debe ser manejada y manipulada como una carga normal en el que se deben llenar los requisitos de fondo, como el numero de guía de la carta de porte aérea o AWB, el itinerario a desplegar de parte de la aeronave, el nombre del titular al que le pertenecen los diferentes restos humanos (HUM), ⁵⁵⁶gestión documental que debe tener factores de coincidencia al respecto de la entrada y salida de los restos humanos.

Al observarse que no existe normatividad alguna del transporte de mercaderías restos humanos (HUM), es perceptible el hecho de dar aplicabilidad a la reglamentación o directriz determinada por los países a los cuales ingresa y salen los diferentes envíos aéreos restos humanos, debiendo por tal razón darse una confección respectiva de este tipo de reglamentos de soft law, con la finalidad de regular de manera mas detallada esta tratativa tan especial y tan poco tramitada por el sector aéreo de mercaderías, pero que en la vida practica presta basta utilidad por ser operaciones que se realizan día a día dentro del entorno jurídico de trasladar mercaderías.

⁵⁵⁴ IATA- AHM 333, Handling of human remains, en [http https://bit.ly/2XJASjtd7](http://bit.ly/2XJASjtd7) (visitado el 05 de mayo de 2021).

⁵⁵⁵ IATA, The Air Cargo Tariff and Rules (TACT), en <https://bit.ly/2XJASmo> (visitado el 4 de mayo de 2020).

⁵⁵⁶ IATA- AHM 333, Handling of human remains, en [http shorturl.at/sJTD7](http://shorturl.at/sJTD7) (visitado el 05 de mayo de 2021).

8.3 El flete aéreo.

El pago del flete aéreo es entendido como el precio monetario asumido por el expedidor, el cual es objeto de tasación o valoración económica determinada según su trayecto aéreo a realizar de parte de la aeronave del punto de origen al punto de destino⁵⁵⁷, recorrido convenido contractualmente el cual es capaz de cubrir los gastos de traslado de la mercadería, cubriendo únicamente el vuelo desplegado por el porteador, sin querer decir esto que lo demás costos aéreos no deben ser asumidos, sino que son pactados por separado o en el mismo AWB o carta de porte. Es así que desde un inicio de la operación traslaticia la mercadería debe ser puesta a disposición del porteador para que este asuma mediante todas sus garantías de protección y preservación el traslado a los puntos geográficos cardinales concertados de desplazamiento y de esta manera poder calcular el flete a cancelar.⁵⁵⁸

Aunque en primera medida el cálculo del flete se realiza según el peso bruto y el volumen⁵⁵⁹ de la mercancía sujeta a transporte, en este tipo de actividad aérea la fijación de tarifas de fletes se da por los mismos actores contractuales libremente en base a la mismas condiciones del mercado y los servicios ofrecidos⁵⁶⁰, pero la IATA⁵⁶¹ como organismo internacional dotado de capacidades aéreas estipula tarifas y costes a través de sus guías publicadas por el Air Cargo Tariff - TACT⁵⁶², deprecando su contenido mediante la naturaleza inherente de la mercancía, el trayecto a recorrer desde el aeropuerto de origen al aeropuerto destino, los gastos adicionales de handling, la carga, la descarga, el recargo por combustible, el despacho aduanero, los costes propios del aeropuertos, la documentación respectiva y los factores de seguridad. Estos manuales publicados por la IATA

⁵⁵⁷ CARMONA PASTOR, F., *Transporte de mercancías*..... cit. p. 154. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*..... cit. p.277.

⁵⁵⁸ GIRALDEZ ALONSO, J., "El transporte", en GIRALDEZ ALONSO, J. (Dir.), *Gestión comercial y marketing*, Logística comercial, Ministerio de Educación y Cultura de España, Madrid, 1998, p. 167.

⁵⁵⁹ VILA LOPEZ, C., *Logística* cit. p.35.

⁵⁶⁰ SAP Bilbao, Sección 2ª, de 12 de marzo del 2020 (Cendoj 48020470022020100309).

⁵⁶¹ STS, Sala 1ª, de 15 de julio de 2010 (Cendoj 28079110012010100462).

⁵⁶² CABRERA CÁNOVAS, A., *Logística internacional una herramienta para la competitividad*, Icx, Madrid, 2014, p.44.

determinan las tarifas a seguir de los porteadores al ofrecer sus servicios de carga, fijando tarifas en base a la equivalencia de volumen y peso, manuales tarifarios que deben ser aplicados en base al punto de partida y precedidos por códigos clasificatorios de identificación y de tasación dependiendo el porteador aéreo, por tener este último la elección o determinación del trayecto a ejecutar.⁵⁶³

Al darse la posibilidad de que cada porteador tenga la capacidad de fijar sus distintas tarifas, parece prioritario realizar evaluación de las mismas por existir varios tipos de tarifas a aplicar, al darse una liberación de la oferta y ampliarse la competencia, aparece en primera medida la tarifa normal, determinada por el peso de envío de la mercadería, la cual está sujeta a un rango superior de 45 kilos y sin exceder los 100 kilos de mercancía a transportar,⁵⁶⁴ rango establecido y estipulado del cual no existe posibilidad de sobrepasar dichas medidas. Otra de las tarifas es la tarifa de cantidad, siendo calculada mediante la cuantificación del peso total del envío, tarifa que tiene cambios de variabilidad por tener su aumento monetario en relación al peso de la mercadería a transportar, la cual puede llegar a incrementar considerablemente dependiendo de la proporción de kilogramos a enviar.⁵⁶⁵

Los Unit load device o UDL⁵⁶⁶, es un tipo de tarifa en el que las mercancías al ser transportadas en estos dispositivos unitarios de carga deben ser registrados en las bases de datos de la IATA⁵⁶⁷, ya que dependiendo del modelo de UDL a utilizar es que se da el cálculo de tarifa a aplicar, todo estipulado mediante la estructura del peso pivot⁵⁶⁸ en donde se estipula el valor tarifario mínimo a pagar. Caso contrario

⁵⁶³ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional*..... cit., p.39.

⁵⁶⁴ CABRERA CÁNOVAS, A., *Logística internacional*..... cit., p.38.

⁵⁶⁵ STS, Sala 1ª, de 31 de diciembre de 1985 (Cendoj 28079110011985100620). Al darse la estructura de contabilización del flete, se da por entendido que es un procedimiento tenso cargado de movimientos administrativos en donde se emiten liquidaciones y sus respectivos abonos en base a la mercadería y la misma carta de porte emitida. STS, Sala 1ª, de 26 de julio de 1990 (Cendoj 28079110011990101392).

⁵⁶⁶ Vid. AIR CANADA, Cargo, en <https://bit.ly/3nhH8yO> (visitado el 25 de abril de 2020).

⁵⁶⁷ IATA, Manual del agente de carga resolución 813 – América latina y del caribe, en <https://bit.ly/37HVYpq> (visitado el 08 mayo de 2020).

⁵⁶⁸ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional*..... cit., p.40. El peso pivot corresponde al cargo mínimo de un envío realizado en contenedores al momento de dar el respectivo traslado de mercaderías. BAENA, J., *Transporte internacional*..... cit., p.55.

en la tarifa Specific Commodity Rates, , o tarifa específica⁵⁶⁹, la cual tiene aplicación única y exclusivamente respecto de los aeropuertos afiliados, identificados y establecidos por el TACT, ya que de lo contrario no se podrá aplicar el peso tarifario respectivo porque su identificación se realiza a través de códigos detallados los cuales son exclusivos para las mercaderías, y si estas no se encuentran dotadas de algún código identificatorio no se podría dar la ejecución de este tipo tarifario. Finalmente podemos enunciar las tarifas de clase⁵⁷⁰, tarifas aplicadas según la naturaleza de la propia mercadería, siendo una tarifa general la cual exclusivamente es detallada por la misma composición de la mercadería, siendo tarifas adicionales que surgen como extensión porcentual de la tarifa general que cobra el porteador.

Detallada la tarifa ajustada a las necesidades propias del envío se debe determinar el peso tarifario a aplicar en donde nos ayudara a determinar el valor del flete por el envío en particular que se va a tramitar.⁵⁷¹ El cálculo del flete se determina escogiendo el tipo tarifario a aplicar, todo mediante el volumen y el peso de la mercadería, relación que se establece a través del cálculo de efectuar la operación mediante las medidas de la mercadería en centímetros⁵⁷², debiendo ser multiplicadas por el alto, lo largo y el ancho y siendo divididas por 6000, para de esta manera poder obtener el valor a pagar del flete del envío carguero en particular⁵⁷³. Debemos tener presente que el cálculo del flete aéreo es el coste entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de destino, sin incluir las condiciones de recargo que son inherentes o propias dentro del mismo transporte aéreo

⁵⁶⁹ BAENA, J., Transporte internacional..... cit., p.55.

⁵⁷⁰ STS, Sala 1ª, de 10 de junio de 1987 (Cendoj 28079110011987101437).

⁵⁷¹ Vid. DELTA, Cargo, en <https://bit.ly/3nhH8yO> (visitado el 25 de abril de 2020)

⁵⁷² CABRERA CÁNOVAS, A., Transporte internacional..... cit., p.42. BAENA, J., Transporte internacional..... cit., p.61.

⁵⁷³ NACIONES UNIDAS CEPAL, *Costos de transporte como barreras al comercio internacional de bienes agrícolas*, NU, México, p. 10, en <https://bit.ly/2UkvTJQ> (visitado el 25 de julio de 2020). CRUZ RAMIREZ, N y REYES PAUCAR, R ., *Propuesta para la importación de productos de iluminación led para el almacén vip en la ciudad Sangolquí Cantón Rumiñahui*, Universidad Central del Ecuador, Quito, 2017, p.80. HIDALGO CHAMORRO, L y CAÑAR SILVA, M., *Logística internacional una herramienta para la competitividad*, Universidad Politécnica Salesiana, Quito, 2014, p.44. Otra de las formas de realizar el cálculo se hace a través de 1000 kilos el cual tendrá un valor igual a seis metros cúbicos "1000 kg igual 6m cúbicos ", debiendo determinar la tarifa aplicable si se debe pagar en base al volumen o al peso, obteniendo el pago del flete en su valor detallado a pagar.

internacional de mercancías, recargos como el combustible Fuel⁵⁷⁴, recargos por seguridad de la mercancía en el aeropuerto IRC (*Insurance Risk Charge*), el transporte al aeropuerto de origen y el transporte al hasta el punto de destino desde el aeropuerto de llegada, los costes propios dentro del aeropuerto, los despachos aduaneros, la emisión de la documentación como la carta de porte aérea, y los pagos adicionales cuando las mercaderías son catalogados de peligrosas, recargos estipulados por las partes y determinados en base al Incoterm convenido⁵⁷⁵.

9. Elementos formales. La carta de porte aéreo (airway bill). Naturaleza jurídica y funciones.

La carta de porte tiene su origen legal mediante practicas consuetudinarias de los comerciantes italianos de la edad media, expidiéndola el remitente y entregándosela al transportista para servir de garantía en la existencia del traslado de mercancías y certificando los derechos del transportador⁵⁷⁶. Lo cierto es que su evolución y expansión en el mundo comercial del transporte fue inminente, llegando a las legislaciones de España y Francia bajo el precepto de ser una carta abierta (*lettre de voiture*) emitida por el remitente de manera facultativa y unilateral, detallando los objetos a transportar, las condiciones del transporte, los artículos transportados y el destino final de las mercaderías⁵⁷⁷. Este documento al estar dotado de manera explícita de todas y cada una de las condiciones del contrato, debía ser expedido hasta en tres ejemplares para que todas las partes tuvieran un medio de certificación de existencia del contrato, estando obligado el transportador a expedir recibo de mercancías certificadorio y el remitente a declarar la expedición de las mismas⁵⁷⁸.

El legislador aéreo internacional a través del CITEJA ha venido materializando preceptos normativos estructurales como el Convenio de Varsovia, demarcando el sendero legal a seguir a través de la creación de un documento particular dotado de

⁵⁷⁴ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional*..... *cit.*, p.45.

⁵⁷⁵ AIR CHINA, Cargo, en <https://bit.ly/3Ea95Ph> (visitado el 25 de abril de 2020).

MAPELLI, E., *Régimen jurídico**cit.*, p. 106.

⁵⁷⁶ MONTOYA MANFREDI, U., *Tratado de derecho mercantil*, Editorial Grijley, Lima, 2004, p. 539.

⁵⁷⁷ AVILA PREVIA, A., *Transporte de larga distancia*, Editorial E- learning, España, 2014, p.246.

⁵⁷⁸ MONTOYA MANFREDI, U., *Tratado de derecho*.....*cit.*, p. 540.

características representativas de la mercancía denominado “ *lettre de transport aérien o air waybill* ”⁵⁷⁹. Una de las grandes particularidades de este documento aéreo representativo de mercancías es el protocolo modificadorio del Convenio de Varsovia a través del Convenio de Montreal de 1975 el cual no entra aún en vigencia, pero propone la sustitución del nombre de carta de porte aéreo por un documento relativo a las mercancías capaz de representarlas y ampliar el espectro legal de aceptación de nuevos documentos distintivos de mercaderías que demarquen la existencia del contrato de transporte aéreo.⁵⁸⁰

Este documento representativo de mercaderías o talón de mercancías, desde el Convenio de Varsovia es considerado como el documento total dentro del contrato de transporte aéreo internacional⁵⁸¹de mercaderías, ya que al ser expedido por el remitente y aceptado por el porteador, bajo todos y cada uno de los parámetros convenidos en el contrato y dotando de facultades al porteador para enviar al destinatario las mercaderías encomendadas al lugar contractualmente pactado⁵⁸². Es así que desde el mismo momento en que el expedidor o remitente emite la carta de porte este se encuentra obligado a consignar los datos referenciales del documento, configurándose con ello la expedición del contrato de transporte con todos sus derechos y obligaciones para remitir al lugar de destino la mercancía, señalando condiciones particulares, embalaje, estado, valor, peso y marca del producto.⁵⁸³

⁵⁷⁹ ESTRADA GUTIERREZ, C ., Manual de documentos de exportación, Promperu, Perú, 2016, p.138. URIBE CALDERON, D., El contrato de transporte.....cit., p.33. LENA PAZ, J., Compendio de derecho.....cit., p.202.

⁵⁸⁰ STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre de 2020 (Cendoj 28079110012020100469). MONTOYA MANFREDI, U., Tratado de derecho.....cit., p. 542.

⁵⁸¹ FRATALOCCHI, A., Comercio exterior: temas fundamentales del comercio internacional de mercaderías, Ediciones jurídicas cuyo, Mendoza, 2005, p.226.

⁵⁸² FOGLIA, R y MERCADO, A., *Derecho aeroespacial*, Abeledo-perrot, Buenos Aires, 1968, p.32. MAPELLI, E., *Régimen jurídico*cit., p. 107. AVILA PREVIA, A., *Transporte de larga*.....cit., p. 247.

⁵⁸³ STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre de 2016 (Cendoj 28079110012016100682). En la carta de porte aérea se encuentra consignada toda la operación de aeronavegabilidad, determinando directrices a aplicar durante toda la ejecución de aeronavegabilidad y por ende en sus periodos de responsabilidad.

Concertado el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías y expedida la carta de porte aéreo por el remitente o expedidor, a este documento le surgen una serie de particularidades o funciones dentro de las tratativas contractuales; como primera medida la carta de porte es netamente informativa, especificando instrucciones relativas a la entrega de las mercaderías, pago de fletes⁵⁸⁴, términos del acuerdo, derechos de las mercancías transportadas y demás cargas legales que puedan llegar a entrega de las mercaderías y de las demás condiciones convenidas por las partes.

Además de estar compuesta de una función informativa, funge una función probatoria respecto de la existencia de la celebración del contrato de transporte aéreo de mercancías⁵⁸⁵, convirtiéndose en un título legal capaz de certificar el contrato perpetrado entre el expedidor y el porteador con una naturaleza propia orientada al volumen de la mercancía⁵⁸⁶, las condiciones favorables o deplorables de la mercancía, la cantidad transportada, el tipo de mercancías transportada y los cuidados indefectibles para su preservación⁵⁸⁷. No obstante este documento no es catalogado de ser indispensable por aplicarse en la práctica la redacción y la entrega de la carta de porte y al unisonó el perfeccionamiento del contrato, dotando al documento acreditativo de transportar mercancías mediante la existencia del negocio jurídico⁵⁸⁸ convenido entre expedidor y porteador, queriéndose con ello decir que la falta de presencia o pérdida del AWB como documento no afectaría la existencia, la eficacia, la validez y el vigor del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías⁵⁸⁹. La expedición del AWB o carta de porte aérea debe realizarse mediante varios ejemplares originales y copias debidamente repartidas y

⁵⁸⁴ GILDEMEISTER MARTINEZ, A., *Elementos de derecho aeronáutico*, Editorial Universidad del Pacífico, Buenaventura, 1986, p.119.

⁵⁸⁵ LEON TOVAR, S., *Contratos mercantiles*..... cit. p.164.

⁵⁸⁶ FRATALOCCHI, A., *Comercio exterior*..... cit. p.227.

⁵⁸⁷ GOMEZ CALERO, J., *El transporte*..... cit. p.136. Este documento probatorio contiene la presunción legal de que se ejecuta el contrato por la expedición de una carta de porte que certifique la aceptación de las mercancías transportadas.

⁵⁸⁸ GUERRERO LEBRON, M., *La carta de porte aérea electrónica una realidad*, Marcial Pons, Madrid, 2007, p.192. LEON TOVAR, S., *Contratos mercantiles Comercio exterior*..... cit. p.162.

⁵⁸⁹ BARROILHET ACEVEDO, C., y DIAZ DIAZ, A., *Derecho de Transporte*, Editorial Libromar, Madrid, 1994, p.377. SOTO, J., *Tratamiento legal de la responsabilidad en el régimen de transporte de carga argentino*, Universidad Abierta Interamericana, Rosario, 2007, p.17.

estructuradas, por colores y sujetos contractuales, pero la pregunta que surge es si tanto los originales como las copias son capaces de ser medios demostrativos suficientes para probar la existencia del contrato, respuesta que no es solucionada ni mucho meno mencionada por el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal, pero que a sido tratada levemente por la doctrina española al hablar únicamente de los tres ejemplares originales e indicar que todos tienen el mismo valor probatorio, pero en caso de no estar en presencia de un escenario de igualdad , se debe escoger un ejemplar que prevalezca frente a los demás por factores de contenido interpretativo⁵⁹⁰.

Otra de las funciones inherentes de la carta de porte aéreo es servir de titulo valor representativo de mercancías⁵⁹¹, función controversial catalogada por algunos como posible y por otros como improbable, lo cierto es que el Convenio de Varsovia de 1929 cierra certeramente la posibilidad de considerar a la carta de porte como un instrumento negociable que pueda llegar a representar las mercancías objeto de transporte⁵⁹². Este punto normativo del Convenio de Varsovia crea ciertos malestares dentro del sector del transporte aéreo, abriendo con ello la posibilidad de pactar la negociabilidad de la carta de porte según la voluntad emanada de las mismas partes, todo esto perpetrado bajo parámetros plenamente detallados en el protocolo modificadorio de la Haya del 1955⁵⁹³, permitiendo con ello otorgar un factor potestativo de elección a las partes participantes dentro del contrato de transporte.⁵⁹⁴ Este importante documento dentro del sector aéreo tendrá una

⁵⁹⁰ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.195.

⁵⁹¹ ISAZA POSSE, M y MONTEJO NIÑO, M., *Carta de porte o guía aérea*, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 1993, p.54. STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre de 2020 (Cendoj 28079110012020100469).

⁵⁹² RODRIGUEZ JURADO, A., *Veloz evolución.....cit.*, p.46.

⁵⁹³ Protocolo de la Haya modificadorio del Convenio de Varsovia, publicada en el BOE núm. 133, de 4 de junio.

⁵⁹⁴ *Vid.* PULIDO BEGINES, J., *El concepto de porteador efectivo en el derecho uniforme del transporte*, Marcial Pons , Madrid, 2012, p.43. Legislaciones locales como la de Colombia abren el carácter de la negociabilidad de la carta de porte aérea, siendo catalogada de ser un titulo capaz de representar mercancías y estar dotado de la capacidad o la calidad de ser negociable (art. 1020 c.co); es así que la persona portadora de la carta de porte aérea podrá hacer efectivos los derechos que en ella se incorporan, fijando la desaparición del remitente y el destinatario del contrato de transporte aéreo de mercaderías, por adquirir privilegios, obligaciones y derechos el tenedor legitimo del titulo aéreo carta de porte.

existencia plena en el momento de cumplir con los requisitos mínimos indicados por el Convenio de Varsovia (art. 8 C.V), el cual debe contener la lugar y fecha del documento, el punto de partida y arribo de la aeronave, las detenciones previamente establecidas, dirección y nombres del porteador, expedidor y destinatario, el tipo de mercadería acompañada de todo su embalaje, en donde se determina peso, cantidad y volumen. Es de anotar que esta disposición normativa fue reformada a través del Protocolo de la Haya de 1955⁵⁹⁵ estipulando tres indicaciones que deben encontrarse siempre plasmadas en la carta de porte aérea, es así que la carta de porte o AWB con la reforma introducida por el protocolo de la Haya debe siempre contener “ *a. La indicación de los puntos de partida y de destino, b. Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola alta parte contratante, y se ha previsto una o mas escalas en el territorio de otro estado, deberá indicarse unas de esas escalas, c. Un aviso indicando a los expedidores que si el transporte cuyo punto final de destino de una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o avería de las mercancías* ”.⁵⁹⁶ Otra de las funciones que puede llegar a prestar la carta de porte aérea⁵⁹⁷ de una manera adversa en la cual no ahondaremos pero si parece importante articular, es que la carta de porte puede servir de factura por valor del flete de los cargos que puede llegar a cobrar la aerolínea, es un documento comercial que se requiere para los despachos aduaneros, es un documentos comercial que se requiere para el cobro de una de carta de crédito y es el documento capaz de certificar la lista de embarque con todos sus documentos adheridos⁵⁹⁸.

⁵⁹⁵ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*....., *cit.* p.221. VIDELA ESCALADA, F., *Derecho aeronáutico*....., *cit.* p.862.

⁵⁹⁶ Protocolo de la Haya modificadorio del Convenio de Varsovia, publicada en el BOE núm. 133, de 4 de junio. RODIERE, R., *Droit comercial*.....*cit.* p. 344. De igual forma al ser un contrato convenido mediante la voluntad de las partes, se pueden adicionar u adherir indicaciones que sin ser obligatorias hacen crear presunciones adversas respecto del porteador aéreo de mercaderías, indicaciones como el peso, numero de bultos, calidad del embalaje, estado de las mercaderías, entre otras.

⁵⁹⁷ RODRIGUEZ JURADO, A., *El segundo hito*.....*cit.* p. 24. LEON TOVAR, S., *Contratos mercantiles Comercio exterior*..... *cit.* p.169. STS, Sala 1ª, de 31 de diciembre de 1985 (Cendoj 28079110011985100620).

⁵⁹⁸ RODRIGUEZ JURADO, A., *Veloz evolución**cit.* p.57.

Esta carta de porte⁵⁹⁹ para poder cumplir todas y cada unas de las funciones descritas en línea precedentes debe estar compuesta de una estructura de formularios de color verde para la carta de porte original, rosado la carta de porte para el consignatario, azul la carta de porte para el expedidor y amarillo la carta de porte que certifica la entrega de las mercancías transportadas al consignatario practicas comerciales internacionales dentro del sector aéreo que van estableciendo parámetros de transparencia respecto de la certificación de la existencia de la carga trasportada por la “Cargo Services Conference”⁶⁰⁰ (CSC), actualizando bajo el marco legislativo y potestativo de la IATA una serie de clausulas que se deben estipular al reverso de la carta de porte o del AWB., acopiando las condiciones del contrato de transporte, la normativa aplicable, los limites de la responsabilidad del porteador, la ruta seguir , el posible cambio de ruta.⁶⁰¹

CAPITULO III. FORMACIÓN, PERFECCIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE MERCADERIAS.

10. Proceso de formación del contrato

Hablar de la formación de un contrato y especialmente del contrato de transporte aéreo de mercaderías demarca varios momentos contractuales, por tal razón se considera tan importante y fundamental el determinar específicamente la formación

⁵⁹⁹ TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*, cit. p.361.

⁶⁰⁰ HILL, C., *Negocios internacionales*, McGraw-Hill interamericana, Bogotá, 2011, p.147. La Conferencia de Servicios de Carga es responsable de desarrollar y mantener los estándares en los procedimientos aéreos, emitiendo resoluciones y recomendaciones practicas acompañada de todos los estándares de documentación, procedimientos, reglas, regulaciones, Udls, mercancías peligrosas.

⁶⁰¹ Las obras más específicas y completas sobre el contrato de transporte aéreo de mercancías son las siguientes: MAPELLI LOPEZ, E., “Parciales comentarios al Convenio de Montreal 1999”, en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, nº 5, 2012, p. 7. HURTADO DE MENDOZA POMAR, F., “De Varsovia a Montreal y de Montreal a Varsovia cuestionamientos judiciales a la incorporación al derecho nacional del Convenio de Montreal referido al transporte aéreo internacional”, en *Revista de Derecho Forseti*, nº 1, 2017, p. 47. LEÓN CASTAÑEDA, J., *El contrato de transporte aéreo y marítimo su regulación internacional*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2015, p. 111. TAPIAS SALINAS, L., *Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio*, Editorial Instituto Iberoamericano del Derecho Aeronáutico y del Espacio, España, 1978, p.142. MONGE DOBLES, I., “Consentimiento electrónico y la regla de interpretación contra estipulación”, en *Revista Judicial*, nº 108, 2013, p. 16. PINOCHET OLAVE, R., “Aspectos especiales en la formación del contrato electrónico” en DE LA MASA, I (Coord.), *Temas de contratos*, Ediciones Universidad Diego Portales, Santiago de Chile, 2010, p.9. ISAZA POSSE, M y MONTEJO NIÑO, M., *Carta de porte.....cit. p.57.*

del contrato, y es que este camino contractual da su inicio mediante el acuerdo celebrado de manera consciente mediante el intercambio de declaraciones de voluntad o consentimiento contractual derivado de la misma formación del contractual, siendo entendido este consentimiento contractual como la exteriorización de la voluntad de los participantes de la operación aérea de transporte de mercaderías, por el hecho de que las partes contractuales dentro del transporte aéreo al manifestar su consentimiento puede ser entendido como el raciocinio, deseo y exteriorización de la voluntad a través de instrumentos sonoros, escritos, corporales y digitales.

La expresión efectuada por las partes o el consentimiento contractual exteriorizado por la voluntad de la partes aéreas contractuales,⁶⁰² siguen los cimientos del principio de la autonomía de la voluntad,⁶⁰³ determinando contenidos y efectos⁶⁰⁴obligacionales⁶⁰⁵ del porteador, remitente y destinatario aéreo de mercaderías, ya que al aceptar obligacionalmente aptitudes dentro de la tratativa contractual surge la concurrencia de aceptación de voluntades⁶⁰⁶ en el que un oferente aéreo de mercaderías a través de una oferta aérea detalla la posibilidad de realizar materialmente el traslado de una mercadería de un lugar geográfico a otro y en donde un destinatario de esta oferta declara su voluntad con objetivo de consumir el contrato y dilucidar a su vez su objeto.⁶⁰⁷

⁶⁰² RENDON ANGEL, J y LONDOÑO VASQUEZ ,D., “La manifestación declarativa de la voluntad jurídica como requisito obligacional” en GARCES VASQUEZ, P.(Coord.) *El consentimiento su formación y sus vicios*, Institución Universitaria de Envigado, Envigado, 2014, p. 23.

⁶⁰³ Vid. FAYOS GARDO, A., *Manual de derecho de obligaciones y contratos*, Dykinson, Madrid, 2018, p.71. “El consentimiento contractual es el acuerdo de las partes y consiste en la concurrencia o encuentro de sus respectivas declaraciones de voluntad, que llamaremos la oferta y la aceptación”.

⁶⁰⁴ CASTILLO FREYRE, M., y MARTIN HORNA, P., *Tratado de la teoría general de los contratos la plena vigencia del código civil en la contratación contemporánea*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2006, p.27. Este consentimiento de las partes debe ser manifestado a través de una persona dotada de la capacidad necesaria para contratar el servicio de transporte aéreo de mercaderías, sin estar sometidos a algún tipo de prohibición legal, judicial, o actuando bajo coerción o fuerza.

⁶⁰⁵ MANZOR, A., *e-commerce*, Lambert academic publishing, United States, 2010, p.2.

⁶⁰⁶ FORTICH, S., *Formalismo contemporáneo u protección del consentimiento contractual*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2018, p.101.

⁶⁰⁷ EYZAGUIRRE ECHEVARRIA, R., *Contrato de transporte..... cit.*, p.232. STS, Sala 1ª, de 20 de julio de 2021 (Cendoj 28079110012021100546).

La formación del contrato de transporte aéreo de mercaderías pueden tener su formación mediante un contrato entre presentes y mediante un contrato entre ausentes celebrado por medios digitales⁶⁰⁸, pero sea una u otra la vía aplicar de parte de los partes contractuales, lo que si se debe manifestar es que la formación contractual tiene el punto total de ser consensual⁶⁰⁹, es decir que su formación contractual se da por la manifestación expresada por las partes contratantes del transporte aéreo de mercaderías al momento de celebrar y dar la confección de las respectivas tratativas del contrato de transporte, actuando los participantes mediante el principio de la autonomía de la voluntad por convenir elementos inherentes como el precio o flete a pagar por el traslado de las mercancías, la naturaleza de la mercadería a transportar, el itinerario del lugar de salida y de entrada de la aeronave, entre otros pormenores del traslado de las mercaderías los cuales determinan que el acto contractual se encuentra estructurado por la libertad de forma establecido por los participantes de la operación aérea de mercaderías. Al ser un contrato consensual⁶¹⁰ no existe solemnidad alguna para la materialización del acto contractual de transporte, su formación se da por la voluntad humana y la capacidad de las partes de crear vínculos en virtud de acuerdos concertados, en donde el principio *solus consensus obligat* entrega de manera autosuficiente la validez del contrato de transporte aéreo de mercaderías.⁶¹¹

Al revisar la normatividad internacional y sus mismas manifestaciones, podemos deducir que existen una serie de confusiones por lo establecido en las directrices de los convenios internacionales de transporte aéreo de mercaderías de Varsovia⁶¹²

⁶⁰⁸TOLOSA VILLABONA, L., "De los principios del derecho obligacional y contractual contemporáneo", en *Revista de Estudios Socio jurídicos*, nº 2, 2017, p. 35.

⁶⁰⁹ HINESTROSA, F., "De los principios generales del derecho a los principios generales del contrato", en *Revista de derecho privado*, nº 5, 1995, p. 26. SARMIENTO BEJARANO, R., *Principios rectores de los contratos civiles y mercantiles*, Universidad de la Sabana de Colombia, Bogotá, 2002, 50. PEÑA NOSSA, L., *De los contratos mercantiles nacionales*..... cit. p.126.

⁶¹⁰ STS, Sala 1ª, de 22 de septiembre de 2003 (Cendoj 31201370032003100416).

⁶¹¹ FORTICH, S., "Solus consensus obligat", en *Revista de derecho privado*, nº 5, 2012, p. 26. PADILLA TAMARA, A., "Las obligaciones de resultado atenuadas una posible solución entre el conflicto de igualdad y equidad en el contrato de transporte benévolo" en *Revista electrónica de la facultad de derecho de la Universidad de los Andes de Colombia*, nº 35, 2016, p. 21, en <https://bit.ly/3yysnuL> (visitado 02 de abril del 2020).

⁶¹²BARTSCH, R., *International aviation law a practical guide*, Ashgate publishing, United Kingdom, 2012, p.65. WHALEN, T., "The new Warsaw Convention the Montreal Convention", in *Magazine air and space and law*, nº 25, 2000, p.12.

de 1929 y Montreal de 1999., confusiones en base de que la carta de porte o AWB al ser un documento primordial para el contrato de transporte de mercaderías, genera una serie de inconvenientes interpretativos al respecto de la formación y ejecución del acto contractual de transporte, en el que algunos indican la existencia de una solemnidad para la formación del contrato de transporte aéreo por necesitar para la consecución y materialización de sus efectos el estar presente una carta de porte o AWB, porque de lo contrario la operación estaría incompleta y no podría surtir sus efectos legales de manera válida y eficaz el contrato de transporte, confusiones que han sido moduladas por el sector doctrinal aéreo en el que de forma mayoritaria preceptúan que la carta de porte o AWB⁶¹³ si se pierde, extravía, refunde o no aparece dentro de la gestión documental del contrato de transporte aéreo, esto no daría afectación alguna a la validez del acto contractual, es decir a la misma formación del contrato de transporte aéreo como primer paso en el sendero contractual de trasladar mercaderías⁶¹⁴.

La formación contractual del transporte aéreo de mercaderías por su naturaleza consensual exterioriza la voluntad de los actos contractuales, todo confeccionado en base a las manifestaciones convenidas por las partes, actuando mediante la premisa obligacional de la autonomía de la voluntad, es decir que como primer paso dentro de la confección contractual del transporte aéreo de mercaderías podemos evidenciar la formación contractual en base a la naturaleza jurídica del consensualismo.

10.1 La oferta en el contrato de transporte aéreo de mercaderías.

Una vez hemos ingresado en los albores de la formación contractual del transporte aéreo de mercaderías debemos partir de la declaración de la voluntad de las

⁶¹³ MAPELLI LOPEZ, E., "Parciales comentarios al Convenio de Montreal 1999", en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, nº 5, 2012, p. 7. BAUZA ARAUJO, A., *Los seguros en el transporte aéreo*, Editor Montevideo, Montevideo, 1986, p. 26. BONET ARMENGOI, F., *Los seguros de mercancías en el comercio internacional*, Centro de Estudios de Economía Internacional, Barcelona, 1982, p. 56.

⁶¹⁴ HURTADO DE MENDOZA POMAR, F., "De Varsovia a Montreal y de Montreal a Varsovia cuestionamientos judiciales a la incorporación al derecho nacional del Convenio de Montreal referido al transporte aéreo internacional", en *Revista de Derecho Forseti*, nº 1, 2017, p. 47.

partes mediante la oferta contractual formulada mediante requisitos que deben ser cumplidos a cabalidad para que den el despliegue efectivo de los diferentes efectos jurídicos⁶¹⁵, definida la oferta contractual como la invitación unilateral que realiza una de las partes a otra con el objetivo de poder consumir jurídicamente un contrato ⁶¹⁶, es decir la proposición realizada por el porteador contractual aéreo de mercaderías a otra parte contractual denominada remitente aéreo de mercaderías para la celebración del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

Dentro de la estructura de la oferta contractual que ayuda a dar la confección respectiva del transporte aéreo de mercaderías encontramos unos requisitos propios de la tipología contractual que entregan validez y eficacia⁶¹⁷, el primer requisito del que debe estar dotada la oferta contractual emitida por el porteador contractual de mercaderías es la autosuficiencia, otorgando la posibilidad al destinatario de la oferta o remitente aéreo de aceptar o rechazar la oferta⁶¹⁸ propuesta por el porteador contractual aéreo. Como segundo requisito la oferta en el transporte aéreo de mercaderías debe reflejar la intención seria o comprometida de contratar el transporte aéreo para dar el desplazamiento de mercaderías de un sector geográfico a otro, quedando como tal obligado el porteador contractual de mercaderías u oferente de la oferta aérea de mercaderías a cumplir con las respectivas proposiciones contractuales propuestas una vez el destinatario de la oferta es decir el remitente aéreo de mercaderías a manifestado

⁶¹⁵ CABELLO GONZALES, J., *Contratación internacional..... cit.*, p.26. La formación de un contrato internacional se puede alcanzar de dos formas: formación instantánea, en el momento en que las partes contratantes intercambian su declaración de voluntad de modo inmediato, sin opción a modificar la oferta y la aceptación; por otro lado, una formación sucesiva, por ser entendida como la formación en lugares distintos y producción de intervalos entre la oferta y la aceptación.

⁶¹⁶ MOSSET ITURRASPE, J., *Contrato*, Editorial Culzoni, Buenos Aires, 1997, p. 54.

⁶¹⁷ ROMUALDI, E., "Contrato de transporte y logística una introducción a su análisis", en *Revista Ateneo de Transporte*, nº 53, 2010, p.6. Es de anotar que la oferta es autónoma y se puede dirigir a personas determinadas e indeterminadas, pero lo que naturalmente ocurre en los movimientos comerciales propios del transporte es que la oferta se presenta a un público general indeterminado sin perder la noción de seriedad y carácter definitivo, excluyendo supuestos de falta de contundencia negocial.

⁶¹⁸ SIERRALTA RIOS, A., *Contratos de comercio internacional*, Fondo editorial de la PUCP , Lima , 2018, p.113. CABELLERO MIGUEZ, I y PADIN FABEIRO, C., *Comercio internacional una visión general de los instrumentos operativos del comercio exterior*, Editorial ideas propias, Vigo, 2006, p.106.

la aceptación⁶¹⁹ de la oferta propuesta por el porteador contractual . Y como ultimo y tercer requisito de la oferta aérea es que debe estar dotada de un carácter recepticio, siendo direccionada a una o más personas, las cuales finalmente terminaran adheridas o vinculadas contractualmente a la tratativa aérea de trasladar mercaderías por haber expresado de manera enfática su aceptación contractual⁶²⁰ del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

El instituto Internacional para la Unificación de Derecho Privado UNIDROIT emite una serie de principios y directrices las cuales son aplicables a los contratos mercantiles internacionales, parámetros que tienen aplicabilidad en el contrato de transporte aéreo de mercaderías por indicar en su capitulo 2, sección 1 de la formación (art. 2.1.2 Unidroit),⁶²¹ que la oferta es entendida como la propuesta de celebración de un contrato el cual viene detallado y con la plena intención de que el oferente quede obligado a cumplir lo ofertado, es así como esta invitación a contratar está dirigida a una o varias personas determinadas o indeterminadas, constituida a través de información precisa que detalla la calidad de las mercancías sujetas a traslado, la cantidad de mercancías, precios, itinerarios, y la obligación del porteador o oferente de quedar compelido a la propuesta emitida en caso de aceptación por parte del destinatario de la oferta⁶²²o remitente de la operación de transporte aéreo de mercancías (art. 2.1.1 Unidroit). Dicha declaración de voluntad emitida por el porteador contractual aéreo debe estar destinada a personas detalladas particularmente que tengan la intención de contratar servicios de trasladar mercaderías⁶²³ de un sector geográfico a otro, siendo un negocio de proyecto jurídico claro, determinado y que contiene los elementos esenciales para llegar a su perfección, fungiendo como protagonista principal el porteador

⁶¹⁹ CUEVILLAS MATOZZI, I., *La oferta contractual en el comercio internacional*, Tirant lo Blanch, España, 2007, p.739.

⁶²⁰ FORNO FLORES, H., “Los efectos de la oferta contractual”, en *Revista de la Asociación ius et veritas*, nº 15, 1997, p. 185.

⁶²¹ OVIEDO ALBAN, J., “Aplicación de los principios de unidroit a los contratos comerciales internacionales”, en *Revista Criterio Jurídico*, núm. 3, 2003, p.9.

⁶²² LARA AGUADO, A., “La oferta y la aceptación contractuales”, en SÁNCHEZ LORENZO, S. (Dir.), *Derecho contractual comparado una perspectiva europea y trasnacional*, Aranzadi, España, 2013, p. 316.

⁶²³ RUIZ DE VELASCO, A., *Manual de derecho mercantil*, Universidad Pontificia de Comillas, Madrid, 2007, p.739.

contractual de mercaderías por ofrecer el servicio de traslado de mercancías a un precio detallado que no permite variables o cambios, porque una vez comunicada y aceptada la oferta por su destinatario esta adquiere la condición de irrevocable⁶²⁴.

El porteador contractual de mercaderías al tener su oferta confeccionada y lista para su ofrecimiento público a través de vías tradicionales o senderos electrónicos⁶²⁵, da la emisión de la oferta contractual de traslado de mercaderías transmitiendo itinerarios detallados, puntos de salida y llegada de la aeronave, tipo de mercadería a transportar y precio del flete a pagar de manera estable sin variables, debiendo el porteador contractual brindar una oferta detallada la cual puede ser aceptada o rechazada. Si el remitente aéreo o destinatario de la oferta contractual aérea rechaza la oferta estipulada por el porteador aéreo se considera como finiquitada la propuesta a generar lazos contractuales aéreos de traslado de mercaderías, pero de igual manera el remitente aéreo o destinatario de la oferta contractual aérea puede dar la aceptación de la oferta, dándose como tal apertura propia a la perfección de la oferta y naciendo de tal manera lazos obligacionales que deben ser cumplidos a cabalidad sin posibilidad de cambio o reestructuración⁶²⁶.

Existe la posibilidad de retirar la oferta aérea a contratar de parte del porteador⁶²⁷ contractual (art. 2.1.3 Unidroit), pudiendo hacer efectivo el retiro de la oferta desde el momento en que se da la formulación de la misma, hasta el tiempo en el que debe ser aceptada la oferta de parte del remitente aéreo o destinatario de la oferta aérea, siendo la única oportunidad de hacer posible modificación o como mejor lo enuncia los principios de unidroit al indicar que “ *la oferta puede ser revocada hasta que se perfeccione el contrato, si la revocación llega al destinatario antes de que este haya enviado la aceptación.*”⁶²⁸ (art. 2.1.2 Unidroit).

⁶²⁴ SIERRALTA RIOS, A., *Contratos de comercio*..... cit., p.126. El contrato es perfeccionado a través de la aceptación de la oferta que haya sido pactado en el acuerdo de las partes contractuales.

⁶²⁵ SAP Vitoria-Gasteiz, Sección 7ª, de 13 de enero del 2020 (Cendoj 01059420072020100014).

⁶²⁶ FORNO FLORES, H., “Los efectos”, *op. cit.*, p. 190. OVIEDO ALBAN, J., “Aplicación de los principios”, *op. cit.*, p. 11.

⁶²⁷ MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte*..... cit., p.171.

⁶²⁸ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional*..... cit., p.57.

Dentro de los movimientos comerciales aeronáuticos el porteador contractual puede dar la emisión respectiva de la oferta contractual aérea de manera electrónica o a través de los medios tradicionales conocidos, debiendo cumplir con el presupuesto propio de que la oferta debe ser clara y precisa, ya que si existe ausencia de este tipo de característica de la figura de invitar a contratar o la oferta contractual no podría adquirir su resplandor legal, es así que por ser un acto jurídico unilateral de formación precontractual del contrato de transporte aéreo de mercaderías en el que se establecen tratos precisos, firmes, inequívocos, claros y precisos, dando con ello el asentamiento del negocio jurídico y como tal el perfeccionamiento del contrato de transporte. Esta oferta contractual genera vínculos obligacionales perdurables a través de una propuesta sometida a consideración por parte de un destinatario de la oferta o remitente aéreo, en el que a través de las reglas de razonabilidad ayudan a medir la intención de contratar⁶²⁹, la intención de obligarse, la intención de perfeccionar el contrato y la misma intención de preservar el negocio jurídico de transportar mercaderías, todo mediante los cimientos propios del principio de buena fe, prácticas comerciales probas y buenas costumbres.⁶³⁰

Si la oferta no cumple con los parámetros legales de claridad, precisión, contenido descriptivo suficiente como la clase de mercaderías, el precio y otros tantos elementos esenciales⁶³¹ que permiten determinar la existencia del contrato de transporte aéreo mercaderías y de la misma oferta contractual del transporte de mercaderías, se puede llegar a prospectar la intención de obligarse subjetivamente mediante la prevalencia de intenciones y el propio contenido conceptual de la oferta, ya que al predominar la autonomía de la voluntad se llega a la perfección plena y completa del contrato de transporte aéreo de mercancías⁶³².

⁶²⁹ AGUIRRE ANDRADE, A y MANASIA FERNANDEZ, N., “Los principios de unidroit en las relaciones comerciales internacionales”, en *Revista de derecho Universidad del Norte*, nº 25, 2006, p. 63. RUIZ DE VELASCO, A., *Manual de derecho..... cit.*, p.740. JEREZ RIESCO, J., *Comercio Internacional..... cit.*, p.96.

⁶³⁰ ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional..... cit.* p. 195.

⁶³¹ MAPELLI LOPEZ, E., El contrato de transporte *cit.*, p.79. MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte..... cit.*, p.174.

⁶³² SIERRALTA RIOS, A., *Contratos de comercio..... cit.*, p.115. LEON TOVAR, S., *Contratos mercantiles.....cit.*, p.150. Ahora puede presentarse el escenario de que varios destinatarios indeterminados den aviso del recibo de la oferta al mismo tiempo, teniendo la posibilidad el oferente

La validez de la oferta se da en el momento en que llega a conocimiento del destinatario aéreo, pudiendo ser revocada la oferta antes que el destinatario haya aceptado la oferta o expresado su consentimiento materializando como, porque una vez materializada la aceptación de la oferta por parte del destinatario podemos indicar que existe perfección del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías⁶³³. Entendemos que este periodo precontractual constituye la base fundamental del contrato de transporte aéreo, por tal razón se requiere de una voluntad firme, decidida, inequívoca, voluntaria y que este dirigida a varios destinatarios con la finalidad de esperar su aceptación o rechazo y poder llegar a tratativas contractuales mucho más avanzadas.

España al interior del proceso intercontractual determina la declaración de la voluntad como punto inicial de confección de la oferta e igualmente de su aceptación, considerado el consentimiento como punto de partida de la relación contractual que permite la proposición y aceptación de la oferta de transportar mercaderías por vía aérea. Al hablarse de oferta dentro del régimen jurídico español no se encuentra regulación alguna de parte del legislador, siendo una labor desarrollada por la jurisprudencia⁶³⁴ y la doctrina mediante parámetros establecidos⁶³⁵ que entregan la forma de dar desarrollo a las tratativas preliminares de confección contractual, dándose como tal la construcción del concepto de oferta mediante la manifestación de la sentencia del Tribunal Supremo Español del 10 de octubre de 1980, el cual la define como la “ *declaración de voluntad dirigida por una de las partes, llamada oferente, a la otra u otras, conocidas como destinatarios, con el fin de concluir un contrato una vez se reciba la aceptación* ”⁶³⁶ por el hecho de ser una declaración unilateral de la voluntad que obliga al oferente y destinatario a

o porteador contractual de escoger libremente el destinatario indeterminado que cumpla con las condiciones propias de idoneidad y del cual reciba primeramente su aviso.

⁶³³ GRIMALDI, C . “ La duración de la oferta”, en *Revista de derecho privado*, nº 26, 2014, p. 296.

⁶³⁴ MENENDEZ MATO, J., *La oferta contractual*, Arazandi Thomson Reuters, Madrid, 1998, p. 32. MOLINA, J., “El proceso de formación o conclusión del contrato”, en *Revista para el análisis del derecho*, nº 3, 2015, p. 33.

⁶³⁵ STS, Sala 1ª, de 12 de septiembre del 2004 (Cendoj 28079110012004100298), SAP Zaragoza, Sección 5ª, de 12 de mayo del 2006 (RAJ 156 / 2006).

⁶³⁶ MARQUEZ GONZALEZ, J., “Los principios generales de los contratos”, en *Revista de los investigadores del instituto de investigaciones jurídicas*, nº 10, 2004, p. 3. STS, Sala 1ª, de 2 de febrero de 1980 (RAJ 3623 / 1980). STS, Sala 1ª, de 17 de septiembre de 2013 (RAJ 506 / 2013).

cumplir con los diferentes factores obligacionales que surgen de la confección contractual. La oferta emitida dentro de la normatividad española exige el elemento de seriedad en la proposición, en donde el proponente tiene la firme intención de estar vinculado a la operación de aeronavegabilidad de transporte de mercaderías, siendo una relación compuesta de requisitos subjetivos en donde la seriedad de la oferta es darle respeto a las declaraciones generadas por el consentimiento de las partes⁶³⁷.

Además, la oferta debe estar dotada de una vigencia que entregue seguridad y certeza de la invitación a contratar, oferta que no que debe presentar fenómenos de extinción sino surtir sus efectos jurídicos normales los cuales tienen vigencias establecidas que no pueden tener carácter permanente, sino que existe la plena certeza de que la oferta puede ser revocada mientras esta no haya sido aceptada por el destinatario de la oferta que tiene la condición inherente de ser recepticia⁶³⁸ al momento de la emisión de parte del oferente, pero sin olvidar que la oferta puede presentar otra variable como es el hecho de que al momento de su emisión el oferente de a conocer que la oferta tiene la calidad de irrevocable, siendo admitida y eficaz al respecto de la ejecución propia de sus efectos jurídicos, oferta irrevocable que debe estar dotada del requisito prioritario de estipulación temporal, en el que se detallan plazos prefijados o tiempos determinados en donde todo oferente tiene la facultad de renunciar a la revocación respectiva.⁶³⁹ La oferta al estar dotada de precisión en los tiempos en donde los plazos se encuentran determinados, establecen términos iniciales y finales los cuales producen el desarrollo de los actos de la oferta contractual, todo a través del principio de la autonomía de la voluntad el cual desplegara su eficacia desde el mismo momento en el que el destinatario de

⁶³⁷ STS, Sala 1ª, de 15 de junio de 1994 (RAJ 4923 / 1994). La voluntad jurídica de las partes o la misma oferta según corrientes jurisprudenciales no esta catalogada de ser un trato preliminar. STS, Sala 1ª, de 2 de febrero de 1990 (RAJ 652 / 1990).

⁶³⁸ GONGORA GUZMAN, D y MARTINEZ OLIVA, J., “La oferta y la aceptación como procedimiento de formación del contrato en el código civil cubano” en *Revista derecho y cambio social*, nº 35, 2014, p. 22 en <https://bit.ly/3wtrSjG> (visitado 21 de mayo del 2021). STS, Sala 1ª, de 28 de enero de 2000 (RAJ 454 / 2000).

⁶³⁹ GUILLEN CATALAN, R., “El plazo de aceptación de la oferta como limite de vigencia” en *Revista boliv de derecho*, n º 19, 2015, p. 613, en <https://bit.ly/2QTBtBm> (visitado 21 de febrero del 2021). STS, Sala 1ª, de 2 de febrero de 1980 (RAJ 3623 / 1980).

la oferta tiene conocimiento de la oferta hasta un punto temporal en el que se analizan los comportamientos previos de las partes, como la misma naturaleza de la mercadería a aceptar, todo con la finalidad de perfeccionar la oferta emitida mediante actos de aceptación que respetan la vigencia de la oferta y la no aplicabilidad de la revocación.⁶⁴⁰

El régimen jurídico en Colombiano al respecto de la oferta del contrato de transporte aéreo de mercaderías esta fundamentada mediante el consentimiento de la partes contractuales, por el hecho de que el consentimiento es catalogado de ser el núcleo esencial del contrato de transporte aéreo, la formación del consentimiento de las partes contractuales aéreas tienen como fundamento el Código Civil Colombiano⁶⁴¹, (art. 1494 C.C), preceptuando que las obligaciones surgen por el concurso real de las voluntades de un porteador contractual aéreo, un remitente aéreo y un destinatario aéreo, todo mediante la voluntad de las partes de dar la ordinaria confección del contrato de transporte aéreo de mercaderías⁶⁴². Pero Colombia al tener un sistema dicotómico, genera de manera imperativa la directa remisión al código de comercio⁶⁴³, indicando que la oferta (art. 845 C.Co) que sea emitida de parte de porteador aéreo o el oferente es una propuesta a contratar el traslado aéreo de mercaderías de un sector geográfico a dar la respectiva celebración del proyecto de negocio de jurídico la cual debe estar compuesta de unos elementos esenciales, con el sentido contractual de que esta sea comunicada al destinatario de la oferta o al remitente aéreo de mercaderías para que esta sea aceptada, y es que el legislador colombiano al dar amplia cobertura interpretativa de la norma permite que la comunicación de la oferta puede dar por cualquier medio adecuado en el que el destinatario de la misma pueda llegar a dar su aceptación , es decir permitiendo dentro del albor legal colombiano la posibilidad de emitir una oferta contractual de

⁶⁴⁰ MENENDEZ MATO, J., *La oferta..... cit.*, p.35. LARA AGUADO, A., “La oferta y la aceptación..... cit., p.320. CSJ de Colombia, Sala civil, de 24 de junio del 2016 (expediente SC8510 - 2016).

⁶⁴¹ Ley 57 de 1887, de 26 de mayo, publicada en el Diario Oficial núm. 2.867, de 31 de mayo.

⁶⁴² MOLINA, J., “El proceso de formación”, *op. cit.*, p. 36. GONGORA GUZMAN, D y MARTINEZ OLIVA, J., “La oferta”, *op. cit.*, p. 36.

⁶⁴³ ROCHA ALVIRA, A., *Lecciones sobre derecho civil obligaciones*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2009, p. 39. ARRUBLA PAUCAR, J., *Contratos mercantiles..... cit.* p. 107.

transporte aéreo por medios electrónicos o a través de medios físicos tradicionales, pero con la importancia de que la oferta sea dada a conocer por medios idóneos.⁶⁴⁴

Algo de lo que se debe hacer referencia e igualmente indicar con sentido manifiesto es el hecho de que el legislador colombiano dentro de sus directrices normativas mercantiles del Código de Comercio colombiano hace especial referencia a la oferta de mercaderías⁶⁴⁵, indicando de manera enfática que cuando se este presentando una oferta relacionada con mercancías a esta debemos dar la indicación del precio, las personas a las que se encuentran dirigidas si es que nos es encontramos en el escenario de personas determinada⁶⁴⁶, dando como tal el legislador colombiano la posibilidad de formular la oferta aérea de manera escrita o manera verbal, teniendo las dos los mismos efectos jurídicos y entregándoseles la posibilidad de dar la terminación de la oferta por justa causa, cuando en el momento en el que estemos dando la aceptación se hayan agotado todas las mercaderías ofrecidas públicamente, teniéndose como causal de terminación de justa causa para todos los actos contractuales aéreos ofrecidos⁶⁴⁷.

La oferta dentro del régimen colombiano tiene la categoría y la calidad de irrevocable, queriendo con ello decir que el proponente o porteador contractual de mercaderías no tiene la posibilidad de retractarse de el proyecto de negocio jurídico aéreo de traslado de mercaderías⁶⁴⁸, a menos de que de la cobertura respectiva al respecto de sus indemnizaciones causadas al destinatario de la oferta o al mismo remitente aéreo de mercaderías, la oferta debe mantener su sentido obligatorio con el objetivo de mantener permeante su naturaleza y la misma expresión de voluntad del oferente o porteador aéreo de mercaderías.⁶⁴⁹

⁶⁴⁴ MARIN VELEZ, G., "La responsabilidad precontractual en Colombia", en *Revista opinión jurídica*, n° 5, 2004, p. 61. ARRUBLA PAUCAR, J., *Contratos mercantiles.....cit.* p.108.

⁶⁴⁵ CARDENAS MEJIA, J., *Contratos notas de clase*, Legis, Bogotá, 2021, p. 139.

⁶⁴⁶ CSJ de Colombia, Sala civil, de 06 de septiembre del 2016 (expediente 11815-2016).

⁶⁴⁷ ROCHA ALVIRA, A., *Lecciones sobre derecho civil.....cit.* p. 40. ARRUBLA PAUCAR, J., *Contratos mercantiles.....cit.* p. 107.

⁶⁴⁸ CSJ de Colombia, Sala civil, de 6 de septiembre del 2016 (expediente SC11815 - 2016).

⁶⁴⁹ MARIN VELEZ, G., *La responsabilidad precontractual.....cit.* p. 62. ARRUBLA PAUCAR, J., *Contratos mercantiles..... cit.* p. 107.

10.2 La aceptación en el contrato de transporte aéreo de mercaderías.

Una vez hecha la propuesta de oferta de parte del porteador contractual aéreo y siendo aceptada por el destinatario aéreo⁶⁵⁰, se da apertura a un nuevo escenario dentro del camino de la formación contractual del transporte aéreo de mercaderías, aceptación realizada por el destinatario de la oferta a través de medios idóneos que ayudan a concluir de manera fehaciente el acto jurídico unilateral (art. 2.1.6 Unidroit)⁶⁵¹ que da paso a la confección material del contrato de transporte aéreo de mercaderías. La oferta (art. 2.1.6.2 Unidroit) debe ser desarrollada de manera voluntaria indicando sus condiciones propuestas a ofrecer mediante cláusulas y términos implícitos los cuales permiten indicar de manera expresa las condiciones ofrecidas por el porteador contractual y aceptadas de parte del destinatario aéreo de mercaderías⁶⁵².

La aceptación de la oferta en cabeza del destinatario tiene como requisito total su carácter recepticio, surgiendo para el destinatario la obligación de comunicar la aceptación de la oferta mediante medios idóneos y eficaces en donde las partes queden vinculadas obligacionalmente, para a su vez dar la perfección contractual del transporte aéreo de mercaderías. Los principios de Unidroit transmiten a la comunidad internacional modalidades al respecto de la aceptación de la oferta de parte del destinatario (art. 2.8 Unidroit), teniendo la posibilidad de aplicar en primera medida la aceptación de la oferta en el momento en el que mediante parámetros establecidos emite su comunicación de manera expresa respecto de su aceptación, quedando como tal ambas partes en acuerdo de las directrices a aplicar según lo convenido dentro de las mismas tratativas de la oferta del transporte aéreo de mercaderías⁶⁵³. La segunda forma de aceptación de la oferta aérea de mercaderías dispuesta a aplicar de parte del destinatario aéreo se presenta en el momento en el

⁶⁵⁰ SAP Pamplona, Sección 1ª, de 16 de diciembre del 2020 (Cendoj 31201470012020100155).

⁶⁵¹ PUIG FERRIOL, L., *Manual de derecho civil*, Marcial Pons, Madrid, 1996, p.549.

⁶⁵² CLAVERIA GOSALVEZ, L., "La predisposición del contenido contractual", en *Revista de Derecho Privado*, nº 7, 1979, p. 666. El aceptar la propuesta significa el responder afirmativamente a la invitación a contratar hecha por el oferente en todos los puntos y extremos de la oferta, debiendo ser realizado antes de que caduque, es decir la aceptación debe ser ejecutada dentro del término establecido inicialmente.

⁶⁵³ LEÓN CASTAÑEDA, J., *El contrato de transporte aéreo y marítimo su regulación internacional*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2015, p. 111.

que el porteador contractual de mercaderías ejecuta de manera tardía su manifestación de comunicar la aceptación de la oferta propuesta por el porteador contractual, por no encontrar instrumentos razonables que permitan dar de manera efectiva la aceptación de la propuesta a contratar, sin perder vigencia o validez jurídica alguna, sino que existe un letargo contractual de poder llegar a la perfección del transporte aéreo de mercaderías. (art. 2.9.1 Unidroit)⁶⁵⁴

La aceptación es una declaración de la voluntad que da el destinatario de la oferta⁶⁵⁵ por estar en acuerdo con todas las prerrogativas propuestas por el oferente en la oferta, mediante el fundamento de que el destinatario de la oferta debe dar su aceptación pero debiendo coincidir con los mismos parámetros ofrecidos en la oferta. Ahora puede presentarse el escenario en el que el destinatario no acepte la oferta y de la formulación de una contraoferta, es decir una reformulación que realiza el destinatario al respecto de la directrices propuestas por el oferente buscando como tal extinguir y caducar la primera oferta que a sido propuesta por el oferente.

Los principios de UNIDROIT como motor pilar en los contratos mercantiles internacionales entrega una serie de parámetros al respecto de la aceptación de la oferta, y es que el modo de aceptación aplicada por el destinatario de la oferta puede ser indicando de manera activa su aceptación o de igual forma guardando silencio por ser inactivo respecto de su aceptación⁶⁵⁶(art. 2.1.6 núm. 2 Unidroit). Según UNIDROIT la oferta comienza a surtir sus efectos en el momento en el que llega a conocimiento del destinatario, debiendo aplicar la aceptación de la oferta en el plazo establecido por el oferente o si no se ha establecido el plazo dentro de un plazo

⁶⁵⁴ TAPIAS SALINAS, L., *Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio*, Editorial Instituto Iberoamericano del Derecho Aeronáutico y del Espacio, España, 1978, p.142.

⁶⁵⁵ MARTINEZ VELA, J., “ Algunas claves sobre el valor jurídico del silencio ”, en *Revista Derecho Uned*, nº 10, 2012, p. 407. BRUNEAU, J., “Communicative silences: forms and functions”, in *Magazine the journal of communication*, nº 23, 1973, p. 34. Por tal razón en esta clase contratos no podemos hablar de una aceptación tacita mediante el silencio del destinatario de la oferta, por ser un comportamiento equivoco que no genera plenos efectos de validez del negocio jurídico propuesto y tampoco considerarse un acto jurídico unilateral que debe expresar el destinatario en un tiempo o termino prudente, porque de lo contrario caducaría esa propuesta a contratar.

⁶⁵⁶ BRUNEAU, J., “Communicative silences..... cit. p. 107. La oferta produce efectos jurídicos desde el mismo momento en que se da la aceptación.

razonable en el cual tenga que ver mucho los medios de comunicación que han sido aplicados por el oferente. (art. 2.1.7 Unidroit).⁶⁵⁷

Una de las grandes referencias que manifiesta UNIDROIT al respecto de la aceptación de la oferta dentro de un plazo fijo es que la oferta empieza la contabilidad del plazo desde el momento en que se da la expedición de la oferta, (art. 2.1.8 Unidroit)⁶⁵⁸ midiendo de manera acuciosa los términos establecidos por el oferente, a menos de que se haya estipulado otra cosa. La aceptación también se puede presentar mediante el fenómeno temporal de aceptación tardía, efecto en el que se demora la trasmisión de la aceptación de la oferta, debiendo informar de tal efecto al destinatario de que la manifestación de aceptación de la oferta se a realizado mediante parámetros habituales que tiene validez en su aceptación, a menos de que el oferente informe al destinatario que la oferta se encontraba ya en estado de caducidad⁶⁵⁹(art. 2.9.1 Unidroit).

Otra de las medidas confeccionadas por UNIDROIT es la aceptación modificada de la oferta, ya que si partimos del hecho de que el destinatario efectúa adiciones y limitaciones se constituye directamente como una contraoferta, dándose como tal el rechazo de la oferta por alterar sustancialmente los parámetros indicados por el oferente. UNIDROIT entrega un camino de alternancia por enunciar la aceptación de la oferta modificada (art. 2.1.11 Unidroit), que como tal no es una aceptación por ser una contraoferta que dilucida el rechazo directo de la oferta⁶⁶⁰, pero UNIDROIT también entrega la posibilidad de que si la aceptación de la oferta emitida por el destinatario de la oferta esta no afecta de manera directa su naturaleza jurídica será tenida en cuenta como una aceptación a menos de que el oferente manifieste su

⁶⁵⁷ LEON CASTAÑEDA, J., *El contrato de transporte aéreo..... cit.* p. 115.

⁶⁵⁸ RAMOS RETANA, G y SAUMA ROSSI, J., *La aplicación directa de los principios de unidroit*, Universidad de Costa Rica, Costa Rica, 2013, p. 15.

⁶⁵⁹ INSIGNARES CERA, S y CORTES, J., “Armonización del derecho comercial nacional e internacional a partir de la incorporación de los principios de UNIDROIT en el ordenamiento colombiano”, en *Revista Jurídicas*, nº 16, 2019, p. 5.

⁶⁶⁰ Vid. GIL DELGADO, M., “ ., *Avances en la aplicación de los principios unidroit sobre los contratos comerciales internacionales clausulas modelos para los contratantes*”, en *Revista Cuadernos de derecho trasnacional*, nº 6, 2014, p. 255. La respuesta a la oferta propuesta es entendida como una aceptación, pero si esta es adicionada, modificada y limitada, será entendida como un rechazo directo de la oferta y será entendida como una contraoferta.

inconformidad o discrepancia, por que lo contrario quedara consolidada la aceptación de la oferta con todos sus modificaciones adheridas⁶⁶¹.

La aceptación de la oferta es entendida como la declaración de la voluntad del destinatario, adhiriéndose y estando de acuerdo el destinatario con los parámetros propuestos en la oferta por el oferente, como tal el régimen jurídico de España a través de su código civil, estipula en el artículo 1262⁶⁶² la posibilidad de dar la revocación de la oferta antes de la aceptación, partiendo de esta premisa normativa se puede decir que la aceptación de la oferta demarca el inicio de una nueva etapa contractual dentro del transporte aéreo de mercaderías, la cual viene acompañada de parámetros como que la aceptación de la oferta debe coincidir con todas las directrices establecidas desde su inicio y que la manifestación de aceptación ejecutada por el destinatario de la oferta debe realizarse antes de que caduque la opción para ejercerla⁶⁶³. A falta de manifestación de aceptación de la oferta y produciéndose como tal el fenómeno de la caducidad no se puede celebrar o desplegar los efectos jurídicos del contrato de transporte aéreo de mercaderías, sino que estaríamos hablando al respecto de dar la confección de otra oferta con características similares para que el destinatario tenga la posibilidad de dar su aceptación y como tal poder llegar a la perfección contractual.

La aceptación de la oferta de parte del destinatario puede ser expresa o puede ser tacita⁶⁶⁴, entendida la primera como aquella que se manifiesta de parte del destinatario de la oferta una vez a tenido conocimiento de la misma, expresando el destinatario su voluntad de forma verbal, escrita, digital, u a través de cualquier

⁶⁶¹ Vid. PERALES VISCASILLAS, M., "Principios UNIDROIT y PDCE en el arbitraje internacional", en FERRER VANRELL, M y MARTINEZ CAÑELLAS, A. (Coord.s), *Principios de derecho contractual europeo y principios de Unidroit sobre contratos comerciales internacionales*, Dykinson, Madrid, 2009, p. 160.

⁶⁶² Real Decreto 24/1889, de 24 de julio, Código Civil Español, Publicada en *GACETA DE MADRID*, núm. 206, de 24 de julio. El consentimiento se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato.

⁶⁶³ O'CALLAGHAN, X., *Leyes civiles de España*, Editorial Universitaria Ramón Areces, Barcelona, 2009, p. 600. RUIZ ARRANZ, A., "La oferta de contrato vinculación y responsabilidad", en *Revista Anuario de Derecho Civil*, nº 4, 2018, p. 1355.

⁶⁶⁴ PUIG FERRIOL, L. Manual de..... cit. p. 561.

medio que pueda dar la expresión respectiva de su consentimiento⁶⁶⁵. Ahora el supuesto de aceptación de carácter tácito es cuando el destinatario de la oferta realiza actos que ayudan a determinar la aceptación de la oferta, por darse la ejecución respectiva de actividades que conlleven de manera inmersa la presunción de la confección de la prestación contractual de transportar mercaderías. Pero sea una u otra la aceptación aplicada por el destinatario lo que realmente interesa es que la aceptación sea efectiva sin caducidades⁶⁶⁶ y con la vigencia de no ser afectada por factores temporales que pongan en tela de juicio su validez, dotada la oferta de un carácter tempestivo en el que la doctrina española modula la posibilidad de que el oferente no haya fijado plazos para su aceptación, debiendo como tal emitirse la aceptación del destinatario en un periodo de tiempo razonable que constituya la confirmación de aquel para no recaer en periodos temporales indefinidos, de otra forma se puede indicar que para la aceptación de la oferta de parte del destinatario puede tener establecido el termino para consumir la aceptación, debiendo ejecutarse la aceptación en los términos estipulados para poder llegar a la perfección contractual del transporte de mercaderías por vía aérea e igualmente dando apertura a escenarios jurídicos como la caducidad.⁶⁶⁷

Lo que debemos indicar con claridad palmaria es el hecho de que la aceptación de la oferta esta dotada igualmente de carácter recepticio⁶⁶⁸ por el hecho de estar dirigida al oferente de la oferta, si el destinatario de la oferta recibe la invitación a contratar, generándole cambios, modificaciones o reestructuraciones a su contenido, en ningún momento estaríamos incursos en el fenómeno de la aceptación de la oferta, sino que por el contrario ingresaríamos al escenario de la

⁶⁶⁵ ETEMADI SUAREZ, L. *La perfección del contrato comparación entre el derecho civil y legislación de consumo con especial mención a la contratación entre ausentes*, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, 2016, p.9. STS, Sala 1ª, de 15 de junio de 1994 (RAJ 4812 / 2013). STS, Sala 1ª, de 15 de junio del 2016 (Cendoj 28079110012016100390). STS, Sala 1ª, de 01 de octubre del 2019 (Cendoj 28079110012019100489).

⁶⁶⁶ GUILLEN CATALAN, R., “El plazo de aceptación de la oferta”, *op. cit.*, p. 16. RODRIGUEZ MUÑOZ, J., “Manual de transporte”, *op. cit.*, p. 320.

⁶⁶⁷ ALVENTOSA DEL RIO, J., “La perfección del contrato en el código civil español” en *Revista boliv de derecho*, nº 26, 2018, p.181, en <https://bit.ly/3fncgZd> (visitado 21 de mayo del 2021).

⁶⁶⁸ RODRIGUEZ, J., Manual de transporte de carga, Marcial Pons, Madrid, 1996, p.549. LARIOS MOREU, L., Nueva perspectiva de la génesis y perfección contractual, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2017, p.164.

contraoferta⁶⁶⁹, siendo la oferta propuesta por el destinatario para dar por extinguida la primera oferta emitida por el oferente, y sobre todo modificar sus directrices esenciales, es decir que al hablar de la aceptación de la oferta con un carácter recepticio es que la aceptación de la oferta debe ir dirigida a oferente de la oferta pero mediante los parámetros o directrices determinadas del negocio jurídico próximo a consumar, sin cambios, sin modificaciones, sino únicamente aceptando lo propuesto en la oferta⁶⁷⁰.

Como se ha visto con anterioridad, la aceptación de la oferta es una etapa contractual que demarca unos efectos jurídicos como la de otorgar el paso a la siguiente etapa contractual como lo es la perfección contractual, determinandose que toda aceptación de una oferta debe estar compuesta de los siguientes requisitos, en primera medida debe existir la intención de vincularse a la oferta, de igual forma la aceptación de la oferta debe estar dotada de una declaración de la voluntad de carácter recepticio, el tercer supuesto es que la aceptación de la oferta debe tener coincidencia absoluta con la oferta propuesta y además que la aceptación de la oferta debe tener un carácter tempestivo en el que la aceptación sea realizada en tiempos oportunos y en concordancia con lo estipulado⁶⁷¹. Al darse la reunión en conjunto de estos requisitos se da la confección de la aceptación de la oferta propuesta, pero a su vez se indica que la elaboración de la aceptación de la oferta debe estar compuesta de una libertad de forma sujeta a vínculos aplicables que busquen configurar la validez del acto⁶⁷².

Colombia mediante las directrices normativas de su código mercantil indica la importancia de la aceptación de la oferta, ya que las manifestaciones expresadas entregan un margen amplio de acción al respecto de su aceptación, indicando en primera medida que una vez se a dado a la aceptación de la oferta de parte del

⁶⁶⁹ ROGEL VIDE, C. Aceptación y contraoferta, Reus, Madrid, 2014, p.85.

⁶⁷⁰ CUEVILLAS MATOZZI, I. y FAVALE, R., La perfección del contrato, Reus, Madrid, 2016, p.89. ROGEL VIDE, C. Aceptación y contraoferta.....*cit.* p.89. STS, Sala 1ª, de 01 de octubre del 2019 (Cendoj 28079110012019100489).

⁶⁷¹ SAP Valencia, Sección 6ª, de 19 de enero del 2020 (Cendoj 46250370062020100084).

⁶⁷² DIEZ- PICAZO, L y GULLON BALLESTEROS, A., *Sistema de derecho civil*, Tecnos, Madrid, 2016, p. 343. RUGGIERO, R., *Instituciones de derecho civil*, Tecnos, Madrid, 1993, p. 46. FARNSWORTH, A., *Contratos*, Aspen law & business, United States, 1998, p. 159.

destinatario determinado e indeterminado, hace que la oferta adquiera una fuerza vinculante dotada de la característica de la irrevocabilidad⁶⁷³. La aceptación de la oferta es una parte esencial dentro de la misma confección del desarrollo contractual del transporte aéreo de mercaderías por vía aérea, siendo la expresión emitida que tiene la posibilidad de fijar plazos de aceptación y rechazo (art. 853 C.Co)⁶⁷⁴, todo mediante estipulación consensual convenida por los interesados en dar la confección del negocio jurídico de transportar mercaderías por vía aérea.

El legislador colombiano entrega la opción al destinatario de la oferta de ejercer su aceptación de forma expresa cuando especifica y comunica el visto bueno de la oferta, aceptación de forma expresa manifestada de parte del destinatario de la oferta en donde indica estar en pleno acuerdo con todas las directrices estipuladas por el oferente en la oferta⁶⁷⁵. De igual manera existe la posibilidad de que el destinatario de la oferta aplique la aceptación tácita por existir una serie de hechos que otorgan la suposición de la ejecución de las directrices propuestas y por ende del contrato de transporte aéreo de mercaderías propuesto⁶⁷⁶.

El ordenamiento jurídico mercantil colombiano entrega la posibilidad de aceptar o rechazar la oferta propuesta por el oferente de manera escrita⁶⁷⁷, debiendo como tal ejecutar el acto dentro “ *de los seis días siguientes a la fecha que tenga la propuesta* ”⁶⁷⁸ (art. 851 C.Co) y además tener en cuenta el termino prudente de la aceptación cuando el destinatario tiene su residencia en un lugar distinto en el que se encuentra el oferente, además el ordenamiento colombiano no tiene de manera

⁶⁷³ DURANY PICH, S. *Formación del contrato*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 1993, p.46. GUILLEN CATALAN, R., “El plazo de aceptación de la oferta”, *op. cit.*, p. 18.

⁶⁷⁴ SANCHEZ TRUJILLO, F., “Complejidad de la oferta del contrato atípico: elementos esenciales del contrato atípico como requisito de delimitación del objeto de la oferta mercantil”, en *Diálogos de derecho y política*, nº 19, 2018, p. 7, en <https://bit.ly/3xUBeoT> (visitada el 15 de octubre de 2020). Las partes dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías tendrán la posibilidad de fijar plazos bajo el fundamento propio de la autonomía de la voluntad, estipulando los plazos contractuales mediante el fundamento del consensualismo contractual.

⁶⁷⁵CSJ de Colombia, Sala civil, de 24 de junio del 2016 (expediente SC8510 - 2016).

⁶⁷⁶ OVIEDO ALBAN, J., *La formación del contrato*, Editorial Temis - Universidad de la Sabana de Colombia, Bogotá ,2008, p.53. CSJ de Colombia, Sala civil, de 26 de enero del 2015 (expediente 054 - 2015).

⁶⁷⁷CSJ de Colombia, Sala civil, de 26 de enero del 2015 (expediente SC054 - 2015).

⁶⁷⁸ TOLOSA VILLABONA, L., “De los principios.....*cit.* p.37. Corte Constitucional colombiana, de 10 de junio de 1999 (C-2276/1999).

sistematizada cuales serian los medios necesarios para dar la aceptación de la oferta. El legislador colombiano le entrega la misma validez legal a la aceptación de la oferta de manera verbal, permitiendo al destinatario de la oferta estipular la aceptación o el rechazo de la oferta de manera verbal, pero con el parámetro de que la aceptación de la oferta deberá efectuarse dentro del mismo acto de ejecución sin contratiempos, es decir que en el momento en que sea comunicada debe ser aceptada⁶⁷⁹(art. 850 C.Co). Al existir la posibilidad de fijar plazos tanto para la aceptación como para el rechazo de la oferta, se sobre entiende dentro de la normatividad colombiana que una vez se han vencido los términos establecidos para la oferta, esta ingresaría en un escenario de caducidad en donde el oferente ya no sería resguardado por algún tipo de responsabilidad por el hecho de no estar atado obligacionalmente con la propuesta o invitación a contratar⁶⁸⁰. La doctrina colombiana⁶⁸¹ ha venido confeccionando métodos que permiten dar la aceptación respectiva de la oferta, proponiendo como primer método el método de la declaración en el que el contrato queda perfeccionado por el hecho de que el destinatario de la oferta emite su aceptación de forma expresa o de manera tacita, en segundo medida surge el método de la expedición en donde se solicita para la perfección contractual el hecho de que el destinatario de oferta manifieste su respuesta de aceptación de la oferta al oferente por cualquier medio idóneo que le permite ejercer su comunicación de aceptación. El tercer supuesto de aceptación propuesto por la doctrina colombiana tiene referencia a la aplicación del método de recepción, suponiéndose que el contrato ya se a formado, esta cuasi perfecto, por tal razón es considerado como aceptado y perfecto en el momento de la recepción de un correo electrónico, correo certificado que tenga adherida la aceptación o cualquier otro medio fehaciente que permita corroborar la existencia de la aceptación de parte del destinatario.⁶⁸² (art. 850 C.Co).

⁶⁷⁹ TOLOSA VILLABONA, L., "De los principios..... *cit.* p.39. CSJ de Colombia, Sala civil, de 26 de enero del 2015 (expediente 054-2015).

⁶⁸⁰CSJ de Colombia, Sala civil, de 06 de septiembre del 2016 (expediente 11815-2016).

⁶⁸¹ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.164. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.67.

⁶⁸² CUBIDES CAMACHO, J., *Obligaciones*, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2005, p. 206. MOSSET ITURRASPE, J., *contratos.....cit.*, p. 207. Sea uno u otro el método a aplicar la doctrina llega a la conclusión de que la combinación de los tres métodos daría la perfecta solución

En definitiva la aceptación de la declaración de la oferta es la voluntad emitida por el destinatario de la oferta para manifestar el pleno acuerdo de todas las prerrogativas propuestas, debiendo la aceptación de la oferta ser congruente con la invitación a contratar propuesta,⁶⁸³ por estar dotada de conformidad en todo lo ofrecido y estar direccionada de manera exclusiva por el oferente que tiene la intención de llegar a la etapa contractual de perfección contractual del transporte de mercaderías, dotada esta declaración de voluntad con la característica de ser pura y simple por dar la concurrencia del objeto y la causa del contrato que lleve a la perfección contractual a través de parámetros delineados como el plazo de ejecución de la oferta, el valor, la vigencia, la forma de pago y la forma de ejecución para dar la concertación respectiva el acuerdo a trasladar mercaderías.⁶⁸⁴

10.3 La Perfección contractual del transporte aéreo de mercaderías.

La perfección de la oferta del transporte aéreo de mercaderías es el último paso del camino contractual, siendo la etapa en la que de manera impecable tanto el oferente como el destinatario de la oferta se adhieran y adquieran obligaciones que darán el desarrollo regular del contrato por todo lo establecido en los tratos preliminares y en la oferta propiamente dicha, dando nacimiento a actos propios de ejecución contractual en donde se aplica lo prometido previamente en la acción recepticia de ofertar, por dar nacimiento legal al negocio jurídico de trasladar mercaderías de un lugar a otro⁶⁸⁵. La perfección contractual surge de una oferta emitida por un oferente⁶⁸⁶ y de una aceptación del destinatario de la oferta, debiendo dar su ejecución mediante actos dotados de lealtad de lo convenido acompañado de derechos y obligaciones creadas por el concurso de voluntades, este acto de

al respecto de la tratativa a aceptar, prestando categórica atención de su aplicabilidad por recaer en variables temporales que pueden llegar a padecer de caducidad.

⁶⁸³ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.74.

⁶⁸⁴ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.183.

⁶⁸⁵ SAP Bilbao, Sección 4ª, de 16 de septiembre del 2019 (Cendoj 48020370042019101269). El perfeccionar el acto contractual de transportar mercaderías conlleva una serie de efectos jurídicos, entre los cuales está el consumir la obligación de las partes y todo lo estipulado en las tratativas traslaticias por vía aérea.

⁶⁸⁶CSJ de Colombia, Sala civil, de 06 de septiembre del 2016 (expediente 11815-2016).

perfección contractual de transportar mercaderías está dotado de validez y vigencia por la aceptación prudente y razonable⁶⁸⁷ del destinatario de la oferta propuesta por el oferente, (art. 2.1.13. Unidroit) aceptando tratativas propuestas que desplieguen efectos y actos jurídicos convenidos en donde por la misma naturaleza jurídica de ser consensual, da el nacimiento instantáneo de sus obligaciones sin mediar retracto alguno y poder dar apertura al posible segmento indemnizatorio de responsabilidad contractual. Dicho en otras palabras este mutuo acuerdo sinalagmático del transporte aéreo expresado mediante factores volitivos de las partes, tiene como fin conclusivo la materialización de la perfección del contrato de transporte aéreo de mercaderías el cual una vez consumado impide desligarse obligacionalmente de las obligaciones adquiridas o convenidas con antelación⁶⁸⁸.

11.Efecto de la formación del contrato de transporte aéreo de mercaderías celebrado por medios electrónicos

La electrificación del contrato de transporte aéreo de mercaderías, es uno de los efectos mas importantes que han surgido dentro de la industria aérea, demarcando nuevas posibilidades respecto de su formación contractual⁶⁸⁹, sin perder la esencia de establecer una oferta, una aceptación y una perfección del contrato de transporte, todo mediante instrumentos digitales e interactivos, que permiten celebrar en tiempo real las tratativas de confección contractual de trasladar mercaderías de un punto geográfico a otro, tema que fue tratado de manera minuciosa, con el fin de transmitir el camino contractual mediante cimientos de electrificación.

⁶⁸⁷ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.190. El acuerdo establecido por las partes dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías deberá ser aplicado según lo establecido, como el mismo hecho de estipularse asuntos específicos o particulares los cuales permitan alcanzar la perfección contractual.

⁶⁸⁸ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.83. OVIEDO ALBAN, J., *La formación.....cit.*, p.60. CUEVILLAS MATOZZI, I. y FAVALE, R., *La perfección.....cit.*, p.98.

⁶⁸⁹ NEVAREZ MONTES, J., *E-commerce*, Editorial digital UNID, Tlalnepantina México, 2014, p.53. ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.72. GUZMAN, J., *Aspectos generales..... op. cit.*, p. 15.

11.1 Especial referencia a la contratación electrónica del transporte aéreo de mercaderías. Oferta, aceptación y perfección del contrato.

El punto de partida para la confección de un contrato de transporte aéreo de mercaderías se encuentra en el consentimiento expresado y concertado por las partes contractuales del contrato de transporte aéreo de mercaderías, consentimiento contractual que tiene su fundamento en el principio de la autonomía de la voluntad,⁶⁹⁰ la cual es expresada por las mismas partes contractuales mediante tratativas plenamente reconocidas en plataformas electrónicas que han sido establecidas por el e-commerce,⁶⁹¹ otorgando la posibilidad a las partes contractuales de manifestar su querer contractual de obligarse libremente desde su hogar, lugar de trabajo, transporte público o cualquier zona geográfica en donde la persona tenga disponibilidad de conexión a internet.

Obsérvese que los teóricos del consentimiento contractual indican claramente la existencia de dos fases para su formación, una fase interna⁶⁹² que analiza las ventajas y desventajas de declarar la voluntad del contratante, debiéndose realizar un análisis riguroso del camino contractual al cual se va enfrentar, analizando las posibles eventualidades que se puedan llegar a presentar y de la misma manera crear una protección jurídica con los elementos que entrega las normatividades propias de la materia. La segunda fase del consentimiento contractual hace referencia al consentimiento externo⁶⁹³ ejecutado por los contratantes, materializando su voluntad y concibiéndose de esta forma nuevas obligaciones que germinan con la intención voluntaria de trasladar una mercadería de un sector geográfico a otro, todo mediante postulados volitivos de expresión del

⁶⁹⁰ MONSALVE CABALLERO, V., "Análisis del contrato electrónico y la información pre y pos contractual en Colombia a propósito de la legislación comunitaria y extranjera", en *Revista prolonguémonos*, n° 1, 2015, p. 23. OVIEDO ALBAN, J., *La formación del contrato.....cit.* p.53.

⁶⁹¹ DREYZIN DE KLOR, A., "Derecho aplicable al comercio electrónico", en *Revista Sequencia*, n° 50, 2005, p. 276. RODRIGUEZ, G., "El e-commerce a nivel internacional", en *Revista de Derecho Universidad del Norte*, n° 20, 2003, p. 16. NEVAREZ MONTES, J., *E-commerce.....cit.* p.55.

⁶⁹² HERNANDEZ IBAÑEZ, C., "La autonomía de la voluntad como fuente normativa de las relaciones arrendatarias rústicas a la luz de la nueva regulación", en LLAMAS POMBO, E. (Coord.), *Estudio de derecho de obligaciones homenaje al Profesor Mariano Alonso Pérez*, La ley, España, 2006, p. 60.

⁶⁹³ HERNANDEZ IBAÑEZ, C., *La autonomía.....cit.* p.61. El consentimiento tiene implícita la capacidad para contratar, por el hecho de que libremente se adhiere a una relación contractual en la que se adquieren obligaciones y derechos.

consentimiento por el hecho de ser la disposición fundamental del contrato ⁶⁹⁴de transporte aéreo de mercaderías, y a su vez ser un requisito indispensable para su formación y ejecución. La consensualidad contractual permite la utilización (art. 1262 CCE) de mecanismos y dispositivos digitales, entregando la posibilidad de declarar la voluntad por medios electrónicos ya que si “*la voluntad puede declararse por gestos, y aún por silencios, cómo no se va a poder declarar por medio de un ordenador*” ⁶⁹⁵, Smartphone, iPad u cualquier otro utensilio electrónico que cumpla funciones interactivas para realizar transacciones traslaticias de mercaderías⁶⁹⁶.

La manifestación de la voluntad expresada en escenarios dotados de herramientas de electrificación debe ser emitida de manera expresa por las partes contractuales, debiendo enunciar pretensiones, obligaciones, derechos, sanciones y demás actos propios a los que tienen derecho las partes contractuales y los demás participantes dentro de la misma operación aérea de transportar mercaderías, declaraciones volitivas que se exteriorizan a través de medios interactivos desarrollados en navegadores o sitios web los cuales permiten elaborar y confeccionar contractualmente el transporte aéreo de mercaderías. Debe darse la emisión de una oferta electrónica de parte del porteador contractual de mercaderías ofreciendo sus servicios de desplazamiento de mercaderías a través de medios digitales, emitiendo la invitación a celebrar un negocio jurídico denominado contrato de transporte aéreo de mercaderías a través de plataformas digitales debidamente elaboradas y estructuradas capaces de prestar apoyo y certeza material de los parámetros conceptuales de la oferta a proponer y aceptar. Es así como de esta manera la oferta electrónica dentro de un contrato de transporte aéreo de mercaderías es entendida como el proyecto de negocio jurídico en el que el porteador formula al remitente aéreo ⁶⁹⁷ mediante plataformas digitales que permiten en tiempo real

⁶⁹⁴ MONGE DOBLES, I., “Consentimiento electrónico y la regla de interpretación contra estipulación”, en *Revista Judicial*, nº 108, 2013, p. 16.

⁶⁹⁵ RODRIGUEZ ADRADOS, A., “El documento negocial informático”, en *Revista Jurídica del Notariado*, nº 28, 1998, p. 60.

⁶⁹⁶ FERNANDEZ, R., *Contratación electrónica la prestación del consentimiento en internet*, Editorial JM Bosh, Barcelona, 2001, p.32.

⁶⁹⁷ PINOCHET OLAVE, R., “La formación del consentimiento a través de las nuevas tecnologías de la información”, en *Revista ius et praxis*, nº 2, 2004, p. 270. CSJ de Colombia, Sala civil, de 04 de abril del 2001 (expediente 5716)

interactuar de los pormenores del contrato como el destino, el tipo de mercadería a transportar, tipo de aeronave que realizara la aeronavegación, entre otros.

Aunque técnicamente se podría indicar que la oferta “ *no se transmite sino que permanece tal oferta en un servidor informático en espera de* ⁶⁹⁸ la aceptación de las condiciones concertadas para ejecutar o perfeccionar el contrato de transporte aéreo de mercaderías, esta propuesta obligacional es presentada con la finalidad de obligarse, elemento subjetivo, que de igual forma por vía digital se debe aplicar, despersonalizándose la contratación cada vez más, y dotando a esta práctica comercial de una inmediatez contractual, que permite el intercambio de imágenes, sonidos, voces similares a las humanas, pero sobre todo interactuando en tiempo real de cada una de las cláusulas y los por menores contractuales de las mercaderías a transportar.

La oferta electrónica legalmente es entendida como la “*despersonalización de los consentimientos*” ⁶⁹⁹ de las partes contractuales, fundamentada en elementos adhesivos de ofrecimiento contractual, en donde la voluntad del remitente aéreo es declarada de una manera clara y precisa a través de una aceptación expresa, produciendo la perfección del contrato de transporte aéreo de mercancías con todos sus elementos objetivos, convirtiéndose en una oferta válida que desarrolla sus efectos jurídicos. La oferta electrónica del contrato de transporte aéreo de mercaderías está fundamentada en que la emisión de la oferta del porteador al remitente aéreo se da con la intención de estar obligado contractualmente al respecto de todas las tratativas contractuales, debiendo ser una oferta completa que entregue y contenga los elementos esenciales que permitan dar el carácter conclusivo del contrato de transporte aéreo de mercaderías⁷⁰⁰.

⁶⁹⁸ RIBAS, A., *Aspectos jurídicos del comercio electrónico en internet*, 2ª ed., Arazandi, Pamplona, 2003, p.8. ARIAS DE RINCON, M., “Momento de perfección del contrato entre empresarios celebrado por medios de sitios web”, en *Revista IUS*, n° 31, 2013, p. 17.

⁶⁹⁹ MARTINEZ DE AGUIRRE, C., “Las nuevas coordenadas del derecho de la contratación”, en *Revista de actualidad civil*, n° 2, 1994, p. 247. Aunque al hablarse de una declaración del consentimiento contractual vía electrónica esta se manifiesta con el simple acto de aceptación mediante orden en un teclado de cualquier dispositivo oprimiendo la tecla “*enter*”.

⁷⁰⁰ PARDO GATO, J., “Momento y lugar de perfección de los contratos informáticos”, en *Revista de Uned*, n° 25, 2004, p. 19.

Esta oferta electrónica de transporte aéreo de mercaderías naturalmente permanece colgada en un servidor a espera de que un cliente denominado remitente aéreo acceda a la contratación electrónica del servicio de transporte de mercaderías, oferta que mantiene su validez y desarrolla todos sus efectos jurídicos mientras que el porteador mantenga todas sus propuestas obligacionales vigentes, es decir que el porteador aéreo mantenga en la plataforma digital la oferta aérea electrónica sin modificación alguna. Si esta oferta electrónica expresa una duración de tiempo determinado, pasado dicho termino la oferta expira o caduca, pero si por el contrario la oferta que se encuentra en la plataforma digital no detenta ningún plazo⁷⁰¹, teniendo de esta porteador de mercaderías facultativamente puede modificarla cuantas veces crea conveniente⁷⁰²., todo eso sin perjuicio de que haya sido aceptada por el remitente. La doctrina sistematiza que la aceptación a esa oferta es la parte final del periodo de formación contractual⁷⁰³, entendida como la declaración del destinatario aéreo de una oferta que manifiesta la conformidad de las mercaderías, este consentimiento de aceptación de la oferta debe materializarse con la acción de oprimir el botón izquierdo del mouse el cual ejecuta operaciones a través de “clicks” que otorgan la posibilidad de aceptar la propuesta de transportar mercancías de un destino a otro y con las características plenamente detalladas en momentos previos a la aceptación. La aceptación efectuada por el remitente se expresa en iconos que representan gráficamente su voluntad., consentimiento considerado como efectivo por efectuarse antes de que la proposición contractual haya recaído en caducidad⁷⁰⁴.

La contratación del transporte aéreo de mercaderías por vía digital tiene como característica esencial el desarrollo de canales interactivos que permitan de manera espontanea la interconexión continuada”⁷⁰⁵ pero además una “*inmediatez temporal del medio informático, facilitando que la perfección del contrato se realice con*

⁷⁰¹ ROS CERESO, R., *El consentimiento el proceso..... cit.* p. 45.

⁷⁰² GOMEZ LA PLAZA, C., “Oferta y aceptación de la compraventa Internacional de mercaderías” en CARRASCO PERERA, A. (Coord.), *Tratado de la compraventa*, Arazandi, Madrid, 2014, p. 7.

⁷⁰³ FARNSWORTH, A., *Contracts*, Aspen Law, United States, 1998, p.159.

⁷⁰⁴ DIEZ PICASSO, A., *Fundamentos del derecho....., cit.* p.307.

⁷⁰⁵ PINOCHET OLAVE, R., “Aspectos especiales en la formación del contrato electrónico” en DE LA MASA, I (Coord.), *Temas de contratos*, Ediciones Universidad Diego Portales, Santiago de Chile, 2010, p .9.

rapidez, casi sin proceso formativo previo"⁷⁰⁶. Al no existir ese contacto preliminar de conversaciones previas, se facilita el proceso de formación contractual, otorgando dinamismo a las relaciones, por estar los productos y servicios almacenados en redes virtuales entrelazadas a plataformas digitales o web sites que de manera natural pueden incluir cualquiera de las siguientes opciones: " a.) *la expresión de un consentimiento expreso, por ejemplo mediante un click en una parte de la configuración de la web site ; b.) La inclusión de términos generales de contratación que aparecen en hipervínculos, caso en el cual el consentimiento se expresara por la mera navegación en el sitio*"⁷⁰⁷. Al fin y al cabo este consentimiento electrónico expresado por las partes del contrato de transporte aéreo de mercaderías es un proceso comercial activo que no tiene zona horaria, ni geográfica en la que se pueda ofertar el servicio de traslado de mercaderías mediante plataformas digitales que permiten condicionar y dar la misma perfección de las voluntades como si nos encontráramos en un mundo físico⁷⁰⁸. El comportamiento ejercido por el remitente se habrá dado sin una expresión o actuación formal, pero que legalmente se sobre entiende que existe expresión de declaración del consentimiento contractual, generando lazos obligacionales con el contrato de transporte aéreo de mercaderías.

El legislador internacional ha venido realizando bastos esfuerzos en la regulación digital de manera mundial, creando "soft law" a través de la ley Modelo de Utilización de Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales (LMUCECI)⁷⁰⁹, sistemas de información automatizados, entendidos estos como los terminales informáticos que se encuentran programados para ejercitar sus funciones automáticamente sin la necesidad de que un individuo humano ejecute actos para

⁷⁰⁶ FERNANDEZ, R., *Contratación electrónica.....cit.* p.34.

⁷⁰⁷ PEÑA VALENZUELA, D., "Responsabilidad y comercio electrónico" en Universidad Externado de Colombia (coord.), *El contrato por medios electrónicos*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2003, p. 191.

⁷⁰⁸ RODRIGUEZ DAVARA, M., *Manual de derecho informático*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 2001, p.170.

⁷⁰⁹ OVIEDO ALBAN, J., "Convención de las Naciones Unidas sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales", en *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, nº 7, 2006, p. 19. NACIONES UNIDAS, Convención sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales (LMUCECI), en <https://bit.ly/2XBgXZb> (visitado el 13 de enero de 2021).

su materialización, siendo capaz el mismo software de establecer y expedir un mensaje de datos de manera clara y explícita que ate contractualmente al porteador y remitente dentro de la relación transportista mediante vía digital⁷¹⁰. El análisis de legitimidad del mensaje de datos es interpretado como un procedimiento automatizado que opera mecánicamente donde las partes pueden manifestar su voluntad y aceptan el contenido obligacional de una oferta⁷¹¹ propuesta en un servidor o cualquier plataforma que se encuentre en formato digital. Para que ese mensaje de datos sea considerado como autentico debe existir una plena identificación del individuo contractual que manifieste su intención de obligarse voluntariamente, información que puede ser sustraída del buzón electrónico a través de prácticas informáticas llamadas “*passwords*” y firmas digitales de las cuales profundizaremos en apartados conceptuales posteriores. Debe advertirse que los mensajes de datos que asignan responsabilidad al emisor de la oferta contractual (porteador) se pueden presentar cuando se faculta a un tercero para actuar en nombre del mismo, principio de complementariedad⁷¹² que enuncia y resalta claramente que el porteador será la persona que formula la oferta.

Toda esta fuente normativa de carácter digital tiene reconocimiento jurídico internacional (art. 8 LMUCECI), concertando palmariamente que “no negará validez ni fuerza ejecutoria a una comunicación o a un contrato por la sola razón de que esa comunicación o ese contrato esté en forma de comunicación electrónica”⁷¹³; a pesar de que en múltiples oportunidades los críticos de estos temas han venido manifestando su preocupación respecto de que un documento como el Way Bill (AWB) debe estar en formato físico, con la nueva era de la globalización y la digitalización contractual creada por los mismos comerciantes y apoyada por un legislador internacional y nacional de algunos países, se crean directrices normativas como la LMUCECI, exteriorizando legalmente su fuerza vinculante al

⁷¹⁰ CASTELLANI, L., “La convención de las Naciones Unidas sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales: relevancia practica y lecciones aprendidas”, en *Revista de derecho privado*, nº 29, 2005, p. 78.

⁷¹¹ ASCENCIO, P., *Derecho privado.....*, cit., p. 332.

⁷¹² TORRES TORRES, A., *Principios de la Contratación Electrónica*, Editorial Universidad Santo Tomas de Colombia, Bogotá, 2010, p.17.

⁷¹³ OVIEDO ALBAN, J., “Convención de las...”, cit., p. 23.

señalar que “cuando la ley requiera de una comunicación o un contrato conste por escrito, o prevea consecuencias en el caso de que eso no se cumpla, una comunicación electrónica cumplirá ese requisito si la información consignada en sus texto es accesible para su ulterior consulta.”⁷¹⁴ (art. 9 núm. 2 LMUCECI).

El porteador aéreo y el remitente, expresan su deseo contractual de obligarse por vía digital, a través de los nuevos medios de tecnología estas partes contractuales se obligan en primera medida a través de una página web, en donde la declaración de voluntad es catalogada de ser una manifestación expresa⁷¹⁵ por efectuarse de manera telemática, siendo el remitente la parte contractual que puede llegar a exteriorizar primigeniamente su voluntad “pulsando la tecla del ordenador (enter) sobre la leyenda (acepto)”⁷¹⁶, consumando de esta manera la intención de contratar a un porteador o transportador aéreo de mercaderías que traslade de un estado a otro una determinada mercancía. Las páginas web al ser mundos insertos en plataformas mundiales digitales crean mecanismos de captación de clientes, los cuales permiten que legalmente un navegante en una página web de cualquier empresa que preste servicio de transporte aéreo de mercaderías inserte en sus bases datos, información personal privilegiada⁷¹⁷, a través de los *browse wrap*⁷¹⁸, utensilios de la página web que se encuentran en la espera de que un remitente contrate sus servicios y manifieste su voluntad de manera digital para entrelazar la voluntad legalmente a través de un contrato de transporte aéreo digitalizado de mercaderías. El segundo medio de digitalización es el correo electrónico o *electrónica mail*, plataforma donde el remitente tiene la facultad de enviar y recibir mensajes de un porteador aéreo a través de un “agente de transporte de correo”⁷¹⁹ (MTA) que tiene la obligación de trasladar información de, transportar mercaderías del destino

⁷¹⁴ CASTELLANI, L., “La convención de las Naciones Unidas...”, *cit.*, p. 30.

⁷¹⁵ ROS CEREZO, R., “El consentimiento y el proceso de contratación electrónica”, en ROS CEREZO, R y CENDOYA MENDEZ, R. (Coord.s), *Derecho de Internet: la contratación electrónica y la firma digital*, Thomson Reuters- Arazandi, Madrid, 2000, p. 32.

⁷¹⁶ PINOCHET OLAVE, R., “La formación del consentimiento”, *op. cit.*, p. 267.

⁷¹⁷ PEÑA VALENZUELA, D., “Responsabilidad y comercio electrónico.....*cit.* p. 225.

⁷¹⁸ *Vid.* GRAHAM, S., *Internet law and regulation*, Thomson, London, 2007, p. 821. Debe ser entendido el browse wrap como el término usado para referirse a un contrato o acuerdo de licencia que cubre el acceso o el uso de materiales en un sitio web.

⁷¹⁹ HAZEL, P., *Exim the mail transfer agent*, O’reilly, Massachusetts, 2015, p.43.

A al destino B, llegando esta información a un receptor denominado porteador, el cual manifiesta su voluntad de manera digital aceptando con una simple devolución del mensaje a través de otro (MTA), indicando en un archivo adjunto la existencia de un contrato de transporte el cual obliga legalmente tanto al porteador como al remitente de cada una de sus obligaciones estipuladas en el acuerdos de voluntades. Este medio digital al tener como característica innata la inmediatez de la comunicación⁷²⁰, entre las partes contratantes, otorga la posibilidad de que la comunicación sea casi instantánea entre las partes, declarando su voluntad de manera expresa por medio de índole descriptiva o de índole gráfica⁷²¹. Otra de las herramientas digitales que nos propina la actual globalización en la era legal es la de transferir imágenes, voz y documentos, medios catalogados de ser exactos o cabales, y que al ser utilizados por el porteador y el remitente exteriorizan su voluntad de manera expresa, clara y exigible, permitiendo una representación comercial⁷²² deseada.

Al expresar los comerciantes su consentimiento de múltiples formas se proclama el principio de la libertad de la autonomía de las partes, lo que conduce a la conclusión de que todo contrato aéreo internacional de transporte de carga, debe cumplir con condiciones esenciales de validez, las cuales serán catalogadas como un contrato valido que producirá efectos a las partes contratantes. De esta manera los contratos electrónicos que no contengan una firma son catalogados como contratos perfectamente válidos y donde las partes expresan su consentimiento de maneras diferentes a las que se conocen habitualmente declarando su aceptación a través de iconos que tienen adheridas palabras que indican “ok” “acepto” “enter”. El receptor de la oferta actúa bajo el principio de buena fe, confiando en que la oferta es verdadera y que en un futuro se puede llegar a celebrar el contrato, es lo que conocemos en la órbita digital como los click-wrap agreements⁷²³ que otorgan la misma existencia como si se hubiera introducido la firma digital en el contrato de

⁷²⁰ PEÑA VALENZUELA, D., *Responsabilidad y comercio electrónico*.....cit. p. 226.

⁷²¹ GRAHAM, S., *Internet law*.....cit. p. 567.

⁷²² CAMACHO CLAVIJO, S., *Derecho de las nuevas tecnologías partes intervinientes, formación y prueba del contrato electrónico*, Reus, Madrid, 2005, p.72.

⁷²³ RIBAS, A., *Aspectos jurídicos del comercio*.....cit., p. 87.

transporte de mercancías, es así como el artículo 10.1 d de la Directiva 31/2000⁷²⁴ establece la obligación de las partes de almacenar la información en archivos que sean seguros y no vulnerables en donde se pueda consultar que dicha información existe para efectos probatorios posteriores que se puedan presentar.⁷²⁵

La perfección contractual del contrato de transporte aéreo de mercaderías es algo impecable, inmodificable y considerada por la doctrina privatista de ser la etapa más importante del contrato de transporte de mercaderías, ya que materializa la existencia del contrato, dotada de una validez y una vigencia⁷²⁶. Esta contratación internacional transportista entre ausentes bajo un formato digital doctrinariamente ha venido teniendo serios enfrentamientos a través de teorías que explican su perfección contractual. La teoría de la emisión por su lado manifiesta que el contrato se perfecciona con la simple manifestación de voluntad propuesta por el porteador, es decir que una vez el porteador emite su oferta y el remitente la acepta, se efectúa automáticamente la perfección contractual⁷²⁷ porque en “*sede de contratos electrónicos sería suficiente escribir un correo electrónico para que exista el consentimiento y se perfeccione el contrato*”.⁷²⁸ Según esta teoría el contrato existe en la vida jurídica y produce efectos una vez el aceptante de la oferta de transporte aéreo de mercaderías, consiente en todas y cada una de las condiciones que fueron propuestas, comenzando desde este instante la ejecución del contrato como tal.

La segunda postura doctrinaria de perfección contractual es la teoría de la cognición, exhibiendo que el contrato de transporte por vía digital se perfecciona cuando la aceptación llega a conocimiento del porteador, declarándose la voluntad de una manera recepticia⁷²⁹. Una vez el porteador u oferente de la propuesta contractual, adquiere conocimiento de la voluntad de aceptación, se perfecciona el contrato de transporte aéreo de mercancías, esta oferta encausada en formato

⁷²⁴ PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, *Directiva 2000/31/ce relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior*, PEC, Bruselas, p. 12, en <https://bit.ly/2JI3a8k> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷²⁵ FERNANDEZ, R., *Contratación electrónica la prestación.....*, cit., p. 37.

⁷²⁶ MORENO NAVARRETE, M., *Contratos electrónicos*, Marcial Pons, Madrid, 1999, p.46.

⁷²⁷ PARDO GATO, J., “Momento y lugar de perfección”, *op. cit.*, p. 23.

⁷²⁸ ARIAS DE RINCON, M., “*Momentos de perfección*”, *op. cit.*, p. 31.

⁷²⁹ FERNANDEZ, R., *Contratación electrónica la prestación.....*, cit., p. 43.

digital, almacenada en un buzón del correo del servidor del software que direcciona la pautas de los actos contractuales y comerciales, se encuentra siempre a la espera de que un destinatario acceda a la propuesta. Ultimando la perfección contractual, como refuerzo teórico surge la teoría de la recepción, ratificando la postura teórica de que el contrato de transporte aéreo de mercancías se perfecciona cuando la voluntad de aceptación llega a conocimiento del porteador u oferente, sin perjuicio de que este llegue a conocerla, por ser un contrato electrónico que funciona con un servidor informático el cual brinda soporte directo de la información del porteador u oferente⁷³⁰.

12. Efecto de la electronificación de la IATA en los documentos del transporte aéreo de mercaderías

El 19 de abril de 1945 se da la formación de la IATA⁷³¹ (*L'association du transport aerien internacional*), organismo internacional que hasta días actuales a venido trabajando de manera uniforme y ecuánime, respecto de la transformación y actualización respectiva de la industria aérea de mercaderías. La IATA propone la posibilidad de efectuar las tratativas aéreas mediante documentos electronificados que suplen y fungen la misma función como si fueran documentos físicos tradicionales, generando e implementando herramientas aéreas que otorgan la posibilidad de transferir de manera eficiente toda la información indispensable consignada en el contrato de transporte aéreo de mercaderías⁷³². Al no utilizar documentos físicos, pero si utilizarse documentos electrónicos, estos son transferidos mediante mensajes datos los cuales están dotadas de soportes de seguridad que no permiten la alteración de su contenido, todo a través de

⁷³⁰ CAMACHO CLAVIJO, S., *Derecho de las nuevas.....*, cit., p. 216. A nuestro entender la teoría que mejor se relaciona con la contratación electrónica de transporte aéreo de mercaderías entre ausentes, es la teoría de la emisión, porque desde el instante en que el aceptante de la oferta, manifiesta su voluntad por medios electrónicos el contrato se considera perfecto.

⁷³¹ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO., *Asociación internacional de transporte aéreo IATA*, OMC, Ginebra, p.1, en <https://bit.ly/3z1IC4s> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷³² ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....*, cit., p.83.

herramientas propuestas por la misma IATA⁷³³ que tienen la finalidad de dar desarrollo a la gestión documental desplegada dentro de la operación de aeronavegabilidad de mercaderías, propuestas innovadoras e igualmente dotadas de basta utilidad que hacen dar el desarrollo efectivo de los actos contractuales del traslado de mercaderías, por brindar senderos de rápido acceso en el que se permite obtener y trasladar la información contenida en el documento.

La IATA propone herramientas para los participantes de la industria aérea de mercaderías, todo con el objetivo de que todos los actores estén dotados de actos interactivos en los que se les permita concluir de manera exitosa la operación de aeronavegabilidad⁷³⁴, herramientas confeccionadas por la IATA como la e-CSD, la carga interactiva, la conexión de carga, el one record de mercaderías, la blockchain de las mercaderías, todas herramientas, que son entregadas a la comunidad aérea con el fin de modernizar los actos mercantiles aéreos y poder buscar una proyección al respecto de tecnificar los contratos de transporte aéreo de mercaderías, mediante efectos de la electrificación que ingresan directamente en el albor contractual, mediante directrices propuestas por la IATA⁷³⁵ a través del proyecto de la resolución 672 de 2013, generando condiciones electrónicas que permiten la sustitución de documentos físicos por documentos electrónicos cifrados y encriptados⁷³⁶.

12.1 e-CSD de la IATA

⁷³³ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO., *Consejo del comercio de mercancías*, OMC, Ginebra, p.1, en <https://bit.ly/2W7v73N> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷³⁴ CUENCA, E y NAVARRO, M., “Entorno económico internacional”, en CRESPO MARTINEZ, B y LEAL JIMENEZ, A., (Coord.s), *Manual de comercio internacional*, Extenda, Andalucía, 2012, p.1.

⁷³⁵ IBAÑEZ ROMERO, J., *E- freight: un vuelo hacia la modernización del transporte de carga en el contexto internacional*, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 2014, p.6.

⁷³⁶ CENTRO DE ESTUDIOS DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL., *Evolución actual de la instrumentación del contrato de transporte aéreo de mercancías – la implementación del daño y nuevos límites de responsabilidad. Simplificación de la documentación e-freight su implementación*, CEDAE, Madrid, p.1, en <https://bit.ly/3iZQtc1> (visitado el 3 de marzo de 2020). ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO., *Comercio de servicios de transporte aéreo: evolución reciente y asuntos de política*, OMC, Ginebra, p.2, en <https://bit.ly/3sswOEG> (visitado el 3 de marzo de 2020). El e-cds de la IATA es uno de los proyectos mas fuerte y consolidados de épocas actuales, como tal vienen a generar cambios significativos dentro del entorno jurídico aéreo de transporte de mercaderías.

La IATA mediante su proyecto carguero sin papeles da la iniciativa al e-freight en un marco jurídico en el que paulatinamente todos los porteadores aéreos y participantes del transporte deben dar su respectiva aplicabilidad, ya que muchas veces los papeles pueden perderse y sus tramites para su recuperación son complejos, esta tramitación electrónica tiene el objetivo de establecer los procesos respectivos del transporte sin la utilización del papel, siendo reemplazados por mensajes electrónicos en donde se da la aplicabilidad de transferencia documental interconectada en la que se tiene detallado completamente el origen, la unicidad y la autenticidad de la información que se suministra documentalmente mediante vías electrónicas. El e-CSD⁷³⁷ esta compuesto de un certificado de seguridad, una llave y una contraseña privada en la que se entregan vigencias al respecto de su aplicabilidad, es decir es una declaración de seguridad en la que su objetivo es resguardar y proteger la respectiva documentación, ya que el (e-CSD) permite el almacenamiento de la información aérea de mercaderías de manera electrónica, creando nuevas visiones o perspectivas al respecto de la gestión documental, por permitir la sustitución del papel a través de medios electrónicos en los que se da el archivo de la información y se realiza la transferencia documental de manera mas fiable, siendo auditadas las cadenas de suministro y la misma practica al respecto de la reproducción documental en registros electrónicos. El (e-CSD)⁷³⁸ por el mismo trabajo elaborado por la IATA y organizaciones a fines, cumplen con el objetivo de confeccionar un (e-CSD) estándar, todo mediante una armonía internacional de unificación en la que la trasmisión documental se realiza de manera electrónica, es

⁷³⁷ IATA, Consignment Security Declaration, en <https://bit.ly/3sR9JKp> (visitado el 13 de enero de 2021). El e-CSD, es una declaración de seguridad de los envíos aéreos mediante un formulario estándar que garantiza y proporciona todos los documentos utilizados al interior de la operación de aeronavegabilidad y a su vez que estos mismos sean auditables.

⁷³⁷ ICAO-WCO, Electronic consignment security declaration, en <https://bit.ly/3k3LLte> (visitado el 13 de enero de 2021). El estándar electrónico e-CSD dentro del sector aéreo de mercaderías esta compuesto de registros electrónicos que permiten la transferencia documental de forma segura, entregando la información bajo el fundamento de la unicidad.

⁷³⁸ Vid. IATA, Annual review 2019, en <https://bit.ly/3gGOQz6> (visitado el 13 de enero de 2021). La IATA al tener una importante labor a desarrollar dentro de la industria aérea, emite una revisión anual en donde informa de los éxitos, inconvenientes y el estado actual de desarrollo de transporte aéreo, siendo publicado el informe cada año después de la reunión anual realizada en junio.

⁷³⁸ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., Doc. 8973 manual de seguridad de la aviación, OACI, Montreal, p.7, <https://bit.ly/3gkBhnZ> (visitado el 23 de febrero de 2020).

por tal razón que el Grupo Asesor del Transporte Aéreo Global de Mercaderías (GACAG) dio la aprobación de una hoja de ruta del transporte electrónico de mercaderías, determinando como paso numero uno la introducción de políticas de cero papel en el que los diferentes gobiernos del globo terráqueo ejecuten sus tratativas de mercaderías mediante plataformas electrónicas interconectadas donde se de la trasferencias de la información mediante mensajes de datos que disminuyen los costos de la operación y a la vez contribuyen con la diferentes problemáticas ambientales que causa la actividad aérea. Una vez han sido detalladas las directrices a aplicar de parte de los gobiernos como segundo paso a emplear en la hoja de ruta del transporte electrónico de mercaderías es que todos los gobiernos y actores dentro de las tratativas traslaticias den aplicabilidad del Acuerdo Multilateral e-AWB de la IATA⁷³⁹, entregando de manera detallada información al respecto de su implementación y aplicabilidad en el que sea suscrito por diferentes gobiernos ubicados o acentuados territorialmente en puntos geográficos adversos, porque una vez aceptado y ratificado por los diferentes países el e-AWB se va a sobre entender el hecho de que los documentos pasaran a un formato electrónico, en donde existe la unicidad respectiva de los documentos pero de igual forma su conversión a la formato electrónico por traer los diferentes beneficios de fiabilidad y protección.

La hoja de ruta establecida por la IATA involucra a todos los participantes dentro de una tratativa aérea de traslado de mercaderías, adhiriendo al porteador aéreo, remitente aéreo, destinatario aéreo, transitarios, operadores de tierra, agentes de aduanas y autoridades aduaneras, una operación de transporte que tenga un marco regulatorio basado en mensajes de datos en donde el objetivo es eliminar documentos que permitan la confección de una "*red de rutas de carga electrónica*"

⁷³⁹ Vid. IATA, Annual review 2019, en <https://bit.ly/3gGOQz6> (visitado el 13 de enero de 2021). La IATA al tener una importante labor a desarrollar dentro de la industria aérea, emite una revisión anual en donde informa de los éxitos, inconvenientes y el estado actual de desarrollo de transporte aéreo, siendo publicado el informe cada año después de la reunión anual realizada en junio.

⁷³⁹ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, OACI, Montreal, p.1, en <https://bit.ly/2W7v73N> (visitado el 23 de febrero de 2020). ICAO, Air cargo security and facilitation h.4.8, en <https://bit.ly/3xtBmwu> (visitado el 13 de abril de 2021).

o "e-freight route network"⁷⁴⁰ en donde los procedimientos aduaneros son completamente electrónicos comenzando por la Guía Aérea Electrónica o e-AWB. Al establecerse prácticas electrónicas mediante una hoja de ruta detallada surge coetáneamente el " *Interactive Cargo Project o proyecto Interactivo de Cargo* "⁷⁴¹, en donde los servicios cargueros son ejecutados en tiempo real, automatizados y cumpliendo las expectativas del traslado en particular, es decir todo siendo de manera interactiva en donde se pueda proporcionar estándares y documentos electrónicos que desarrollen y permitan estandarizar el envío documental de la cadena de suministro de transporte aéreo de mercaderías, en donde la IATA dispuso un registro denominado IATA ONE⁷⁴², el cual busca dar la integración de todos los datos en un modelo establecido⁷⁴³. que permita la visualización de la cadena de suministro del transporte aéreo de mercaderías y todos sus elementos logísticos en un ecosistema digital dotado de plataformas de datos y proyecciones aéreas como la estandarización digital⁷⁴⁴.

12.1.1 Carga interactiva o Interactive cargo IATA.

La industria aérea demanda visibilidad en tiempo real de las mercaderías enviadas, es por tal razón que durante la ejecución del traslado de la mercadería de un sitio a otro se desea determinar en que parte del trayecto se encuentran las mercaderías objeto de transporte, entregando de tal forma propuestas de valor al respecto de la mercadería transportada por tener una cadena de suministro y un

⁷⁴⁰ Vid. IATA., Resolución 651 declaración de seguridad del envío DCV y declaración electrónica de seguridad del envío, IATA, Ginebra, p.15, en <https://bit.ly/3sz5DIh> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷⁴⁰ Vid. UNIÓN EUROPEA., Reglamento de ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión de 5 de noviembre de 2015 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, UE, Bruselas, p.1, en <https://bit.ly/3j25mKM> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷⁴¹ Vid. IATA, Interactive Cargo, en <https://bit.ly/3sRda3L> (visitado el 25 de abril de 2021).

⁷⁴¹ Vid. IATA, Annual review 2020, en <https://bit.ly/3kFREc4> (visitado el 13 de junio de 2021).

⁷⁴² IATA, One Source, en <https://bit.ly/3sRda3L> (visitado el 13 de enero de 2021).

⁷⁴³ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, OACI, Montreal, p.1, en <https://bit.ly/2W7v73N> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷⁴⁴ Vid. IATA., Resolución 651 declaración de seguridad del envío DCV y declaración electrónica de seguridad del envío, IATA, Ginebra, p.15, en <https://bit.ly/3sz5DIh> (visitado el 23 de febrero de 2020). La IATA confecciona el mecanismo estándar seguridad del envío el cual que permite controlar la cadena de suministro y la congestión en los aeropuertos.

acondicionamiento de las aerolíneas mediante sistemas inteligentes que permiten dar la información respectiva de alertas en tiempo real, autocontrol al respecto del transporte de la carga por permitir dar una mejoría en la base de datos. La carga interactiva aplicada al transporte aéreo internacional de mercaderías consiste en suministrar estándares y documentos orientativos que permitan utilizar dispositivos interconectados que permitan en tiempo real interactuar con la mercadería al respecto de su estado, ubicación, conexión internacional, arribo a lugar de destino, entre otras que permiten que a las partes interesadas de la cadena de suministro dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías interactuar⁷⁴⁵.

La IATA da impulso respectivo del proyecto mediante unos objetivos que han sido establecidos y detallados por la IATA en la que se da la confección de sistemas inteligentes que tienen la capacidad de auto controlarse en tiempo real, permitiendo como tal la planificación, desarrollo, implementación de los estándares, promoción de pautas de interacción, cuatro objetivos establecidos y delineados por la IATA, los cuales generan parámetros de estandarización y simplificación mediante dispositivos electrónicos a bordo interconectados que van a bordo de la aeronave, elementos portátiles que tienen la capacidad de capturar la trazabilidad del transporte respectivo de la mercadería. En la actualidad la IATA tiene mas de 50 afiliados - miembros que componen el grupo de trabajo interactivo de carga, siendo respaldo el proyecto por la practica recomendada de intercambio de datos de dispositivos IoT, el “*Internet of Things (IoT)*”⁷⁴⁶ y la practica recomendada de aprobación del uso de dispositivos electrónicos portátiles para carga aérea.⁷⁴⁷ Dentro de la aplicabilidad propuesta por la IATA aparece como punto

⁷⁴⁵ Vid. IATA, Interactive cargo strategic partnerships, en <https://bit.ly/3sWte1k> (visitado el 25 de abril de 2021). La carga interactiva es una de las grandes novedades esbozadas por la IATA, siendo la herramienta idónea que permite generar al acto contractual de transportar mercaderías un mayor dinamismo, y de igual forma permitir la interacción directa de toda la gestión de aeronavegabilidad.

⁷⁴⁶ IATA, Interactive cargo project overview, en <https://bit.ly/383jwFb> (visitado el 2 de abril de 2021). El Internet of Things (IoT), son practicas recomendadas que brindan soluciones efectivas a todos los tramites realizados en entornos digitales, siendo respaldados por la Cargo Service Conference (CSC).

⁷⁴⁷ Vid. IATA, Launches EPIC to enhance digital collaboration across air cargo, en <https://bit.ly/3z5Q39N> (visitado el 22 de abril de 2021).

referencial el “*making cargo talk*”⁷⁴⁸, la mercadería habla al respecto de su ejecución propia dentro del trayecto de aeronavegabilidad, por tal razón se da la composición de sistemas inteligentes dotados de autocontrol, observación o ubicación del envío de la mercadería en tiempo real y la respectiva información del trayecto de aeronavegabilidad en el que se permita dar la mejora respectiva de las bases de datos de toda la gestión documental aérea de mercaderías, siempre con el objetivo final de que el transporte por vía aérea de mercaderías debe ser mucho mas fácil, inteligente y rápido.

La IATA promovió el programa “*simplifying the business cargo (STB)*”⁷⁴⁹, el cual busca adoptar la digitalización en su sentido máximo, dando eficiencia y calidad a toda la ejecución de la operación por desarrollar traslados de mercaderías por vías digitales en el que se permite visualizar de manera interactiva la ejecución contractual del traslado de mercaderías, ya que ofrece herramientas idóneas enlazadas a sistemas inteligentes y actividades de establecimiento estándar.

12.1.2 Conexión de carga o cargo connect IATA.

Las mercaderías necesitan de instrumentos tecnológicos propios para dar su traslado mediante vías digitales, la conexión de la carga propuesta por la IATA promueve una colaboración digital que busca la eficiencia al respecto de la conectividad documental por estar estandarizada y ser la solución idónea en la actividad aérea de mercaderías, es por tal razón que la IATA⁷⁵⁰ propone la plataforma tecnológica “*IATA Enhanced Partner Identification and Connectivity (IATA EPIC)*”⁷⁵¹ el día 24 de marzo del 2021, siendo un proyecto que busca desbloquear

⁷⁴⁸ Vid. IATA, making cargo talk, en <https://bit.ly/3sI98MQ> (visitado el 22 de abril de 2021). La visibilidad esta permeante por permitir detectar el punto central en el que se encuentra la mercadería.

⁷⁴⁹ Vid. IATA, Comunicado numero 58 trasformando los viajes aéreos, en <https://bit.ly/3z0HXz3> (visitado el 13 de abril de 2021). La IATA emite el 18 de octubre de 2016 en la ciudad de Dubái, el comunicado numero 58 en el que determina el desarrollo de la iniciativa de simplificación del negocio o *Simplifying the Business (StB)*.

⁷⁵⁰ IATA, Cargo connect, en <https://bit.ly/3gnit7A> (visitado el 2 de abril de 2021).

⁷⁵¹ IATA, Enhanced Partner Identification and Connectivity (IATA EPIC), en <https://bit.ly/3AVN18v> (visitado el 12 de mayo de 2021). Dentro de la industria aérea del traslado de mercaderías por via aérea, se puede evidenciar con amplia importancia que la IATA EPIC busca entregar índices mas

la conectividad en todo el globo terráqueo por establecer avances dentro de la gestión documental de manera centralizada en donde se permite administrar, distribuir y transferir la información documental mediante conexiones dotadas de transparencia, que brindan ventajas a todas las partes involucradas dentro de la operación aérea de navegabilidad de mercaderías. La IATA EPIC⁷⁵² al reducir y mantener los costos dentro del proceso de conexión, proporciona y maximiza el control de la operación del traslado de mercaderías mediante conexiones con herramientas de bases de datos asociadas al contrato de transporte aéreo de mercaderías, las cuales permiten localizar, identificar y actualizar todos los datos referentes a la operación aérea, mediante la distribución de mensajes IDS que tiene la capacidad de mantener la información actualizada y almacenada de manera eficiente mediante estadísticas de conexión que permiten rastrear la misma gestión documental desplegada a través de actualizaciones constantes que otorgan la posibilidad de compartir la información en el momento en el que sea indispensable⁷⁵³. La plataforma EPIC de la IATA⁷⁵⁴ hace que la información y gestión documental sea mucho mas efectiva, por brindar amplia ayuda a toda la ejecución de la cadena de suministro del transporte aéreo de mercaderías, apoyando de tal manera la digitalización en los procesos complejos de conexiones digitales por dar intercambio eficiente de la información,⁷⁵⁵ es por tal que surge EPIC IATA ya que hacia falta presencia de una herramienta necesaria que propinara el enlace documental como la precarga de programas de información de carga anticipada (PLACI) y la información de carga anticipada (ACI) brindando como tal apoyos indispensables al respecto de todo los procesos digitales. Al darse la existencia al respecto de la interconectividad de las mercaderías surgen los proveedores de servicios de mensajerías denominados Sistemas de Comunidad de

altos de efectividad respecto de la misma operación aérea de mercaderías, todo mediante mensajes IDS que mantienen los estados informativos respectivos de forma actualizada.

⁷⁵² IATA, Launches EPIC to Enhance Digital Collaboration Across Air Cargo, en <https://bit.ly/3D5J7f1> (visitado el 22 de abril de 2021).

⁷⁵³ IATA, Enhanced Partner Identification and Connectivity (IATA EPIC), en <https://bit.ly/3AVN18v> (visitado el 12 de mayo de 2021).

⁷⁵⁴ IATA, Cargo connect, en <https://bit.ly/3gnit7A> (visitado el 2 de abril de 2021).

⁷⁵⁵ IATA, Launches EPIC to Enhance Digital Collaboration Across Air Cargo, en <https://bit.ly/3D5J7f1> (visitado el 22 de abril de 2021).

Carga (CCSS)⁷⁵⁶, dando la posibilidad de intercambiar datos electrónicamente mediante altos niveles de identificación que permitan visualizar la información documental exacta y a la vez su intercambio mediante altos niveles de transparencia, visibilidad y armonización, todo mediante la ayuda prestada de parte del Grupo de Trabajo de Conectividad Digital de Carga (CDCWG)⁷⁵⁷, detallando como tal estándares y procedimientos de conectividad digital que promueve el apoyo entre portadores aéreos de mercaderías, manipuladores en tierra, y demás partes interesadas en las misma cadena de suministro del traslado de mercaderías por vía aérea⁷⁵⁸. El Grupo de Trabajo de Conectividad Digital de Carga o Cargo Digital Connectivity Working Group (CDCWG) de la IATA fue establecido por la Junta de Operaciones y Tecnología de Carga (COTB) teniendo la misión principal de otorgar a la industria aérea de mercaderías estándares y procedimientos de conectividad digital que permitan a los portadores aéreos de mercaderías brindar apoyo como un foro de experiencia al respecto de la conectividad digital, fomentando de tal manera el establecimiento y mantenimiento de una red global de información aérea de mercaderías de manera interconectada mediante mensajes estándar de cargo XML⁷⁵⁹, los cuales automatizan y simplifican la gestión documental mediante la descripción de reglas estandarizadas.

La IATA emite la Cargo Services Conference Resolution o Resolución de conferencias de servicios de carga, los cuales de manera embrionaria demarcan estipulaciones al respecto como el Manual de Resolución de Servicios de Carga (CSCRM).⁷⁶⁰ Manual que entrega directrices al respecto mediante resoluciones de

⁷⁵⁶ IATA, Guía para el transporte de carga y correo en aeronaves configuradas para el transporte de pasajeros, en <https://bit.ly/3k52axe> (visitado el 28 de abril de 2021).

⁷⁵⁷ IATA, Cargo Digital Connectivity Working Group, en <https://bit.ly/3kffW0i> (visitado el 28 de abril de 2021).

⁷⁵⁸ OACI – OMA, El transporte internacional de carga aérea cadena de suministro segura para la carga aérea y el correo y directrices en materia de facilitación, en <https://bit.ly/3D4LoqJ> (visitado el 01 de mayo de 2021).

⁷⁵⁹ IATA, Cargo digital connectivity working group (CDCWG), en <https://bit.ly/3z8FimV> (visitado el 2 de mayo de 2021).

⁷⁶⁰ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., Asamblea 38 periodo de sesiones informe suplementario sobre las actividades de la organización durante el primer semestre de 2013 y reseña de las medidas tomadas en cumplimiento de las resoluciones del 37 periodo de sesiones de la asamblea, OACI, Montreal, p.8, en <https://bit.ly/2W7v73N> (visitado el 6 de mayo de 2021). El Manual de Resolución de Servicios de Carga (CSCRM) incluye todas las enmiendas adoptadas en la 38ª

CSC y prácticas recomendadas para el manejo de la mercadería, procedimientos, gestión documental, especificaciones técnicas de los UDLS, UDLS, regulaciones específicas al respecto de la misma naturaleza de la mercadería por dotarla de reglamentaciones técnicas, y de igual forma establecer estándares que permitan la automatización. Estos contenidos y recursos de igual forma son suministrados por la IATA entregando como tal el Acuerdo de licencia de usuario final de CSCR⁷⁶¹ sus características al respecto y un paso a paso para que se pueda dar la activación del producto de manera satisfactoria dentro de la tratativa aérea de mercaderías.⁷⁶²

12.1.3 One record de la IATA en el transporte aéreo de mercaderías.

La IATA tiene un ecosistema digital confeccionado de extremo a extremo en donde se intercambian de manera transparente los datos mediante plataformas de comunidades electrónicas, dando la superación del envío y la transferencia documental mediante nuevos instrumentos electrónicos que dan la superación de las tecnologías actuales como las EDI y Messaging⁷⁶³, creando como tal un estándar de intercambio de datos de la gestión aérea de mercaderías en el que se comparten de manera única mediante registros de envíos a través de la WEB API, red estandarizada y segura que permite el intercambio de datos de manera progresiva mediante equipos de TI y proveedores de servicios que vienen automatizados mediante programación en software que da la posibilidad de interconectar a los portadores aéreos contractuales de mercaderías con su

Conferencia de Servicios de Carga celebrada en marzo de 2016, todo enfocado en la seguridad operacional y en la eficiencia en la aeronave.

⁷⁶¹ Vid. IATA, Software end user license agreement cargo services conference resolutions manual, en <https://bit.ly/3mlzIKg> (visitado el 5 de mayo de 2021). El one record en el transporte aéreo de mercaderías trae consigo el beneficio “ *Plug & Play connectivity* ” dando conectividad directa a las partes contractuales mediante el uso de la API web en el que se integra al software aplicaciones implementadas que otorgan flexibilidad en la transferencia de los datos vías electrónica existiendo de tal manera protocolos de estandarización como el Protocolo de Acceso a Objetos Simples (SOAP) usando como tal el lenguaje XML para el formato de sus mensajes, manteniendo mensajes auto descriptivos que contienen la información.

⁷⁶² IATA, Product key activation user guide, en <https://bit.ly/3D4hiUr> (visitado el 5 de mayo de 2021).

⁷⁶³ Vid. IATA, One record, en <https://bit.ly/2WfOMy0> (visitado el 5 de mayo de 2021). Según la IATA esta es la base para la digitalización de la industria aérea de transportar mercaderías, todo mediante mensajería EDI.

mercadería en particular, ya que de manera sistemática la red se encuentra dotada factores propios de seguridad en donde se permitir dar administración y autenticación de transferencia de datos por vía digital. Los datos al permanecer de manera permanente otorgan el beneficio de la transparencia por el hecho de que todos los participantes de la operación conozcan y determinen el acceso a sus datos en donde cada parte contractual tiene la posibilidad de compartir sus datos de manera transparente, pero bajo unos índices de confidencialidad para todas las partes que den su participación respectiva en la operación.

One record esta en la búsqueda constante del futuro de la carga digital, otro de los grandes beneficios que trae el proyecto de la IATA one record, permitiendo como tal efectuar el transporte aéreo de mercaderías por vía aérea mediante plataformas electrónicas que tienen servicios colaborativos y automatizados que permiten tener una base de datos consolidada para el transporte aéreo de mercaderías por vía digital, gestión documental con registros accesibles que permiten la electrificación del transporte aéreo de mercaderías, en donde exista un red global de interconexión que este estandarizada en donde la IATA inicio el desarrollo del proyecto en la ciudad de Ámsterdam⁷⁶⁴ en el año 2017, invitando la IATA 40 participantes de todo el mundo en el que tengan la aptitud propia de transferir o compartir datos referentes a la operación aérea, todo con el objetivo de forjar una transformación en el tratamiento respectivo de la gestión documental de transferencia u elementos propios dentro de la misma operación de aeronavegabilidad, los participantes del mundo asistieron para tramitar y analizar el intercambio de los datos de la carga aérea de manera digital mediante el elemento clave de la documentación denominado ONE RECORD⁷⁶⁵, lo que dio paso a la confección de la Conferencia de Servicios de Carga (CSC), y la Junta de Tecnología y Operaciones de Carga (COTB), estableciendo el ONE Record Task Force (ORTF), en junio de 2018, en donde se dio la emisión de la practica recomendada de marzo de 2019, en la que se especifican los modelos de datos en el que se proporciona una estructura estándar

⁷⁶⁴ Vid. IATA, One record, en <https://bit.ly/2WfOMy0> (visitado el 5 de mayo de 2021). Los estándares confeccionados mediante modelos de datos proporcionan a la industria aérea de mercaderías integración de servicios, todo mediante herramientas API de interacción web o interfaz.

⁷⁶⁵ IATA, Product key activation user guide, en <https://bit.ly/3D4hiUr> (visitado el 5 de mayo de 2021).

mediante JSON-LD en donde los datos están serializados y son capaces de proporcionar asignaciones al respecto de cada documento que sea utilizado en la operación aérea de mercaderías.⁷⁶⁶,

La declaración de seguridad de envío electrónico o e-CSD entrega estándares internacionales los cuales fueron adoptados mediante la Resolución 651 de la IATA, y es que la confección del e- CSD con su respectiva plantilla o formulario electrónico fue elaborado mediante el fundamento y estructura del CSD en papel, debiendo ingresar datos indispensables como la entidad responsable de asegurar la carga, contenido y identificación del envío, descripción de la mercadería, conservación de mercaderías, estado de seguridad, todo ejecutado mediante el fundamento de la seguridad de la aviación el cual se encuentra detallado en el anexo 17 de la OACI⁷⁶⁷ en el que se permite documentariamente la aplicabilidad de la carta de porte o air waybill, pudiendo ser utilizado por cualquier estado que tenga reconocido el CSD electrónico⁷⁶⁸. Como hemos podido evidenciar la nueva era del transporte aéreo de mercaderías es ingresar en un estado de electrificación en el que se promuevan y ejecuten las transacciones mercantiles aéreas mediante el uso de datos de manera digital, siendo operaciones realizadas por ser moduladas mediante la Junta de Tecnología y Operaciones de Carga (COTB), permitiendo materializar y evaluar las cadenas de suministros de las mercaderías de manera directa por confeccionar cargas interactivas o interactive cargo, en las que mediante softwares permiten la interacción en tiempo real, especificándose detalles, parámetros, estándares que deben ser aplicados a la operación de aeronavegabilidad en cuanto a sus datos, itinerarios, responsabilidades, naturaleza de mercadería, parámetros de preservación, en otros.

⁷⁶⁶ IATA., Resolución 651 declaración de seguridad del envío DCV y declaración electrónica de seguridad del envío, IATA, Ginebra, p.15, en <https://bit.ly/3sz5DIh> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁷⁶⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Anexo 17 seguridad de la aviación (AVSEC) evaluación al riesgo*, OACI, 2014, p. 11, en <https://bit.ly/3sBxKGQ> (visitado el 15 de abril 29 de 2020). IATA, One record, en <https://bit.ly/2WfOMy0> (visitado el 5 de mayo de 2021).

⁷⁶⁸ Vid. IATA, Interactive Cargo, en <https://bit.ly/3sRda3L> (visitado el 25 de abril de 2021). La aplicabilidad del e-CSD en el transporte aéreo de mercaderías trae consigo unos beneficios como la facilitación de respuestas rápidas y estandarizadas en las que se permita dar el rastreo de la mercadería de forma efectiva, mediante pistas de auditoría que deben ser evaluadas a lo largo de la cadena de suministro.

EL one record de la IATA proporciona una serie de herramientas centradas en el desarrollo y la implementación del registro de documentos, todo a través de un software útil que sea capaz de entregar modelos y módulos confeccionados con datos que permiten hacer el mapeo de los modelos de datos (MOP) ⁷⁶⁹, implementando el ONE Record API, el cual es un registro universal e independiente en el que los datos de la operación aérea se encuentran adheridos a un servidor autenticado y autorizado que da la actualización de los datos de la gestión aérea mediante el método HTTPS PATCH, siendo posible el solicitar cambios y actualizaciones al respecto de los datos de la gestión aérea de mercaderías, debiendo como tal explicarse de manera explícita el enrutamiento de los datos a cambiar⁷⁷⁰.

El one record de la IATA establece un intercambio de datos mediante la delegación de acceso, adecuando de tal manera la información para que esta sea suministrada entre las partes contractuales, permitiendo el acceso inmediato y sus respectivas actualizaciones a través de métodos como el POST, GET y PATCH, los cuales permiten efectuar el intercambio de documentos aéreos con la notada distinción de realizar la notificación al porteador contractual de mercaderías, el remitente aéreo, el destinatario aéreo, u cualquier otro participante dentro de la operación de aeronavegabilidad de mercaderías, estando dotado el ONE Record de aptitudes específicas como el mecanismo editor suscriptor (pub / sub) ⁷⁷¹. Lo cierto es que el one record de la IATA es una herramienta indispensable la cual se debe ejecutar de manera regular entre los diferentes mapeos inteligentes que son realizados mediante los parámetros propios de la industry MOP, todo con el objetivo de mostrar el uso previsto del modelo de datos respecto a las cargas obligacionales de las partes aéreas del transporte de mercaderías, identificando datos esenciales para

⁷⁶⁹ IATA, One record, en <https://bit.ly/2WfOMy0> (visitado el 5 de mayo de 2021).

⁷⁷⁰ Vid. IATA, One Record api an overview of the key features, en <https://bit.ly/2Wc9SxG> (visitado el 5 de mayo de 2021). En este tipo de registros API se permite el acceso a diferentes datos de la operación aérea, teniendo interacción directa con un servidor independiente, dando autonomía y universalidad a la operación aérea de transportar mercaderías.

⁷⁷¹ WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, One record the next milestone in the digitalization of air cargo data, en <https://bit.ly/3gmlwfr> (visitado el 5 de mayo de 2021).

cada tarea de la gestión aérea la cual es descrita por el MOP determinando los impactos producidos dentro de la operación de aeronavegabilidad⁷⁷².

La implementación del ONE Record de la IATA⁷⁷³ fue desplegado con el propósito de hacer el debido análisis del desarrollo del ONE Record hackathon⁷⁷⁴, herramienta que ayuda a testear el trámite de la operación aérea y los posibles desempeños a aplicar de manera futura, entendido este ONE Record hackathon como una codificación ininterrumpida en el que los mejores desarrolladores del mundo del sector aéreo de mercaderías se reúnen para trabajar en la elaboración y búsqueda constante de soluciones innovadoras que den la mejoría de las mismas tratativas aéreas de mercaderías, experiencias de 24 a 28 horas en la que se tiene el objetivo innovador de ser disruptivo en tiempo real, con la capacidad de transformar los procesos aplicados en un ecosistema de transporte aéreo de mercaderías en donde la innovación esta demostrando de manera disruptiva por tener altos índices de velocidad y agilidad para las soluciones propuestas⁷⁷⁵. El one record como estándar de intercambio de datos tiene la premisa prioritaria de que cada parte contractual que ingresa a la tratativa aérea de mercaderías debe tener a disposición un servidor one record de la IATA el cual debe estar interconectado con otros servidores one record de la IATA los cuales les pertenecen a otras partes contractuales de otras partes contractuales.

⁷⁷² Vid. IATA, One record data model a digital twin of the air cargo, en <https://bit.ly/3j7xNqG> (visitado el 5 de mayo de 2021). La visión implementada a través del One Record de la IATA es dotar a la aeronavegabilidad de mercaderías de una logística de extremo a extremo que facilita el realizar las transacciones dentro de los ecosistemas digitales, todo a través de plataformas que permiten la transacción y transmisión de datos.

⁷⁷³ IATA, One record data model a digital twin of the air cargo, en <https://bit.ly/3j7xNqG> (visitado el 5 de mayo de 2021). Modelos de datos que lo buscan es generar una estandarización al respecto de su intercambio, todo esto con el objetivo de facilitar las transacciones aéreas de dentro del transporte de mercaderías.

⁷⁷⁴ IATA, Deep losses continue into 2021, en <https://bit.ly/3y41LA9> (visitado el 5 de mayo de 2021). Los hackathons son una gran innovación disruptiva por facilidad y agilidad de desarrollo y despliegue en las tratativas aéreas de trasladar mercaderías.

⁷⁷⁵ Vid. IATA, One record fact sheet, en <https://bit.ly/3go31s0> (visitado el 5 de mayo de 2021). El one record como estándar de intercambio de datos tiene la premisa prioritaria de que cada parte contractual que ingresa a la tratativa aérea de mercaderías debe tener a disposición un servidor one record de la IATA el cual debe estar interconectado con otros servidores one record de la IATA los cuales les pertenecen a otras partes contractuales de otras partes contractuales.

12.1.4 Cargo iQ de la IATA.

La IATA en la actualidad tiene el objetivo fundamental y primordial de crear una serie de grupos con factores o fundamentos que brinden la confección de estándares rodeados de calidad, parámetros que al ser detallados al respecto de su funcionamiento permiten dar de forma material el progreso respectivo de la industria aérea de mercaderías⁷⁷⁶. Por tal razón la IATA implemento el grupo sin fines de lucro denominado Cargo iQ, definiendo como tal los procesos en donde se mide la capacidad de funcionamiento y del mejoramiento continuo del sistema Cargo iQ de la IATA , teniendo como tal monitoreos constantes basados en el Plan Operativo Maestro (MOP) ⁷⁷⁷,el cual permite realizar las mediciones de calidad respectiva a cada uno de los contratos de transporte aéreo de mercaderías con el fin de poder determinar las medidas necesarias para imprimir el progreso de la industria aérea. Los datos al ser compilados entregan una serie soluciones y desarrollos al respecto de la problemática suscitada en el transporte aéreo de carga, debiendo estar todo almacenado en un centro de carga aérea de la IATA en la que se permite a todos y cada uno de sus miembros comparar el desempeño de sus iguales, creando un camino hacia el control de los procesos cargueros, supervisar su calidad y de igual forma impulsar el mejoramiento en la calidad de los servicios, dando la IATA comodidades y modalidades al respecto de su adherencia por emitir categorías de suscripción dependiendo la mercadería a enviar.

Todos los miembros pertenecientes al Cargo iQ han venido desarrollando un sistema de planificación al respecto del envío de la mercadería por vía aérea, desempeñando procesos planificados de envíos de mercaderías monitoreadas con informes de autoservicios modulados a través del Plan Operativo Maestro (MOP), esquema dotado de factores certificadorios y auditables que permiten dar la ejecución de aeronavegabilidad de manera armoniosa. La IATA a través de su

⁷⁷⁶ IATA, Deep losses continue into 2021, en <https://bit.ly/3y41LA9> (visitado el 5 de mayo de 2021).

⁷⁷⁷ IATA, Cargo iQ, en <https://bit.ly/2WgnmYS> (visitado el 6 de mayo de 2021). La IATA financia y prospecta grupos sin fines de lucro definiendo procesos de transporte aéreo de mercaderías, definiendo los procesos que están atrás del transporte aéreo, mejorando continuamente el valor depositado en la mercadería y la misma unión existente entre los portadores aéreos de mercaderías o aerolíneas.

programa IQ cargo lanzo el Air Cargo Intelligence Hub⁷⁷⁸, un centro de inteligencia de la información de la gestión aérea de mercaderías en tiempo real, permitiendo compartir datos personalizados, tener plenamente referenciada la naturaleza de la mercadería, el itinerario a seguir de parte de la aeronave y todos los demás actos que dieron el impulso a los procesos propios del desarrollo de la industria aérea de mercaderías⁷⁷⁹.

12.1.5 TACT online de la IATA.

La IATA⁷⁸⁰ como organización internacional pionera dentro del desarrollo del transporte aéreo de mercaderías en entornos digitales, tiene el objetivo permanente como institución de acercarse a la comunidad aérea, comunidad jurídica y comunidad en general, mediante instrumentos confeccionados con herramientas digitales las cuales permiten tener mas cercanía y conocimiento al respecto de las tratativas aéreas en particular, el TACT online de la IATA busca dar acompañamiento permanente al respecto de las consultas de las tarifas áreas de flete de mercaderías, reglas al respecto de la misma naturaleza de la mercadería e información disponible y esencial al respecto de toda la gestión documental ejecutada por cada uno de los extremos contractuales dentro de la misma gestión de la aeronavegabilidad de la carga, es de esta forma como la IATA permite el acceso a todas las tarifas estipuladas por mas de sus 100 miembros que la conforman y ponen a disposición sus servicios para la correcta ejecución del trayecto de aeronavegabilidad, para indicar de manera asertiva una descripción directa de las mismas condiciones establecidas para el transporte aéreo de mercaderías. Los TACT son la referencia de las disposiciones aéreas regulando la

⁷⁷⁸ IATA, Cargo iQ, en <https://bit.ly/2WgnmYS> (visitado el 6 de mayo de 2021). La IATA lanza dentro de la industria aérea del transporte de mercaderías, el programa IQ Cargo Air Cargo Intelligence Hub, entregando en tiempo real datos mediante análisis generados por mediciones, con la idea de impulsar los productos aéreos de transportar mercaderías y mejorar la calidad del servicio prestado.

⁷⁷⁹ IATA, Cargo iQ, en <https://bit.ly/2WgnmYS> (visitado el 6 de mayo de 2021). Debemos indicar que todas estas manifestaciones propias de la IATA se van a desarrollar con el objetivo de entregar valores de optimación mediante métricas y estándares de Cargo iQ es el camino hacia el control de procesos, la supervisión de la calidad y las mejoras de los servicios.

⁷⁸⁰ IATA, Tact Online, en <https://bit.ly/385dB2s> (visitado el 10 de mayo de 2021).

industria⁷⁸¹ y las mismas comunidades que dan aplicación a sus disposiciones o directrices, dando tal manera cimientos operacionales del transporte de mercaderías para dar su ejecución de manera segura y eficiente mediante estándares establecidos por la IATA, como los e-AWB, los horarios de carga mundial, y toda información esencial automatizada del transporte aéreo de mercaderías⁷⁸². El TACT online de la IATA⁷⁸³ es una tecnología en la industria aérea que establece parámetros detallados al respecto del traslado de las mercaderías de una sector geográfico a otro, información que entrega seguridad a las partes contractuales pero que a su vez detallan senderos a seguir al respecto de la eficiencia de la operación aérea de mercaderías, creando como tal herramientas que generen una mejor sintonía contractual al respecto de la automatización documental tan indispensable en el contrato de transporte, es por tal razón que la IATA propone las TACT aéreas, soluciones de tarifas y reglas de carga aérea, “*the Air Cargo Tariff and Rules (TACT) Solutions*”, siendo la única fuente profesional dentro de la industria aérea que se encuentra confeccionada por la IATA que permite de manera ágil y efectiva dar la integración de la información de la gestión aérea desplegada, todo esto con el objetivo primordial de que la información sea rastreada con facilidad, de manera precisa y que no tenga altos grados de pericia para su maniobra electrónica, sino que pueda ser utilizada por cualquier actor que disponga su utilidad, teniendo la posibilidad de ubicar la información de manera correcta, solida y actualizada.⁷⁸⁴

⁷⁸¹ IATA, Tact Online, en <https://bit.ly/385dB2s> (visitado el 10 de mayo de 2021). En esta guía se busca dar una descripción del TACT en línea, ayudando a contestar preguntas frecuentes, explicando las diferentes formas de ingreso y acceso a la información.

⁷⁸² IATA, Rates query help, en <https://bit.ly/3y49OwR> (visitado el 10 de mayo de 2021). IATA, Tact Online, en <https://bit.ly/385dB2s> (visitado el 10 de mayo de 2021). Observando como tal la capacidad de almacenaje y de transporte de la aeronave, todo modulado mediante la capacidad del fuselaje de la aeronave que permite el recubrimiento, recepción y recibimiento de las mercaderías

⁷⁸³ IATA, Help, en <https://bit.ly/3y49OwR> (visitado el 10 de mayo de 2021). IATA, The air cargo tariff and rules (TACT) solutions, en <https://bit.ly/3kas0jA> (visitado el 10 de mayo de 2021). Observando como tal la capacidad de almacenaje y de transporte de la aeronave, todo modulado mediante la capacidad del fuselaje de la aeronave que permite el recubrimiento, recepción y recibimiento de las mercaderías respectivas.

⁷⁸⁴ IATA, Faq, en <https://bit.ly/3y49OwR> (visitado el 10 de mayo de 2021). IATA, Tact Online, en <https://bit.ly/385dB2s> (visitado el 10 de mayo de 2021). Al darse la respectiva emisión de estas directrices de parte de la IATA se crea una referencia dentro de la industria regulando las actividades en tiempo real y de forma actualizada, dotando a la industria aérea de herramientas que la hacen mas exacta y eficiente dentro del desarrollo del transporte.

Las TACT aéreas son reglas que brindan amplia ayuda al transporte aéreo, entregando de tal manera la posibilidad de establecer diferentes formas de embalaje, tamaños que otorguen cobertura efectiva a la mercadería transportada, cumplimiento de requisitos aduaneros, requisitos de autoridades estatales, horarios de desplazamiento de las mercaderías, determinación de fletes aéreos, entre otros, factor tecnológico indispensable en el que la IATA de forma automatizada permite de manera inmediata ingresar la información específica de la ejecución de aeronavegabilidad,⁷⁸⁵ pudiendo determinar la mercadería a enviar, la divisa con la que se efectúa la operación, el UDL seleccionado, el itinerario de salida de la aeronave y el itinerario de arribo del aeronave y demás pormenores en donde existe un menú desplegable que permita seleccionar la opción al respecto para dar aplicabilidad al TACT online de la IATA⁷⁸⁶, permitiendo calcular automáticamente el flete aéreo por determinar las dimensiones de largo, ancho y alto mediante dimensiones determinadas en centímetros, con peso volumétrico predeterminado de 6000 cm³ / kg⁷⁸⁷.

12.1.6. Blockchain de la IATA.

El blockchain apareció en el mundo con la finalidad de explorar los diferentes sectores mercantiles en los que puede participar y tener cabida al respecto, y la industria del transporte aéreo de mercaderías no es ajena a este tipo de digitalización mundial, es así que el blockchain o cadena de bloques es una tecnología de punta que da la posibilidad de elaborar en colaboración simultánea registros de datos aéreos de mercaderías que permiten transacciones mediante altos niveles de transparencia,⁷⁸⁸ proceso desplegado mediante ordenadores interconectados en redes homogéneas o peer to peer, la cuales manejan información

⁷⁸⁵ IATA, Help, en <https://bit.ly/3y49OwR> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁷⁸⁶ IATA, Faq, en <https://bit.ly/3y49OwR> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁷⁸⁷ IATA, Rates help, en <https://bit.ly/3y49OwR> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁷⁸⁸ GARCIA BRINGAS, P., "Las criptomonedas bitcoin y blockchain", en *Revista DYNA*, n° 2, 2018, p. 126. CODES CALATRAVA, A., "Blockchain", en *Revista de privacidad y derecho digital*, n° 18, 2020, p. 158. TAPSCOTT, P., "Blockchain una nueva era", en *Revista de liderazgo la gestión o la toma de decisiones*, n° 152, 2018, p.8.

auto programable o lo que conocemos actualmente en la doctrina digital, como los contratos inteligentes o smart contracts⁷⁸⁹, los cuales permiten dar aplicación a sus cláusulas de manera autoejecutable mediante códigos informáticos que tienen la capacidad de definir el objeto del contrato de transporte aéreo de mercaderías.⁷⁹⁰

Los estudios y las investigaciones desarrolladas en la tecnología blockchain han sido investigaciones ejecutadas por la IATA a través de prototipos electrónicos de blockchain que experimentan la ejecución digital del contrato de transporte aéreo de mercaderías, permitiendo modular de manera descentralizada toda la información de la gestión documental del transporte aéreo de forma autentica por encontrarse la información depositada en un registro distribuido entre partes diferentes sin que la información pueda ser destruida o eliminada, la IATA⁷⁹¹ ha venido realizando el estudio “*Future of the Airline Industry 2035*”⁷⁹², proyectando la tecnología blockchain como una tecnología capaz de brindar amplios aportes a la industria aérea de mercaderías, elaborando como tal la IATA prototipos aéreos en los que se da aplicabilidad directa al blockchain y permite fomentar nuevos desarrollos en la gestión documental y transaccional ejecutada dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías. La blockchain desde el inicio de la confección de sus prototipos a podido demostrar su alta capacidad y excelente gestión a desplegar, siendo comparada con la internet por mostrar signos muy similares al respecto de su desarrollo e ingreso disruptivo en la sociedad, permitiendo ejecutar el intercambio de valor a través de canales electrónicos automatizados en donde no hay intervención de terceros por ser una red descentralizada que funciona mediante la confianza entre las partes del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

⁷⁸⁹ TUR FAUNDEZ, C., *Smart contracts análisis jurídico*, Reus editorial, Madrid, 2018, p. 33.

⁷⁹⁰ LEGEREN MOLINA, A., “Los contratos inteligentes en España”, en *Revista Derecho Civil de la Universidad de la Coruña*, nº 2, 2018, p.194. VALENCIA RAMIREZ, J., “Contratos Inteligentes”, en *Revista de investigación en tecnologías de la información RITI*, nº 14, 2019, p. 5. CERVERA RUIZ, P., “Smart contracts la eficacia autónoma”, en *Revista estrategia financiera*, nº 343, 2016, p. 27. Los pormenores de acciones u cláusulas de aplicación programadas en un software automatizado que cumple directrices u instrucciones programadas de una manera descentralizada.

⁷⁹¹ MELO, L., “Régimen jurídico de blockchain de una prueba atípica”, en *Revista de Bioética en Derecho*, nº 46, 2019, p. 103.

⁷⁹² IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021).

A pesar de que la blockchain technology no a tenido su desarrollo a plenitud, la IATA busca dar su respectiva aplicabilidad y ayudar con el progreso de esta tecnología en los albores de la industria aérea de mercaderías, por tal razón la IATA emite el libro blanco de blockchain en la aviación o the blockchain in aviation white paper⁷⁹³, importante manual aéreo que describe las diferentes actividades investigativas desarrolladas por la IATA en el blockchain, brindando bases de datos solidas las cuales están elaboradas mediante criptografía, en donde se da el almacenamiento de la información de la gestión aérea a través de códigos encriptados con credenciales internas en la red descentralizada blockchain, permitiendo visualizar y compartir con todas las partes contractuales de la operación⁷⁹⁴.

En octubre de 2018 se da a conocer al mundo aéreo el libro blanco de la IATA, manual aéreo innovador que busca explorar los fundamentos aéreos, los casos de uso en el transporte aéreo y las iniciativas digitales que pueden ser aplicadas a la industria aérea de mercaderías mediante directrices estipuladas por la tecnología blockchain, es de tal manera como la IATA⁷⁹⁵ mediante el manual blanco de la aviación busca dar aplicabilidad a la tecnología blockchain a través de iniciativas electrónicas que buscan dar desarrollo a las relaciones contractuales del transporte de mercaderías por canales digitales, como la iniciativa electrónica IATA coin o moneda de la IATA, en donde la International Air Transport Association busca dar aplicabilidad a su propia criptomoneda, dinero digital de la IATA el cual queda sujeto a un intercambio de datos codificados los cuales están cifrados mediante códigos adheridos a la red blockchain, quedando almacenado en libros de contabilidad digital que permiten su intercambio bajo los fundamentos del principio de igualdad, confianza, buena fe, lealtad al actuar.

⁷⁹³ IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁷⁹⁴ *Vid.* IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021). El libro blanco de aviación describe las diversas investigaciones y desarrollos establecidos por la IATA respecto del blockchain y todo su desarrollo de la industria aérea.

⁷⁹⁵ *Vid.* IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021). El libro blanco de blockchain en la aviación emitido por la IATA busca entregar diversos fundamentos aéreos al respecto de la aplicabilidad de la tecnología del blockchain, explicando su aplicabilidad, sus desafíos, sus oportunidades.

Esta criptomoneda de la IATA tiene carácter supranacional por permitir a las partes contractuales ejecutar sus transacciones económicas mediante redes descentralizadas en las que se efectúen pagos del contrato de transporte aéreo de mercaderías sin la intervención de terceros. La IATA al crear esta moneda digital, busca ofrecer desintermediación en las operaciones comerciales del transporte aéreo de mercaderías, siendo un ecosistema cerrado con un tipo de cambio fijo el cual elimina todas las variables respectivas de volatilidad, permitiendo como tal el intercambio de activos digitales entre los participantes de la operación aérea de mercaderías, los cuales darán su cumplimiento obligacional mediante las directrices propias de la criptomoneda ethereum por ser una criptomoneda que entrega beneficios, eficiencia y ahorro de costes en la operación aérea de traslado de mercaderías. Y es que debemos manifestar que la criptomoneda comenzó en el año 2014 pero tuvo su expansión mundial y su desarrollo hacia el año 2018, al cual a decidido incorporarse la IATA mediante el libro blanco que busca modular los pagos del contrato de transporte aéreo de mercaderías mediante su misma criptomoneda denominada IATA coin.⁷⁹⁶

Como segunda iniciativa electrónica la IATA propone una autoridad de certificación digital (DCA) ⁷⁹⁷, siendo una plataforma interactiva que permite facilitar la identificación de los diferentes participantes del contrato de transporte aéreo de mercaderías, teniendo la capacidad de determinar el rol o la posición del porteador contractual, remitente aéreo, destinatario aéreo o cualquier otro participante adherido a la gestión aérea de traslado de mercaderías, siendo posible la identificación de la partes contractuales por ser una plataforma confeccionada por intermedio de cimientos propios de la inteligencia artificial y la biometría, permitiendo dar desarrollo a la tratativa contractual aérea de acuerdo con la realidad legal acontecida integrando el contenido en una plataforma que se encuentra disponible

⁷⁹⁶ IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021). Al darse la ejecución de este tipo de actos se debe indicar la capacidad de efectuar pagos transparentes, en tiempo real y a un muy bajo costo.

⁷⁹⁷ Blockchain in Aviation White Paper en <https://www.iata.org/en/publications/blockchain/> (visitado el 10 de mayo de 2021). Iniciativa digital que permite agilizar los procesos, estando apoyada la IATA por grupo Financial Development Working Group o Grupo de Trabajo de Desarrollo Financiero de la IATA, creado únicamente para el estudio del desarrollo de estos procesos digitales.

en todo momento y en tiempo real para los participantes de la gestión del transporte aéreo de mercaderías. Adicionalmente como tercera iniciativa electrónica la IATA propone la existencia de unas finanzas digitales dentro de la gestión aérea de mercaderías, dando aplicación a contratos inteligentes o smart contracts mediante el respaldo de la red blockchain, por ser estos acuerdos inteligentes la pieza total dentro del desarrollo de la industria aérea de mercaderías mediante la herramienta blockchain⁷⁹⁸, por ser auto ejecutados autónomamente a través de lenguajes de programación scripts o códigos informáticos que determinan parámetros convenidos por ser códigos conocidos por todos los participantes de la red blockchain, sin depender de autoridad alguna por ser ordenadores entrelazados.⁷⁹⁹

La iniciativa electrónica de las finanzas digitales en los contratos inteligentes dan una reducción de costos a nivel operativo a los portadores contractuales de mercaderías o quien haga sus veces, buscando aumentar la eficiencia mediante el uso de contratos inteligentes, lo cuales vienen siendo desarrollados por el apoyo brindado por el Grupo de Trabajo de Desarrollo Financiero de la IATA (*IATA Financial Development Working Group*), dando la utilidad respectiva de los contratos inteligentes por el hecho de disminuir costos operacionales, pero a su vez obteniendo una serie de beneficios como la simplificación del contrato que prevenir disputas, agiliza procesos contables, conciliación diferencias, factura y liquida fletes y costos⁸⁰⁰.

Las iniciativas digitales son oportunidades propias e inherentes para el transporte aéreo de mercaderías, y es de tal manera como se evidencia de manera palmaria

⁷⁹⁸ IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁷⁹⁹ ORTEGA GIMENEZ A, *Smart contracts y derecho internacional privado*, Arazandi, Navarra, 2019, p. 33.

⁸⁰⁰ MUKHOPADHYAY, M., *Law of electronic commerce*, Wolters Kluwer, New York, 2020, p. 91. Nick Szabo jurista y criptógrafo, hacia el año 1995⁸⁰⁰ introdujo el nuevo termino denominado contratos inteligentes, emitiendo con ello una obra denominada smart contracts glossary, detallando términos con su factor definitorio y explicativo, lo que hizo dar a pie que hacia el año 1996 surgiera otra obra nombrada smart contracts building blocks for digital markets sentando las bases fundamentales del funcionamiento de los contratos inteligentes por programar cláusulas contractuales en un software mediante lenguaje solidity el cual es el que permite la ejecución escritural de los smart Contracts, a través de la plataforma ethereum virtual machine, esta red permite la ejecución de instrucciones contractuales mediante cláusulas programables y almacenamiento documental distribuido en cada nodo.

unos beneficios de simplificación al respecto del contrato transporte aéreo, como el poder efectuar pagos electrónicos mediante criptodivisas creadas directamente por la IATA⁸⁰¹, cubriendo de manera expedita las cargas obligacionales adquiridas por las partes desde el inicio de la confección contractual del transporte aéreo de mercaderías, monitoreando servicios de cumplimiento, aceptación, perfección y contabilidad de la gestión del transporte aéreo, todos mediante procesos electrónicos en los que se audita la seguridad operacional de parte de la IATA mediante el organismo Operational Safety Audit (IOSA).⁸⁰²

12.2 Carta de porte electrónica (e-way bill).

La carta de porte o air way bill es el documento principal dentro de la operación aérea de navegabilidad, documento prioritario que por su misma utilidad e importancia solicita su renovación al respecto de la entrada en vigor de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, debiendo tener como punto de partida la evolución legislativa propuesta por el protocolo número 4 de Montreal de 1975⁸⁰³ modificadorio del Convenio de Varsovia del 1929, por ser el primer compendio normativo dentro del sector aéreo de mercaderías que entrega la posibilidad de dar la emisión de la carta de porte aérea o air way bill a través medios tecnológicos que cumplan con las características funcionales de almacenar información como se si estuviera realizando en papel tradicional, debiendo existir un registro de las gestiones de manipulación, archivo, impresión y demás actuaciones propias que sean concernientes de transferencia y aplicabilidad electrónica dentro del proceso de transporte de mercaderías por vía aérea. Al sentar el precedente modificadorio el protocolo número 4 de Montreal de 1975, da apertura para que el Convenio de Montreal de 1999 siga impulsando mediante el proyecto e-freight la habilitación al respecto de la aplicabilidad del AWB de manera electrónica, indicando como tal la importancia de dejar la respectiva constancia del transporte

⁸⁰¹ IATA, Blockchain in Aviation White Paper, en <https://bit.ly/381X4wg> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁸⁰² IATA, Operational Safety Audit (IOSA), en <https://bit.ly/3mqIAhU> (visitado el 10 de mayo de 2021).

⁸⁰³ Protocolo de la Guadalajara modificadorio del Convenio de Varsovia, publicada en el BOE núm. 147, de 20 de junio. “*Para las Partes en este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento*”

efectuado, pudiendo dar como tal la expedición de una carta de porte aérea de manera electrónica o e-AWB⁸⁰⁴ en donde conste las respectivas constancias de la emisión electrónica.

La carta de porte electrónica o e- *AWB* se encuentra predeterminada para los respectivos traslados de mercaderías efectuados por vía aérea desde el 01 de enero de 2019, procesos digitales interactivos en los que el e-AWB⁸⁰⁵ se encuentra predeterminado para dar aplicabilidad de la tratativa aérea de mercaderías convenida entre el porteador aéreo y el remitente aéreo de mercaderías, por tal razón la IATA demarca mediante la Cargo Service Conference (CSC) la practica recomendada 1670 de 2010 en la que se detalla la implementación del e- freight de manera electrónica, siendo como tal la razón total o fundamental por la que la IATA dio la emisión e implementación de un transporte electrónico de mercaderías que hizo surgir la resolución 672 de 2013,⁸⁰⁶ indicando que los datos consignados en el e- *AWB*⁸⁰⁷ deben estar insertados de manera electrónica y deben describir la naturaleza de la mercadería transportada, ya que el expedidor al hacer la entrega de la mercadería debe realizarla acompañada de todas la condiciones propias del embalaje y de los requisitos de seguridad, por ser el documento capaz de exteriorizar la naturaleza jurídica de las mercaderías transportadas y blindar legalmente el sistema normativo de la capacidad de ejecutar transacciones electrónicas mediante instrumentos digitales⁸⁰⁸.

El Consejo de la IATA lidera el proyecto de la resolución 672 de 2013, creando condiciones electrónicas idóneas y eficaces que sean capaces de sustituir las condiciones de documentos físicos actuales. Lo cierto es que la IATA esbozo la

⁸⁰⁴ IATA, e-awb, en <https://bit.ly/2WeuB3W> (visitado el 6 de mayo de 2021).

⁸⁰⁵ IATA, e-awb, en <https://bit.ly/2WeuB3W> (visitado el 6 de mayo de 2021).

⁸⁰⁶ Vid. IATA., Resolución 651 declaración de seguridad del envío DCV y declaración electrónica de seguridad del envío, IATA, Ginebra, p.15, en <https://bit.ly/3sz5DIh> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸⁰⁷ BARCELO MESEGUER, J., *Iata digital cargo*, Universidad a distancia de Madrid, Madrid, 2020, p. 32.

⁸⁰⁸ IATA, Cargo iQ, en <https://bit.ly/3Df7Mha> (visitado el 10 de mayo de 2021). IATA-FIATA, Joint statement on multilateral e-awb agreement, en <https://bit.ly/3zeipP9> (visitado el 6 de mayo de 2021).

carta de porte electrónica o e – AWB⁸⁰⁹, demarcando el sendero legal del tránsito electrónico mediante los anexos adheridos a la resolución 672 de 2013; en el anexo A existe un listado de las aerolíneas participantes en las actividades de transporte que se adhieren a la documentación electrónica, en el anexo B, se incluyen todos los aeropuertos dotados con la capacidad tecnológica para hacer los trámites electrónicos de aceptación del e-AWB y en el anexo C los listados de los agentes de carga. Lo cierto es que todo lo anteriormente es estipulado mediante el intercambio electrónico de información del sistema EDI sobre un formato de mensajes estándar⁸¹⁰ que tiene cobertura respecto de datos administrativos y comerciales, describiendo requisitos técnicos y operativos, formalización electrónica del contrato de transporte y aceptación del contrato mediante el intercambio de mensajes electrónicos. Cabe recordar que la resolución de la IATA 672 no tiene una adopción obligatoria por cualquier estado parte, de lo que si se hace una recomendación es de aplicar a las transacciones de transporte las condiciones de la IATA 600i⁸¹¹ y 600h⁸¹² para el uso de sistemas electrónicos cuando se haya dado el aval de aplicación de la resolución 672. La implementación de estas prácticas electrónicas tienen como finalidad simplificar el transporte de carga, pero para el correcto funcionamiento del sistema carguero debe existir una reforma del marco legal debiendo acompañarse digitalmente de otros documentos adhesivos como lo es la factura electrónica, el certificado de origen electrónico y la liberación de aduana electrónica.

A través del sistema EDI se crea una documentación electrónica fiable del transporte aéreo de cargas, gestándose con ello un “*registro de embarque*” (art. 4 CM) capaz de ser inalterado y cuyos aspectos técnicos se encuentran definidos

⁸⁰⁹ IATA., Resolución 672 Modelo de acuerdo multilateral sobre guía aérea electrónica, IATA, Ginebra, p.10, en <https://bit.ly/2WnNK3q> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸¹⁰ Vid. IATA., Resolución 670 Modelo de acuerdo multilateral sobre guía aérea electrónica, IATA, Ginebra, p.10, en <https://bit.ly/2WnNK3q> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸¹¹ IATA., Resolución 600i transporte celebrado y comprobado por medios electrónicos condiciones del contrato, IATA, Ginebra, p.4, en <https://bit.ly/2WhHUR5> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸¹² IATA., Resolución 600h, IATA, Ginebra, p.4, en <https://bit.ly/2PVvx7t> (visitado el 14 de diciembre de 2019).

para la debida manipulación de los participantes del contrato de transporte aéreo⁸¹³, debiendo emitirse el recibo de carga o de embarque de manera digital para poder detallar la cantidad de bultos transportados, su peso, salida de la aeronave, destino de la aeronave, fecha y hora de recepción de parte del porteador aéreo,⁸¹⁴ generándose con ello condiciones determinantes del contrato de transporte aéreo al presentarse diferencias en la comunicación u emisión electrónica con las guías de embarque impresas, ya que al considerarse un error de existencia en la guía instructiva impresa, la IATA a través de la resolución 672 de 2003⁸¹⁵ considera que la vía electrónica es la que debe aplicarse a las circunstancias obligacionales sin llegar a la afectación de la validez propia del contrato⁸¹⁶.

La IATA emite un manual al respecto de la debida implementación del e- AWB, publicado en el año 2019 y estipulando de manera detallada los pasos respectivos para que los diferentes países den la respectiva implementación del e-AWB, departiendo en primera medida y como punto de partida dar la adherencia respectiva al acuerdo e-AWB multilateral de la IATA⁸¹⁷, proporcionando la posibilidad de dar la adherencia respectiva de las firmas mediante estándares únicos en los que los porteadores aéreos deben dar su aceptación a cabalidad, permitiendo de tal manera dar la ejecución del contrato de transporte aéreo de mercaderías por medios electrónicos. Una vez los porteadores contractuales aéreos han realizado su respectiva adherencia al acuerdo multilateral e-AWB,⁸¹⁸ Porteador aéreo debe tener la plena certeza de que toda su tecnología debe ser compatible con el e-AWB, por el hecho de poder realizar una comunicación eficaz mediante el intercambio de mensajes estándar que permitan la trasferencias respectiva de la información relevante al respecto de la tratativa aérea de mercaderías, la IATA

⁸¹³ IATA., Resolución 600f, IATA, Ginebra, p.4, en <https://bit.ly/2EQlr1c> (visitado el 14 de diciembre de 2019).

⁸¹⁴ IATA., Resolución 600g, IATA, Ginebra, p.4, en <https://bit.ly/39c2zYF> (visitado el 14 de diciembre de 2019).

⁸¹⁵ IATA., Resolución 672 Modelo de acuerdo multilateral sobre guía aérea electrónica, IATA, Ginebra, p.10, en <https://bit.ly/2WnNK3q> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸¹⁶ *Vid.* IATA, E-awb implementation play, en <https://bit.ly/3kjq6x9> (visitado el 6 de mayo de 2021).

⁸¹⁷ IATA-FIATA, Joint statement on multilateral e-awb agreement, en <https://bit.ly/3ygEo6C> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸¹⁸ IATA, Multilateral e-AWB agreement, en <https://bit.ly/3zdTH1i> (visitado el 6 de mayo de 2021).

otorga la posibilidad de dar transferencia documental de mensajes estándar de mercaderías como lo IMP- cargo y XML-cargo, lo cuales permiten dar la ejecución respectiva del intercambio documental durante toda la cadena de suministro del transporte aéreo de mercaderías⁸¹⁹. El manual emitido por la IATA para la implementación del e-AWB, estipula como tercer paso la calidad que deben tener los mensajes electrónicos de transferencia documental por el hecho de permitir tener unos procesos comerciales adaptados a operar sin papel, todo mediante procedimientos operativos estándar (POE) que dan apertura al paso número cuatro el cual es la respectiva implementación del e-AWB y su debida aplicabilidad⁸²⁰.

Al denotarse un marcado crecimiento en la economía mundial con las prácticas traslaticias de mercancías a través de las aeronaves, digitalmente se ha podido demostrar que esa economía se ha multiplicado, tanto es así que en un informe presentado por la OACI en el año 2004⁸²¹, denota que el valor de la actividad económica que puede llegar a generar la aviación es cada día más basta, es por tal razón que la IATA ha decidido universalizar la E- AWB acompañada de todos los documentos adheridos a ella bajo el mismo formato, creándose con ello ventajas sobresalientes como la disminución de costos, procedimientos más expeditos, información confiable y segura, reducción de la gestión de inventarios de la carta de porte, pero todo esto elaborado conceptualmente e idóneamente dentro de una política pública de homogeneización de preceptos aduaneros⁸²².

13.La ejecución contractual del transporte aéreo de mercaderías.

La ejecución del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías está compuesta de tres etapas las cuales se dividen en la entrega de las mercancías al transportador, el desplazamiento de la misma mercadería a su lugar de destino y el pago del flete. La entrega de las mercaderías al porteador es la etapa embrionaria

⁸¹⁹ Vid. IATA, E-awb implementation play en <https://bit.ly/3gtxcOA> (visitado el 6 de mayo de 2021).

⁸²⁰ IATA, Multilateral e-AWB agreement, en <https://bit.ly/3zdTH1i> (visitado el 6 de mayo de 2021).

⁸²¹ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., Informe de la 91ª reunión de directores de la aeronáutica civil de Centro América y Panamá, OACI, Panamá, p.20, en <https://bit.ly/3ygT1GV> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸²² HERNANDEZ RAMOS, E y HERNANDEZ BARRUECO, L., *Manual del comercio electrónico*, Marge Books, Barcelona, 2018, p.127.

en el desarrollo del transporte aéreo, capaz de demarcar el inicio mismo del transporte y el periodo de responsabilidad del porteador, etapa en la que el porteador se le hace efectiva jurídica y materialmente la puesta a disposición de las mercaderías objeto de transporte⁸²³, quedando bajo su guarda y protección, debiendo por tal razón adoptar parámetros conducentes que ayuden a preservar las mercancías durante el periodo de tenencia, porque una vez el remitente hace efectiva la entrega de la mercadería debidamente embalada y rotulada al porteador, este debe procurar por mantener su integridad hasta la entrega que se debe realizar al destinatario en el lugar de destino convenido ⁸²⁴.

Se considera que la entrega de las mercaderías al porteador consta de la labor informativa de suministrar información necesaria de parte del remitente o expedidor, información sustancial como el lugar en el que se debe hacer efectiva la entrega de las mercaderías, el volumen, el peso, sus características propias, el nombre y la dirección del destinatario que va recepcionar las mercaderías y todas las indicaciones relacionadas para efectuar el cargue en el medio de transporte principal denominado aeronave⁸²⁵. El remitente será responsable de las diferentes indicaciones que se describan al respecto de la mercadería consignada en la carta de porte aéreo, siendo responsable el remitente por cualquier daño acaecido al porteador aéreo de mercaderías, (art. 10 CV) todo por indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas. Como derecho inherente del porteador aéreo puede solicitar la entrega del título carta de porte aéreo⁸²⁶ con el objetivo de certificar la existencia de la carga de la mercadería desde el instante en que el porteador plasma su firma (art. 5. núm. 1 CV), quedando tal manera perfecta la aceptación y debiendo el expedidor entregar tres originales en donde el primer ejemplar llevará la indicación para el porteador; el segundo ejemplar llevará la indicación para el destinatario, y el tercer ejemplar será firmado por el porteador y

⁸²³ EYZAGUIRRE ECHEVARRIA, R., "Contrato de transporte.....", *cit.*, p. 268. GONZALES LEBRERO, R., Seguros Aeronáuticos...*cit.* p. 107.

⁸²⁴ BONET CORREA, J., *La responsabilidad en el derecho aéreo*, Consejo superior de investigaciones científicas, Madrid, 1963, p. 16.

⁸²⁵ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....*, *cit.*, p. 309.

⁸²⁶ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte....* *cit.*, p. 217.

remitido por éste al expedidor, previa la aceptación de la mercancía (art. 6. núm. 2 CV),⁸²⁷ teniendo la posibilidad el porteador de solicitar extensión de la carta de porte cuando existiera diversidad de mercadería.⁸²⁸ (art. 7 CV)

La carga de las mercaderías en la aeronave se debe realizar de manera segura a través de la operación de estiba, debiendo ocupar la carga el menor espacio posible entre los compartimientos acondicionados de la aeronave y siendo por tal razón indispensable implantar directrices de peso y volumen para la carga de la mercadería, debiendo estar asegurada correctamente para la debida ejecución del trayecto de aeronavegabilidad⁸²⁹.

La misma preparación de la mercadería⁸³⁰ permite manipularla de una manera segura y compacta, evitando daños u averías por degradaciones térmicas o biológicas, optimizando la preparación de la carga a través del fundamento técnico de agrupar los bultos unos sobre otros, con la finalidad de poderlos manipular como si se estuviera dando la manipulación de una unidad carguera. Al existir la posibilidad de manipular la mercadería como una unidad, permite obtener ganancias respecto de las superficies, volumen, peso y tamaño, ya que si se cumple con el objetivo de manejar los volúmenes de las mercaderías transportadas se obtendrán ahorros en costos operativos, consolidación de la carga mediante servicios de mayor calidad, y se maximiza la ocupación del espacio dentro de la aeronave. Consolidada en debida forma la mercadería, se presume de su buen estado a través de la información plasmada en la carta de porte aéreo (art. 11. núm. 2 CV)⁸³¹ detallando el procedimiento del embalaje, la naturaleza de la mercadería,

⁸²⁷ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.267.

⁸²⁸ GUZMAN, J., *Aspectos generales..... op. cit.*, p. 17.

⁸²⁹ CARREÑO SOLIS, A., *Cadena de suministro y logística....., cit.* p.50.

⁸³⁰ CASTRO TORRES, P y SANCHEZ VELOZA , I., *Proceso logístico de recibo de mercancías*, Universidad Piloto de Colombia, Girardot, 2020, p. 36.

⁸³¹ *Vid.* VILA LOPEZ, C., *Logística cit.* p.160. Para realizar la carga de las mercaderías en la aeronave se requiere de sistemas que se encuentren dotados y adaptados a un fuselaje del avión, en donde la estructura del contenedor o palet aéreo sea debidamente acondicionado a través de códigos alfanuméricos que distingan el tipo de contenedor, la dimensión de la base, la forma del contorno, el número de serie y las especificaciones técnicas, debiendo ser recepcionadas por el porteador y siendo ubicadas según las características de las aeronaves.

dimensión, peso, volumen, entre otras característica⁸³² que hacen presumir directamente el recibo de la carga de parte de porteador, pero al unísono presumir las condiciones propias del transporte aéreo y la existencia del mismo contrato de transporte aéreo (art. 8. CV).

Acompañada de la entrega de las mercaderías con todos sus factores técnicos, se debe realizar la entrega de una serie de documentos, como la declaración única de aduana, el certificado de origen, el certificado fitosanitario, el registro sanitario, la factura comercial, la carta de porte, los despachos aduaneros, la lista de empaque. Documentos idóneos que permiten la debida gestión dentro de la operación de traslado de las mercaderías, debiendo las mercancías ser embaladas con el objetivo de facilitar su transporte, debiendo ser etiquetada en bultos o paquetes que denoten el tipo y la clase carga que se transporta⁸³³.

Como segunda fase de la ejecución contractual por vía aérea se encuentra el desplazamiento de las mercaderías, considerado este como el elemento esencial del transporte aéreo internacional de mercaderías, ya que al ser una operación que debe ser desplegada mediante índices elevados de cuidado y preservación, la cual extiende sus efectos mediante la debida diligencia de la actividad de traslado de las mercancías de un sector geográfico a otro, acompañado de todos y cada uno de los cuidados que se deben prestar durante el trayecto de aeronavegabilidad. Al ser un contrato consensual⁸³⁴ el porteador y el expedidor a través de su factor volitivo tienen la capacidad de estipular elementos jurídicos orbitales del contrato como el plazo en el que debe surtirse la ejecución del desplazamiento de las mercaderías del punto de origen al punto de destino, siendo el diagrama necesario para dilucidar la ejecución propia del contrato de transporte⁸³⁵.

⁸³² MORENO GARCIA, S., *Preparación de pedidos*, E- learning, España, 2014, p. 103.

⁸³³ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional..... cit.*, p. 44. ANAYA TEJERO, J., *El transporte de mercancías.... cit.*, p. 43.

⁸³⁴ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.* p.217.

⁸³⁵ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.77.

El plazo de desplazamiento de la mercadería en primera medida puede ser concertado de manera contractual, ceñido a los usos y a las prácticas habituales de los comerciantes, es decir que las partes contractuales tienen la posibilidad de determinar sus plazos libremente sin imposición alguna⁸³⁶. De igual forma puede llegar a presentarse el escenario en donde nunca se convino contractualmente el plazo por las partes, es así como a través de una perspectiva conceptual de la razonabilidad se puede llegar a determinar el plazo mediante las diferentes directivas emitidas por la IATA y la OACI⁸³⁷, respecto de las rutas a seguir por los portadores dotadas de condiciones atmosféricas favorables⁸³⁸, condiciones de seguridad de las mismas aeronaves respecto a la naturaleza de la mercaderías transportadas, la misma experiencia de los portadores de haber realizado traslados análogos y dentro de las condiciones normales que se deben cumplir en cualquier tipo de trayecto traslaticio por vía aérea. Dentro del factor temporal de desplazamiento de la aeronave, surge para el porteador el deber de aviso en el momento en de su llegada al destinatario debiendo informar de ello cuando la aeronave se encuentre en el punto final convenido⁸³⁹.

Como ultima fase dentro de la ejecución contractual del transporte aéreo de mercaderías se da la entrega de las mercaderías al destinatario aéreo al momento que llega o arriba el porteador al sitio de destino convenido, surgiendo el periodo final de ejecución de la operación de transporte aéreo internacional de mercaderías, es decir la etapa en la que el porteador termina su factor obligacional de guarda y custodia, debiendo comunicar al destinatario de su arribo para hacer efectiva la

⁸³⁶ FOLCHI, M., *Contratos aeronáuticos..... cit.* p. 9.

⁸³⁷ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL y ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS., *El Transporte internacional de carga aérea cadena de suministro segura para la carga aérea y el correo y directrices en materia de facilitación*, OACI – OMA, Ginebra, p.20, en <https://bit.ly/3gsjPxT> (visitado el 23 de febrero de 2020).

⁸³⁸ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte..... cit.* p. 218.

⁸³⁹ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.* p.53. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte..... cit.* p.218. Acción encausada de indicar en el momento de llegada de las mercaderías al lugar de destino por el porteador al destinatario de su arribo, con el objetivo de que ejerza su pronta materialización de la recepción de las mercancías, ya que al dar aviso el porteador transfiere inmediatamente el derecho de disponer de las mercaderías que contiene la acción de disposición estará en cabeza.

entrega (art. 13. núm. 3 CV) de las mercancías y dar por finiquitada su obligación de seguridad.

Enterado el destinatario del arribo del porteador a lugar de destino debe inspeccionar y verificar la mercancía, con el objetivo de expresar la falta de conformidad de la mercadería a través de figuras legales como la protesta o la reserva, siendo la única etapa en la que se posibilita el ejercicio de su práctica, porque de lo contrario surge la presunción de que las mercaderías son conformes según lo pactado contractualmente. Para desvirtuar la presunción de conformidad de las mercaderías el destinatario deberá ejercer las observaciones pertinentes, conducentes y útiles, inmediatamente al momento de recibir las mercaderías o en el plazo de 14 días contados desde la fecha de recibo⁸⁴⁰ demarcando con ello consecuencias como el evitar que el contrato sea catalogado como cumplido y que las acciones pertenecientes al destinatario caduquen.

14.Especial referencia a la acción de disposición del remitente y destinatario aéreo en el contrato de transporte aéreo de mercaderías.

Durante la ejecución propia del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías pueden surgir nuevos derechos como el de modificar el contrato y variar sus condiciones, acción de disposición cuya atención se encuentra centrada en el objeto propio de las mercaderías⁸⁴¹. El ejercicio de esta acción constituye el instrumento idóneo del cual se encuentra dotado el expedidor y el destinatario, queriendo con ello decir que son las dos únicas partes contractuales que tendrían la posibilidad de ejercitarla por vicisitudes que puedan llegar a afectar al contrato de transporte aéreo de mercaderías, pero para poder ejercitar esta acción tanto el destinatario como el expedidor deben cumplir con las obligaciones propias del

⁸⁴⁰ RECALDE CASTELLS, A., *El derecho de disposición en el transporte internacional de mercaderías por carretera*, Indret, Barcelona, 2006, p. 33. SANCHEZ CALVO, J., *Contrato de transporte terrestre de cosas*, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2004, p. 53.

⁸⁴¹ LEON CASTAÑEDA, J., *El contrato de transporte aéreo.....*, cit., p.107. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*, cit., p. 287.

contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, porque de lo contrario no existiría posibilidad alguna⁸⁴².

Estas condiciones del contrato están enmarcadas dentro de las mismas obligaciones que deben llegar a cumplir las partes, obligaciones que dan apertura al ejercicio de la acción de disposición, por estar adecuadas a unos parámetros temporales de ejercicio tanto para el expedidor, como para el destinatario, siendo determinado por la misma normatividad internacional que el derecho contenido dará su terminación en el mismo instante en el que comienza el del destinatario aéreo (art. 13 CV)⁸⁴³, demarcando de esta manera para el expedidor la posibilidad de ejercer la acción de disposición desde el mismo inicio de la operación de transporte hasta antes de que la mercadería arribe a su punto de destino final, porque una vez la carga se encuentra en posición final surge la posibilidad del destinatario de ejercitar sus derechos propios concebidos dentro de la misma acción⁸⁴⁴ (art. 14. núm. 4 CV). Es así como el expedidor tiene derecho a ser uso de la acción de disposición de la mercancía, haciendo efectivo el retiro de las mercaderías desde el aeródromo de salida o de destino, o pudiendo llegar a retirar las mercaderías que llevan un trayecto o una ruta definida por el plan de vuelo o libertades de vuelo a la que se encuentra supeditada la aeronave objeto de transporte principal la cual debe aterrizar temporalmente en un aeródromo o aeropuerto distinto al del destino final. De igual forma el expedidor puede tomar la decisión durante el trayecto de aeronavegabilidad de las mercaderías objeto de transporte de ordenar que la mercancía que va ser entregada a un destinatario según indicaciones de la carta de porte sea entregada a otra persona y hasta en un lugar distinto al que principalmente han convenido las partes⁸⁴⁵.

La disposición de las mercaderías puede ser recuperada por el expedidor cuando el destinatario se rehusare a aceptarla o el destinatario no se encuentra en su

⁸⁴² TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*, cit., p. 288. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....*, cit., p. 63.

⁸⁴³ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*, cit. p., 289.

⁸⁴⁴ GUZMAN, J., *Aspectos generales.....* op. cit., p. 1.

⁸⁴⁵ CLAVIJO, S., *Derecho de las nuevas.....*, cit., p. 439.

domicilio o el lugar convenido contractualmente⁸⁴⁶ (art. 20. núm. 4 CV), pudiendo de esta forma el expedidor aéreo disponer de las mercaderías y tener la posibilidad de entregarla a otra persona diferente al destinatario aéreo. Ahora bien, se puede llegar a presentar el escenario en el que el porteador aéreo haya sufrido extravío de las mercaderías sin manifestar nada al respecto, incumpliendo con la fecha de llegada de las mercaderías el destinatario tendría la posibilidad de ejecutar los derechos propios de la relación contractual del transporte aéreo como lo es solicitar indemnizaciones por daños, averías, retrasos, en un plazo de siete días que comienza a contar desde el día del arribo de las mercaderías a lugar de destino⁸⁴⁷ (art. 13. núm. 3 CV). Como se observa de la propuesta normativa del Convenio de Varsovia de 1929, la disposición propia de las mercaderías de parte del destinatario en su propio sentido es adquirido desde el mismo instante en que estas llegan al aeropuerto de destino, teniendo la posibilidad de requerir la respectiva carta de porte aéreo y la entrega de la mercadería una vez se han cancelado los respectivos importes (art. 13. núm. 1 CV)⁸⁴⁸.

El expedidor o remitente a través de la misma acción de disposición le otorga la capacidad de recobrar el derecho de disposición de las mercaderías cuando el destinatario se rehusare a la mercadería o la misma carta de porte, carga que podrá ser retirada de su lugar de destino única y exclusivamente por el remitente, ya que el destinatario al ejercer su negativa respecto de la mercaderías final le da la potestad al expedidor de solicitar que la mercadería pueda regresar a su lugar de partida o en el mejor de los casos hacer efectiva la entrega a una persona distinta al destinatario. Es así como en el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías se le otorga la posibilidad al porteador de contenerse a ejecutar todas las ordenes impartidas por el expedidor o por el remitente, (art. 12. núm. 2 CV) mediante el argumento y la motivación sustentada de parte del porteador de indicar que es para el completamente imposible cumplir las órdenes impartidas, siendo

⁸⁴⁶ RODRIGUEZ JURADO, A., *Veloz evolución....., cit.*, p. 57.

⁸⁴⁷ PETIT LAVALL, M., "El contrato de transporte aéreo mercancías", en MENENDEZ MENENDEZ, A y FANEGO OTERO, D., (Dir.s), *La regulación de la industria aeronáutica*, 2ª ed., Civitas, Navarra, 2017, p. 270.

⁸⁴⁸ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato....., cit.*, p. 300.

prioritario el ponerlo en conocimiento al expedidor de ipso facto⁸⁴⁹ y si dentro de la órbita traslaticia el porteador considera que las ordenes impartidas le pueden llegar a generar afectación tanto al mismo transportador como a otros remitentes, el porteador aéreo tendría la posibilidad de dar caso omiso a la aplicación de estas órdenes⁸⁵⁰.

CAPITULO IV RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

15. Naturaleza jurídica de la responsabilidad civil del porteador aéreo de mercancías.

El contrato de transporte de carga tiene su naturaleza jurídica⁸⁵¹ propia enmarcada dentro del nacimiento de las obligaciones de la responsabilidad del porteador, surgiendo su responsabilidad derivada del incumplimiento contractual e invalidado el desarrollo de los plenos efectos del contrato súbitamente⁸⁵²(art. 18. CV). La responsabilidad contractual del transporte aéreo de mercaderías es uno de los

⁸⁴⁹ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte....., cit.*, p. 217.

⁸⁵⁰ MAPELLI, E., *Régimen jurídico,cit.*, p.120.

⁸⁵¹ Las obras más específicas y completas sobre el contrato de transporte aéreo de mercancías son las siguientes: CONSENTINO, E., *Régimen jurídico del transportador aéreo*, Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 1986, p. 58.; BUSTOS MORENO, Y., *La responsabilidad civil en la navegación aérea: los daños a terceros*, Dykinson, Madrid, 2003, p. 34. MORAN BOVIO, D., "La responsabilidad del porteador aéreo internacional de mercancías límites temporales", en *Revista de derecho Ratio Iuris de la Universidad Autónoma Latinoamericana*, nº 217, 1995, p. 2465. ; HANANIAS CASTILLO, R., *Responsabilidad civil en el transporte aéreo de mercancías*, Editorial jurídica la ley, Santiago, 2003, p.165.; PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, Editorial Marcial Pons Universidad Castilla de la Mancha, Madrid, 2005, p.67.; RODRIGUEZ DELGADO, J., "Periodo de responsabilidad del porteador en el transporte aéreo de mercancías" en GUERRERO LEBRON, M. (Coord.) *Cuestiones actuales de derecho aéreo*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p.231.; ESPINOSA PEREZ, C., *Transporte aéreo internacional de mercancías: régimen de responsabilidad*, Ediciones librería del profesional, Bogotá, 1990, p. 71. PETIT LAVALL, M., "Los seguros de responsabilidad civil del transportista aéreo", en *Revista Española de Seguros*, nº 135, 2008, p. 241.

⁸⁵² *Vid.* MORILLAS JARAMILLO, M., "Nuevas tendencias en el derecho de transporte aéreo" en MADRID PARRA, A. (Coord.) *Derecho uniforme del transporte internacional cuestiones de actualidad*, Editorial McGraw Interamericana de España, Madrid, 1998, p.274. ALVAREZ MANZANEDA, C., "Régimen jurídico del Sistema de Varsovia al Convenio de Montreal", en GUERRERO LEBRON, M. (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid, 2016, p. 46.

elementos más importantes del contrato por ser la parte estructural de la producción y ejecución de daños a las partes contratantes participantes⁸⁵³.

La naturaleza jurídica de la responsabilidad del porteador de mercaderías por vía aérea debe ser entendida y establecida a través de lo acontecido y ocurrido en el desarrollo del transporte aéreo, término y periodo contractual temporal establecido por el artículo 18 del Convenio de Varsovia de 1929⁸⁵⁴, catalogado de ser amplio y abstracto por tener varios lineamientos interpretativos que nacen de las mismas disposiciones abiertas dejadas por el legislador internacional, pero entendido como ese lapso de tiempo en el que el transportista debe responder por los hechos causantes de la pérdida⁸⁵⁵, menoscabo, perjuicio o deterioro de la mercancía sujeta a transporte aéreo, mediante la prerrogativa distintiva de interpretar que todos los sucesos dañinos, deben ser producto del periodo de tiempo en el que la responsabilidad inicia desde que se da la recepción de la mercadería por el porteador aéreo hasta que este mismo ejecuta la entrega al destinatario de las mercancías en el punto contractual acordado, catalogado doctrinariamente de ser la teoría amplia dentro del periodo de responsabilidad del porteador.⁸⁵⁶

Otra de las interpretaciones doctrinarias es aquella conceptualizada mediante la teoría restrictiva capaz de definir el periodo de transporte aéreo de mercancías, como aquel periodo en el que el trayecto se encuentra comprendido dentro del traslado o desplazamiento de las mercancías en el instrumento aeronáutico cardinal denominado aeronave, siendo entendido como ese periodo de transporte restrictivo en el que se pueden llegar a producir todos los efectos dañinos de las mercaderías dentro de la aeronave una vez se está surtiendo el trayecto de aeronavegabilidad⁸⁵⁷. Queriendo decir ello que el transporte aéreo tendrá su inicio

⁸⁵³ SAP Cáceres, Sección 1ª, de 10 de marzo del 2010 (Cendoj 10037370012010100119).

⁸⁵⁴ PAZ DE MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional de Varsovia (1929) a Montreal (1999)*, Marcial Pons, Barcelona, 2006, p. 71.

⁸⁵⁵ RODRIGUEZ DELGADO, J., "Periodo de responsabilidad del porteador en el transporte aéreo de mercancías" en GUERRERO LEBRON, M. (Coord.) *Cuestiones actuales de derecho aéreo*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p.231.

⁸⁵⁶ PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, Editorial Marcial Pons Universidad Castilla de la Mancha, Madrid, 2005, p.67.

⁸⁵⁷ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual....., cit.*, p. 117.

desde el momento en que la aeronave abandona la pista hasta que toca terreno firme en la pista de destino donde deben ser entregadas las mercancías y por tal motivo se considera que el porteador aéreo es responsable desde el momento en que finaliza el procedimiento de efectuar la carga en la aeronave hasta que se realiza la descarga de la aeronave en el lugar de destino, o en términos más sencillos, cuando la mercadería se encuentra al interior de la aeronave⁸⁵⁸. La teoría restrictiva a venido sufriendo una serie de críticas por el hecho de limitar la responsabilidad del porteador al eximir de responsabilidad completa de las actuaciones de carga y descarga de las mercancías (art. 18. CV), indicándose que el transporte aéreo incluye periodos diferentes a los de la simple aeronavegabilidad, por ser un ciclo de temporalidad en que las mercaderías se encuentren bajo el cuidado y protección del porteador aéreo de mercaderías,⁸⁵⁹ sin salirse de las actividades propias aeroportuarias (art. 17. CV), y siendo estas determinadas por la localización de las mercaderías, localización del daño y los cuidados propios del transportista. Se llega entonces a la conclusión de que el porteador deberá responder desde la recepción de las mercaderías hasta que se realice la entrega de las mismas, albergando las actividades realizadas en las aeronaves, las actividades intra aeroportuarias y actividades extra aeroportuarias en cualquier lugar donde el porteador exhiba dominio de la carga aérea, como en los casos en donde la aeronave aterriza en lugares distantes de la infraestructura aeroportuaria⁸⁶⁰.

Se deduce entonces que el periodo de responsabilidad⁸⁶¹ del porteador aéreo es entendido como algo más extenso que el simple desplazamiento de las mercaderías en la aeronave, pues se encuentra comprendido temporalmente a través de la custodia que debe ejercer el porteador una vez tiene a cargo las mercaderías objeto de transporte, ya sea en la aeronave, el aeropuerto y cualquier otro lugar diferente a los anteriores. Esta custodia o *sous la garde* puede presentarse de manera fáctica

⁸⁵⁸GARCIA ALVAREZ B., "Eventual responsabilidad del operador.....", *cit.*, p. 231.

⁸⁵⁹ RODRIGUEZ DELGADO, J., *Periodo de responsabilidad del porteador.....*, *cit.*, p. 263.

⁸⁶⁰ RODRIGUEZ DELGADO, J., *Periodo de responsabilidad del porteador.....*, *cit.*, p. 231.

⁸⁶¹ TAPIAS SALINAS, L., *Trabajos de derecho aeronáutico.....*, *cit.*, p. 142.

o material⁸⁶² del modo en que la vigilancia y cuidado esta enfocada principalmente a la posesión directa de las mercancías por el porteador, excluyendo de esta manera periodos de tiempo en los que la carga se encuentra en instalaciones aduaneras o de recepción u control estatal. De la misma manera la custodia es entendida por la doctrina en sentido legal o normativo, como aquella capaz de resguardar la responsabilidad del transportador desde que el porteador recibe las mercaderías hasta el momento en que se realice entrega de las mismas al destinatario, incluyendo toda clase de operaciones ejecutadas por el transportista⁸⁶³.

A pesar de que el C.V no delimita como tal la custodia de la mercadería, lo importante y total es establecer los conceptos claros y concretos respecto de la guarda o protección de las mercaderías por parte del porteador durante traslado que se ejecute mediante la aeronave, e igualmente lo ocurrido al externo de la aeronave⁸⁶⁴, ya que muchas veces son mercaderías dejadas en bodegas o almacenes del propio porteador en donde si lo cobijaría la responsabilidad por parte del Convenio de Varsovia, pero si por lo contrario las mercaderías se han dejado en bodegas del destinatario se presume que ya se efectuado la entrega y por tal motivo el porteador quedaría exento de responsabilidad contractual⁸⁶⁵. Por otro lado, (art. 18. núm. 2 CV) existe la posibilidad de efectuar el transporte aéreo en un lugar diferente a la aeronave y al aeródromo, es decir en un lugar cualquiera en el que pueda aterrizar la aeronave para transbordar las mercaderías a otra aeronave o prestar la ayuda necesaria o esencial para acondicionar nuevamente la aeronave con el objetivo de que las mercaderías puedan efectuar su arribo al lugar de destino convenido contractualmente por las partes⁸⁶⁶. Desde luego nos encontramos en el escenario de un movimiento forzoso e irregular el cual tuvo que realizar

⁸⁶² HANANIAS CASTILLO, R., *Responsabilidad civil en el transporte aéreo de mercancías*, Editorial jurídica la ley, Santiago, 2003, p.165.

⁸⁶³ MORAN BOVIO, D., "Mercancías en la fase portuaria" en MADRID PARRA, A. (Coord.) *Derecho uniforme del transporte internacional cuestiones de actualidad*, Editorial McGraw Interamericana de España, Madrid, 1998, p.170.

⁸⁶⁴ RODRIGUEZ DELGADO, J., *Periodo de responsabilidad del porteador.....*, cit., p. 265.

⁸⁶⁵ MAPELLI, E., "El contrato de transporte aéreo internacional según el convenio de Varsovia de 1929 y su protocolo de Guatemala de 1971", en *Revista Española de Derecho*, nº 27, 1973, p. 120.

⁸⁶⁶ GOMEZ CALERO, J., *El transporte*, cit., p.167

obligatoriamente el porteador por factores de seguridad, ya que se encuentra en presencia de una emergencia manifiesta, pero a pesar de encontrarnos en este escenario de anormalidad traslaticia el mismo legislador internacional indica que el transportador seguirá siendo responsable de las mercancías, sin perder su calidad de guarda o de cuidador hasta que estas arriben a su lugar de destino final.⁸⁶⁷ (art. 18. núm. 3 CV).

16. Responsabilidad del porteador en el Sistema de Varsovia 1929.

La responsabilidad del porteador es el punto toral de la actividad traslaticia de mercaderías, ya que al ser el porteador la figura principal dentro del contrato de transporte aéreo de mercaderías no busca ingresar en escenarios de responsabilidad, sino que por el contrario busca que la actividad de aeronavegabilidad tenga su desarrollo de forma ordinaria en donde exista la posibilidad de arribar al punto de destino convenido, y de igual forma hacer la entrega respectiva de la mercadería al destinatario aéreo⁸⁶⁸. La responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías ha surgido desde el mismo inicio de la industria aérea, siendo modulada en base a los mismos actos que pueda llegar a desplegar el porteador contractual de mercaderías en la operación de aeronavegabilidad de traslado de las mismas, ya que desde el inicio de la confección del Convenio de Varsovia de 1929 la responsabilidad de parte del porteador aéreo a sido configurada de forma subjetiva, y es aplicada en todo el Sistema de Varsovia hasta el surgimiento o cambio del sistema de responsabilidad de subjetiva a objetiva, creada por el Protocolo numero 4 de Montreal, el cual modifico el Convenio de Varsovia de 1929 y por ende todo el Sistema de Varsovia, implantando directrices diferenciadores las cuales sirvieron de fundamento o base para llegar a la confección y promulgación del Convenio de Montreal de 1999, y instaurar un

⁸⁶⁷ Vid. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*, cit., p.439. El artículo 18 numeral 3 del Convenio de Varsovia expresa que cuando haya un transporte terrestre, marítimo o fluvial en ejecución del contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

⁸⁶⁸ MAPELLI, E., *Régimen jurídico*, cit., p. 121.

sistema de responsabilidad objetiva que hasta días actuales se encuentran vigentes⁸⁶⁹.

El proceso de formación de escenarios de responsabilidad aérea de mercaderías⁸⁷⁰ trae consigo un serie efectos externos como lo son los limites establecidos para el porteador aéreo de mercaderías, limites que estipulan los montos máximos a pagar por la responsabilidad generada por el porteador aéreo de mercaderías durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo de mercaderías, limites que se han venido modificando desde el mismo protocolo modificadorio del sistema de Varsovia hasta el Convenio de Montreal de 1999, por el hecho de ser modulados los limites en base a la ambivalencia de escenarios de responsabilidad aérea de mercaderías presentados⁸⁷¹.

Dentro de este apartado conceptual de responsabilidad aérea de mercaderías de parte del porteador aéreo, se efectuó dentro de este estudio el análisis respectivo de los escenarios de responsabilidad del porteador aéreo en los entornos jurídicos de España y Colombia, demarcando diferencias y sentires legales expresados por los legisladores en donde entregan directrices diferenciadoras que permiten determinar el modelo legal de responsabilidad aplicado.

16.1. Imputación del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la prestación de transporte. Supuestos responsabilidad: averías y perdida de las mercancías, retraso, inejecución del transporte.

Antes de poder llegar a la constitución plena de un sistema de unificación internacional del sistema aéreo de transporte de mercancías, existieron reuniones previas y trabajos primigenios como los elaborados por el CITEJA⁸⁷², los cuales se

⁸⁶⁹ SAMPER WILLS, C., *El contrato*, cit., p.51.

⁸⁷⁰ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional.....*, cit., p.42.

⁸⁷¹ Vid. CUEVAS MATOS, E., *Análisis crítico de la figura de la responsabilidad en el transporte aéreo de mercancías del derecho aeronáutico dominicano a la luz del derecho comparado*, Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra, Santiago de los caballeros, 2012, p.103. SAMPER WILLS, C., *El contrato*, cit., p.51.

⁸⁷² MARTINEZ MARTINEZ, E., *Jurisprudencia internacional.....*, cit., p.19.

debatieron en diversas sesiones realizadas en París de 1919⁸⁷³, Berna de 1927, Madrid de 1928, hasta llegar finalmente a la sesión sancionatoria del texto en la ciudad de Varsovia de 1929⁸⁷⁴, siendo aprobada de esta manera el 12 de octubre de 1929 la Convención para la Unificación de Ciertas Normas en Relación con el Transporte Aéreo Internacional o Convenio de Varsovia. Como es evidente el desarrollo del sistema aéreo era carente de suficiencia normativa y por ende organizativa, ya que las estructuras aéreas, las infraestructuras, la logística y los equipamientos aeronáuticos se encontraban en su estado embrionario a punto de desarrollarse, donde los avances técnicos y por ende jurídicos eran estériles, pero a través del Convenio de Varsovia se introducen al sistema comercial internacional del transporte aéreo de mercancías unas directrices normativas de protección directa al porteador⁸⁷⁵, las cuales eran favorables para la industria aérea, con la finalidad de que las aerolíneas de carga pudieran crecer y desarrollarse financieramente dentro de todo el globo terráqueo, pero además se comenzaron a estipular una serie de parámetros industriales y económicos que ayudaban a la protección de los intereses de los porteadores o transportistas por factores técnicos denominados riesgos del aire ⁸⁷⁶, debiendo soportar estos riesgos el remitente dentro de la operación aérea ya que al porteador se le protegía normativamente pero también económicamente mediante la imposibilidad de atribuirles e imputarles indemnizaciones demasiado altas.⁸⁷⁷

La responsabilidad columna vertebral de todo actuar humano avoca el fundamento propio de cuidado y debido procedimiento de las actuaciones en la vida cotidiana y en las relaciones comerciales traslaticias propias del transporte de mercancías⁸⁷⁸,

⁸⁷³ CABRERA CÁNOVAS, A., Transporte internacional....., cit., p.75.

⁸⁷⁴ MORALES CARABALLO, M., Procesos de guía y asistencia turística, Editorial Paraninfo, Madrid, 2017, p. 319.

⁸⁷⁵ FACULTAD DE DERECHO UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO., "Un vistazo", op. cit., p. 75.

⁸⁷⁶ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato*....., cit., p.439.

⁸⁷⁷ FACULTAD DE DERECHO UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO., *Un vistazo al sistema*....., cit., p.79.

⁸⁷⁸ STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682).La responsabilidad que puede llegar a surgir por el desarrollo de la operación se puede dar por actos propios y por las de sus intermediarios que actúan en nombre del porteador aéreo de mercaderías. STS, Sala 1ª, de 08 de julio del 2011 (Cendoj 28079110012011100518).

entendida como ese factor regulatorio capaz de probar y hacer responder al transportista o porteador de la existencia o producción de daños ocasionados, daños que fueron producto de la intención propia del porteador o que sin la intención de realizarlos ocurrieron por diversos factores exógenos a los cuales no les presto su debida atención y compromiso, es así como la responsabilidad en su sentido propio tiene la finalidad de mermar las consecuencias dañinas producto de la misma actividad aérea, que por su mismo modo operativo de proceder en el traslado de las mercaderías a través de las aeronaves, es catalogada por la doctrina internacional privatista de ser una actividad peligrosa que lleva inmerso el riesgo⁸⁷⁹. El diagrama estructural de la responsabilidad del porteador respecto del transporte aéreo de mercaderías tiene su fundamento en la destrucción, los daños producto del traslado de una latitud geográfica a otra, el extravío de las mercaderías, las averías, las entregas realizadas a personas no autorizadas de hacer efectiva su recepción y la tardía entrega de las mismas (art. 18. núm. 1 CV)⁸⁸⁰. De esta manera grupos expertos en producción de contenidos normativos aéreos a través de normas de soft law estructuraron y cimentaron internacionalmente como legisladores atípicos la Convención para la Unificación de ciertas normas en relación con el transporte aéreo internacional o Convenio de Varsovia de 1929⁸⁸¹, estableciendo el primer régimen mundial unificado de responsabilidad aérea del transportista dedicado a trasladar mercancías, diseñando parámetros normativos de responsabilidad subjetiva en los cuales se presumía la culpa⁸⁸², ya que por las mismas circunstancias, avances técnicos y el mismo desarrollo del cual era producto la industria aérea después de terminarse la primera guerra mundial, fueron normas acondicionadas y dirigidas a prestar apoyo directo al porteador aéreo con el objetivo de poder inyectar desarrollo a la industria aeronáutica y no estipular o configurar

⁸⁷⁹ SANTOS BRIZ, J., *La responsabilidad civil*, 7ª ed., Montecorbo, Madrid, 1993, p. 552. URIBE GARCIA S., “ La responsabilidad por riesgo”, en *Revista de derecho Ratio Iuris de la Universidad Autónoma Latinoamericana*, nº 1, 2004, p. 32.

⁸⁸⁰ MAPELLI, E., *El contrato de transporte.....*, cit., p.83. TAPIAS SALINAS, L., *Trabajos de derecho aeronáutico.....*, cit., p. 176.

⁸⁸¹ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*, cit., p.441.

⁸⁸² ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....*cit., p.87.

altas sumas indemnizatorias que produjeran la quiebra o insolvencia de la industria aérea.⁸⁸³

Este régimen de responsabilidad subjetiva es estructurada a través del periodo de responsabilidad en el cual porteador aéreo tiene bajo su cuidado, guarda y protección las mercaderías (art. 18. núm. 1 CV)⁸⁸⁴, periodo espacio temporal en el que debe responder, por su preservación tanto física como jurídica, periodo que inicia desde que el porteador recibe las mercaderías de parte del remitente y termina cuando hace entrega de las mismas al destinatario (art. 18. núm. 1 CV)⁸⁸⁵, es decir que la responsabilidad del porteador inicia desde el momento en que se ejecuta la carga de la mercadería a la aeronave, hasta cuando se descarga en el sitio convenido contractualmente donde el destinatario despliega su respectiva recepción de la carga y procede a desarrollar todos sus actos relativos de inspección y evaluación de las mercancías, para llegar al resultado de determinar si las mercaderías son conformes según lo pactado o si por el contrario no cumplen con las exigencias convenidas contractualmente.

Otro de los puntos fundamentales en los que el transporte aéreo internacional de mercaderías se puede ver inmerso, es cuando para completar su operación traslaticia surgen operaciones de transporte catalogadas de complementarias, pudiendo ser operaciones de transporte fluvial, marítimo, terrestre, que sean indispensable para llevar las mercaderías a su lugar de destino, es así que si se presenta un daño o pérdida de la mercadería durante la ejecución de este transporte anexo al transporte aéreo, el porteador responderá conforme a la normatividad y los parámetros del transporte anexo desplegado (art. 18. núm. 3 CV).⁸⁸⁶

Este periodo de responsabilidad técnica y jurídicamente puede llegar a ser extendido a las operaciones en las que el transportador aéreo entrega las

⁸⁸³ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.217.

⁸⁸⁴ RODRIGUEZ DELGADO, J., "Periodo de responsabilidad del porteador.....*cit.*", p.236.

⁸⁸⁵ PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo.....cit.*, p.97.

⁸⁸⁶ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato....., cit.* p.438. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.238. GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual....., cit.*, p. 117

mercaderías a un tercero, extendiéndose el periodo de responsabilidad del porteador a través del factor calificativo de asistencia personalizada a las aeronaves, ya que en la carga como en la descarga se presta acompañamiento aéreo directo de parte de los agentes handling⁸⁸⁷, por ser operadores adhesivos al transportador que surten los traslados dentro de las pistas aéreas del aeródromo y efectúan el manejo de las mercaderías a cuenta o en nombre del porteador aéreo.

Ahora bien la doctrina del transporte aéreo internacional a venido indicando que el porteador se desprende de la guarda de custodia de las mercaderías cuando estas quedan en poder de las aduanas que recepcionan las mismas, convirtiéndose este periodo de examen aduanero en un período neutral en el que transportador no puede controlar directamente el cuidado de las mercancías,⁸⁸⁸ es así que de esta manera lo ideal seria que el porteador aéreo entregara las mercaderías al destinatario antes de que estas entraran en manipulación de los agentes aduaneros, pero muchas veces por factores administrativos esta actuación no se puede realizar con la antelación debida, siendo el mismo porteador el que debe dotarse probatoriamente para comprobar que los daños ocasionados a la mercaderías no fueron producto de su actuar propio, sino que fueron producto de lo agentes aduaneros con el objetivo de desprenderse de su responsabilidad y no estar expuesto a pagar indemnizaciones y daños en los cuales no han tenido participación⁸⁸⁹.

16.2. Causas de exoneración de responsabilidad.

Al porteador de mercaderías le surge la obligación de resultado de concluir el traslado de las mismas mediante una atmósfera de seguridad en el tiempo y el espacio, por ser el responsable y guardián de la mercancía una vez el remitente las

⁸⁸⁷ Vid. VILA LOPEZ, C., *Logística* cit. p.72. MAPELLI, E., *El contrato de transporte*....., cit., p.83. El agente de carga es el que tiene la obligación de planificar el transporte aéreo, debiendo contactar directamente con el expedidor aéreo, para realizar la preparación respectiva de la documentación que permita recoger la mercadería y poder efectuar la entrega al agente handling.

⁸⁸⁸ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual*....., cit., p. 150

⁸⁸⁹ MENENDEZ MENENDEZ, A., *La regulación de la industria aeronáutica*, Cizur menor - Arazandi, Navarra, 2016, p. 15.

pone a su disposición, pero muchas veces el porteador puede ingresar en un plano de exoneración de responsabilidad aérea internacional, por tal razón es importante dilucidar los eximentes de responsabilidad que se pueden configurar dependiendo el sistema aéreo internacional utilizado en el desarrollando del contrato de transporte aéreo.⁸⁹⁰

16.2.1 Debida diligencia del transportador aéreo.

La debida diligencia del porteador aéreo de mercaderías esta estipulada bajo el fundamento normativo del periodo de responsabilidad⁸⁹¹ en el que el porteador da recepción de las mercaderías hasta que este mismo porteador las entrega al destinatario, surgiendo la presunción de la culpa en este lapso temporal sin la necesidad de comprobar su verdadera y debida ocurrencia.⁸⁹² Responsabilidad subjetiva presunta que recae en el canal normativo de la desnaturalización a través del actuar diligente del porteador y la de sus anexos actores que lo representan, por ser acuciosos dentro de sus actividades y haber aplicado las herramientas necesarias para evitar la producción del daño. (art. 20. núm. 1 CV).⁸⁹³

La debida diligencia en cada una de las actuaciones del porteador, es la de poder demostrar que adopta disposiciones diligentes, acuciosas y razonables que ayudan a evitar la ocurrencia del suceso dañino, probando de esta manera el transportador su buen actuar en la relación contractual del transporte aéreo y su vez desplegar los efectos jurídicos causantes de exonerar al porteador⁸⁹⁴, ya que su actuar en el contrato es cuidadoso por aplicar las medidas necesarias inherentes que no hayan sido las causantes del hecho dañino⁸⁹⁵. Para la adopción y demostración de

⁸⁹⁰ SAP Madrid, Sección 28ª, de 28 de mayo del 2009 (Cendoj 28079370282009100137).

⁸⁹¹ JIMENEZ BLANCO, P., *El contrato internacional a favor de un tercero*, Editorial Universidad Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 2002, p. 66.

⁸⁹² GARCIA ALVAREZ B., *Eventual responsabilidad.....*, cit., p. 234. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....*cit. p.441.

⁸⁹³ MORAN BOVIO, D., "La responsabilidad del porteador aéreo internacional de mercancías límites temporales", en *Revista de derecho Ratio Iuris de la Universidad Autónoma Latinoamericana*, nº 217, 1995, p. 2465.

⁸⁹⁴ VIDELA ESCALADA, F., *Derecho aeronáutico.....*, cit., p. 864.

⁸⁹⁵ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.....*, cit., p. 235.

estas “*medidas necesarias*”⁸⁹⁶ la doctrina internacional indica que debemos tener como base la causa inmediata de identificación del daño y de esta manera llegar a demostrar que se han acogido los elementos necesarios que ayuden a evitar la ocurrencia propia del daño.⁸⁹⁷

La debida diligencia debe estar acompañada de un conocimiento profundo y exacto de las circunstancias que hicieron producir el daño⁸⁹⁸, porque una vez conocidas por el porteador, este puede demostrar que su actuar es coherente con los usos y las practicas comerciales aplicables al transporte aéreo internacional de mercaderías. Esta diligencia a su vez puede ser medida a través de prácticas de seguridad establecidas por autoridades aeronáuticas como la IATA y la OACI, ya que dependiendo de la naturaleza propia de la misma mercancía se establecen parámetros de preservación y traslado, normas de soft law que determinan cimientos normativos para la debida ejecución del transporte aéreo interglobal de mercaderías, normas que si son observadas y aplicadas por el porteador lo conllevan a ingresar al plano de la ausencia de a responsabilidad. aérea contractual por el hecho de eludir el daño⁸⁹⁹. Para los porteadores aéreos, las cuales podrán llegar a corroborar la ausencia de la culpa por encontrarse dentro de los estándares normales de aceptación traslaticia ya que el porteador podrá llegar a argumentar que se han tomado las medidas necesarias⁹⁰⁰ para eludir el daño, pero si no existe certeza de la causa que dio origen del daño, podemos sobreentender que sería inviable la aplicación de medidas que ayudaran a determinar los hechos ocurridos⁹⁰¹.

⁸⁹⁶ GORRIS LOPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Editorial Real Colegio de España, España, 2001, p. 450.

⁸⁹⁷ MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte*, *cit.*, p183.

⁸⁹⁸ SARMIENTO GARCIA, M., *Estudios de responsabilidad civil ponencia la evolución de la legislación internacional en materia de responsabilidad del transportador aéreo*, Editorial Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2003, p. 19.

⁸⁹⁹ FACULTAD DE DERECHO UNIVERSIDAD CATOLICA., *Un vistazo al sistema de Varsovia.....*, *cit.*, p.76.

⁹⁰⁰ ARROYO MARTINEZ, I., *Curso de derecho aéreo*, Editorial Arazandi - Thomson Civitas, Navarra, 2006, p. 28.

⁹⁰¹ GARCIA ALVAREZ, B., *La carga y la descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, 2011, p. 28.

16.2.2. Causa extraña.

La doctrina privatista expone la causa extraña como el motivo ajeno a la voluntad del porteador, la cual esta estructurada en los mismos cimientos normativos de la responsabilidad subjetiva⁹⁰², pero en este caso particular son acontecimientos que han ocurrido por ser imposibles e improbables de detectar, donde el porteador no puede prevenir su ocurrencia al ser hechos imprevisibles e insuperables dentro de la actividad aérea⁹⁰³. En este aspecto lo que se busca indicar y señalar es que si por cualquier motivo apareció la causa extraña, el porteador debe proceder a demostrarla acompañada de las disposiciones tomadas para eludir su existencia⁹⁰⁴ (art. 20. núm. 1 CV). Si el porteador no es responsable y el remitente de igual forma no es responsable dentro de la actividad aérea es lo que conocemos como causa extraña por vicio propio de la mercadería⁹⁰⁵, la cual tiene su fundamento normativo en Convenio de Varsovia al indicar que el porteador no será responsable “ en todos los demás aspectos”⁹⁰⁶ como lo manifiesta textualmente el artículo 20 numeral 2 del C.V al indicar que, “*en el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable, si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que, en todos los demás aspectos, él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño*”⁹⁰⁷, (art. 20. núm. 2 CV) siendo extensiva la norma y otorgando amplio margen de acción respecto de la configuración de adecuada de causas extrañas. Es decir que de acuerdo con lo establecido en líneas precedentes el porteador o transportador deberá probar causa extraña capaz de generar el daño, el cual pudo

⁹⁰² LOPEZ SAAVEDRA, D., “Algunos aspectos de la responsabilidad del transportador aéreo por daños y averías en las mercaderías transportadas”, en *Revista de transporte y seguros*, nº 1, 1988, p. 26.

⁹⁰³ GUZMAN, J., *El contrato de transporte.... cit.* p. 83. CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional..... cit.*, p.72.

⁹⁰⁴ FUENTES BRAVO, E., *La responsabilidad del porteador en Chile cuando un hecho o culpa suya ha contribuido al caso fortuito en el contrato de transporte*, Editorial Universidad del Talca, Talca, 2004, p. 28. SANCHEZ GAMBORINO, F., *La llamada culpa....., cit.*, p. 450.

⁹⁰⁵ FRANCO ZARATE, A., *Aspectos legales de la logística comercial y los contratos de servicios logísticos*, Editorial Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2014, p. 110. GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte....., cit.*, p. 240.

⁹⁰⁶ Vid. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....cit.*, p.444.

⁹⁰⁷ Vid. MOSSET ITURRASPE, J y PIEDECASAS, M., *Responsabilidad por daños*, Rubinzal Culzoni, Buenos Aires, 2018, p. 62. EYZAGUIRRE ECHEVARRIA, R., *Contrato de transporte....., cit.*, p. 511.

haber sido producido por el hecho exclusivo de un tercero, fuerza mayor, caso fortuito, y el hecho exclusivo de la víctima siendo capaces de orientar la prueba de diligencia que determinara la causa extraña y por ende la exoneración propia de la responsabilidad aérea internacional.⁹⁰⁸

16.2.3. Especial referencia a la culpa del pilotaje.

La Convención para la Unificación de Ciertas Normas en Relación con el Transporte Aéreo Internacional o Convenio de Varsovia de 1929 entrega la posibilidad al porteador de mercaderías de eximirse de responsabilidad aérea si tiene la capacidad probatoria de demostrar que el y todos sus colaboradores aéreos han actuado en base a los parámetros esenciales rodeados de legalidad que ayudaron a evadir la fabricación del daño, pero además deben llegar a demostrar que ese daño fue producto del actuar del piloto de la aeronave que efectuaba la navegación aérea.⁹⁰⁹

A pesar de la producción de varios protocolos modificatorios del Convenio de Varsovia, se llegó a la afirmación de que estos protocolos no cambiaron como tal la estructura total de responsabilidad del transportador aéreo, debiendo con ello celebrar en la ciudad de Montreal una reunión internacional que pudiera llegar a modificar completamente la normatividad aérea internacional, surgiendo de esta manera el “*Convenio para la Modificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional*”⁹¹⁰ el cual entro en vigencia el 04 de noviembre del 2003. Debemos denotar con claridad palmaria que este motivo exonerativo es aplicable a transportes aéreos que han sido efectuados desde un sitio de partida hasta un sitio de llegada, donde los países no se han suscrito u afiliado al Protocolo

⁹⁰⁸ MAPELLI LOPEZ, E., El contrato de transporte, *cit.*, p183.

⁹⁰⁹ TOSI, J., *Responsabilite aeriennne*, Litec, Paris, 1978, p. 198.

⁹¹⁰ Vid. PAZ DE MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte.....*, *cit.*, p.78. La responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías a sido confeccionada desde su inicio en base a las necesidades económicas del mismo porteador, cada protocolo modificadorio que reforma y trata de cambiar la estructura de la responsabilidad esta confeccionada en base al desarrollo de la misma industria aérea de mercaderías.

de la Haya de 1955⁹¹¹, dilucidando lo anterior que aplicaremos este Protocolo Modificadorio de 1955 cuando las partes lo hayan aceptado y aprobado, porque de lo contrario no más aplicaríamos Convenio de Varsovia de 1929. Al aplicar Protocolo modificadorio de la Haya de 1955, estamos erradicando el motivo exonerativo de la falta o penuria del pilotaje quedando como tal sin efectos legales vigente el Convenio de Varsovia de 1929.⁹¹²

El protocolo modificadorio de la Haya de 1955⁹¹³, al ser impulsor y ser pionero en la modificación del Convenio de Varsovia, en su artículo 10 no permite al porteador la exoneración de su responsabilidad por factores de conducción o culpa del pilotaje, quedando normativamente concertado el hecho de que la forma de exoneración de parte del porteador queda ceñida a la practicas de la prueba o la demostración de las medidas necesarias y adecuadas que buscaban eludir el daño. (art. 10.CV)

De igual forma el Protocolo Modificadorio de la Haya de 1955 en su artículo 12, modificadorio del artículo 23 del Convenio de Varsovia adiciona un nuevo párrafo, el cual otorga a las partes la posibilidad de convenir cláusulas respecto de los daños que resultan de la propia naturaleza inherente o perteneciente a las mercaderías transportadas,⁹¹⁴ ya que al ser un vicio de la propia mercadería esta es causante de sus propias averías y además de la posible producción de daños a otras mercancías, la tripulación de la aeronave y a la misma aeronave.

Como es evidente al tener desarrollo la industria aérea también tuvo desarrollo las normatividad internacional unificada de Varsovia, siendo el protocolo modificadorio numero 4 de Montreal de 1975, el que dio un giro rotundo y considerable a la normativa internacional aérea de carga, desapareciendo en primera medida la responsabilidad subjetiva con la que debía actuar el porteador para convertirla en una responsabilidad objetiva, siendo normativamente modificado

⁹¹¹ VIDELA ESCALADA, F., *Derecho aeronáutico.....*, cit., p.786.

⁹¹² MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato.....*, cit., p., 193.

⁹¹³ AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador.....*, cit., p., 33.

⁹¹⁴ Vid. NAVAS HERRERA, M., "La responsabilidad civil.....", cit., p., 33. De igual forma al transportador o porteador le surge la carga de la prueba, debiendo demostrar que la causa generadora del daño del cual fue producto la mercadería, fue por su misma composición y que era congénita a la mercancía.

el artículo 18 del Convenio de Varsovia⁹¹⁵ en el cual en su numeral 3 dispone una lista taxativa en la que el porteador debe probar que su destrucción, pérdida o avería tenga su fundamento en un vicio propio de la mercadería, embalaje defectuoso, conflicto armado, directriz del respectivo tránsito de la mercadería⁹¹⁶. Estas modificaciones introducidas por el Protocolo Numero 4 del Convenio de Montreal de 1975 se aplican a los países que hayan ratificado el protocolo, o que el país de destino y el país de origen hayan ratificado el protocolo⁹¹⁷.

En este régimen de responsabilidad objetiva no existe exoneración de responsabilidad por las circunstancias originadas por la fuerza mayor o en su mas amplio sentido por la causa extraña, siendo un régimen en el que la responsabilidad concurre una acción, un nexo causal y un daño, ya que al ser una actividad de riesgo como lo es la aérea configura la responsabilidad directa por la ocurrencia de estos requisitos.

16.3 Limites indemnizatorios del Sistema de Varsovia.

Al encontrarnos en un momento histórico de acontecimientos bélicos por la insurrección de guerras mundiales, el Convenio de Varsovia de 1929 es desarrollado en el periodo de transición entre la primera guerra mundial y la segunda guerra mundial, todo en base a la protección de la industria aérea con el objetivo de que pudiera desplegar sus actividades financieras y técnicas plenamente⁹¹⁸. Estos limites indemnizatorios pertenecientes al porteador aéreo son aquellos en los que restringen y reducen a la vez el carácter indemnizatorio⁹¹⁹ a responder de parte del porteador ,siendo estipulados mediante moneda tipo Franco Poincaré , moneda internacional que realiza su conversión a través de oro fino

⁹¹⁵ BUSTOS MORENO, Y., *LA responsabilidad civil en la navegación aérea: los daños a terceros*, Dykinson, Madrid, 2003, p. 34. PERUCCHI, H., *Daños en el transporte aéreo*, cit., p., 43.

⁹¹⁶ BONET CORREA, J., *La responsabilidad.....*, cit., p., 51.

⁹¹⁷ Protocolo Numero 4 de Montreal de 1975 Modificatorio de Convenio de Varsovia de 1929, publicada en el BOE núm. 34, de 09 de febrero.

⁹¹⁸ Vid. GUTIERREZ ESPADA, C., *La responsabilidad internacional por daños en el derecho del espacio*, Universidad de Murcia, Murcia, 1979, p. 34. GUZMAN, J., *El contrato de transporte.... cit.* p. 92.

⁹¹⁹ STS, Sala 1ª, de 18 de julio del 2011 (Cendoj 28079110012011100518).

cotizado dentro del mercado libre mundial en base a la oferta y la demanda actual, delimitando la responsabilidad en 250 francos Poincaré por kilogramo de mercancía transportada (art. 22. num. 2. CV),⁹²⁰ este “*franco francés integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino*”⁹²¹ tope del cual no podemos sobrepasar y que la IATA mediante sus manuales de recomendación les permite a la aerolíneas afiliadas⁹²² incluir mediante cláusula la conversión de responsabilidad a 20 US por kilogramo trasladado⁹²³.

Dentro de los límites estipulados por el Convenio de Varsovia existe la posibilidad de superación de dichos límites, como cuando nos encontramos en el caso en el que el expedidor declara el valor de las mercancías, quedando tácitamente estipulado su límite de responsabilidad al poder ser deducido por el valor total de las mercancías declaradas⁹²⁴. Otra de las formas de dar superación al límite indemnizatorio establecido de 250 francos Poincaré es cuando se presenta la indemnización absoluta cubierta por el porteador aéreo, surgiendo por el hecho de que el remitente tiene la capacidad probatoria de demostrar que el transportador y todo su equipo extensivo fue causante del daño perdiendo el derecho. (art. 22. núm. 2. CV)⁹²⁵

Aunque se habla de modificación de parte del protocolo de la Haya de 1955⁹²⁶ podemos evidenciar claramente en la norma que en su artículo 11 modificatorio del artículo 22 del Convenio de Varsovia de 1929 en su numeral segundo no existe modificación de trasfondo por indicar que la “ *responsabilidad del*

⁹²⁰ DELICH, P., *Derecho de la navegación: marítima, aeronáutica y espacial*, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 1994, p. 58. BENITO FERNANDEZ, T., *Transporte..... cit.*, p. 52.

⁹²¹ Vid. DELGADO SOTO, G., “Un vistazo al sistema de Varsovia”, en *Revista de la facultad de derecho Universidad Católica Andrés Bello*, nº 56, 2001, p. 76.

⁹²² ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL., Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional doc 9626, OACI, Ginebra, p.11, en <https://bit.ly/3sM4H3B> (visitado el 02 de abril de 2020).

⁹²³ RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al....., cit.*, p.380. AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador....., cit.*, p., 56.

⁹²⁴ DELICH, P., *Derecho de la navegación, cit.*, p.62.

⁹²⁵ CONSENTINO, E., *Régimen jurídico del transportador aéreo*, Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 1986, p. 58.

⁹²⁶ SAP Barcelona, Sección 15ª, de 12 de junio del 2008 (Cendoj 08019370152008100205). La responsabilidad del porteador aéreo esta siendo establecida mediante unos límites cuantitativos establecidos en la norma, debiéndose observar sus diferentes modificaciones a aplicar.

*transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo*⁹²⁷ (art. 11. Protocolo de la Haya de 1955 modificadorio del CV) sin existir cambio del limite indemnizatorio de parte de la normatividad. El verdadero cambio sucedió con el protocolo modificadorio de Montreal numero 4 de 1975⁹²⁸ , introduciendo una nueva moneda creada por el Fondo Monetario Internacional en el año 1969, unidad monetaria denominada Derechos Especiales de Giro (DEG) en donde el valor es calculado mediante la canasta de divisas mas robustas del mundo⁹²⁹ estipulando el limite equiparable a 17 DEG⁹³⁰ los cuales deben ser convertidos para poder obtener la tasación de perjuicios, parece importante indicar que este protocolo modificadorio que limita la indemnización del porteador puede ser rebasado cuando el expedidor declara el valor de las mercancías al porteador, siendo la única manera de sobrepasar la tarifa monetaria de 17 DEG.

17. Responsabilidad del porteador aéreo en el Sistema de Montreal 1999.

Como hemos podido evidenciar la evolución del Convenio de Varsovia a sufrido modificaciones a través de sus protocolos, pero el protocolo de Montreal Numero 4 es catalogado de prioritario y toral dentro de la responsabilidad del porteador aéreo, ya que fue la norma que modifiko e impuso cambios considerables en la responsabilidad del porteador, pasando de una responsabilidad subjetiva a una responsabilidad objetiva y modificando los limites indemnizatorios de 250 Francos Poincaré a 17 Derechos Especiales de Giro⁹³¹ , unidades monetarias internacionales que tienen la finalidad de sintetizar el porcentaje por el cual debe responder el transportista. Es así como a partir del protocolo modificadorio numero de 4 de Montreal de 1975 el legislador internacional pacto como fundamento o columna vertebral toda la responsabilidad y los limites indemnizatorios del porteador

⁹²⁷ DELGADO SOTO, G., "Un vistazo al sistema", *op. cit.*, p. 80.

⁹²⁸ CONSENTINO, E., *Antecedentes y fundamentos* , *cit.*, p.250.

⁹²⁹ PULIDO BEGINES, J., *El concepto del porteador efectivo en el derecho uniforme del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 70. *Las divisas catalogadas como fuertes mundialmente son, la libra esterlina, el dólar de los Estados Unidos de Norte América, el yen Japonés, el euro de la Unión Europea y el yuan chino.*

⁹³⁰ ALVAREZ GARCIA, B., *La carga y la descarga* *cit.* p. 46.

⁹³¹ FOLCHI, M., *Tratado de derecho aeronáutico*.... *cit.* p.54.

a través de un nuevo Convenio firmado en la ciudad de Montreal en el año 1999⁹³², el cual despliega todos sus efectos jurídicos en base al principio de restitución el cual adopto disposiciones de responsabilidad⁹³³

17.1 Imputación del incumplimiento. Supuestos de responsabilidad.

El proceso de configuración de responsabilidad del porteador aéreo en el Convenio de Montreal de 1999, tiene su estructura normativa en el Protocolo Modificatorio Numero 4 de Montreal de 1975, imputación objetiva⁹³⁴ que se configura mediante el periodo de responsabilidad del porteador desde la operación de embarque de las mercaderías hasta la operación de desembarque de las mercaderías en su lugar de destino, siendo el periodo de tiempo en el que el transportador debe custodiar las mercaderías y preservarlas con el objetivo de que no recaigan en el escenario del daño o la perdida (art. 18. núm. 1. CM) ⁹³⁵ , ya que al ser una responsabilidad de carácter objetivo debemos demostrar que el acontecimiento dañino ocurrió durante el lapso de tiempo en el que el porteador ejercito su cuidado y protección a la carga objeto de transporte⁹³⁶ . De manera palmaria podemos evidenciar que uno de los grandes cambios que se introducen de parte del Convenio de Montreal de 1999, es la de tramitar las responsabilidad del porteador de carácter objetivo, la cual se configura por el daño, avería, destrucción o perdida de las mercaderías (art. 18.

⁹³² Vid. AGUIAR GONZÁLEZ , E., *La responsabilidad del porteador....., cit.*, p., 66. El Convenio de Montreal de 1999 tiene su surgimiento por la celebración de la conferencia diplomática internacional de derecho aéreo, siendo analizado la imputación dada al portador aéreo por factores de su responsabilidad, confeccionándose un convenio en el que se regularan todas las directrices del transporte aéreo de mercaderías.

⁹³³ AGUIAR GONZÁLEZ , E., *La responsabilidad del porteador....., cit.*, p., 66. La gestación del Convenio de Montreal de 1999 es una mezcla entre el Convenio de Varsovia y todos sus protocolos modificatorios.

⁹³⁴ SAP Palmas de Gran Canaria, Sección 1ª, de 23 de abril del 2020 (Cendoj 35016470012020100003).

⁹³⁵ TAPIAS SALINAS, L., *La duración del transporte aéreo a efectos de la responsabilidad*, Ministerio del Aire, Madrid, 1952, p. 21.

⁹³⁶ SAP Vitoria Gazteiz, Sección 7ª, de 09 de diciembre del 2019 (Cendoj 01059420072019100198). El factor exoneratorio al respecto de la actividad del porteador aéreo de mercaderías es tan importante como la misma responsabilidad, siendo los mecanismo idóneos que alteran el sentido propio de la responsabilidad.

núm. 2. CM)⁹³⁷ . Otra de las formas anexas del surgimiento de responsabilidad del porteador se presenta cuando este a sufrido algún retraso en la entrega de las mercaderías a su destinatario, es así que en caso de retrasarse y poderse corroborar la existencia de responsabilidad este deberá asumir su responsabilidad mediante su debida indemnización. (art. 19. CM)⁹³⁸

17.2. Exoneración de responsabilidad.

El 28 de mayo de 1999 se firmo en la ciudad de Montreal el convenio modificatorio de responsabilidad aérea, siendo estipulado su carácter objetivo y por tal razón configura la responsabilidad del transportista aéreo en unas causales sumamente detalladas, las cuales eximen y liberan de responsabilidad al porteador. Estas causales taxativas capaces de exonerar al porteador son determinadas por “*la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propio de la misma, el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes, un acto de guerra o un conflicto armado, un acto de autoridad publica ejecutado en relación con la entrada, salida o el transito de la carga*”⁹³⁹ (art. 18. núm. 2. CM), configurándose de esta manera la exoneración de responsabilidad en el momento en el que el porteador demuestra que su actuar se encuentra ceñido a una de estas causales⁹⁴⁰ .

El porteador tiene derecho a exonerarse de su responsabilidad por acción, omisión, negligencia de parte del expedidor cuando este haya contribuido a la ejecución del daño o haya sido la razón innata que fuera la productora del daño⁹⁴¹ , es así que si el porteador tiene la forma de probar que el expedidor por su actuar a recaído en

⁹³⁷ SANTOS BRIZ, J., *La responsabilidad civil derecho sustantivo y derecho procesal*, Montecorbo, Madrid, 1981, p. 32. PARADA VAZQUEZ, J., *Derecho aeronáutico*, Industria grafica MAE, Madrid, 2000, p. 45.

⁹³⁸ AMABILE CIBILS, G., *Responsabilidad aeronáutica, modificaciones al sistema Varsovia-La Haya. Protocolos de Guatemala de 1971 y de Montreal de 1975, en XIX Jornadas Iberoamericanas del Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial*, Instituto de Derecho Iberoamericana de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, 1989, p.44.

⁹³⁹ AGUIAR GONZÁLEZ , E., *La responsabilidad del porteador.....*, cit., p., 70.

⁹⁴⁰ FOLCHI, M., *Tratado de derecho aeronáutico....* cit. p.57.

⁹⁴¹ SAP Vitoria Gasteiz, Sección 7ª, de 07 de enero del 2020 (Cendoj 01059420072020100008).

omisión, acción o negligencia, (art. 20.CM)⁹⁴² quedando exonerado directamente el porteador aéreo de mercaderías en el caso en el que la negligencia, la acción y la omisión sean los productores del daño ocasionado a la mercadería.⁹⁴³

17.3. Límites indemnizatorios del Convenio de Montreal.

El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional de Montreal de 1999⁹⁴⁴ tiene su fundamento indemnizatorio en el protocolo número 4 modificatorio del Convenio de Varsovia de 1929, estipulando 17 DEG como límite indemnizatorio por factores de avería, retraso, pérdida o destrucción de las mercancías (art. 22. núm. 3. CM), el cual fue modificado y actualizado por la OACI mediante la *Cargo Service Conference* a través de su recomendación CSC 32, la cual fue aprobada por la IATA mediante la resolución 600B⁹⁴⁵, acrecentando el límite indemnizatorio a 19 DEG.⁹⁴⁶

El Convenio de Montreal estipula la conversión de los DEG una se vez se ha producido la sentencia de responsabilidad⁹⁴⁷ (art. 23. núm. 1. CM)⁹⁴⁸ que demarca el inicio de escenarios aéreos, debiendo realizar la conversión en la moneda nacional de un Estado parte que pertenezca al Fondo Monetario Internacional.⁹⁴⁹ Ahora bien, los estados que no hagan parte del Fondo Monetario Internacional y donde su legislación local prohíba la utilización de los (DEG), será calculada la indemnización según el método de valoración⁹⁵⁰ de responsabilidad de 250 unidades por kilogramo de valor de la mercancía, siendo calculada en base a “

⁹⁴² SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho....., cit.*, p. 251.

⁹⁴³ URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte.....cit.*, p.65. TAPIAS SALINAS, L., *La duración del transporte.... cit.* p.57.

⁹⁴⁴ VASALLO, C., Actualización en diciembre de 2019 de los límites de responsabilidad para el Convenio de Montreal de 1999”, en *Cedae*, nº 26, 2020, p. 3, en <https://bit.ly/3ktGFGE> (visitada el 15 de octubre de 2020).

⁹⁴⁵ ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL., Resolución 600 b del transporte aéreo internacional, IATA, Ginebra, p.11, en <https://bit.ly/3yilhbn> (visitado el 02 de abril de 2020).

⁹⁴⁶ CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional....., cit.* p. 304.

⁹⁴⁷ STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre del 2020 (Cendoj 28079110012020100469).

⁹⁴⁸ GUERRERO LEBRÓN, M., “Los límites de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de mercancías”, en *Revista de derecho mercantil*, nº 318, 2020, p. 2.

⁹⁴⁹ LIZARRETA BARRIOS, P., “ El transporte multimodal mercancías en la regulación unimodal”, en *Estudios del Deusto*, nº 65, 2015, p. 390.

⁹⁵⁰ URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte.....cit.*, p.70.

sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas”,⁹⁵¹ (art. 23. núm. 2. CM) la cual debe ser convertida a la moneda nacional del país en el que este solicitando la indemnización aérea.

Estos límites indemnizatorios al estar cuantificados diametralmente por la norma, también habilitan a las partes a estipular dentro del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías límites más elevados que los estipulados por los DEG, pudiendo como tal el porteador aéreo concertar en el contrato de transporte límites superiores que elevan la responsabilidad y el actuar indemnizatorio que se encuentra preceptuado en el Convenio de Montreal de 1999 (art. 25. CM).⁹⁵² Otra de las perspectivas a analizar, es el hecho de que el porteador aéreo de mercaderías al interior de sus acuerdos contractuales decide fijar cláusulas donde se establecen límites indemnizatorios inferiores a los DEG, cláusulas que según la normatividad de Montreal del 1999 serían catalogadas como nulas, sin tener efecto jurídico alguno, y en donde sus cláusulas no generan actitudes de validez respecto del actuar indemnizatorio del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías.(art. 25. CM)⁹⁵³

El Convenio de Montreal de 1999 dentro de su propio rigor y actuar normativo establece sus límites indemnizatorios,⁹⁵⁴ pudiendo ser divididos en un primer sentido como aquellos en los que directamente el porteador carguero recae en responsabilidad por “ *destrucción, pérdida, avería o retraso*”,⁹⁵⁵ (art. 22. núm. 3. CM) fijando como límite máximo de responsabilidad los 19 DEG por Kilogramo de mercancías transportada, siendo un límite directo y detallado del cual el porteador puede respaldarse dentro de su lógica óptica de responsabilidad, y en segunda medida el Convenio de Montreal de 1999 nos entrega un segundo límite respecto al desarrollo de la conversión de la unidad monetaria, todo estipulado mediante el

⁹⁵¹ PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo.....cit.*, p.241.

⁹⁵² GUERRERO LEBRÓN, M., “ Los límites de responsabilidad”, *op. cit.*, p. 23.

⁹⁵³ LIZARRETA BARRIOS, P., “ El transporte multimodal”, *op. cit.*, p. 4.

⁹⁵⁴ STS, Sala 1ª, de 22 de junio del 2011 (Cendoj 28079370282011100227).

⁹⁵⁵ *Vid.* PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo.....cit.*, p.243. En el transporte aéreo de mercaderías la responsabilidad del porteador aéreo se configura en caso de pérdida, avería y retraso de las mercaderías, mediante unos DEG por kilogramo establecidos y limitados, pero el expedidor puede realizar una declaración especial al momento de la entrega de la mercadería y haber pagado los diferentes valores suplementarios.

activo Derecho Especial de Giro, DEG, el cual actúa como regulador intermediario mundial frente⁹⁵⁶ limitando su actuar indemnizatorio a una actividad de conversión mediante pactos de intercambio voluntario entre países miembros pertenecientes al FMI, pero también pudiendo ser regulado el intercambio monetario a través de países miembros con situaciones económicas privilegiadas que tengan mas capacidad de comprar DEG, a países que no tengan un desarrollo económico tan robusto.

El Convenio de Montreal de 1999 trae consigo una revisión de los límites indemnizatorios, verificación de reconocimiento que debe realizarse cada 5 años por el porteador, que aunque la norma lo enuncia como “*depositario*”⁹⁵⁷ (art. 24. núm. 1. CM)⁹⁵⁸ a través de una interpretación analógica del término se podría determinar que va ser la persona que debe tener bajo custodia las mercaderías objeto e transporte, revisión que comenzó hacerse desde el año 2008⁹⁵⁹, como tal cual lo a venido dejando estipulando el Convenio de Montreal de 1999 en su artículo 24 numeral 1 al estipular que debe “*efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio*”⁹⁶⁰ (art. 24. núm. 1. CM). Para que esta revisión a límites indemnizatorios tenga sus plenos efectos de cumplimiento, deberá notificarse de la revisión a cada uno de los estados partes y dentro del periodo de tres meses para que los estados partes ratificaran su

⁹⁵⁶ Vid. FONDO MONETARIO INTERNACIONAL., Ficha técnica derechos especiales de giro (DEG), FMI, Washington, p.1, en <https://bit.ly/3kvEPFc> (visitado el 02 de abril de 2020). El fondo monetario internacional crea el DEG como un activo internacional, el cual tiene su surgimiento por la ruptura de Bretton Woods en el año 1973.

⁹⁵⁷ Vid. PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo.....cit.*, p.243. En el transporte aéreo de mercaderías la responsabilidad del porteador aéreo se configura en caso de pérdida, avería y retraso de las mercaderías, mediante unos DEG por kilogramo establecidos y limitados, pero el expedidor puede realizar una declaración especial al momento de la entrega de la mercadería y haber pagado los diferentes valores suplementarios.

⁹⁵⁸ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL., Límites de responsabilidad establecidos en virtud del Convenio de Montreal de 1999 – Revisión 2019, OACI, Ginebra, p.16, en <https://bit.ly/2WslBTM> (visitado el 02 de abril de 2020).

⁹⁵⁹ COMENALE PINTO, M., “Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre el transporte aéreo”, en *Revista de Derecho Privado*, nº 6, 2000, p. 189. La fecha calculada para la entrada en vigor del Convenio de Montreal de 1999 fue el día 04 de noviembre del 2003, y esta trae consigo una serie de reformas, pero sin perder la particularidad de la internacionalidad consignadas en el Convenio de Varsovia de 1929.

⁹⁶⁰ CAPALDO, G., *El régimen de responsabilidad en el Convenio de Montreal de 1999*, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2001, p.193.

aprobación, notificando a esos mismos estados parte que la revisión es considerada como exitosa y desde cuando entrara en vigor la revisión. (art. 24. núm. 2. CM).

18. La responsabilidad del porteador aéreo en la legislación española y colombiana.

El transporte aéreo de mercaderías⁹⁶¹ no desconoce los avances tecnológicos que le son propios del avance del mundo globalizado en el que vivimos y accedemos día a día, por estar lleno de actos contractuales considerados dinámicos en los que se genera responsabilidad en cabeza del porteador aéreo por ser la parte contractual principal que despliega los diferentes actos propios para el desarrollo de la operación de aeronavegabilidad de mercaderías, el legislador español mediante la ley 48 de 1960 estipula un régimen de responsabilidad de carácter objetivo, en el cual su criterio de imputación hace referencia directa al mismo riesgo generado por el propio desarrollo de la actividad aérea⁹⁶². El acto contractual de transportar mercaderías por vía aérea de un lugar a otro es un acto que despliega una serie de características y calidades al respecto de su ejecución, es por tal razón que el Código Civil Español distingue los elementos esenciales de todo contrato sin importar su naturaleza jurídica, elementos que deben ser cumplidos a cabalidad como lo es el consentimiento de las partes contractuales, el objeto materia contrato y el establecimiento de la causa de la obligación⁹⁶³ (art. 1261. CCE), elementos que conllevan a la ejecución y despliegue de los efectos jurídicos propios del contrato de transporte aéreo de mercaderías los cuales vienen cargados de elementos obligacionales que deben ser cumplidos por el porteador aéreo, ya que de lo contrario recaería en una responsabilidad contractual en la que debe asumir sus

⁹⁶¹ CANO GRAÑERAS, J., *Docencia y responsabilidad jurídica: civil penal administrativa*, Tecnos, Madrid, 1998, p. 27. AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador.....*, cit., p., 97.

⁹⁶² Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, publicada en *BOE* núm. 176, de 23 de julio.

⁹⁶³ Código Civil Español, de 24 de julio, publicada en *GACETA DE MADRID* núm. 206, de 25 de julio. ARROYO MARTINEZ, I., *Curso de derecho.....*, cit., p., 137.

incumplimientos o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones contractuales del transporte de mercaderías frente al remitente y destinatario aéreo⁹⁶⁴.

El porteador de aéreo de mercaderías estructura y a su vez modula su responsabilidad aérea a través de la ley de Navegación Aérea Española, ley 48 de 1960, en la cual en su capítulo XIII cualifica la responsabilidad del porteador contractual en el momento en que este se encuentre en escenarios de accidentes aéreos por dar el traslado respectivo de las mercaderías, y es que la responsabilidad del porteador aéreo que traslada mercaderías estima el inicio de su periodo de responsabilidad desde el momento en que se hace la entrega de las mercaderías al porteador contractual hasta el momento en que las mismas mercaderías son puestas a disposición al destinatario aéreo de la operación de transporte, en este sentido cabe indicar que el legislador español demarca la excepción del periodo del periodo de responsabilidad en el momento en el que las mercaderías están en posesión o poder de los servicios españoles aduaneros (art. 115 LNA)⁹⁶⁵, siendo responsable el porteador contractual de los daños ocasionados a las mercaderías (art. 116 LNA)⁹⁶⁶ por destrucción, pérdida, averías.⁹⁶⁷

La responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías dentro del contexto legal español esta estructurado mediante la base objetiva del riesgo creado producto de la misma actividad aérea (art. 120 LNA), responsabilidad por daños en el transporte de mercaderías en el que las indemnizaciones están sujetas a unos límites estructurados en base a la tendencia internacional asumida por el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, adherido por el Gobierno Español el 14 de enero del año 2000, y fijando un sistema de responsabilidad a través de unos límites

⁹⁶⁴ STS, Sala 1ª, de 26 de abril del 2004 (Cendoj 28079110012004100298), SAP Zaragoza, Sección 5ª, de 12 de mayo del 2006 (RAJ 156 / 2006).

⁹⁶⁵ DIEZ PICASSO, L y GUILLON, A., *Instituciones de derecho civil*, Tecnos, Madrid, 1998, p. 27. El periodo de responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías inicia sus efectos jurídicos desde el momento en el que se da la entrega respectiva de la mercadería.

⁹⁶⁶ Vid. AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador.....*, cit., p., 99. En la legislación española se estipula que el porteador aéreo de mercaderías será responsable de todo daño que se le ocasione a la mercadería durante su trayecto de aeronavegabilidad de un sector a otro, desde que la recepciona hasta cuando hace su entrega.

⁹⁶⁷ CANO GRAÑERAS, J., *Docencia y responsabilidad.....*, cit., p., 38.

indemnizatorios estipulados por la ley 48 de 1960 en su artículo 118, los cuales han sido actualizados por el Real Decreto 37 del 2001⁹⁶⁸, determinando como límite la pérdida o la avería de la mercadería en 17 derechos especiales de giro (DEG) por kilogramos de peso bruto (art. 3. núm. 1. RD)⁹⁶⁹ y el límite por retraso en la entrega de la mercadería establecido en base a la cantidad del precio del mismo transporte aéreo de mercaderías (art. 3. núm. 3. RD)⁹⁷⁰. A pesar de los límites establecidos de parte del legislador aéreo nada impide la posibilidad de determinar la estipulación de los límites de parte de los extremos contractuales, teniendo la posibilidad de elevar los límites estipulados normativamente o estipular una responsabilidad ilimitada. (art. 3. núm. 3. RD)⁹⁷¹

La responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías en la normatividad colombiana está estipulada en el Decreto 410 de 1971, Código de Comercio de Colombia, libro quinto de la navegación, parte segunda de la aeronáutica, detalladas del artículo 1887 al artículo 1888⁹⁷², normas aéreas de escasa regulación que no estructuran senderos contractuales coherentes y completos, olvidando como tal figuras jurídicas como el valor probatorio de la carta de porte tan vital para el mismo desarrollo de la responsabilidad aérea y la misma navegación aérea. El Decreto 410 de 1971, Código de Comercio de Colombia estipula que el porteador aéreo de mercaderías será responsable de la pérdida y la avería de las mercaderías, con la prerrogativa que el daño debe ocurrir a bordo de la aeronave (art. 1887 inc. 1 C.Co)⁹⁷³ y durante el periodo de responsabilidad del porteador aéreo, es decir desde el momento en que el porteador aéreo da la recepción de la mercaderías hasta que da la entrega de las mercaderías al destinatario aéreo y de igual forma durante su trayecto de aeronavegabilidad.

⁹⁶⁸ Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la ley 48 de 1960, publicada en *BOE* núm. 29, de 2 de febrero.

⁹⁶⁹ AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador*....., *cit.*, p., 100.

⁹⁷⁰ ARROYO MARTINEZ, I., *Curso de derecho*....., *cit.*, p., 140.

⁹⁷¹ TAPIAS SALINAS, L., *La duración del transporte aéreo* , *cit.*, p., 146.

⁹⁷² Decreto 410/1971 de 27 de marzo, código comercio colombiano, publicada en el Diario Oficial núm. 33.339, de 16 de junio.

⁹⁷³ Artículo 1887 inciso 1 del Decreto 410/1971 de 27 de marzo, código comercio colombiano, publicada en el Diario Oficial núm. 33.339, de 16 de junio.

El porteador aéreo de mercaderías podrá eximirse de su responsabilidad en el momento en el que el daño producido tuvo su configuración por el vicio propio de las mercaderías transportadas o por su misma naturaleza de composición (art. 1888 C.Co)⁹⁷⁴ , siendo igualmente exento de responsabilidad cuando tenga la capacidad probatoria de demostrar que los daños, perdidas y averías de las mercaderías fueron ejecutadas en el momento en el que las mercaderías se encontraban posesión de autoridades aduaneras, es decir el periodo temporal en el que se aplica la custodia directa por autoridades estatales que realizan su actuaciones aduaneras⁹⁷⁵.

El legislador colombiano entrega la posibilidad de que la mercadería se transporte mediante la manifestación de valor declarado, aceptado de parte del porteador aéreo y fijando como tal un limite a su responsabilidad, debiendo como tal hacerse responsable hasta el limite del valor fijado en la mercadería⁹⁷⁶. Y es que además el legislador colombiano establece el limite al porteador aéreo de no exceder diez gramos de oro puro por kilogramo de mercancía⁹⁷⁷, limite el cual una vez concertado debe darse la aplicabilidad de la modulación de la indemnización de las mercaderías transportadas vía aérea. Frente a los vacíos presentados en la normatividad mercantil aérea estos deben llenarse mediante la aplicabilidad de los principios generales del derecho, normas y principios de derecho marítimo, y normas de derecho común ya que al existir poca manifestación al respecto del porteador aéreo se debe dar su complementariedad para poder dar la ejecución natural y regular de las operaciones de aeronavegabilidad.

⁹⁷⁴ GUZMAN, J., *Aspectos generales.....op. cit.*, p.13.

⁹⁷⁵ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.72.

⁹⁷⁶ SANTOS BALLESTEROS, J., *Instituciones..... cit.* p. 269. MONGE ZUÑIGA, R., *Responsabilidad en el contrato de transporte aéreo internacional*, Escuela judicial, Bogotá, 2000, p. 27.

⁹⁷⁷ GUZMAN ESCOBAR, J., *Contratos de transporte.... cit.*, p.217.

19. Caducidad de las acciones derivadas del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

La caducidad del transporte aéreo de mercaderías⁹⁷⁸ es una figura que tiene como fin propio y esencial dar por terminado las acciones de derecho y por ende el derecho, considerada la caducidad como la figura que por el mismo transcurso del tiempo produce fenómenos jurídicos como la falta de imposibilidad del ejercicio de las acciones de responsabilidad, las cuales están encaminadas a solicitar la respectiva indemnización de perjuicios por la configuración de daños producidos a las mercaderías que son objeto de transporte⁹⁷⁹. Al tener como esencia estructural la caducidad el hecho de no permitir la presentación de las correspondientes acciones, en este apartado conceptual se realiza el análisis respectivo de los efectos contenidos normativamente desde el Convenio de Varsovia de 1929 con todos sus protocolos modificatorios hasta el Convenio de Montreal de 1999, determinando plazos de configuración en donde es posible presentar o no la respectiva reclamación previa por la falta de conformidad de las mercaderías recepcionadas.⁹⁸⁰

La caducidad dentro del sector internacional ha venido teniendo una serie de modulaciones diferenciales respecto de su aplicabilidad, desde el inicio de la creación del Sistema de Varsovia de 1929 se han venido estipulando de forma taxativa directrices a aplicar al respecto de la caducidad, surtiendo como tal todos sus efectos dentro del Sistema de Varsovia, hasta el punto de confeccionarse el Convenio de Montreal de 1999⁹⁸¹, el cual hace desaparecer la figura de la caducidad de forma taxativa dentro del convenio, dejando de manera abierta el legislador la interpretación propia indicada, ya que dentro de la doctrina privatista existen discusiones acaloradas que crean ambientes de confusión al respecto de si la

⁹⁷⁸ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, p. 206.

⁹⁷⁹ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual.....*, cit., p., 211.

⁹⁸⁰ Vid. AGUIAR GONZÁLEZ, E., *La responsabilidad del porteador.....*, cit., p., 110. Tanto en el Convenio de Varsovia de 1929, como en el Convenio de Montreal de 1999 se estipulan dos años como plazo para dar la interposición de la acción de responsabilidad, actuación que será contabilizada desde el día que la mercadería llegó a su destino.

⁹⁸¹ LEON CASTAÑEDA, J., *El contrato de transporte aéreo.....* cit. p. 151.

caducidad fue eliminada o si dentro del sector internacional se dio el ingreso de otra figura diferente a la caducidad que este dando su respectivo reemplazo.

La caducidad⁹⁸² tiene su operatividad de manera regular y ordinaria mediante segmentos conceptuales confeccionados en Convenios Internacionales de Transporte Aéreo de Mercaderías, siendo desarrollada con unos parámetros establecidos y determinados los cuales al ser aterrizados al espectro nacional tanto Español como Colombiano, se evidencia una faceta cambiante al respecto del termino utilizado por dejar de aplicar la caducidad y dar aplicabilidad a la prescripción, siendo la prescripción una figura legal con una naturaleza jurídica diferente a la caducidad que da directrices jurídicas particulares a aplicar ⁹⁸³.

19.1 Caducidad de las acciones del Sistema de Varsovia al Convenio de Montreal

Como regla general del desarrollo de la caducidad para su configuración en entornos internacionales aéreos de transportar mercaderías, se exige la presentación de la protesta o la reclamación previa como requisito propio para poder solicitar la respectiva acción de responsabilidad y que no se recaiga en escenarios de caducidad. El Convenio de Unificación de las reglas del transporte aéreo de Varsovia de 1929, trae consigo unos cimientos muy propios al respecto de la caducidad, por ser la normatividad internacional que determina su existencia y aplicabilidad frente a las tratativas aéreas presentadas, es de esta forma como el Sistema de Varsovia estipula el tiempo que la reserva debe ser presentada una vez la mercadería a sido puesta a disposición en el sitio final convenido, reserva que debe ser consignada en el documento de transporte carta de porte aérea o AWB, (art. 26. núm. 2. CV) ⁹⁸⁴ contando de esta manera con el termino de siete días para su respectiva presentación cuando se presente avería o daño a la mercadería,⁹⁸⁵ y

⁹⁸² ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.63.

⁹⁸³ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.63.

⁹⁸⁴ MENENDEZ MENENDEZ, A., *La regulación de la industria.....cit.*, p.76. La protesta deberá hacerse de forma escrita y dentro de los plazos respectivos estipulados, para que se desplieguen todos sus efectos jurídicos.

⁹⁸⁵ VIDELA ESCALADA, F., *Derecho aeronáutico....., cit.* p.441.

con un termino de catorce días en caso de presentarse retraso en la entrega de la mercadería, ya que al ser actos tendientes a ser presentados en plazos establecidos estos deben cumplirse a cabalidad porque al no hacerse efectiva la respectiva protesta en los plazos establecidos se da la configuración de la inadmisibilidad de la acción de caducidad que puede ejercerse frente al porteador aéreo contractual, (art. 26. núm. 4. CV) ⁹⁸⁶ por entenderse que la recepción de las mercaderías en el sitio establecido modula la presunción del recibo conforme, es decir que la mercaderías se encontraban en perfecto estado

El artículo 29 del Convenio de Varsovia⁹⁸⁷ expresa sus efectos de manera taxativa respecto de la operación de aeronavegabilidad de mercaderías aplicada, dando a entender que los actos desplegados por una u otra parte contractual pueden imprimir una serie de efectos adversos inherentes a la naturaleza de la tratativa mercantil de traslado de mercaderías por vía aérea, ya que si no da el respectivo ejercicio de interposición de la acción contractual de responsabilidad aérea de mercaderías en el termino de dos años se dará la configuración de la acción de caducidad, este plazo de interposición de la acción contractual de responsabilidad aérea de mercaderías debe ser contabilizado desde el momento en que el porteador aéreo arriba a su destino final informando de su arribo al destinatario aéreo de mercaderías, o de igual forma desde el momento en que la aeronave hubiere debido llegar según estipulación contractual convenida por las partes.⁹⁸⁸ Se puede determinar que el Sistema de Varsovia es categórico por indicar de manera taxativa la existencia de la caducidad, siendo expresada y a la vez entendida como ese plazo que demarca la trazabilidad temporal de la presentación de las acciones de responsabilidad, es decir la caducidad extingue el derecho de reparación de

⁹⁸⁶ PETIT LAVALL, M., " Responsabilidad de las compañías...", *cit.*, p. 53. Respecto de la caducidad el Convenio de Varsovia de 1929 lo indica expresamente, pero, por lo contrario, el Convenio de Montreal de 1999 no da su indicación de forma expresa y por lo tanto surgen discusiones de que si el Convenio de Montreal con entrada elimino la caducidad y sobrepuso la prescripción.

⁹⁸⁷ PETIT LAVALL, M., " Responsabilidad de las compañías...", *cit.*, p. 56.

⁹⁸⁸ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual.... cit.*, p.209.

materialización del daño⁹⁸⁹. Caso Contrario el Convenio de Montreal de 1999⁹⁹⁰ al surgir como nuevo sistema aéreo para el traslado de mercaderías trae consigo una serie de adiciones al respecto de su redacción como lo que ocurre en el caso de la caducidad, ya que en Montreal del 1999 elimina de sus líneas conceptuales el termino de caducidad⁹⁹¹, creando de tal forma una serie de confusiones al respecto de si la caducidad fue eliminada o si es otra figura diferente, lo cierto es que la doctrina internacional privatista del sector aéreo se ha manifestado al respecto por indicar que la redacción lingüística observada en el Convenio de Montreal idioma francés se preceptúa que “*l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance*”,⁹⁹² entendido igualmente como el plazo de la caducidad del derecho, el cual tiene un alcance idéntico en nuestro idioma castellano así no se indique directamente la palabra caducidad sino que preceptúe que “*el derecho a indemnización se extinguirá*”⁹⁹³, si no da la presentación respectiva de la acción en contra del porteador aéreo contractual en plazos estipulados. Este Convenio de Montreal tiene la vital particularidad de estipular el plazo para la acciones, implantando la prerrogativa categórica de que si el remitente y destinatario aéreo no inician las acciones respectivas dentro del plazo de dos años, se extinguirá de manera fulminante el derecho de solicitud de indemnización, la cual será contabilizada desde la fecha en que llega a destino el porteador, desde el día en que la aeronave debió haber arribado al lugar de destino convenido, o desde la detención del transporte de mercaderías de parte del remitente o destinatario aéreo

⁹⁸⁹ KNOBEL, H., “El plazo para reducir las acciones relativas al Transporte Aéreo y el Convenio de Montreal de 1999”, en *Revista Ateneo*, nº 655, 2013, p. 15.

⁹⁹⁰ SIERRA NOGUERO, E., *Curso de derecho mercantil*, 7ª ed, Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra, 2020, p.231.

⁹⁹¹ GUZMAN, J., *Aspectos generales.....op. cit.*, p.16. TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato..... cit.* p.288.

⁹⁹² Convenio de Montreal, publicada en el BOE núm. 122, de 20 de Mayo. “*Article 35, chiffre 1, Délai de recours, L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.*”

⁹⁹³ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual.... cit.*, p.210.

mediante el ejercicio de su acción de disposición frente a las mercaderías transportadas⁹⁹⁴.

19.2 La prescripción de las acciones en el derecho español y colombiano.

Se considera de suma importancia iniciar este apartando conceptual indicando que los Convenios Internacionales de Unificación de mercaderías dentro del transporte aéreo, Varsovia de 1929 y Montreal de 1999, estipulan de manera fehaciente la aplicabilidad de la figura de caducidad aérea, y es que al revisar la normatividad española en su Ley 48 de 1960, compendio normativo de Navegación Aérea, se estipula de parte del legislador el termino de la prescripción, dando aplicabilidad y a su vez ejecutabilidad al respecto de todos sus efectos jurídicos internamente dentro del régimen jurídico español. El ejercicio de la acción de responsabilidad en contra del porteador aéreo contractual de mercaderías tiene como requisito primordial el tramitar la protesta aérea de mercaderías de manera escrita ante el porteador aéreo contractual y dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que se dio entrega de las mercaderías o la fecha establecida contractualmente, (art. 124 LNA)⁹⁹⁵ porque una vez a sido interpuesta la protesta y esta a surtido sus efectos se dispone del termino de 6 meses para poder dar ejecución de la acción de responsabilidad en contra del porteador aéreo contractual de mercaderías, contabilizando los plazos de presentación desde el mismo momento en que se dio la producción del daño. En virtud de la prescripción aérea establecida por el legislador español, se debe establecer la imposibilidad de solicitar el pago de las indemnizaciones producto de daños y averías a las mercaderías en contra del porteador contractual aéreo si la prescripción dio aplicabilidad plena a sus efectos, debiéndose tener como punto de

⁹⁹⁴ PETIT LAVALL, M., “*Responsabilidad de las compañías...*”, *cit.*, p. 57. La caducidad esta compuesta de la naturaleza jurídica de extinguir el derecho, por la razón toral de no haber ejercitado las acciones respectivas en los tiempos establecidos.

⁹⁹⁵ ALVAREZ MANZANEDA, C., “Régimen jurídico del Sistema de Varsovia al Convenio de Montreal”, en GUERRERO LEBRON, M. (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid, 2016, p. 46. Si no se da el ejercicio de la respectiva acción, esta prescribirá a los 6 meses, contabilizándolos desde el mismo día en que se dio la producción del daño.

referencia el artículo 1961 del código civil español por indicar que las acciones prescriben por los tiempos establecidos en la normatividad.(art. 1961. CCE).⁹⁹⁶

El contexto normativo colombiano determina sus reglas a través del decreto 410 de 1971, Código de Comercio Colombiano, que sigue la misma postura de la LNA Española por aplicar a las tratativas aéreas de mercaderías el término de prescripción y no el de caducidad. El decreto 410 de 1971⁹⁹⁷, título cuarto, hace especial referencia al contrato de transporte por determinar sus disposiciones generales al respecto del actuar ordinario del transporte, pudiendo de tal manera dar aplicabilidad de las disposiciones generales al contrato de transporte aéreo de mercaderías y así mismo poder determinar que la acción prescribe en el término de 2 años⁹⁹⁸(art. 1887 inc. 1 C.Co), el cual se contará desde el día en que haya concluido el transporte o desde el día en que las partes hayan convenido la conducción de las mercaderías⁹⁹⁹.

20. Los seguros aéreos de responsabilidad civil en el contrato transporte aéreo de mercaderías.

Los seguros aeronáuticos tienen su reconocimiento de manera unívoca por ser la figura que cubre el surgimiento del riesgo dentro de la misma ejecución de la tratativa contractual de transportar mercaderías¹⁰⁰⁰, teniendo su desarrollo de manera a la par que la industria aérea, ya que al finalizar la guerra mundial los pilotos que eran propietarios de flotas de aviones decidieron emprender el desafío de brindar sus servicios de transportar mercaderías de un sector geográfico a otro, siendo indispensable el surgimiento de actos asegurativos con el categórico problema de que las primas que debían cubrir las aseguradoras eran primas

⁹⁹⁶ PETIT LAVALL, M., "Responsabilidad de las compañías...", *cit.*, p. 59. Las acciones sufren el fenómeno de la prescripción una vez a surtido el efecto del tiempo en ellas.

⁹⁹⁷ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual...* *cit.*, p.212. FRANCISCO DE VITORIA INSTITUTO., *Comentarios a la ley española...* *cit.*, p.32.

⁹⁹⁸ TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato.....* *cit.* p.88. Sin importar si la acción es directa u indirecta esta prescribirá en 2 años.

⁹⁹⁹ GUZMAN, J., *Aspectos generales.....op. cit.*, p.18.

¹⁰⁰⁰ SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho.....* *cit.*, p. 257.

aseguraticias con sumas muy elevadas las cuales llevaban a este tipo de compañías aéreas a la quiebra. El punto de inflexión en el sector asegurativo aéreo fue la creación del Convenio de Varsovia que unificó ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ya que después de este 12 de octubre de 1929 mediante la figura de los pools, los aseguradores son capaces de cubrir el riesgo en la actividad aérea mediante cuotas partes asumidas para la tratativa aérea en particular, es decir agrupaciones aseguraticias con la potestad de dar cobertura al respecto de los daños acaecidos¹⁰⁰¹ por vía aérea.

Este instrumento económico - garantista denominado seguro aéreo tiene su origen en el Comité Jurídico Internacional de Aviación y el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, siendo instituciones que al estar conformadas de académicos u profesionales en el sector aéreo abordan temas referentes a la prima aseguraticia por los posibles percances presentados al respecto de la ejecución del transporte aéreo. La OACI a través de su comité jurídico dio la revisión del Convenio de Varsovia de 1929 y por ende detalles directrices respectivas a través del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999¹⁰⁰², por ser el sistema normativo que unificó y modificó las reglas del transporte aéreo internacional obligando la aplicabilidad del seguro aéreo pero también remitiendo a cada uno de los estados que sean alta parte contratante mediante sus normatividades a efectuar de que cada estado imponga el requisito de ejecutoriedad del seguro aéreo por permitir sobrevolar en espacios aéreos y además entregar las licencias para su respectiva explotación¹⁰⁰³.

Se debe hacer plena referencia de que el nacimiento y confección de los seguros para el transporte aéreo de mercaderías están elaborados a través de las directrices de los seguros del transporte marítimo, los cuales desde su origen recibieron el nombre de pólizas y brindaron una serie de parámetros para dar la confección de

¹⁰⁰¹ CABALLERO SANCHEZ, E., "Los seguros de aviación: cuestiones prácticas dentro de un esquema jurídico", en *Revista Trimestral del Sindicato Nacional del Seguro*, nº 37, 1971, p.37. AREAL LUDEÑA, S., *El seguro aéreo especial referencia la responsabilidad del fabricante de productos defectuosos*, Colex, Madrid, 1998, p. 15.

¹⁰⁰² CASASO IGLESIAS, E., "La responsabilidad contractual y extracontractual del transportista aéreo", en *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid*, nº 25, 1966, p. 111. FOLCHI, M y CONSENTINO, E., *Derecho aeronáutico y transporte aéreo*, Astrea, Argentina, 1977, p. 44.

¹⁰⁰³ BADIA, A., *El seguro de las mercancías en el transporte*, Marge Books, Barcelona, 2009, p. 307.

lo que hoy en día se aplica a las tratativas del transporte aéreo¹⁰⁰⁴, es así como los seguros aeronáuticos de mercaderías otorgan protección de los hechos imprevistos presentados buscando de esta manera reparar el siniestro causado mediante elementos económicos que dan la transferencia del riesgo, desplegando el carácter asegurativo de la mercadería y de la misma aeronave (seguro casco) según el caso, pero con la prerrogativa de que se realice la debida modulación del riesgo en concreto por ser la causa determinante en la prestación asegurativa del transporte de mercaderías, queriendo decir esto que si no hay riesgo aéreo no existe como tal seguro aéreo¹⁰⁰⁵.

El riesgo al ser la probable ocurrencia del suceso aéreo incierto esta dotado de unas características propias que configuran que el riesgo sea asegurable¹⁰⁰⁶, como la causalidad, casualidad, indemnización, intereses asegurables, buena fe, todos elementos determinantes del riesgo¹⁰⁰⁷ por ser acontecimientos accidentales e inevitables imposibles de controlar, los cuales generan efectos económicos negativos trasladados a un asegurador para su cobertura. Una vez la mercadería esta bajo potestad del porteador contractual aéreo de mercaderías esta puede encontrarse expuesta a un sin numero de riesgos propios de la actividad aérea como lo es el almacenaje en compartimientos de la aeronave mal acondicionados para el transporte, las malas condiciones atmosféricas, la disminución de la presión atmosférica por factores de la altura, las temperaturas anormales de la aeronave, las posibles negligencias del personal aéreo, todos factores que dan apertura a escenarios de responsabilidad en donde se debe responder por el importe a causa

¹⁰⁰⁴ TAPIAS SALINAS, L., *La duración del transporte..... cit. p.21*. MARGO, D., *Aviation insurance the law and practice of aviation insurance including hovercraft and spacecraft insurance*, Butterworth, London, p. 19.

¹⁰⁰⁵ ARROYO MARTINEZ, I., "Los seguros marítimo y aéreo, el préstamo a la gruesa, averías, accidentes marítimos y contaminación" en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., (Coord.) *Lecciones de derecho mercantil*, Civitas, Madrid, 2006, p. 1036. MONROY CABRA, M., *Tratado de Derecho Internacional Privado*, Temis, Bogotá, 1995, p. 144.

¹⁰⁰⁶ SIERRA NOGUERO, E., "Sobre el seguro de transporte aéreo de mercaderías", en *Revista Española de Seguros*, nº 145, 2011, p. 153.

¹⁰⁰⁷ CORDERO GONZALES, J y MOLINARI VILCHEZ, W., *El contrato de seguro de transporte aéreo y marítimo en el comercio internacional*, Universidad de Costa Rica, Costa Rica, 1991, p. 32. SORLI ROJO, V y CUADRADO ECHEVARRIA, J., *Los siniestros y las averías en el seguro de transportes*, Bosch Editor, España, 1999, p. 32. OPAZO, M., "Seguros de Cargas Internacionales", en *Revista Negocios Globales Logística de la Universidad Tecnológica Metropolitana*, nº 183, 2020, pp. 33.

del siniestro acaecido. Los riesgos que son cubiertos por el seguro¹⁰⁰⁸ inician desde la entrega de las mercaderías en el momento en que se realiza su embarque y perduran hasta que las mercaderías son entregadas en el sitio de destino convenido al destinatario aéreo, y dentro de este acto contractual es factible la introducción de cláusulas que modulen riesgos que generen nuevas direcciones contractuales¹⁰⁰⁹.

Como premisa particular podemos indicar que los seguros aéreos son actos contractuales que buscan dar garantía y amparo¹⁰¹⁰ a las transacciones de transporte aéreo, convirtiéndose en el mecanismo capaz de cubrir los riesgos presentados durante el trayecto de aeronavegabilidad, riesgos que representan pérdidas económicas y responsabilidades¹⁰¹¹ de los participantes de la operación de transporte por recaer en daños, averías, pérdidas, u cualquier otro acto que ponga en integridad la naturaleza propia de la mercadería, es por tal que el seguro aéreo de mercaderías esta enmarcado en el actuar espacio temporal en la que las mercaderías puedan llegar a sufrir cualquier tipo de alteración dentro de los posibles hechos acaecidos en el trayecto de aeronavegabilidad, la cobertura del seguro como eje central del actuar dentro de la operación de transporte ayuda a determinar las pérdidas o daños causados a las mercaderías, siendo por tal la póliza de seguro aérea el instrumento escrito o digital en las que se consignan las condiciones específicas del transporte aéreo de mercaderías, estipulándose los derechos y las obligaciones de las partes contractuales del transporte aéreo de mercaderías¹⁰¹².

¹⁰⁰⁸ CORDERO GONZALES, J y MOLINARI VILCHEZ, W., *El contrato cit.* p.32. BOZA, C., "Los seguros aéreos", en *Revista Judicial*, nº 24, 1983, p. 87.

¹⁰⁰⁹ FUTTERKNECHT, O y otros., *Navegando por los últimos avances en el seguro marítimo y aerocomercial*, Zurich Reaseguros, Zurich, 2013, p. 26.

¹⁰¹⁰ RODRIGUEZ CARRION, J., *Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, España, 2003, p. 49.

¹⁰¹¹ LIZAGARRA LACALLE, M., "Los seguros aeronáuticos", en INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL. (Coord.), *Curso de Derecho aeronáutico práctico para operadores aéreos*, Civitas, Madrid, 2016, p. 217.

¹⁰¹² Vid. GONZALES LEBRERO, R., *Seguros Aeronáuticos*, Comares, Granada, 2009, p. 106. La póliza aérea del contrato de mercaderías puede estar en escenarios de nulidad en el momento en el que el asegurado oculte circunstancias o hechos que tengan relación directa con el seguro o cuando el transporte que a convenido con el porteador aéreo es uno completamente diferente al que se a consignado en la póliza aseguraticia del transporte de mercaderías.

Lo que naturalmente se solicita en esta póliza de seguro aéreo es la información necesaria de la identificación respectiva del asegurado, asegurador, beneficiario, fecha de emisión de la póliza, vigencia de la póliza, riesgos cubiertos por la póliza, sumas aseguradas, prima aseguraticia, clausulas que acondicionan el procedimiento idóneo de reclamación de la respectiva indemnización y el tipo de póliza a emplear¹⁰¹³.

El seguro aéreo de mercaderías al ser un contrato coetáneo al transporte aéreo de mercaderías debe estar siempre presente como un tipo de garantía que entregue certeza del factor aseguraticio contratado¹⁰¹⁴, es así que es definido como un contrato de protección al riesgo acaecido durante la ejecutoriedad de la navegación aérea en la que las mercaderías o cosas sufren alguna alteración respecto de su estado regular¹⁰¹⁵. Al presentarse averías, daños, retrasos aéreos de las mercaderías, este seguro aeronáutico adquiere la calidad contractual de ser una subclase de seguro en la que se dispone el pago de una prima aseguraticia, indemnizando mediante estamentos pecuniarios las alteraciones sufridas por las mercaderías mediante directrices internacionales como el Convenio de Varsovia de 1929¹⁰¹⁶ con todos sus protocolos modificatorios y el Convenio de Montreal de 1999¹⁰¹⁷.

Este contrato aéreo aseguraticio de mercaderías esta compuesto de unos elementos esenciales los cuales son inherentes a la misma estructura contractual, elementos personales como el asegurador y el asegurado, elementos reales como el interés, la suma asegurada, la prima y la indemnización, elementos causales como los riesgos cubiertos y excluidos, y finalmente unos elementos formales como la póliza y las certificaciones del seguro¹⁰¹⁸, todos elementos estructurales que son propios de la formación del acto aseguraticio en el que por su inherente naturaleza

¹⁰¹³ PETIT LAVALL, M., "Los seguros de responsabilidad civil del transportista aéreo", en *Revista Española de Seguros*, nº 135, 2008, p. 241.

¹⁰¹⁴ URÍA, R., *Derecho Mercantil Seguros*, Imprenta Aguirre, Madrid, 1976, p. 64.

¹⁰¹⁵ SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho.....*, cit., p. 258.

¹⁰¹⁶ BAUZA ARAUJO, A., *Los seguros.....*, cit. p. 26.

¹⁰¹⁷ BONET ARMENGOI, F., *Los seguros de mercancías.....*, cit. p. 60.

¹⁰¹⁸ GONZALES LEBRERO, R., *Seguros Aeronáuticos....*, cit., p. 107. RODRIGUEZ CARRION, J., *Los seguros marítimos....*, cit., p. 50.

se encuentra inmerso el riesgo, es por tal razón que nacen los seguros aéreos con el fin de resguardar garantías económicas respecto de los siniestros aéreos presentados por el transporte de mercaderías, por ello se considera una subclase o subespecie del contrato de seguro que surgió mediante pólizas estandarizadas emitidas por la Asociación de suscriptores de aviación de Lloyds Aviation Underwriters Association (LAUA)¹⁰¹⁹, la asociación de oficinas de seguros de aviación o aviation insurance offices association (AIOA) y el Comité conjunto técnico y de cláusulas o joint technical and clauses committee (JTCC)¹⁰²⁰ todas organizaciones internacionales dedicadas al seguro aéreo que han tenido la finalidad de confeccionar pólizas o cláusulas estereotipadas plasmadas conforme a las mismas necesidades del transporte aéreo de mercaderías y que a su vez han llevado al surgimiento del seguro de aviación AVN1A capaz de tener cobertura dentro de la actividad aérea al respecto del seguro de responsabilidad civil y los seguros cascos que resguardan el factor asegurativo de las aeronaves¹⁰²¹.

En el seguro aeronáutico de mercaderías debe estar presente el interés asegurable, el riesgo asegurable, la prima asegurativa y la obligación condicional del asegurador, elementos que deben estar interconectados por consumir las estipulaciones contractuales enmarcadas en hechos inciertos que aseguran las probabilidades de la ocurrencia del hecho dañino, en donde la carga obligacional es determinada y a su vez cedida a la aseguradora que tiene la capacidad de responder por la prima asegurativa. Es así como estos contratos asegurativos hacen parte de la propia cobertura del contrato de seguro en general por hallarse sometido a disposiciones genéricas que dan coberturas definitivas debiendo estructurarse mediante técnicas de funcionamiento en donde las aseguradoras al

¹⁰¹⁹ CRUZ SUAREZ, A., "Breves consideraciones sobre el contrato de reaseguro en materia de derecho aeronáutico", en *Anuario de derecho aeronáutico*, n° 1, 2017, p. 53. AVN1, siendo AVN aviación, y el número 1 el tipo de cobertura que a este se debe aplicar.

¹⁰²⁰ POSNER, K y otros., *Marginal on aviation insurance*, LexisNexis Butterworths, Great Britain, 2014, p. 355. El Comité Conjunto Técnico y de Cláusulas fue el impulsor para el perfecto funcionamiento en el mercado de seguros aéreos por publicar pólizas estandarizadas, cláusulas y formularios de uso frecuente.

¹⁰²¹ *Vid.* GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros de aerolíneas y operadores aéreos*, Marcial Pons, Barcelona, 2009, p. 54. El Comité Conjunto Técnico y de Cláusulas fue el impulsor para el perfecto funcionamiento en el mercado de seguros aéreos por publicar pólizas estandarizadas, cláusulas y formularios de uso frecuente.

no tener la capacidad financiera de responder por todas las obligaciones aeronáuticas respectivas, deciden ceder o repartir sus obligaciones mediante la figura del reaseguro en la que se reparten los riesgos entre varias aseguradoras para cumplir con el objetivo aéreo trazado, el cual es dar pleno cubrimiento y resarcimiento de los daños presentados al respecto de la aeronavegabilidad de mercaderías¹⁰²².

Los efectos aseguraticios al respecto del transporte de mercaderías son modulados como seguros pluri-riesgos que siguen modelos internacionales de cláusulas y pólizas estandarizadas adoptadas a las necesidades particulares del transporte aéreo, diseñando pólizas personalizadas y moduladas para una operación traslaticia en particular, en la que se incorporan a la póliza los riesgos cubiertos¹⁰²³ y los riesgos excluidos con condiciones particulares en las que se especifica la mercadería asegurada, beneficios, deducibles, reclamaciones y la propia descripción de la prima aseguraticia.

La prima en el seguro aéreo¹⁰²⁴ es la prestación que se paga por el hecho de contratar el seguro, con la finalidad de proporcionar coberturas a las mercaderías transportadas, especificándose la forma de producción del pago en la misma póliza la cual puede ser ejecutada de manera inmediata o de forma aplazada¹⁰²⁵, ya que si el pago al respecto de la prima aseguraticia se encuentra retardado, existe la potestad directa de la aseguradora de cerrar la cobertura y todos sus efectos de carácter inmediato¹⁰²⁶. La prima aseguraticia puede ser aumentada y disminuida todo en relación al mismo riesgo producto de la tratativa aérea contractual de

¹⁰²² HERRERA DIAZ, D., "El contrato de seguro en el transporte aéreo náutico a la luz del Convenio de Montreal de 1999", en *Revista Fundación Universitaria los Libertadores*, nº 9, 2013, p. 266.

¹⁰²³ SARMIENTO GARCIA, M., "Régimen jurídico nacional e internacional del contrato de transporte aéreo en Colombia", en *Revista Jurídica Universidad Externado de Colombia*, nº 43, 1994, p. 57.

¹⁰²⁴ *Vid.* BONET ARMENGOI, F., *Los seguros de mercancías...*, *cit.* p. 62. Los riesgos cubiertos en los seguros aéreos departen de los riesgos ordinarios que pueden presentarse en la aeronavegación, incendios de la aeronave, explosiones de la aeronave, caídas violentas de la aeronave, introducción de elementos a la infraestructura del motor y demás partes sensibles de la aeronave, entre otros, riesgos que a través de la cláusula AVN59 son modulados como siniestros que tienen interconectividad con la aeronave.

¹⁰²⁵ GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, *cit.*, p. 58. AVN5A Clausula de pago aplazado de la prima - Deferred premium clause.

¹⁰²⁶ GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, *cit.*, p. 60.

mercaderías, siendo aumentada en el momento en el que se da la producción del riesgo¹⁰²⁷ por adherirse a la operación aérea de mercaderías mas asegurados¹⁰²⁸(ANV18A), mas aeronaves (AVN17A)¹⁰²⁹, mas coberturas mediante aeronaves que no son de su pertenencia o posesión (AVN15). Ahora en un sentido contrario la prima puede ser producto de una disminución por factores de devolución ya que, si no se a dado la producción de los respectivos siniestros aéreos la cobertura debe ser devuelta, disminuyendo de esta forma la prima, pero además mediante la clausula aplicable AVN26 aircraft laying-upo return clause, efectuando la respectiva devolución por hecho de que la aeronave permanece almacenada o en paro.¹⁰³⁰

El tratamiento aseguraticio en el sector aéreo es tramitado mediante formulas legales como el reaseguro, ya que al presentarse sumas cuantiosas al respecto de la cobertura del riesgo este lo debemos dispersar o repartir entre un reasegurador que asumirá el riesgo de manera total o parcial según el caso, pero en donde se realiza la distribución del riesgo mediante responsabilidades asumidas al respecto del alcance de la cobertura mediante importes y cuantía en donde se reparten las primas aseguraticias y las indemnizaciones de manera proporcional¹⁰³¹.

La figura del reaseguro tiene su origen en la autonomía contractual y de manera facultativa, ya que las mismas sintonías contractuales por albores financieros hacen necesario dar su aplicabilidad con el objetivo de dar cobertura de los riesgos de una manera completa, protegiendo los riesgos aéreos producto de la aeronavegación de manera económica. La misma lex mercatoria dentro de la industria aérea concreta operaciones aéreas de coberturas adicionales como lo son los reaseguros aéreos de mercaderías, todo estipulado mediante un documento nombrado slip¹⁰³², en el que aparece el resumen de las operaciones ejecutadas por las partes

¹⁰²⁷ HERRERA DIAZ, D., "El contrato de seguro en el transporte", *op. cit.*, p. 270.

¹⁰²⁸ GONZALES LEBRERO, R., *Seguros Aeronáuticos...*, *cit.*, p. 110

¹⁰²⁹ BAUZA ARAUJO, A., *Los seguros en el transporte...*, *cit.*, p. 60.

¹⁰³⁰ GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, *cit.*, p. 62.

¹⁰³¹ SORLOZANO GONZALES, M., *Asesoramiento de productos y servicios de seguros y reaseguros*, IC editorial, Antequera, 2009, p. 54. El Comité Conjunto Técnico y de Cláusulas fue el impulsor para el perfecto funcionamiento en el mercado de seguros aéreos por publicar pólizas estandarizadas, clausulas y formularios de uso frecuente.

¹⁰³² HERRERA DIAZ, D., "El contrato de seguro....", *cit.*, p. 267.

contractuales, repartiendo los riesgos mediante la inserción de sellos o cuotas riesgos en el que se permita dar la cobertura respectiva del suceso dañino acaecido. La doctrina privatista demarca el inicio del traslado del riesgo en el momento en que se da la inserción de los sellos en el documento slip mediante el scratching the slip¹⁰³³, siendo sellado por el líder de la operación leading underwriter, mediante actos seguidos y similares ejecutados por los seguidores following underwriter,¹⁰³⁴ en lo que se debe adherir la cláusula AVS100A, por ser la lex mercante que estipula los parámetros del actuar de todas las tratativas reaseguraticias.

El reaseguro aéreo¹⁰³⁵ esta construido en base al riesgo, dando de tal manera la protección del patrimonio la aseguradora que debe responder por el daño causado producto del mismo, debiendo indemnizar el reasegurador de la aseguradora que decidió adquirir y respaldar la cobertura del riesgo aéreo durante la ejecutabilidad del transporte de las mercaderías ejercido por el porteador aéreo, ya que al encontrarse en su periodo de responsabilidad desde el momento de la recepción de las mercaderías decide trasladar la cobertura del riesgo a una asegurador fluctuante y solvente que de la cobertura del daño, este asegurador aéreo al observar u analizar su capacidad económica llega a la conclusión de que no tiene la capacidad de cobertura del riesgo y por tal razón traslada el riesgo a reasegurador aéreo quedando como tal repartido en el mercado en aseguriticio, por tener coberturas mediante cuotas partes por el hecho de que cada cuota es asumida por cada asegurador dependiendo su proporción¹⁰³⁶.

Esta figura del reaseguro esta presente en la tratativa aérea por ser una actividad que maneja altos flujos económicos, las aseguradoras aéreas que dan este tipo de coberturas se reaseguran con primas aseguraticias considerables de parte de una reaseguradora económicamente mas fuerte y eficiente, en donde se les entrega la

¹⁰³³ SARMIENTO GARCIA, M., "Régimen jurídico nacional...", *cit.*, p. 267.

¹⁰³⁴ ROMERO MATUTE, B., *El reaseguro*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2001, p.157. MONTOYA LONDOÑO, C., *Manual de seguros*, Universidad Autónoma de Bucaramanga, Bucaramanga, 2001, p. 71.

¹⁰³⁵ MARTINEZ BALMASEDA, A., *Algunas consideraciones en torno al seguro de transporte de mercancías en la nueva ordenación del mercado de transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2013, p. 76. GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, *cit.*, p. 100.

¹⁰³⁶ NAVARRO, M., *Escritos sobre riesgos y seguros*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2012, p. 30.

posibilidad a estas aseguradoras que vienen fungiendo como reaseguradoras ejecutar la misma figura legal, aplicando el mismo sistema de coberturas para cada seguro aeronáutico que se este conviniendo de forma particular, es de esta forma como las aseguradoras blindan su patrimonio con el objetivo de hacer efectivas cada una de sus obligaciones al respecto del factor aseguraticio de la siniestralidad¹⁰³⁷ producto del transporte de mercaderías, estableciendo primas, porcentajes y directrices en la que se observa la solvencia financiera y la entrega de resultados pactados contractualmente.

Es de esta manera como en la operación del reaseguro aéreo el porteador aéreo al trasferir el riesgo adquiere el nombre o la calidad de cedente primario, adquiriendo el riesgo la aseguradora aérea de mercaderías para volver a trasferir el riesgo mediante cuotas partes a otra aseguradora mas consistente económicamente, la cual una vez acepta el riesgo adquiere la calidad de reasegurada, cesiones del riesgo en la que se busca la dispersión o protección patrimonial¹⁰³⁸.

20.1 Especial referencia a la modalidad de seguro de responsabilidad civil por el transporte de mercaderías.

El seguro de responsabilidad civil de las mercaderías en el transporte por vía aérea presta basta importancia por el hecho de proteger las mercaderías antes de la ocurrencia del riesgo o siniestro aéreo, tomando como punto de partida el AWB o carta de porte aérea por ser el instrumento en el que se depositan los datos torales dentro de operación de aeronavegabilidad¹⁰³⁹, obligando de tal forma a la aseguradora de apoderarse en el respectivo pago de las indemnizaciones si existe fehaciente configuración del daño producto del transporte de mercaderías, estableciendo como tal, el que asegurador indemnizara al asegurado de los daños

¹⁰³⁷ ZULETA HOLGUIN, F., *Mecánica procesal del contrato de seguros*, Dintel, Bogotá, 1993, p. 37.
DONATI, A., *Los seguros privados*, Bosch, Barcelona, 1960, p. 49.

¹⁰³⁸ LACRUZ MANTECÓN, M., *Formación del contrato de seguro y cobertura del riesgo*, Reus, Madrid, 2013, p. 84.

¹⁰³⁹ ROMERO MATUTE, B., *El reaseguro....., cit.*, p. 158.

materiales producto del deterioro material de la mercadería que sea entregada para su transporte¹⁰⁴⁰.

Lo que naturalmente ocurre dentro del desarrollo del seguro de transporte de responsabilidad civil en el sector aéreo es la mixtura presentada al respecto de las pólizas suscritas para la protección de la mercadería específicamente¹⁰⁴¹, por tal razón la doctrina anglosajona da aplicabilidad a la fórmula decimonónica cargo insurance, al hacer referencia en primer sentido al seguro de responsabilidad civil por el transporte de la mercadería cargo legal liability y por otro lado el seguro de mercaderías a todo riesgo cargo all risk insurance, todo referido mediante la aplicabilidad de la póliza LPO 359¹⁰⁴² airline freight legal liability and all risk wording, el cual brinda cobertura completa a los dos.

Las cláusulas de carga del instituto del aire o institute cargo clauses (ICC AIR)¹⁰⁴³ confeccionadas y moduladas para el transporte aéreo preceptúan la ocurrencia del siniestro como punto de inflexión para la configuración de la indemnización respectiva al respecto de la eventualidad aérea presentada, por garantizar los reembolsos de valor de las respectivas mercaderías transportadas, coberturas concertadas mediante las Institute cargo clauses (ICC AIR), en la que se disponen condiciones similares a la cláusula de carga (A) del Instituto de Aseguradores de Londres en el derecho marítimo, la cual ofrece coberturas a todo riesgo por pérdidas y los daños causados a las mercaderías aseguradas, seguros con daños preestablecidos en donde se abarca la responsabilidad del porteador contractual aéreo, todo mediante la constitución de póliza que cobije los siniestros aéreos presentados, es por tal razón que como mecanismo idóneo dentro de la misma actividad transportista por vía aérea el seguro debe estar preestablecido y debe ser

¹⁰⁴⁰ NAVARRO, M., *Escritos sobre riesgos ...*, cit., p. 43.

¹⁰⁴¹ GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, cit., p. 101.

¹⁰⁴² Vid. GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, cit., p. 101. Esta cláusula trae incluida la cobertura del seguro de responsabilidad civil por daños de cosas o mercaderías a todo riesgo, siendo operaciones económicas que están determinadas mediante el riesgo de propio de la aeronavegabilidad.

¹⁰⁴³ MARTINEZ BALMASEDA, A., *Algunas consideraciones...*, cit., p. 80.

el adecuado para cubrir los actos colusorios (art. 50 CM)¹⁰⁴⁴. Las Institute Cargo Clauses (air) generan un espectro de cobertura en cuanto a los riesgos asegurables respecto a las pérdidas o daños que se puedan llegar a presentar durante el trayecto de aeronavegabilidad en la aeronave (ICC AIR) excluyendo¹⁰⁴⁵ las pérdidas, daños o gastos atribuibles a la mala conducta intencional del asegurado, fugas ordinarias, pérdida ordinaria de peso o volumen, desgaste normal del objeto asegurado, insuficiencias en el embalaje, vicio inherente de la mercadería, inadecuación del transporte de la aeronave o del contenedor, guerra civil, rebelión, conflictos civiles, disturbios laborales, huelguistas hacen dar su excepción respecto de los riesgos asegurables de las que puedan sufrir las mercaderías.

Los seguros aéreos establecidos mediante las cláusulas de carga del instituto del aire o institute cargo clauses (ICC AIR) inician su vinculación desde el momento en que las mercaderías se encuentran en el lugar de almacenamiento indicado contractualmente en el contrato de seguro aéreo de responsabilidad civil de transporte de mercaderías, esto además con el propósito de emitir sus efectos aseguraticios durante todo el traslado ordinario de la aeronave hasta que esta llega a su punto de destino convenido o mediante manifestación expresa de las partes hasta que transcurran 30 días después de la llegada de la mercadería asegurada,¹⁰⁴⁶ estas reclamaciones o claims son un derecho inherente que busca dar la recuperación de la mercaderías perdida, averiada, dañada bajo la prerrogativa de que el siniestro no se haya producido antes de la celebración del contrato de seguro, pudiendo hacer efectivas las reclamaciones durante el periodo aseguraticio cubierto¹⁰⁴⁷.

Las Institute Cargo Clauses (ICC AIR) otorgan el beneficio de cobertura aseguraticia en la que se da la posibilidad de reclamación de las respectivas indemnizaciones por el hecho dañino acaecido a la mercadería, al ser la póliza el documento que

¹⁰⁴⁴ SORLOZANO GONZALES, M., *Asesoramiento de productos...*, cit., p. 54.

¹⁰⁴⁵ NAVARRO, M., *Escritos sobre riesgos ...*, cit., p. 50.

¹⁰⁴⁶ CLAUSULAS DE CARGA DEL INSTITUTO DEL AIRE - INSTITUTE CARGO CLAUSES (ICC AIR), en <https://bit.ly/2WB0li6> (visitado el 02 de marzo de 2021).

¹⁰⁴⁷ GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, cit., p. 102.

otorga la validez al contrato de seguro aéreo de responsabilidad civil de transporte de mercaderías, dando la existencia de varias modalidades de pólizas dentro del sector aéreo por acoplarse a modelos económicos o sistemas consuetudinarios establecidos¹⁰⁴⁸, como lo es la póliza flotante que se encamina a atender las necesidades propias de dar la comunicación de cada uno de los viajes ejecutados, en donde se establecen tasas específicas en base a la mercadería asegurada. Como segundo tipo de póliza aérea esta la póliza flotante dirigida a un volumen anual de mercaderías, atribuyéndose una tasa anual de pago por todas las mercaderías transportadas y como última póliza encontramos la póliza temporal la cual tiene ejecución en coberturas temporales de transporte temporal.

El seguro de responsabilidad civil del transporte aéreo de mercaderías tiene exclusiones, exenciones generales y exenciones particularizadas mediante la cláusula AVN 92 cargo liability endorsement, en donde el remitente aéreo realiza la respectiva declaración de valor de la mercaderías transportadas en donde se exige que el asegurado admita los límites fijados normativamente con la posibilidad de excluirlos si es que se hubieren establecido sumas en base a las indemnizaciones las cuales sobrepasan los límites normativos establecidos¹⁰⁴⁹.

CAPITULO V ESPECIAL REFERENCIA A LOS EFECTOS DE LA CONTRATACIÓN ELECTRÓNICA EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

21. La contratación electrónica en el transporte aéreo internacional de mercaderías.

El comercio electrónico¹⁰⁵⁰ es un fenómeno que se introdujo en la Sociedad y la vida comercial de una manera sin precedente, abarcando, regulando, reformando y

¹⁰⁴⁸ MARTINEZ BALMASEDA, A., *Algunas consideraciones...*, cit., p. 88.

¹⁰⁴⁹ GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros aéreos...*, cit., p. 104.

¹⁰⁵⁰ Las obras más específicas y completas sobre el contrato de transporte aéreo de mercancías son las siguientes: RINCON CARDENAS, E., *Contratación electrónica, Universidad del Rosario*, Bogotá, 2006, p. 18. ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica como instrumento jurídico de facilitación en contrato de transporte aéreo de pasajeros y mercaderías*, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2016, p.62. AGUILAR SAENZ, D y HERNANDEZ ANGEL, J., *El comercio*

otorgando nuevas visiones o nuevas participaciones dentro de las estructuras empresariales aéreas de mercaderías, sufriendo de esta manera cambios significativos por estar enmarcado dentro un sendero del neo - contractualismo digital en el que el comercio electrónico tanto directo¹⁰⁵¹ como indirecto¹⁰⁵² entrelaza la estructura del transporte aéreo en procesos comerciales a través de instrucciones numéricas en las que números como el cero y el uno confeccionan códigos binarios capaces de otorgar la materialización de la transacción en tiempo real y con personas que se encuentran ubicadas en espacios aislados territorialmente hablando.

La nueva óptica contractual del transporte se desarrolla en el ciberespacio, eliminando tiempos y distancias e igualmente el factor nacional y el internacional, es así que al unir todo se llega a la incertidumbre mayúscula de quienes son los órganos competentes que puedan ayudar a disipar las controversias que se presenten en estos escenarios virtuales¹⁰⁵³, esta red de ordenadores interconectados permiten la interacción en tiempo real de los negocios jurídicos de transporte aéreo cuando las partes contratantes se encuentren en diferentes estados, pero además ingresando intermediarios y prestadores de servicios como proveedores de acceso, proveedores de servicio, proveedores de contenido, los cuales administran las red mediante el principio normativo de neutralidad

electrónico en el ordenamiento jurídico colombiano, Universidad la Gran Colombia, Bogotá, 2016, p. 36. NOVA LABIAN, A., *Manual jurídico de comercio electrónico y marketing on-line*, Ediciones Experiencia, Barcelona, 2012, p. 100. ABOUD, L., *Jurisdiction and the internet*, 2ª ed., Going digital, Melbourne, 2000, p. 65. CAPALDO, G., "Comercio electrónico y transporte aéreo de pasajeros y cosas", en *Revista Jurisprudencia Argentina*, nº 1, 2008, p. 1223. LUONGO, N y PIERA, A., "La jurisdicción en las formas modernas de contratación de transporte", en *Revista de derecho de transporte terrestre marítimo aéreo y multimodal*, nº 4, 2010, p. 1. MONTES ALVIS, A , *Análisis de la nuevas tecnologías y medidas en el sistema de gestión de equipajes*, Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, 2018, p. 71.

¹⁰⁵¹ ALAMO CERILLO, R., *La economía digital y el comercio electrónico*, Dykinson, Madrid, 2016, p. 48.

¹⁰⁵² ALAMO CERILLO, R., *La economía digital...*, cit., p. 51. "El comercio electrónico directo on-line, aquel en el que el pedido se realiza en línea, el pago y la entrega de bienes y servicios susceptibles de ser intangibles programas informáticos, libros, revistas".

¹⁰⁵³ Vid. ARIAS POU, M., *Manual práctico de comercio electrónico*, Wolters Kluwer, Madrid, 2006, p. 46. Estas manifestaciones de la electrificación contractual tienen su origen en la década de los 60s con el nacimiento del intercambio electrónico de datos, siendo la herramienta que permite el intercambio de la información comercial respecto de los contratos de transporte aéreo, surgiendo con el objetivo total de automatizar los procedimientos comerciales para brindar la eliminación del papel. ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.233.

tecnológica¹⁰⁵⁴ sin discriminar tecnología y siendo flexibles respecto de los formatos, la tecnología y el lenguaje de transmisión de mensajes.

21.1 La ley modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico de 1998 en la contratación electrónica del transporte aéreo

La ley modelo de la CNUDMI¹⁰⁵⁵ sobre comercio electrónico es enigmática por ser la primera dentro de la normatividad internacional en comenzar a tratar temas de la electrificación de los contratos mercantiles internacionales como lo es el contrato de transporte aéreo de mercaderías, ley confeccionada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas en el año de 1996¹⁰⁵⁶, teniendo la estructura conceptual de fundamentar el mismo desarrollo contractual del transporte aéreo de mercaderías por vía electrónica, ya que en su segunda parte la ley modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico determina textualmente “*sin perjuicio de lo dispuesto en la parte de la presente ley, el presente capítulo será aplicable a cualquiera de los siguientes actos que guarde relación con un contrato de transporte de mercancías*”¹⁰⁵⁷, siendo enfática la normatividad al determinar la posibilidad de aplicar todas las directrices del comercio electrónico a materias específicas como el transporte aéreo de mercaderías. (art. 2. Lit. a CNUDMI-CE).

¹⁰⁵⁴ TORRES ALVARES, H., *El sistema de seguridad jurídica en el comercio electrónico*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2005, p. 248.

¹⁰⁵⁵ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Ley modelo sobre comercio electrónico*, CNUDMI, Viena, p. 16, en <https://bit.ly/3joM6aM> (visitado el 25 de mayo de 2020). Esta ley modelo tiene la finalidad de facilitar todos los actos traslaticios de mercaderías a través de medios electrónicos ayudando a suprimir dificultades que puedan llegar a surgir dentro del ordenamiento local.

¹⁰⁵⁶ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Ley modelo sobre comercio electrónico*, CNUDMI, Viena, p. 16, en <https://bit.ly/3joM6aM> (visitado el 25 de mayo de 2020).

¹⁰⁵⁷ NACIONES UNIDAS., *Fomento de la confianza en el comercio electrónico cuestiones jurídicas de la utilización internacional de métodos de autenticación y firmas electrónicas*, Bernan Assoc, Lima, 2009, p. 48. Esta ley modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico, es la que brinda respaldo normativo dentro de los escenarios legales de digitalización en la que los mensajes de datos se encuentran dotados de validez respecto de la difusión de la información transmitida mediante sistemas electrónicos como el EDI y otros.

La documentación informática mediante el informe A/CN.9/254¹⁰⁵⁸ preparado por el Secretario General de las Naciones Unidas en sesiones realizadas en el año 1984 fueron las que dieron apertura para hablar de un proceso automático de datos, describiendo el valor jurídico de los documentos y su misma producción de efectos normativos, es por tal razón que se emite la resolución 40-71 ratificando el informe A/CN.9/254¹⁰⁵⁹ y por ende eliminando el papel y las firmas escritas tradicionales con el sentido de que el actuar comercial tanto internacional como nacional sea productivo y dinámico. A pesar de ejecutarse la aprobación respectiva de la resolución 40 - 71, también se podía dilucidar la necesidad de confeccionar un marco jurídico innovador que ayudara a regular todas las actuaciones que se podrían llegar a producir en la práctica del día a día del comerciante, fue por tal razón que en las sesiones de las Naciones Unidas realizadas en el año de 1990 se presentó el informe A/CN.9/333¹⁰⁶⁰ respecto de “*cuestiones jurídicas relacionadas con el perfeccionamiento de contratos por medios electrónicos*” ¹⁰⁶¹ analizando problemas respecto de la electrificación de los contratos en su formación, perfección y su mismo desarrollo.

El informe A/CN.9/350¹⁰⁶² del año 1991 introduce contenido revolucionario como los EDI, surgiendo regulaciones jurídicas respecto al intercambio electrónico de datos proporcionados a través de canales electrónicos de derecho aplicable, mediante el fundamento de principios rectores que alcanzan y desarrollan el comercio electrónico en documentos de transporte de carácter electrónico el cual queda satisfecho con la emisión de mensajes de datos acompañados de una declaración

¹⁰⁵⁸ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Ley modelo...*, *op. cit.*, p. 18.

¹⁰⁵⁹ HERNANDEZ RAMOS, E y HERNANDEZ BARRUECO, L., *Manual del comercio.....cit.*, p.94.

¹⁰⁶⁰ CRISTINA PEÑA, A., *Manual de transporte para el comercio internacional selección y gestión de transporte para la exportación*, Marge books, Barcelona, 2016, p. 44.

¹⁰⁶¹ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Intercambio electrónico de datos – estudio preliminar de las cuestiones jurídicas relacionadas con el perfeccionamiento de contratos por medios electrónicos*, CNUDMI, New York, p. 22, en <https://bit.ly/3DtjPri> (visitado el 25 de mayo de 2020).

¹⁰⁶² COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Intercambio electrónico...*, *op. cit.*, p. 24.

que permita la sustitución de los documentos del transporte aéreo¹⁰⁶³, todo a través del principio de equivalencia funcional que permite que el contrato sea tramitado por un mensaje de datos donde conste toda la información respectiva de la tratativa aérea de mercaderías, con la prerrogativa de que el mensaje de datos debe estar compuesto de una singularidad respecto del nivel de confiabilidad. La electrificación contractual de manera enfática tiene la finalidad de llenar vacíos legales que son propios de transportar mercaderías por vía aérea, mediante el fundamento de que los mensajes de datos serían el medio efectivo para dar el traslado documentario¹⁰⁶⁴ de los contratos transporte de mercaderías por regular las tratativas regidas por la autonomía de la voluntad de las partes, a través de mensajes de datos A/CN.9/421¹⁰⁶⁵ que contienen los parámetros establecidos al respecto de la operación de aeronavegabilidad como lo son los derechos y obligaciones del porteador, remitente y destinatario aéreo.

21.2 El proyecto e- freight de la IATA en la contratación electrónica del transporte aéreo.

El éxito del transporte aéreo de mercaderías radica en la importancia de interconectar fronteras y países, es de esta manera mediante la electrificación del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías como la IATA mediante el e-freight project¹⁰⁶⁶ materializa hacia el año 2005 la distribución y documentación electrónica de las tratativas comerciales del transporte de mercaderías, programa que involucra a transportistas, expedidores, destinatarios, transitorios, operadores de tierra, agentes de aduanas y autoridades aduaneras. El e-freight¹⁰⁶⁷ describe la

¹⁰⁶³ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Convención sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales*, CNUDMI, New York, p. 4, en <https://bit.ly/3ku9rah> (visitado el 25 de mayo de 2020).

¹⁰⁶⁴ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Grupo de trabajo IV: comercio electrónico*, CNUDMI, New York, p. 8, en <https://bit.ly/3kvT0KC> (visitado el 08 de julio de 2020).

¹⁰⁶⁵ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Grupo de trabajo...*, *op. cit.*, p. 10.

¹⁰⁶⁶ *Vid.* IATA, e- freight / e-AWB, en <https://bit.ly/38jIlyf> (visitado el 25 de abril de 2021).

¹⁰⁶⁷ *Vid.* IATA, e- freight handbook, en <https://bit.ly/2XTZICn> (visitado el 08 de marzo de 2021). La IATA, con el objetivo principal de dar fomento y desarrollo al interior de la industria aérea de

sintonía aplicable en una hoja de ruta para todos los participantes de la tratativas aéreas de carga, regulando la información mediante métodos de seguridad que permiten dar la ejecución de manera correcta a la cadena de suministro de las mercaderías por vía aérea, reemplazando documentos por mensajes electrónicos en redes interconectadas que permiten de manera instantánea interactuar como si se estuviera en tiempo real, pero además brindando la ayuda necesaria al respecto de la disminución de costes de la operación de aérea¹⁰⁶⁸. La IATA e-freight permite el ingreso de los contratos de transporte aéreos de mercaderías a la aplicabilidad de contornos electrónicos creados y detallados por el comercio electrónico o e-Commerce¹⁰⁶⁹, esta iniciativa de la IATA ha venido siendo respaldada normativamente mediante la Ley modelo sobre comercio electrónico emitida por las Naciones Unidas en el año 1996¹⁰⁷⁰, es así que mediante esta ley modelo que permite el almacenamiento de la información del contrato de transporte aéreo de mercancías de manera digital, acompañado de todos sus documentos electrificados en los que se detalla la naturaleza de las mercadería a transportar, la información del porteador, del remitente, del destinatario aéreo respecto de sus cargas obligacionales propias a su rol contractual, adiciones contractuales establecidas que se presentan durante la misma ejecución contractual, sistema de información aplicado y demás pormenores propios relacionados con la operación.

La cadena de suministro es el eje central dentro del actuar propio del transporte aéreo de mercaderías, mediante la elctronificación se persigue el efectuar suministros rápidos y eficientes, ya que al estar los documentos aéreos electrificados no se podría dar como tal la configuración del extravió documentario de la operación¹⁰⁷¹, sino que por el contrario existiría un reporte en el que se

mercaderías emite este el manual e- freight handbook, manual de carga electrónica el cual suministra pautas y mejores practicas para el desarrollo aéreo traslatico de mercaderías.

¹⁰⁶⁸ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....*, cit., p.195.

¹⁰⁶⁹ NEVAREZ MONTES, J., *E - commerce.....*, cit., p.45.

¹⁰⁷⁰ NACIONES UNIDAS., *Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional anuario XXXII*, Naciones Unidas, New York, 2004, p. 312.

¹⁰⁷¹ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, Asociación internacional de transporte aéreo, en <https://bit.ly/2WA4On9> (visitado el 25 de abril de 2021). La organización Mundial del Comercio dando aplicabilidad al mecanismo para el acuerdo sobre facilitación del comercio, trasmite unas indicaciones las cuales ayudan de forma proactiva al desarrollo de la industria aérea de mercaderías.

documenta de manera electrónica su adhesión a una plataforma autónoma que permite el traslado de la información de manera efectiva sin retraso alguno. Con la existencia de datos adheridos a plataformas de manera electrónica se otorga la posibilidad de efectuar seguimientos óptimos respecto al envío de las mercaderías por vía aérea, todo mediante actualizaciones en tiempo real requeridas por las partes en la que se permita la vigilancia y la seguridad propia del traslado de las mercaderías.

Todos los fundamentos de la documentación contractual para el transporte aéreo de mercaderías se encuentra cimentado en parámetros objetivos propuestos por la IATA los cuales observan las particularidades propias de actualización a las que deben estar incursas las tratativas aéreas contractuales¹⁰⁷², pero para que la IATA pueda lograr su objetivo de dar el diseño de redes interconectadas deben dar la adopción de este tipo de disposiciones que permitan dar el cambio respectivo de las regulaciones pudiendo establecer objetivos determinados con fuerza vinculante. Este proyecto del e-freight de la IATA no es de adopción obligatoria por la misma libertad internacional de dar aplicación de parte de los estados, pero al darse este tipo de implementación normativa se proporciona de parte de la IATA modelos estándar de emisión de contrato de transporte electrónicos de mercaderías por vía aérea en donde comenzaran con la implementación directa de una carta de porte aérea digital o e-AWB¹⁰⁷³.

El proyecto e-freight¹⁰⁷⁴ tiene la finalidad demarcada de dar el reemplazo de los documentos aéreos consignados en papel por documentos adheridos a plataformas digitales, todo mediante el envío de mensajes electrónicos que permiten la transferencia de los documentos de manera expedita como lo que ocurre con la e-carta de porte o e - AWB, abarcando redes que demarcan los senderos o rutas de las mercaderías de manera electrónica que dan el surgimiento de unos efectos por

¹⁰⁷² ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, Asociación internacional de transporte aéreo, en <https://bit.ly/2WA4On9> (visitado el 25 de abril de 2021).

¹⁰⁷³ COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, *Grupo de trabajo...*, *op. cit.*, p. 13.

¹⁰⁷⁴ IATA, e-freight / e-AWB, en <https://bit.ly/38jIIYf> (visitado el 25 de abril de 2021).

realizar la tratativa electrónica y además ser un proyecto revolucionario que entrega y genera cambios en el proceso de transporte aéreo de mercaderías¹⁰⁷⁵.

Este proyecto e- freight de la IATA tiene unas recomendaciones al respecto de la electrificación¹⁰⁷⁶ por estar establecidas mediante usos dotados de procedimientos estándares de intercambio de mensajes de datos al respecto de la mercadería transportada, mensajes de lenguaje marcado XML “*Extensible Markup Language*” de la IATA en el que existe comunicación entre portadores aéreos y las mismas partes interesadas de la tratativa contractual de transporte aéreo de mercaderías, siendo una mensajería multimodal que ayuda a facilitar la información al respecto de la mercadería transportada, ya que existe un grupo de trabajo de mensajería de la IATA¹⁰⁷⁷ en la que elabora mensajes estándares basados en componentes otorgados por directrices de las Naciones Unidas y respaldados por la Junta de Tecnología y Operación de Carga (COTB) con sus respectivos acrónimos identificatorios¹⁰⁷⁸ los cuales permiten dar la integración respectiva de la información. La integración de Cargo-XML reduce el hecho de que se presenten duplicidad de comunicaciones existentes, ya que al existir un sistema estandarizado de mensajería electrónica se otorga una maximización seguridad de las operaciones y de igual manera se adopta globalmente sistemas operativos del intercambio electrónico de datos¹⁰⁷⁹ por brindar diseños de contenido y presentación.¹⁰⁸⁰

¹⁰⁷⁵ IATA, e- freight handbook, en <https://bit.ly/2XTZICn> (visitado el 08 de marzo de 2021).

¹⁰⁷⁶ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....*, cit., p.198

¹⁰⁷⁷ IATA, e- freight / e-AWB, en <https://bit.ly/38jIIYf> (visitado el 25 de abril de 2021). En momentos precedentes era renombrado como el Cargo-XML Task Force.

¹⁰⁷⁸ IATA, Cargo – XML standars, en <https://bit.ly/2Wydgmh> (visitado el 25 de abril de 2021).

¹⁰⁷⁹ IATA, Comunicado de la IATA 03 IATA y UNCTAD colaboran para impulsar la implementación de un sistema estándar de documentación electrónica en el sector de carga aérea, en <https://bit.ly/3kzWZWj> (visitado el 08 de marzo de 2021) .

¹⁰⁸⁰ MONTES ALVIS, A , *Análisis de la nuevas tecnologías y medidas en el sistema de gestión de equipajes*, Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, 2018, p. 71.

22. Efectos de la contratación electrónica en el contrato de transporte aéreo de mercaderías.

El internet y las tecnologías de la información han sido capaces de abrir nuevos mundos y ofrecer nuevos caminos legales respecto de la misma ejecución de las tratativas contractuales aéreas, y es que desde principio de los años 70 con la creación de la tecnología del intercambio electrónico de datos (EDI) la actividad aérea naturalmente se fue incorporando y por obvias razones toda su normatividad electrificando hasta el punto de llegar a determinar las directrices a aplicar. La industria aérea de mercaderías fue permeada de mecanismos, medios, documentos y demás componentes que de forma electrónica hacen posible la trasmisión de información esencial del contrato de transporte aéreo de mercaderías mediante redes abiertas de difusión de datos las cuales están dotadas de inmediatez y evolución constante, es por tal razón que se considera prioritario e igualmente indispensable enunciar los diferentes efectos al respecto de la contratación electrónica en el contrato de transporte aéreo de mercaderías por ver si difusión actual y su aplicabilidad.

22.1 Efecto de la jurisdicción competente ante la celebración del contrato electrónico de transporte aéreo internacional de mercaderías por vía aérea.

Para el tema que nos ocupa, debemos hacer la previa aclaración de que a pesar de la existencia de fundamentos electrónicos que son propios para un contrato de internacional transporte de mercaderías,¹⁰⁸¹ debemos tener como punto de partida el Sistema de Varsovia de 1929 con todos sus protocolos modificatorios¹⁰⁸², normatividades que otorgan al demandante la posibilidad de elección del foro para presentar la demanda con su motivación y sus debidas pretensiones indemnizatorias o resarcitorias que desea obtener por la reparación del daño causado. Es así como en esta sintonía jurisdiccional el demandante puede

¹⁰⁸¹ ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.226.

¹⁰⁸² LUONGO, N y PIERA, A., "La jurisdicción en las formas modernas de contratación de transporte", en *Revista de derecho de transporte terrestre marítimo aéreo y multimodal*, nº 4, 2010, p. 1.

demandar ante el tribunal del domicilio principal del porteador aéreo de mercaderías, en el domicilio principal de explotación del contrato o igualmente en el lugar en el que se encuentre el establecimiento en el que se han finiquitado los detalles del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

De igual forma en el Convenio de Montreal de 1999¹⁰⁸³ el legislador le otorga al demandante la posibilidad de accionar al porteador aéreo en el tribunal de su domicilio principal, en el lugar en donde se haya dado la ultimación para la celebración o ejecución del contrato (art. 31. Núm. 2 CM).¹⁰⁸⁴ Es así que sea una u otra la norma a aplicar dependiendo el movimiento particular de cada estado podemos llegar a las conclusión que el demandante siendo expedidor y destinatario dentro del contrato de transporte aéreo de mercancías tiene la potestad y la facultad de accionar el procedimiento, pero además de esto de elegir el foro en el cual desea hacer la presentación de la demanda respectiva dependiendo su potestad respecto de si la demanda de transporte aéreo de mercaderías es presentada en el domicilio del porteador aéreo, el lugar de explotación del contrato, el lugar de ultimación del acuerdo contractual de transporte aéreo o cualquier otro lugar ofrecido por la normatividad específica.¹⁰⁸⁵

22.1.1 Jurisdicción competente ante la celebración del contrato electrónico de transporte aéreo de mercaderías mediante fundamentos de la Unión Europea dentro del contexto Español.

A través de la confección del Tratado de la Unión Europea “ TUE” ¹⁰⁸⁶ el 01 de noviembre de 1993 se da apertura a un nuevo sistema económico y político denominado la Unión Europea, al cual ingreso España el 01 de enero de 1986¹⁰⁸⁷, y por tal motivo adquiere la calidad de estado miembro y con ello privilegios,

¹⁰⁸³ PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo.....cit.*, p.72.

¹⁰⁸⁴ RUEDA VALDIVIA, R., *La responsabilidad del transportista aéreo.....cit.*, p.57.

¹⁰⁸⁵ GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual....., cit.*, p. 346. ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.228.

¹⁰⁸⁶ HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., “El contrato de transporte”, *op. cit.*, p. 185.

¹⁰⁸⁷ LOPEZ CANO, D., “España Unión Europea los esfuerzos de una década de integración” en *Revista electrónica Scielo*, nº42, 2000, p. 2, en <https://bit.ly/2DPwCdr> (visitado 22 de junio del 2019).

derechos, obligaciones mediante normativas confeccionadas por el parlamento europeo a través de sus reglamentos comunitarios. El Parlamento Europeo preste a activar la economía y generar nuevas reglas de juego decide confeccionar y a su vez emitir el reglamento CE 593 - 2008¹⁰⁸⁸, compendio normativo también conocido como Reglamento de Roma I y capaz de precisar los requisitos de ley aplicable, manifestando en primera medida que la ley será la escogida por las partes¹⁰⁸⁹(art. 3. Núm. 1. PEC. Reglamento CE N° 593/2008).

Al ser un contrato que se erige respecto del derecho débil y por la misma dinámica que tiene el derecho de transporte aéreo se le otorga la posibilidad a las partes de convenir cualquier ley que rija el contrato, es así que las partes contractuales tendrán la posibilidad de convenir que el acto contractual de trasladar mercaderías se rija por una normatividad distinta (art. 3. Núm. 2. PEC. Reglamento CE N° 593/2008)¹⁰⁹⁰siendo posible confeccionar modificaciones respecto de la aplicabilidad de la ley y otorgando la misma validez formal por reunir los requisitos normativos cuando se realicen modificaciones a la aplicabilidad de la ley una vez ya se haya celebrado y perfeccionado el contrato de transporte. En los escenarios en los que las partes no proceden a identificar la aplicabilidad de la ley en el contrato de transporte aéreo de mercancías, debemos determinar la aplicabilidad de la ley mediante la ley en la que el porteador aéreo tiene su residencia habitual, con la prerrogativa que la residencia del remitente debe encontrarse en el mismo país. (art. 5. Núm. 1. PEC. Reglamento CE N° 593/2008)¹⁰⁹¹.

Sin importar si regionalmente existen mecanismos comunitarios que emitan parámetros respecto de la jurisdicción a aplicar, lo que debemos tener de presente es que como norma total dentro de la electrificación contractual en la que nos

¹⁰⁸⁸ PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Reglamento CE N° 593/2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales de Roma I, PEC, Bruselas, p. 6, en <https://bit.ly/3yqNpdx> (visitado el 12 de julio de 2020).

¹⁰⁸⁹ LUONGO, N y PIERA, A., “La jurisdicción en las formas”, *op. cit.*, p. 2.

¹⁰⁹⁰ HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., “El contrato de transporte”, *op. cit.*, p. 188.

¹⁰⁹¹ *Vid.* PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Reglamento CE N° 593/2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales de Roma I, PEC, Bruselas, p. 6, en <https://bit.ly/3yqNpdx> (visitado el 12 de julio de 2020). El Parlamento Europeo y del Consejo actúa como colegislador por tener la capacidad de modificar y adaptar las propuestas legislativas del sector transporte aéreo de mercaderías, cooperando de tal forma con todos los miembros estados de la Unión Europea, dentro de los cuales se encuentra España.

encontramos se debe dar aplicación por un lado del Convenio de la Haya dentro del factor jurisdiccional internacional indicando que las acciones judiciales internacionalmente pueden ser reclamadas judicialmente en la residencia habitual en la que del porteador aéreo o el demandado ejerciten sus actividades permanentes y por tal entendemos el domicilio virtual en el que el porteador ejerce sus actividades mercantiles principales, con la gran característica de que a pesar de que haya una ubicación escogida geográficamente esta no puede coincidir con el lugar en donde físicamente se encuentran domiciliado el porteador aéreo¹⁰⁹².

22.1.2 Jurisdicción competente ante la celebración del contrato electrónico de transporte aéreo de mercaderías mediante fundamentos del Mercosur dentro del contexto Colombiano.

Los países latinoamericanos al terminar la segunda guerra mundial debieron adaptarse a la configuración y dinámica mundial respecto de las negociaciones internacionales, es así como en el año 1991 se firma el tratado de Asunción entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, creando de esta manera el Mercado Común del Sur o Mercosur, en el que Colombia fue Adherido años posteriores por los mismos privilegios que entrega estar dentro de un grupo de estados asociados. Mercosur emite el acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre estados partes del Mercosur¹⁰⁹³, indicando que el demandante siendo remitente o destinatario tiene la facultad de elección de ejercitar las acciones pertinentes frente a los tribunales del estado en que tenga el domicilio el “ *demandado; del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado*

¹⁰⁹² PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Reglamento..., *op. cit.*, p. 8. ESCOBAR SAAVEDRA, M., La contratación electrónica.....*cit.*, p.230. Como última opción cuando se presente falta de la conexión respecto del territorio o país del porteador aéreo de mercaderías, se podrá dar aplicación de la ley en el lugar en que se efectuó la descarga respectiva.

¹⁰⁹³ *Vid.* MERCADO COMÚN DEL SUR, Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los estados parte del Mercosur nº 11/02, MERCOSUR, Montevideo, p. 3, en <https://bit.ly/3sWmRjh> (visitado el 12 de julio de 2020). El mercado común del sur es la unión de países latinoamericanos, que tienen como objetivo principal el generar integración mercantil entre los estados asociados, dando desarrollo a las diferentes actividades mercantiles del sector, dentro de los cuales se encuentra el transporte aéreo de mercaderías, a través del Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE).

tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; del lugar de carga o de descarga; del lugar de tránsito donde haya un representante del transportista, también denominado porteador o transportador, si éste fuere el demandado; de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte, siempre que se trate de un Estado Parte¹⁰⁹⁴.

23. Ley nacional aplicable al contrato de transporte aéreo internacional celebrado electrónicamente.

Estas nuevas implicaciones al respecto de la electrificación de los actos contractuales de transporte aéreo de mercaderías para las instancias nacionales han sido disruptivas y a la vez audaces por introducir nuevas tecnologías de la comunicación en los senderos legales que permiten modular el tratamiento contractual respectivo en el transporte aéreo de mercaderías¹⁰⁹⁵, debiendo como tal los legisladores nacionales acoplarse a las nuevas sintonías internacionales del comercio y claramente a los lineamientos de la electrificación contractual, acudiendo de esta manera el legislador nacional a dar la confección de regulaciones normativas nacionales mediante el intercambio electrónico de datos (EDI), correo electrónico, internet, u otro genéricos que permitan el envío del mensaje de datos y por ende el envío de la documentación respectiva de la misma operación de aeronavegabilidad de transportar mercaderías¹⁰⁹⁶.

España al tener detallada desde el año 1960¹⁰⁹⁷ su ley de navegación aérea ha venido realizando y confeccionando una serie de realidades al respecto del derecho de transporte aéreo de mercaderías, pero por el mismo ingreso de la electrificación contractual y la transformación digital que están sufriendo las tratativas mercantiles

¹⁰⁹⁴ MERCADO COMÚN DEL SUR, Acuerdo sobre jurisdicción..., *op. cit.*, p. 8

¹⁰⁹⁵ CAPALDO, G., "Comercio electrónico y transporte aéreo de pasajeros y cosas", en *Revista Jurisprudencia Argentina*, nº 1, 2008, p. 1223.

¹⁰⁹⁶ SCAGLIA, C., "Contratos celebrados a través del intercambio electrónico y automatizado de datos", en *Revista Jurisprudencia Argentina*, nº 2, 2005, p. 1359.

¹⁰⁹⁷ BUGALLO MONTAÑO, B., *Internet comercio electrónico y propiedad intelectual*, Universidad de Montevideo, Montevideo, 2000, p. 55. FRANCISCO DE VITORIA INSTITUTO., *Comentarios a la ley española.... cit.*, p.43.

de mercaderías, se da la confección de parte del legislador español de la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio electrónico (LSSI) ¹⁰⁹⁸ para dar aplicación al desarrollo de las tratativas aéreas mercantiles y además el poder brindar seguridad al contrato de transporte de mercaderías por vía aérea que ha venido siendo celebrado por vías electrónicas, ya que sus actuaciones dentro del mundo digital tendrán amplia validez y eficacia respecto de los efectos jurídicos que pueden llegar a producirse, con la prerrogativa de que en el contrato de transporte aéreo de mercaderías esta fundamentando en el consentimiento.¹⁰⁹⁹ (art. 1262 CCE).

Este nuevo ámbito virtual de la contratación aérea de mercaderías esta sujeta a redes de transmisión de datos, donde toda la información es suministrada y circula mediante mensajes de datos que tienen incorporada la información de las tratativas contractuales respectivas, enviando, recibiendo, procesando y archivando la información mediante mensajes EDI los cuales están confeccionados a través de los principios generales del comercio electrónico como la equivalencia funcional, la neutralidad tecnológica, la buena fe y la regulación mínima, principios que crean una amplia cobertura respecto al respaldo contractual por otorgar el reconocimiento jurídico al contrato electrónico de transporte aéreo de mercaderías¹¹⁰⁰. Y es que la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio electrónico (LSSI) determina que todo soporte electrónico será admisible como prueba documental electrónica (art. 24, núm. 2. LSSI)¹¹⁰¹ de esta forma todo el argot documental estará en medio electrónicos en donde se permite fácilmente su acceso y revisión, lo que permitiría ser admisible como prueba documental, por reunir las características de

¹⁰⁹⁸ Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico, publicada en *BOE* núm. 166, de 12 de julio. Al dar la promulgación el legislador español de la ley 34/2002 se da la incorporación de la directiva 2000/31/CE en el derecho positivo español, regulando aspectos jurídicos relativos al comercio electrónico.

¹⁰⁹⁹ NOVA LABIAN, A., *Manual jurídico de comercio electrónico y marketing on-line*, Ediciones Experiencia, Barcelona, 2012, p. 100. ABOUD, L., *Jurisdiction and the internet*, 2ª ed., Going digital, Melbourne, 2000, p. 65. HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., El contrato de transporte....., *cit.*, p. 183 ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica.....cit.*, p.184. El consentimiento debe ser expresado por las partes al interior de la tratativa traslaticia de transportar mercaderías, todo a través de la emisión de la oferta y su respectiva aceptación.

¹¹⁰⁰ CAMACHO CLAVIJO, S., *Derecho de las nuevas.....cit.* p. 188.

¹¹⁰¹ ILLESCAS ORTIZ, R., *Derecho de la contratación electrónica*, Civitas, Madrid, 2009, p. 45.

validez como si se estuviera dando la presentación de un acerbo probatorio de manera física, es así como en estos contratos electrónicos de transportar mercaderías por vía aérea pueden dar como lugar de celebración del contrato del lugar establecido primigeniamente por la autonomía de las partes¹¹⁰², pero la (LSSI) establece que el lugar de celebración del contrato electrónico será el que se encuentre establecido por el prestador de servicios aéreos (art. 29. LSSI)¹¹⁰³.

Colombia tiene confeccionadas sus tratativas mercantiles aéreas de navegación de mercaderías estipuladas en el Decreto 410 de 1971¹¹⁰⁴, código de comercio colombiano que determina las directrices a seguir de parte de los participantes dentro de la tratativa contractual de transportar mercaderías, pero con la inclusión de la electrificación en los actos contractuales al unísono debemos dar aplicabilidad de manera complementaria a la ley 527 de 1999¹¹⁰⁵ la cual reglamenta todo el comercio electrónico en Colombia, dando la formación y la validez del contrato de transporte aéreo de mercaderías de manera electrónica mediante el acuerdo expreso de las partes consignado en un mensaje de datos acompañado de sus respectivas firmas digitales, brindando validez y fuerza obligatoria de todos los acuerdos y parámetros detallados por las de las partes.

El legislador colombiano al adoptar los mensajes de datos en el comercio electrónico da apertura a que los participantes dentro de la tratativa de transporte aéreo pueda ejecutar el acto contractual a través de la información adherida y compilada en un mensaje de datos, regulación normativa que otorga los mismos efectos de validez respecto a los actos contractuales desplegados para el transporte

¹¹⁰² RINCON CARDENAS, E., *Contratación.....*, cit., p. 28.

¹¹⁰³ ARIAS POU, M., *Manual práctico.....*cit., p.44.

¹¹⁰⁴ PEÑA VALENZUELA, D., “Comunicación electrónica y contratos electrónicos”, en LÓPEZ CASTRO, Y y RINCON CARDENAS, E. (Dir.), *Transformaciones en el comercio electrónico un balance de los 20 años de la ley 527-1999*, Universidad del Rosario – Colombia Fintech, Bogotá, 2011, p. 38. UMAÑA CHAUX, A y SOLER RANGEL, M., “Validez jurídica de la información digital”, en LÓPEZ CASTRO, RINCON CARDENAS, E. (Dir.), *Transformaciones en el comercio electrónico un balance de los 20 años de la ley 527-1999*, Universidad del Rosario – Colombia Fintech, Bogotá, 2011, p. 12.

¹¹⁰⁵ Ley 527/1999, de 18 de agosto, publicada en el Diario Oficial núm. 43.673, de 21 de agosto.

de mercaderías, esta ley 527 del año 1999¹¹⁰⁶ en su parte segunda dedica de manera detallada unos preceptos normativos propios del transporte de mercaderías a través de medios electrónicos, indicando que todo acto relacionado con el contrato de transporte de mercaderías debe contener la cantidad, número, peso de las mercaderías a transportar, condiciones del contrato de transporte, entrega de las mercaderías¹¹⁰⁷, declaraciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte, actos de transferencia documental y a su vez la confección de cláusulas y condiciones contractuales propias al contrato. En el sector normativo colombiano podemos indicar que cuando se va a dar la práctica respectiva de un acto contractual de transportar mercaderías debemos hacer remisión directa al Decreto 410 de 1971 por regular los parámetros propios del transporte¹¹⁰⁸, pero si estamos inmersos en temas de más especialidad como lo es el contrato de transporte aéreo pero celebrado por vías electrónicas, debemos dar la aplicación respectiva de la ley 527 de 1999, ya que sería la normatividad reguladora de los actos contractuales por vía electrónica.

En los escenarios en los que se presenten daños y pérdidas de las mercaderías producto del transporte aéreo se considera necesario el hecho de la emisión de una serie de documentos que permitan corroborar la existencia de los daños y averías producto del transporte¹¹⁰⁹, todos documentos electrificados propios de la operación del transporte y de las mismas mercaderías que permiten su almacenamiento documental en uno o varios mensajes de datos los cuales estarían dotados de eficacia y validez respecto de las obligaciones y los derechos de las partes del contrato de transporte aéreo de mercaderías¹¹¹⁰. Esta ley 527 de 1999 habilita el

¹¹⁰⁶ AGUILAR SAENZ, D y HERNANDEZ ANGEL, J., *El comercio electrónico en el ordenamiento jurídico colombiano*, Universidad la Gran Colombia, Bogotá, 2016, p. 36.

¹¹⁰⁷ CARREÑO HERNANDEZ, E y TORRES BARRIOS, A., *Naturaleza jurídica de los contratos realizados mediante comercio electrónico en Colombia*, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2004, p. 111.

¹¹⁰⁸ VILLAMIZAR MORALES, C., *Naturaleza jurídica de los contratos celebrados por medios electrónicos en la legislación colombiana*, Universidad Autónoma de Bucaramanga, Bucaramanga, 2006, p. 50.

¹¹⁰⁹ AGUILAR SAENZ, D y HERNANDEZ ANGEL, J., *El comercio electrónico.....cit.*, p.58

¹¹¹⁰ UMAÑA CHAUX, A y SOLER RANGEL, M., "Validez jurídica...", *cit.*, p. 18.

uso de los medios electrónicos y dota por ende estos mensajes de datos de un carácter probatorio por desarrollar reglas de comunicación electrónica que posibiliten demostrar las diferentes alteraciones a la regularidad o las diferentes etapas contractuales que cada una de las partes deben desarrollar

CONCLUSIONES

Después de analizar las diferentes implicaciones contractuales suscitadas dentro del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, se puede llegar a la determinación de diferentes conclusiones. En primera medida debemos indicar, que la formación, aceptación y perfección contractual del transporte aéreo internacional de mercaderías tanto de forma tradicional como de forma electrónica determina la conclusión principal y total de que el contrato de transporte aéreo de mercaderías es un contrato principal que depende de si mismo, sin la necesidad de que exista otro tipo de contrato u acto jurídico anexo, estando dotado de características como la consensualidad, onerosidad, conmutatividad, entre otras que brindan sintonías u efectos jurídicos diferenciales. El contrato de transporte aéreo de mercaderías tiene su desarrollo mediante el fundamento conceptual de ser un contrato típico y nominado en el que se establece la directriz de acudir a normas especiales de soft law como el Convenio de Varsovia de 1929 con todas sus enmiendas protocolarias que dan la formación del Sistema de Varsovia y el Convenio de Montreal de 1999, normas aéreas vigentes que pueden ser aplicadas por las partes contractuales mediante la suscripción y ratificación de los respectivos convenios de parte del estados, es así que de la misma suscripción y ratificación de uno u otro convenio se da la respectiva ejecución de las diferentes directrices a aplicar, por el hecho de que tanto el Convenio de Varsovia como el Convenio de Montreal entregan parámetros aéreos que determinan responsabilidades, límites, prebendas, entre otras posibilidades que surgen en el desarrollo de la relación contractual de transporte aéreo.

Se evidencia la importancia manifiesta de este contrato de transporte en el desarrollo diario de las personas naturales y jurídicas, las relaciones contractuales, el desarrollo del mercado y el mismo desplazamiento de las mercadería por todos los continentes del planeta tierra, siendo un contrato que brinda desarrollo al comercio internacional, por ser el acto jurídico que entrega la posibilidad de trasladar las mercaderías de un lugar geográfico a otro los cuales se encuentran ubicados a kilómetros de distancia, pero que mediante su aplicabilidad de las normas internacionales que regulan el contrato de transporte aéreo se genera una

interconexión global en la que se determina directrices a aplicar, definiciones, parámetros, documentos, responsabilidades, límites indemnizatorios, entre otros lineamientos que ayudan a dar de forma regular la ejecución del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías.

1. El sistema de confección contractual del contrato de transporte aéreo de mercaderías tiene el objetivo principal de unificar los sistemas legales de todos los estados del globo terráqueo al respecto de la contratación internacional del transporte de mercaderías por vía aérea, estableciendo directrices respecto de su aplicabilidad para cada una de las partes participantes del contrato de transporte, entregando derechos, obligaciones y beneficios establecidos de forma libre mediante la estructura del principio de la autonomía de la voluntad y mediante el fundamento de la buena fe, directrices establecidas a través de prácticas recurrentes las cuales son confeccionadas mediante usos y prácticas comerciales internacionales establecidas al interior del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

2. Dentro del estudio ejecutado en esta obra doctoral se pudo obtener como conclusión la importancia de la *lex mercatoria aérea* en los actos propios de confección, perfección y ejecución contractual del transporte aéreo internacional de mercaderías, dando dinamismo a las relaciones mercantiles aéreas por seguir evolucionando progresivamente con la misma tecnología y los mismos avances naturales desplegados por la sociedad aérea de transporte, actos consuetudinarios contruidos en base a una necesidad mercantil de la época, los cuales buscan llenar los diferentes vacíos presentados y los diferentes beneficios obtenidos de dar aplicabilidad a las respectivas prácticas consuetudinarias, ya que son estas mismas prácticas costumbristas son las que dan el desarrollo al transporte aéreo.

3. La *lex Mercatoria aérea* se convierte en la herramienta complementaria en el transporte aéreo de mercaderías por estar confeccionada por los mismos mercantes

aéreos mediante actos consuetudinarios que son aplicables de forma directa en la industria aérea del transporte de mercaderías.

4. El acto contractual de transportar por vía aérea mercaderías, es un acto que esta compuesto de una serie de elementos que lo hacen propio y particular en el momento en el que se da el respectivo desarrollo de los efectos jurídicos emitidos, es de tal forma como se llega a la afirmación categórica de que el contrato de transporte aéreo de mercaderías es un contrato estructurado mediante unos elementos personales los cuales son los mismos protagonistas u participantes dentro de la operación de aeronavegabilidad de transportar mercaderías, destacando de forma prioritaria el elemento personal porteador aéreo de mercaderías, por ser la figura principal que despliega el desarrollo del contrato de transporte, y a su vez tiene la potestad de dar el desarrollo material de la operación de aeronavegabilidad de trasladar la mercaderías de un punto geográfico a otro.

5. A pesar de que el porteador aéreo tiene la facultad material de desplegar el traslado respectivo de la mercadería, se presenta la posibilidad de que el porteador aéreo no realice personalmente el transporte contratado, sino que este sea desplegado por otro actor diferente al porteador contractual aéreo, como es el caso del porteador aéreo de hecho, el cual presta el respectivo traslado de las mercaderías mediante fundamentos estructurales propios introducidos a través de la modificación estipulada de parte del Convenio de Guadalajara de 1961 al Convenio de Varsovia de 1929, en el que el porteador aéreo de hecho recibe la respectiva autorización de parte del porteador aéreo contractual con el sentido de que el porteador aéreo de hecho despliegue todo o parte de la operación de aeronavegabilidad del traslado de mercaderías convenido.

6. Al darse la posibilidad de que el porteador contractual aéreo sea representado en nombre propio respecto de su actos operacionales de trasladar mercaderías, trae de igual forma la posibilidad de ejecutar su operación contractual a través de

instrumentos jurídicos como lo es la intermediación contractual del transporte aéreo de mercaderías, surgiendo a la vida jurídica, figuras aéreas como el consolidador aéreo y el agente de carga de la IATA, los cuales actúan mediante parámetros de intermediación en la operación de aeronavegabilidad en donde se permite de manera efectiva realizar el traslado de las mercaderías por vía aérea de un sector geográfico a otro, por el hecho de ser instrumentos que evalúan la operación aérea de mercaderías y además emiten una serie de directrices que permiten desplegar de forma ordinaria todos los actos procedimentales de la operación de transporte por ser cumplidos a cabalidad.

7. En esta investigación jurídica se debe resaltar como conclusión la importancia prestada del elemento real mercadería, siendo un componente contractual capaz de configurar escenarios de responsabilidad por pérdida, daño, avería, debiéndose analizar las diferentes implicaciones de composición, esencia, constitución, estructura, tipo, clase y demás elementos propios de la naturaleza de la mercaderías transportada para también dotarla de herramientas y mecanismos que garanticen la respectiva ejecución contractual.

8. El análisis detallado de la naturaleza jurídica de las mercadería transportada, hace determinar la existencia de la gran variedad de mercaderías a portear por vía aérea, y la posibilidad de que instituciones internacionales como la IATA o la OACI fabriquen directrices, anexos y recomendaciones en las que se detalle su naturaleza jurídica y sus parámetros de composición durante la ejecución del traslado de aeronavegabilidad, todo a través de técnicas de preservación en las que se module el tipo de mercadería a transportar, su clasificación en peligrosas, perecederas, mercaderías animales vivos, entre otro tipos de mercaderías, que dependiendo su naturaleza de composición deben estar dotadas de unos embalajes especiales cualificados.

9. La carta de porte aérea o el AWB dentro del desarrollo respectivo del contrato de transporte aéreo de mercaderías presta vital importancia por ser el documento principal utilizado por las partes contratantes y demás participantes de la operación de aeronavegabilidad de transportar mercaderías, detallando como tal los pormenores del contrato de transporte aéreo, por estar compuesto de unos elementos u información aérea en las que se describen aeropuertos de salida y llegada, la divisa a utilizar, valor del flete aéreo, recargo a la tarifa del flete aéreo, y demás elementos que dan la radiografía clara de la ejecución contractual, detallando características propias de la operación y además otorgando unas características funcionales respecto de la demostración de la existencia la relación contractual y por ende del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

10. La carta de porte aérea o AWB es un documento aéreo que a pesar de ser indispensable dentro de la operación de transporte y contener datos de suma importancia de la operación aérea de traslado de mercaderías, tiene la particularidad de que si este documento se llega a refundir, perder, extravíar o le acontece cualquier otra acción que no permita dar su aplicabilidad, podemos decir que no daría afectación a la validez y eficacia del acto contractual de transportar mercaderías, por el hecho de que el contrato de transporte es un contrato principal que subsiste por sí solo y no necesita de otros contratos o documentos accesorios para sobrevivir dentro de entornos jurídicos traslaticios.

11. La IATA al tener el sentido directo de generar progreso en escenarios de transporte de mercaderías por vía aérea, ha venido confeccionando el documento electrónico carta de porte electrónica o e-awb, siendo uno de los grandes avances de la comunidad aérea de mercaderías, por el hecho de generar incidencias documentales a través de formato electrónico, las cuales buscan desplegar actividades aéreas mediante gestión documental electrónica en la que se busca omitir la utilización del papel, tanto por factores ambientales, como por destreza en la ejecución de la operación aérea.

12. La IATA con el sentido de impulsar la respectiva gestión aérea documental del traslado de mercaderías de forma electrónica, emite una serie de directrices documentales las cuales regulan las relaciones de las partes respecto de la gestión desplegada al interior del la ejecución contractual de transportar mercaderías, es da tal forma como la IATA emite la carta de porte aérea en formato electrónico o el mismo *e-way bill*, con sus siglas en ingles, buscando eliminar documentos físicos y proponiendo simplificar el transporte y permitir la localización de las mercaderías transportadas.

13. El poder llegar a la confección u perfección del contrato de transporte aéreo de mercaderías es surtir varios pasos dentro de este camino intercontractual, determinando en primera medida que su proceso de formación tiene una confección mediante una oferta contractual, una aceptación a esa oferta contractual y una misma perfección de la relación contractual, pasos denominados camino contractual en el que cada uno presenta una serie de peculiaridades respecto de su aplicación jurídica, ya que son lineamientos contractuales que otorgan la materialidad contractual de la relación de trasladar mercaderías de un sector geográfico a otro, pero además tienen la capacidad de dotar a los actos contractuales traslaticios de mercaderías de una un serie de herramientas que son entregadas con el ingreso de la globalización, las TICS y el internet de las cosas.

14. La confeccionándose el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías mediante los fundamentos propios de la electronificación contractual, permite dar de forma material relaciones contractuales traslaticias en donde los participantes se encuentran en escenarios interactivos en los que se les permite estipular tratativas aéreas de traslado de mercaderías a través de la manifestación del consentimiento de forma electrónica mediante clicks u otros mecanismos electrónicos dispuestos a ser utilizados en plataformas en las que se permite realizar una oferta, una aceptación y la misma perfección contractual de forma electrónica.

15. Al darse la formación del contrato de transporte aéreo de mercaderías mediante medios electrónicos se puede evidenciar la diversidad de efectos presentados al respecto de la gestión documental realizada al interior del contrato de transporte aéreo de mercaderías.

16. La IATA como organismo pionero dentro el desarrollo de la industria aérea evidencia la existencia del e-CSD del cual departen efectos en los que la carga debe tener una regulación electrónica, en donde se de aplicación de las diferentes directrices con el objetivo de entregarle a las partes contractuales y a los mismos participantes dentro del contrato de transporte aéreo la posibilidad de ejecutar actos traslaticios mediante cargas interactivas, carga interconectada a plataformas y dispositivos que permiten ver en tiempo real la materialidad del traslado de la mercaderías.

17. Las futuristas acepciones indicadas por la IATA determinadas en el libro blanco de blockchain, denotan la importancia de los actos contractuales respecto de la aplicabilidad de mecanismos que permiten dar el cumplimiento obligacional aéreo mediante la emisión de pagos por concepto de formación contractual y traslado de mercaderías de un sitio adverso a otro, todo aplicado a través de plataformas electrónicas entre iguales en las que no se necesita la presencia de un tercero o una entidad financiera que sirva de mediadora en la transacción, ya que a través de esta red blockchain basada en la confianza de las partes, se realiza la respectiva trasferencia de los activos de manera electrónica, y de igual forma se permite la trasferencia documental de la gestión de transporte de mercaderías en redes interconectadas que permiten almacenar la información de forma segura por el hecho de estar encriptada a través de códigos matemáticos que pertenecen a cada una de las partes contractuales de la relación de transporte de mercaderías por vía aérea.

18. El fundamento total de la responsabilidad del porteador contractual de mercaderías, depende de la naturaleza jurídica de composición de la mercadería, ya que al existir un sin número de mercaderías que pueden ser trasladadas por vía aérea, estas deben ser determinadas con el objetivo de poder dotarlas de una conservación efectiva que se encuentre compuesta de técnicas de embalaje en las que se permita al interior de los UDLS aéreos su conservación respectiva.

19. Es de anotar que como conclusión total y a la vez palmaria se identifica que el periodo de responsabilidad del porteador aéreo contractual esta compuesto de tres fases estructurales, la primera fase inicia desde el mismo momento en que el porteador contractual aéreo da la recepción de las mercaderías, porque desde este punto es sumergido en los entornos obligacionales los cuales deben ser cumplidos de forma eficiente, en donde se debe analizar el tipo de mercadería a transportar, sus diferentes pautas de conservación, el recorrido por concepto de traslado de la mercadería y todos los demás elementos necesarios que permitan dar la recepción respectiva de la mercadería a transportar. Como segunda fase dentro del periodo de responsabilidad del porteador contractual aéreo de mercaderías, se da la ejecución material del transporte de aeronavegabilidad de las mercaderías de un sector geográfico a otro, utilizando aeronaves dotadas de elementos que permiten la conservación de la mercadería por resguardar su naturaleza jurídica, de tal forma, en esta segunda fase de responsabilidad del porteador aéreo de mercaderías se pueden presentar innumerables situaciones en las que la responsabilidad del porteador puede surgir, por el hecho de ser el periodo en el que las mercaderías se encuentran más expuestas a un sin número de perjuicios que pueden llegar a configurar daños, averías u otro tipo de falencias a la carga transportada. La tercera fase o fase final de la responsabilidad del porteador contractual de mercaderías se configura en el momento en el que el porteador aéreo contractual entrega las mercaderías al destinatario aéreo según indicación establecida en el acuerdo contractual, fase en la que se da la terminación del periodo de responsabilidad por finiquitar sus obligaciones el porteador contractual en el momento en el que hace la

efectiva entrega de las mercaderías al destinatario y este da su recepción sin manifestar inconformidad alguna.

20. Una vez se da el surgimiento del periodo de responsabilidad en cualquiera de las tres fases mencionadas con antelación, surgen como tal una serie de parámetros y directrices, en las que dependiendo del convenio a aplicar, se determinan los actos propios de responsabilidad a ejecutar, pudiendo configurar tanto una responsabilidad subjetiva, como una responsabilidad objetiva, en la que dependiendo de si se aplica el Convenio de Varsovia de 1929 con todos sus protocolos modificatorios o se aplica el Convenio de Montreal de 1999, se deben tomar una serie de determinaciones al respecto de los límites indemnizatorios, los eximentes de responsabilidad y la misma configuración de la responsabilidad.

21. La *lex mercatoria*, las partes contractuales con sus usos y prácticas mercantiles internacionales, y la misma IATA con todos sus mecanismos progresivos aplicados al sector aéreo de mercaderías, generan una serie de características las cuales demarcan la misma funcionalidad propia del acto contractual de trasladar mercaderías por vía aérea, efectuando de forma categórica obligaciones a aplicar, responsabilidades a asumir, indemnizaciones a efectuar, DEG a transferir, y demás actos correlativos contractuales a aplicar, por lo tanto al darse el surgimiento de la globalización en el globo terráqueo, esta introduce de forma vertiginosa la aplicabilidad de los efectos electronificados.

22. No deja de llamar nuestra atención que todos los avances, actos contractuales, efectos electrónicos, normatividad a aplicar, y entre otros lineamientos contractuales tengan su formación a través de la materialidad de la autonomía de la voluntad de las partes y del consentimiento expresado por las mismas, elaborándose actos y apoyos internacionales en los que se da la confección de lineamientos a aplicar, y en donde los organismos aéreos internacionales, los mercantes aéreos y la misma *lex mercatoria aérea*, buscan la interconectividad de que uno u otro elemento,

permita la consumación contractual del transporte y por ende la ejecución material de dar el traslado de las mercaderías de un punto geográfico a otro, sin importar que la formación, perfección y consumación del contrato se realice de forma electrónica o mediante herramientas tradicionales, pero en donde se despliegue de forma regular todos los actos propios de la ejecución contractual de transportar mercaderías.

BIBLOGRAFÍA

ABOUD, L., *Jurisdiction and the internet*, 2ª ed., Going digital, Melbourne, 2000, p. 65.

ACEDO PENCO, A., *Contratos y responsabilidad cuestiones jurídicas actuales*, Editorial Dikinson, Madrid, 2007, p.13.

ACOSTA ROCA, F., *Incoterms términos de compraventa internacional*, 2ª ed, Isef, México, 2005, p.57.

ADAME GORDAR, J., *Contratación internacional comentarios a los principios sobre los contratos comerciales internacionales Unidroit*, Editorial Universidad Nacional de México y Universidad Panamericana, México D.F, 1998, p.15.

AEAL LUDUEÑA, S., “El contrato de transporte aéreo” en CALVO CARAVACA, L y FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L, (Dir.s), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, p. 652.

AGUIRRE ANDRADE, A y MANASIA FERNANDEZ, N., “Los principios de unidroit en las relaciones comerciales internacionales”, en *Revista de derecho Universidad del Norte*, nº 25, 2006, p. 63.

AGUIAR GONZÁLEZ , E., *La responsabilidad del porteador aéreo*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2015, p.81.

AGUILAR SAENZ, D y HERNANDEZ ANGEL, J., *El comercio electrónico en el ordenamiento jurídico colombiano*, Universidad la Gran Colombia, Bogotá, 2016, p. 36.

ALAMO CERILLO, R., *La economía digital y el comercio electrónico*, Dykinson, Madrid, 2016, p. 48.

ALESSANDRI RODRIGUEZ, A., *De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil*, Editorial Imprenta Universal, Santiago, 1981, p.341.

ALVAREZ GARCIA, B., *La carga y la descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2011, p.106.

ALVAREZ LONDOÑO, L., *Derecho internacional publico*, Editorial de la Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2007, p.326.

ALVAREZ OCHOA, J., *Transporte internacional de mercancías*, Ediciones Paraninfo, Asturias, 2016, p.26.

ALVAREZ MANZANEDA, C., “Régimen jurídico del Sistema de Varsovia al Convenio de Montreal”, en GUERRERO LEBRON, M. (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid, 2016, p. 46.

ALVENTOSA DEL RIO, J., “La perfección del contrato en el código civil español” en *Revista boliv de derecho*, nº 26, 2018, p.181, en <https://bit.ly/3fncgZd> (visitado 21 de mayo del 2021).

ALZATE HERNANDEZ, C., *Fundamentos del contrato*, Editorial Ibáñez, Bogotá, 2009, p.1771.

ALZATE OSSA, M., *Incoterms, contrato de seguro y compraventa internacional de mercaderías*, Usta Ediciones, Bogotá, 2016, p.61.

ARIAS DE RINCON, M., "Momento de perfección del contrato entre empresarios celebrado por medios de sitios web", en *Revista IUS*, n° 31, 2013, p. 17.

AMABILE CIBILS, G., *Responsabilidad aeronáutica, modificaciones al sistema Varsovia-La Haya. Protocolos de Guatemala de 1971 y de Montreal de 1975*, en *XIX Jornadas Iberoamericanas del Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial*, Instituto de Derecho Iberoamericana de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, 1989, p.44.

AMBROSINI, A., *Instituciones de derecho de la aviación*, Depalma Editores, Buenos Aires, 1949, p.19.

ANAYA TEJERO, J., *El transporte de mercancías enfoque logístico de la distribución*, Esic, Madrid, 2009, p.52.

ARDILA GOMEZ, L y PEREZ MORENO, J., *Transporte de mercancías peligrosas en Colombia*, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 2011, p.8.

AREAL LUDEÑA, S., *El seguro aéreo especial referencia la responsabilidad del fabricante de productos defectuosos*, Colex, Madrid, 1998, p. 15.

ARESE, H., *Practica profesional de negocios internacionales*, Norma, Bogotá, 2003, p.53.

ARIAS POU, M., *Manual práctico de comercio electrónico*, Wolters Kluwer, Madrid, 2006, p. 46.

ARROYO MARTINEZ, I., *Curso de derecho aéreo*, Editorial Arazandi - Thomson Civitas, Navarra, 2006, p. 28.

ARROYO MARTINEZ, I., “Los seguros marítimo y aéreo, el préstamo a la gruesa, averías, accidentes marítimos y contaminación” en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., (Coord.) *Lecciones de derecho mercantil*, Civitas, Madrid, 2006, p. 1036.

ARRUBLA PAUCAR, J., *Contratos mercantiles*, Editorial Duke, Bogotá, 2008, p.95.

ASENCIO, M., *Derecho Privado de Internet*, 3ª ed, Civitas, Madrid, 2002, p.37.

ASIS DE ALMEIDA, J. y SANT ANNA, J., “ El sistema de Varsovia y el Convenio de Montreal en la jurisprudencia brasileña de los tribunales superiores ”en CAPALDO, G. (Coord.) *Derecho aeronáutico*, en revista jurídica de Buenos Aires de la facultad de derecho de la Universidad de Buenos Aires, p.38.

AVILA PREVIA, A., *Transporte de larga distancia*, Editorial E- learning, España, 2014, p.246.

BADIA, A., *El seguro de las mercancías en el transporte*, Marge Books, Barcelona, 2009, p. 307.

BAENA, J., *Transporte internacional*, Logis book fundación emi, Barcelona, 2002, p. 26. CASADEJUS, J., *Gestión financiera del comercio internacional*, 2ª ed, Margie books, Barcelona, 2014, p. 110.

BARCELO MESEGUER, J., *lata digital cargo*, Universidad a distancia de Madrid, Madrid, 2020, p. 32.

BAUZA ARAUJO, A., *Los seguros en el transporte aéreo*, Editor Montevideo, Montevideo, 1986, p. 26.

BARRIOS CAMARGO, J y OSPINA MARULANDA, D., *La responsabilidad del transportador en el transporte aéreo internacional de mercancías y la*

responsabilidad frente a los consumidores finales, Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2015, p.11.

BARTSCH, R., *International aviation law a practical guide*, Ashgate publishing, United Kingdom, 2012, p.65.

BARROILHET ACEVEDO, C., y DIAZ DIAZ, A., *Derecho de Transporte*, Editorial Libromar, Madrid, 1994, p.377.

BAUMEISTER TOLEDO, A y BRACHO, C., *Estudios de derecho privado*, Universidad Católica de Andrés Bello, Caracas, 2004, p.250.

BAUZÁ ARAÚJO, A., *Tratado de derecho aeronáutico*, Ediciones A. M Fernández, Texas, 1976, p.221.

BENITO FERNANDEZ, T., *Transporte Internacional*, Palbri, 2017, p.52.

BERDUGO, J., *Derecho mercantil*, Sello editorial Universidad de Medellín, Medellín, 2012, p. 28.

BERMUDEZ ABREU, Y., “Algunas consideraciones sobre la armonización del derecho internacional privado”, en *Revista de Ciencias Jurídicas*, nº 116, pp. 145 a 148.

BINTANED ARA, M., *Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días*, Universitat de les Illes Balears, Islas Baleares, 2013, p.59.

BOGGIANO, A., *Curso de derecho internacional privado*, 2ª ed, Editorial Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 2017, pp. 15 y 16.

BONET ARMENGOI, F., *Los seguros de mercancías en el comercio internacional*, Centro de Estudios de Economía Internacional, Barcelona, 1982, p. 56.

BONET CORREA, J., *La responsabilidad en el derecho aéreo*, Consejo superior de investigaciones científicas, Madrid, 1963, p. 16.

BONILLA ALDANA, J., “La armonización del derecho, concepto y críticas en cuanto a su implementación” en *Revista electrónica e- Mercatoria*, nº12, p. 2 en <https://bit.ly/2TJwlks> (visitado 02 de mayo del 2019).

BOOKBINDER, J. y otros, “The air-cargo consolidation problem with pivot weight: Models and solution methods”, in *Magazine computer & operations research*, nº 59, 2015, p. 23

BORTOLOTTI, F., *La nouva Lex mercatoria costruzione dottrinaría o strumento operativo*, Cedam, Itália, 1996, p.736.

BOZA, C., “Los seguros aéreos”, en *Revista Judicial*, nº 24, 1983, p. 87.

BRANCH, A., *Export practice and management*, Thomson, United States of America, 2006, p.336.

BRANCH, A., *International purchasing and management*, Thomsom, Singapoure, 2006, p.160.

BUGALLO MONTAÑO, B., *Internet comercio electrónico y propiedad intelectual*, Universidad de Montevideo, Montevideo, 2000, p. 55.

BUSTAMANTE BUSTAMANTE, N., *Locuciones latinas en materia jurídica*, Palibrio, Estados Unidos de Norte América, 2012, p.28.

BUSTOS MORENO, Y., *LA responsabilidad civil en la navegación aérea: los daños a terceros*, Dykinson, Madrid, 2003, p. 34.

CABALLERO SANCHEZ, E., “Los seguros de aviación: cuestiones practicas dentro de un esquema jurídico”, en *Revista Trimestral del Sindicato Nacional del Seguro*, nº 37, 1971, p.37.

CABELLO GONZALES, J., *Contratación internacional guía practica*, Editorial Escuela Superior de Gestión Comercial y Marketing, Madrid, 2000, p.17.

CABELLERO MIGUEZ, I y PADIN FABEIRO, C., *Comercio internacional una visión general de los instrumentos operativos del comercio exterior*, Editorial ideas propias, Vigo, 2006, p.106.

CABRERA CÁNOVAS, A., *Transporte internacional de mercancías*, Icx, Madrid, 2011, p.14.

CABRERA CÁNOVAS, A., *Logística internacional una herramienta para la competitividad*, Icx, Madrid, 2014, p.44.

CADENA AFANADOR, W., “El impacto en Colombia de la lex mercatoria” en *Revista electrónica de difusión científica de la Universidad Sergio Arboleda de Bogotá*, nº11, 2010, p. 3 en shorturl.at/efmoW (visitado 28 de marzo del 2019).

CALATAYUD, A y KATZ, R., *Cadena de suministro 4.0*, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington D. C., 2019, p. 12.

CALDERON MARENCO, E y CASTRO MARCENERO, D., “Uniformidad y armonización del derecho de comercio internacional”, en *Revista Derecho*, nº 25, p. 26.

CALVO CARAVACA, A y CARRASCOSA GONZALES, J., *Derecho internacional privado*, 7ª ed, Editorial Comares, Granada, 2006, p. 11.

CANAVERIS, G., *Historia de la aeronáutica*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2014, p.22.

CANO GRAÑERAS, J., *Docencia y responsabilidad jurídica: civil penal administrativa*, Tecnos, Madrid, 1998, p. 27.

CREUS SOLE, A., *Iniciación a la aeronáutica*, Editorial Funiber, Madrid, 2010, p.175.

CRUZ RAMIREZ, N y REYES PAUCAR, R ., *Propuesta para la importación de productos de iluminación led para el almacén vip en la ciudad Sangolquí Cantón Rumiñahui*, Universidad Central del Ecuador, Quito, 2017, p.80.

CANDANO PÉREZ, M., “La unificación del derecho comercial internacional: nueva lex mercatoria como alternativa al derecho estatal”, en *Revista Prolonguémonos*, nº 1, 2018, p. 149. CARLE, G., *Internacionalización mercados y empresa*, Esic, Madrid, 2014, p.82.

CANO GARCIA, G., *El transporte aéreo en España*, Ariel, Andalucía, 1986, p.34.

CAPACITACIÓN PROFESIONAL PARA TRANSPORTISTAS., *Manual específico de mercancías*, Editorial Etrasa, Barcelona, 1990, p.154.

CAPALDO, G., “ Algunas singularidades del Convenio de Montreal de 1999 ” en ROMANO, G., (Coord.) *XXXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103.

CAPALDO, G., “Comercio electrónico y transporte aéreo de pasajeros y cosas”, en *Revista Jurisprudencia Argentina*, nº 1, 2008, p. 1223.

CAPUTO, A., “El riesgo aviatorio y el contrato de transporte aéreo internacional: a la luz del Convenio de Varsovia”, en *Revista de la Facultad de Derecho Udelar*, nº 12, 1997, p. 67.

CARDENAS MEJIA, J., *Contratos notas de clase*, Legis, Bogotá, 2021, p. 139.

CARREÑO HERNANDEZ, E y TORRES BARRIOS, A., *Naturaleza jurídica de los contratos realizados mediante comercio electrónico en Colombia*, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2004, p. 111.

CAMACHO CLAVIJO, S., *Derecho de las nuevas tecnologías partes intervinientes, formación y prueba del contrato electrónico*, Reus, Madrid, 2005, p.72.

CAPALDO, G., *El régimen de responsabilidad en el Convenio de Montreal de 1999*, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2001, p.193.

CARMONA PASTOR, F., *Transporte de mercancías peligrosas*, Editorial Díaz de Santos, Madrid, 2002, p.246.

CASASO IGLESIAS, E., “La responsabilidad contractual y extracontractual del transportista aéreo”, en *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid*, nº 25, 1966, p. 111.

CASP VANACLOCHA, A y ABRIL REQUENA, J., *Procesos de conservación de alimentos*, Mundiprensa, Madrid, 2003, p. 66.

CASTELLANI, L., “La convención de las Naciones Unidas sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales: relevancia practica y lecciones aprendidas”, en *Revista de derecho privado*, nº 29, 2005, p. 78.

CASTRO TORRES, P y SANCHEZ VELOZA , I., *Proceso logístico de recibo de mercancías*, Universidad Piloto de Colombia, Girardot, 2020, p. 36.

CARREÑO SOLIS, A., *Cadena de suministro y logística*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2017, p. 45.

CASTELLANOS, A., *Manual de la gestión logística de transporte y la distribución de las mercancías*, Editorial Universidad del Norte de Barranquilla de Colombia, Barranquilla, 2009, p.104.

CASTELLANOS RAMIREZ, A., *Logística comercial internacional*, Editorial Universidad del Norte Colombia, Barranquilla, p.52.

CASTELLANOS RAMIREZ, A., *Manual de la gestión logística del transporte y de la distribución de mercaderías*, Editorial Universidad del Norte Colombia, Barranquilla, 2016, p.102.

CASTELLANOS RUIZ, M., *Compraventa internacional de grandes aeronaves civiles*, Editorial Dikynson, Madrid, 2017, p. 249.

CASTELLANOS RUIZ, E., *La Lex mercatoria y autonomía privada en materia de contratos internacionales*, Editorial Ibáñez, Bogotá, 2006, p.59.

CASTILLO FREYRE, M., *Tratado de los contratos típicos*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2005, p.66.

CASTILLO FREYRE, M., y MARTIN HORNA, P., *Tratado de la teoría general de los contratos la plena vigencia del código civil en la contratación contemporánea*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2006, p.27.

CASTRO DE CIFUENTES, M., *Derecho comercial actos de comercio, empresas, comerciantes y empresarios*, Universidad de los Andes de Colombia, Bogotá, 2016, p.166.

CATTANEO, V., BORDA, C., *El código civil italiano*, Imprenta del comercio, México, 1876, p.3.

CERVERA RUIZ, P., “Smart contracts la eficacia autónoma”, en *Revista estrategia financiera*, n° 343, 2016, p. 27.

CENTRO DE INFORMACIÓN JURIDICA EN LÍNEA., “La aeronave”, en *Informe de investigación cijul*, p.2, en <https://bit.ly/34XqHLG> (visitado el 13 de noviembre 2019).

CHENG PEREZ, J., y MOSQUERA LOPEZ, A., *Estructuración logística de la cadena de frio para el sector de proteína blanca en los terminales de buenaventura*, Universidad icesi, Santiago de Cali, 2016, p.35.

CLAVERIA GOSALVEZ, L., “La predisposición del contenido contractual”, en *Revista de Derecho Privado*, n° 7, 1979, p. 666.

CODES CALATRAVA, A., “Blockchain”, en *Revista de privacidad y derecho digital*, n° 18, 2020, p. 158.

COFONE, I., “El sistema de incentivos en los contratos de adhesión”, en *Revista de Derecho Privado*, n° 29, 2015, p. 18.

COMENALE PINTO, M., “Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre el transporte aéreo”, en *Revista de Derecho Privado*, nº 6, 2000, p. 189

CONSENTINO, E., “ *La Convención de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea y América Latina*”, en *Revista CEDAE*, nº 30, 2013, p. 1.

CONSENTINO, E., “ *La convención de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea y América Latina*” en ROMANO, G., (Coord.) *XXXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103.

CONSENTINO, E., *Régimen jurídico del transportador aéreo*, Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 1986, p. 58.

CONSENTINO, E., “Antecedentes y fundamentos del Convenio de Montreal de 1999” en INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL., (Coord.) *XLIII Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo Consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103.

CONSUELO HERNANDEZ, B., *El transporte aéreo en España*, Ariel, Andalucía, 1986, p.34.

CONTRERAS DE LA ROSA, I., *El derecho aéreo entre lo público y lo privado*, Universidad Internacional de Andalucía, Andalucía, 2017, p.38.

CORDERO GONZALES, J y MOLINARI VILCHEZ, W., *El contrato de seguro de transporte aéreo y marítimo en el comercio internacional*, Universidad de Costa Rica, Costa Rica, 1991, p. 32.

CRUZ SUAREZ, A., “Breves consideraciones sobre el contrato de reaseguro en materia de derecho aeronáutico”, en *Anuario de derecho aeronáutico*, nº 1, 2017, p. 53.

CRISTINA PEÑA, A., *Manual de transporte para el comercio internacional selección y gestión de transporte para la exportación*, Marge books, Barcelona, 2016, p. 44.

CUBIDES CAMACHO, J., *Obligaciones*, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2005, p. 206.

CUENCA, E y NAVARRO, M., “Entorno económico internacional”, en CRESPO MARTINEZ, B y LEAL JIMENEZ, A., (Coord.s), *Manual de comercio internacional*, Extenda, Andalucía, 2012, p.1.

CUERNO REJADO, C., *Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves*, Editorial Paraninfo, Madrid, 2008, p.136.

CUEVAS MATOS, E., *Análisis crítico de la figura de la responsabilidad en el transporte aéreo de mercancías del derecho aeronáutico dominicano a la luz del derecho comparado*, Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra, Santiago de los caballeros, 2012, p.103.

CUEVILLAS MATOZZI, I., *La oferta contractual en el comercio internacional*, Tirant lo Blanch, España, 2007, p.739.

CUEVILLAS MATOZZI, I. y FAVALE, R., *La perfección del contrato*, Reus, Madrid, 2016, p.89.

DE LA MUELA, M., *Derecho internacional privado*, 9^a ed., Atlas , Madrid, 1996, p.38.

DELGADO BARRETO, C., “Problemática del derecho internacional privado contemporáneo” en *Revista electrónica de Derecho Themis*, nº 63, 2013, p. 69 en <https://bit.ly/2Uwd705> (visitado 04 de marzo del 2019).

DELGADO SOTO, G., “Un vistazo al sistema de Varsovia”, en *Revista de la facultad de derecho Universidad Católica Andrés Bello*, nº 56, 2001, p. 76.

DELICH, P., *Derecho de la navegación: marítima, aeronáutica y espacial*, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, 1994, p. 58.

DEL TORO HUERTA, M., “El fenómeno del soft law y las nuevas perspectivas derecho internacional”, en *Revista Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, nº 6, 2006, p. 528.

DESLACIO, J., *Del derecho aeronáutico al derecho espacial*, Ediciones Litu, Texas, 1985, p.221.

DAMIANOVICH OLIVEIRA, J., “La organización de aviación civil internacional” en *Revista electrónica de economía y estadística del Instituto de Economía y Finanzas de la Universidad Nacional de Córdoba*, nº1-2, 1950, p. 86 en <https://bit.ly/2Oex0Dm> (visitado 10 de marzo del 2019).

DE LA SOTA, D., *Manual de procedimiento en el transporte de animales*, Senasa, Buenos aires, 2005, p. 10.

DESLACIO, V., “Estatuto Jurídico de la Aeronave”, en *Revistas de Derecho Ulpiano*, nº 9, 2018, p.66 en <https://bit.ly/32Ql3l> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

DIAZ MORALES, N., *Curso didáctico de las obligaciones patrimoniales*, Editorial Temis, Bogotá, 2004, p.10.

DIEZ- PICAZO, L y GULLON BALLESTEROS, A., *Sistema de derecho civil*, Tecnos, Madrid, 2016, p. 343.

DIEZ PICASSO, L y GUILLON, A., *Instituciones de derecho civil*, Tecnos, Madrid, 1998, p. 27.

DIEZ, P y PONCE DE LEON, L., *Fundamentos del derecho civil patrimonial*, Editorial Civitas, Madrid, 1972, p.221.O9UI

DIEZ VERGARA, M., *Manual practico de comercio internacional*, Deusto, Bilbao, 2001, p.202.

DONATO, M., “ La Convención de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea y América Latina ” en ROMANO, G., (Coord.) *XXXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y la aviación*, Instituto Iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial – Organismo consultivo de las Naciones Unidas, Madrid, 2019, p. 103.

DONATI, A., *Los seguros privados*, Bosch, Barcelona, 1960, p. 49.

DORTA GONZALEZ, P., “Transporte y logística internacional”, en *Revista de Derecho de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria*, nº 3, 2018, p. 18.

DREYZIN DE KLOR, A., “Derecho aplicable al comercio electrónico”, en *Revista Sequencia*, n ° 50, 2005, p. 276.

DUHEM, J., *Histoire des idées aéronautiques avant Montgolfier*, Sorlot, Paris, 1943, p.350.

DURANY PICH, S. *Formación del contrato*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 1993, p.46.

ECHEVERRI SALAZAR, V., “Del contrato de libre discusión al contrato de adhesión”, en *Revista opinión jurídica de la Universidad de Medellín*, nº 9, 2010, p. 127.

ETEMADI SUAREZ, L. *La perfección del contrato comparación entre el derecho civil y legislación de consumo con especial mención a la contratación entre ausentes*, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, 2016, p.9.

ESCOBAR SAAVEDRA, M., *La contratación electrónica como instrumento jurídico de facilitación en contrato de transporte aéreo de pasajeros y mercaderías*, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2016, p.62.

ESCUADERO SERRANO, J., *Logística de almacenamiento*, Paraninfo, Madrid, 2019, p. 77.

ESPINOSA PEREZ, C., *Transporte aéreo internacional de mercaderías*, Universidad Militar de Colombia, Bogotá, 2012, p.206.

ESPINOSA PEREZ, C., *Transporte aéreo internacional de mercancías: régimen de responsabilidad*, Ediciones librería del profesional, Bogotá, 1990, p. 71.

ESTRADA GUTIERREZ, C ., *Manual de documentos de exportación*, Promperu, peru, 2016, p.138.

ETRASA., *Capacitación profesional para transportistas manual específico de mercancías*, Editorial Etrasa, Madrid, 2014, p.255.

EQUERA DUARTE, A., *Desarrollo del derecho aeronáutico internacional*, Universidad Militar Nueva Granada de Colombia, Bogotá, 1982, p.15.

EQUIPACK., “Envase y del embalaje”, en *Revista de equipos y tecnología del envase y del embalaje*, nº 103, 2006, p. 88.

EYZAGUIRRE ECHEVARRIA, R., *Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, Antofagasta, 1980, p.39.

FACULTAD DE DERECHO UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO., “Un vistazo al sistema de Varsovia” en *Revista electrónica de la facultad de derecho*, nº56, 2001, p. 75 en <https://bit.ly/2lggSAv> (visitado 02 de febrero del 2019).

FARIA, J., *El derecho en la economía globalizada estructuras y procesos*, Madrid, 2001, p.66.

FARINA, J., *Contratos comerciales modernos. Modalidades de contratación empresarial*, Editorial Astrea, Buenos Aires, 2005, p.239.

FARNSWORTH, A., *Contracts*, Aspen Law, United States, 1998, p.159.

FAURO, M., “Private law” in EGER, T y SCHAFER, B., (Coord.s) *European unión law*, Editors Richard A Posner and Francesco Parisi, Cheltenham, 2012, p. 201.

FAYOS GARDO, A., *Manual de derecho de obligaciones y contratos*, Dykinson, Madrid, 2018, p.71.

FERNANDEZ DE LA GANDARA, L., y CALVO CARAVACA, A., *Estudios sobre derecho comunitario y del comercio internacional*, 2ª ed, Tecnos, Madrid, 1993, p.27.

FERNANDEZ ROZAS, J. y otros, *Derecho de los negocios internacionales*, Iustel, Madrid, 2011, p.38.

FERNANDEZ, R., *Contratación electrónica la prestación del consentimiento en internet*, Editorial JM Bosh, Barcelona, 2001, p.32.

FERNANDEZ, T., *Transporte internacional*, Palibrio, Bloomington, 2017, p.51.

FERNANDEZ, T y otros., *Manual practico para gestión logística*, Universidad del Norte, Barranquilla, 2015, p. 55.

FUIGEROA PLA, U., *Organismos internacionales*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p.339.

FIGUEROA PLA, U., *Organismos Internacionales*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p.45.

FOGLIA, R y MERCADO, A., *Derecho aeroespacial*, Abeledo-perrot, Buenos Aires, 1968, p.32.

FOLCHI, M., *Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil*, Astrea, Argentina, 2015, p.44.

FOLCHI, M., “Contratos aeronáuticos” en *Revista electrónica latinoamericana de derecho aeronáutico*, nº 14, 2013, p. 2 en shorturl.at/jsGHR (visitado 02 de mayo del 2019).

FOLCHI, M., “La aeronave”, en *Revista tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil*, 2012, p.1, en <https://bit.ly/2O8jdPh> (visitado el 13 de noviembre 2019).

FOLCHI, M y CONSENTINO, E., *Derecho aeronáutico y transporte aéreo*, Astrea, Argentina, 1977, p. 44.

FORD FERRER, G., *Introducción al derecho aeronáutico, espacial y de las comunicaciones*, Editorial Advocatus, Córdoba, 2008, p.39.

FORMACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN EN SEGURIDAD., *Vigilancia, transporte y distribución de objetos valiosos o peligrosos y explosivos*, Editorial Cep, Madrid, 2016, p.33.

FORNO FLORES, H., “Los efectos de la oferta contractual”, en *Revista de la Asociación ius et veritas*, nº 15, 1997, p. 185.

FORSANG NDIKUM, P y DELORS NDIKUM, S., *Encyclopedia of international aviation law*, Trafford publishing, England, 2013, p.25.

FORTICH, S., *Formalismo contemporáneo u protección del consentimiento contractual*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá , 2018, p.101.

FORTICH, S., “Solus consensus obligat”, en *Revista de derecho privado*, nº 5, 2012, p. 26.

FRANCO LEGUÍZAMO, C., “De la Lex mercatoria a la Lex construcciones”, en *Revista e- mercatoria de la Universidad Externado de Colombia*, nº 1, 2007, p.3.

FRANCO ZARATE, A., *Aspectos legales de la logística comercial y los contratos de servicios logísticos*, Editorial Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2014, p. 110.

FRANCISCO DE VITORIA INSTITUTO., *Comentarios a la ley española de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960*, Editorial Ministerio del Aire-CSIC, Madrid, 1962, p.25.

FRATALOCCHI, A., *Comercio exterior: temas fundamentales del comercio internacional de mercaderías*, Ediciones jurídicas cuyo, Mendoza, 2005, p.226.

FREITAS PEDRO, F., *Contratos y responsabilidad cuestiones jurídicas actuales*, Editorial Dickinson, Madrid, 2007, p.13.

FRIGNANI, A. y TORSSELLO,M., *Il contratto internazionale*, Cedam, Italia, 2010, p.28.ç

FUENTES BRAVO, E., *La responsabilidad del porteador en Chile cuando un hecho o culpa suya ha contribuido al caso fortuito en el contrato de transporte*, Editorial Universidad del Talca, Talca, 2004, p. 28.

FUTTERKNECHT, O y otros., *Navegando por los últimos avances en el seguro marítimo y aerocomercial*, Zurich Reaseguros, Zurich, 2013, p. 26.

GABRIELI, E., *Operación económica y teoría del contrato*, Editorial Astrea, Roma, 2017, p.20.

GALGANO, F., “Lex mercatoria, shopping del derecho y regulaciones contractuales en la época de los mercados globales”, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 247, 2003, p.8.

GALGANO, F., *La globalizzazione nello specchio del diritto*, Il mulino, Bologne, 2005, p.57.

GAMBOA, M., *Nociones básicas de derecho*, Editorial Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica, 2005, p.96.

GARCÍA ÁLVAREZ, B., “ La eventual responsabilidad del operador de aeropuertos por los daños y perjuicios producidos con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte aéreo ”en GUERRERO LEBRÓN , M., (Coord.),*Cuestiones actuales de derecho aéreo*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 241.

GARCIA ALVAREZ, B., *La carga y la descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, 2011, p. 28.

GARCIA BRINGAS, P., “Las criptomonedas bitcoin y blockchain”, en *Revista DYNA*, nº 2, 2018, p. 126.

GARCIA CRUZADO, M., *Aeropuertos planificación y medio ambiente*, Ibergaceta, Madrid, 2013, p.69.

GARCIA TORRES, D., *Transporte de mercancías peligrosas aspectos técnicos y jurídicos*, Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona, 2014, p.33.

GARRIDO, D., “La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria”, en *Revista de derecho Lex*, nº 33, 2005, p. 260.

GARRIDO GOMEZ, M., *El soft law como fuente del derecho extra nacional*, Dykinson, Madrid, 2017, p.26.

GARRO, A., “Unification and harmonization of private law in Latin America”, in *Magazine American journal of comparative law*, nº3, p. 590.

GAY DE MONTELLA, R., *Las leyes de la aeronáutica: legislación española comparada con la de las principales naciones de Europa y América; tratados*

internacionales firmados por España; leyes aeronáuticas extranjeras, Bosch , Barcelona, 1929, p.48.

GELLER, P., *Legal Transplants in international copyright: some problems of method*, Ucla, 1994, p. 200.

GERMANISCHER LLOYD CERTIFICATION & COOL CHAIN ASSOCIATION, *Cool chain quality indicator standard*, (CCQI), Londres, p.4, en <https://bit.ly/3jR6Pmm> (visitado el 08 de abril de 2020).

GIL DELGADO, M., “ ., *Avances en la aplicación de los principios unidroit sobre los contratos comerciales internacionales clausulas modelos para los contratantes*”, en *Revista cuadernos de derecho trasnacional*, nº 6, 2014, p. 255.

GILDEMEISTER MARTINEZ, A., *Elementos de derecho aeronáutico*, Editorial Universidad del Pacifico, Buenaventura, 1986, p.119.

GIMENEZ CORTE, C., “Los usos comerciales el derecho de fuente convencional en el Mercosur”, en *Revista Derecho Privado y Globalización*, nº 3, 2004, p. 59.

GIRALDEZ ALONSO, J., “El transporte”, en GIRALDEZ ALONSO, J. (Dir.), *Gestión comercial y marketing*, Logística comercial, Ministerio de Educación y Cultura de España, Madrid, 1998, p. 167.

GLITZ, F., *La globalización del derecho contractual*, Clásica Editora, Sao Pablo, 2012, p.173.

GOLDMAN, B., “Frontières du droit et lex mercatoria”, *Magazine archives de philosophie du droite*, nº 4, 1964, p.46.

GOLDMAN, B., "The applicable law: general principles of law a new law merchant", in *Magazine contemporary problems in international arbitration*, nº 13, 2002, p. 113.

GOLDHIRSCH, L., *The Warsaw Convention annotated a legal handbook*, Kluwer academic publishers, London, 2007, p.49.

GOLDSCHMIDT, R., *Curso de derecho mercantil*, Editorial Universidad Católica Andrés Bello y Fundación Roberto Goldschmidt, Caracas, 2001, p.266.

GOMEZ, H., *Derecho registral aeronáutico*, Fundación Aena y Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Madrid, 2010, p.16.

GOMEZ, J., "Lex mercatoria y arbitraje comercial internacional: un ejemplo de la nueva ley arbitraje española" en SILVA, J., (Coord.) *Estudios sobre la lex mercatoria*, Editorial de la Universidad Autónoma de México, México, 2006, p.139.

GOMEZ LA PLAZA, C., "Oferta y aceptación de la compraventa Internacional de mercaderías" en CARRASCO PERERA, A. (Coord.), *Tratado de la compraventa*, Arazandi, Madrid, 2014, p. 7.

GOMEZ LOPEZ, M., *Mercancías peligrosas curso básico*, Editorial Etrasa, Madrid, 2009, p.43.

GOMEZ LOPEZ, M., *Mercancías peligrosas radioactivos*, Editorial Etrasa, Madrid, 2009, p.6.

GOMEZ LUCIA, C., *Diagonal histórica del tráfico aéreo español*, Iberia, Madrid, 1964, p.212.

GOMEZ, R., *Aeródromos y aeropuertos*, Tecnibook ediciones, Buenos Aires, 2012, p.69.

GONDRA ROMERO, J., “La moderna lex mercatoria y la unificación del derecho del comercio internacional”, en *Revista de derecho mercantil*, nº 127, 1973, p.9.

GONGORA GUZMAN, D y MARTINEZ OLIVA, J., “La oferta y la aceptación como procedimiento de formación del contrato en el código civil cubano” en *Revista derecho y cambio social*, nº 35, 2014, p. 22 en <https://bit.ly/3wtrSjG> (visitado 21 de mayo del 2021).

GONZALES BLANCO, R., *Manual de estiba para mercancías solidas*, Edicions UPC, Barcelona, 2006, p.22.

GONZALES MORALEJO, S., Refrigeration logistics operations and perishable transport costs in groupage loads, en revista Latinoamericana de ciencias de la agricultura, p. 26.

GONZALES LEBRERO, R., *Seguros Aeronáuticos*, Comares, Granada, 2009, p. 106

GONZALES PEREZ, V., “Que ley rige un contrato internacional” en *Revista Escuela de Comercio*, nº24, 2011, p. 25 en shorturl.at/bzKL4 (visitado 21 de febrero del 2019).

GONZALES VELEZ, E., *La logística del transporte aéreo de mercancías en México*, Universidad Autónoma de México, Toluca, 2016, p.81.

GORRIS LOPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Editorial Real Colegio de España, España, 2001, p. 450.

GRACIA, I., *El Transporte aéreo en la UE, hacia una liberalización regulada*, AENA Aeropuertos, Murcia, 2009, p.33.

GRAHAM, S., *Internet law and regulation*, Thomson, London, 2007, p. 821

GRIMALDI, C . “ La duración de la oferta”, en *Revista de derecho privado*, nº 26, 2014, p. 296.

GUESTIN, J., *La notion de contrat*, Dalloz, Paris, 1990, p.57.

GULLIES, P y MOENS, G., *International trade and bussines*, Cavendish Publishing, London, 2000, p.130.

GUILLEN CATALAN, R., “El plazo de aceptación de la oferta como limite de vigencia” en *Revista boliv de derecho*, n° 19, 2015, p. 613, en <https://bit.ly/2QTBtBm> (visitado 21 de febrero del 2021).

GUERRERO LEBRON, M., “La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, nº 2, 2005, p. 1240.

GUERRERO LEBRON, M., *La carta de porte aérea electrónica una realidad*, Marcial Pons, Madrid, 2007, p.192.

GUERRERO LEBRON, M., *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, p. 206.

GUERRERO LEBRÓN, M., *Los seguros de aerolíneas y operadores aéreos*, Marcial Pons, Barcelona, 2009, p. 54.

GUERRERO LEBRÓN, M., “Los limites de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de mercancías”, en *Revista de derecho mercantil*, nº 318, 2020, p. 2.

GUERRERO, S., *Derecho internacional privado*, Miguel Ángel Porrúa, México, 2006, p.26.

GUTIERREZ ESPADA, C., *La responsabilidad internacional por daños en el derecho del espacio*, Universidad de Murcia, Murcia, 1979, p. 34

GUTIERRES POSSE, H., *Guía para el conocimiento de los elementos de derecho internacional público*, La ley, Buenos Aires, 2010, p.12.

GUZMAN, D., *Comentarios al código comercio*, Editorial Jurídica Colombiana, Bogotá, 1976, p.66.

GUZMAN, J., “Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías”, en *Revista e-mercatoria*, nº2, 2003, p. 5.

GUZMAN ESCOBAR, J., *Contrato de transporte*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2009, p.52.

GUZMAN ESCOBAR, J., “El agente de carga” en *Revista electrónica e-mercatoria*, nº1, 2005, p. 4 en <https://bit.ly/2TqzzWw> (visitado 21 de febrero del 2021).

HALL, G., “Customs and usages in England: Achieving interpretive accuracy by giving effect to unexpressed intent” en GELINAS, F., (Coord.) *Trade usages and implied terms in the age of arbitration*, oxford, New York, 2016, p.1.

HAMILTON, E., *Manual de derecho aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, Chile, 1967, p.89.

HANANIAS CASTILLO, R., *Responsabilidad civil en el transporte aéreo de mercancías*, Editorial jurídica la ley, Santiago, 2003, p.165.

HERNANDEZ IBAÑEZ, C., “La autonomía de la voluntad como fuente normativa de las relaciones arrendaticias rusticas a la luz de la nueva regulación”, en LLAMAS

POMBO, E. (Coord.), *Estudio de derecho de obligaciones homenaje al Profesor Mariano Alonso Pérez*, La ley, España, 2006, p. 60.

HERNANDEZ LOPEZ, C., *Transporte internacional*, Editorial Elearning, España, 2020, p.126.

HERNANDEZ RAMOS, E y HERNANDEZ BARRUECO, L., *Manual del comercio electrónico*, Marge Books, Barcelona, 2018, p.127.

HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., *Los contratos de edición en el derecho internacional privado español*, Editorial Comares, Granada, 2002, p. 110.

HERNANDEZ RODRIGUEZ, A., “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre la competencia judicial internacional y derecho aplicable”, en *Revista Cuadernos de Derecho Transnacional*, nº 1, 2011, p. 180.

HERRERA DIAZ, D., “El contrato de seguro en el transporte aéreo náutico a la luz del Convenio de Montreal de 1999”, en *Revista Fundación Universitaria los Libertadores*, nº 9, 2013, p. 266.

HERRERA LEON, E., Legislación aeronáutica española, en *Revista española de derecho internacional*, nº 3, 1950, p. 60.

HIDALGO TARERO, J., “Análisis de las capacidades aéreas de los países de nuestro entorno”, en INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS. (Dir.), *Análisis comparativo de las capacidades militares españolas con las de los países de su entorno*, Ministerio de Defensa de España, Madrid, 2016, p. 170.

HIDALGO CHAMORRO, L y CAÑAR SILVA, M ., *Logística internacional una herramienta para la competitividad*, Universidad Politécnica Salesiana, Quito, 2014, p.44.

HILL, C., *Negocios internacionales*, McGraw-Hill interamericana, Bogotá, 2011, p.147

HINESTROSA, F., *Tratado de las obligaciones*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2002, p.251.

HINESTROSA, F., “De los principios generales del derecho a los principios generales del contrato”, en *Revista de derecho privado*, nº 5, 1995, p. 26.

HITIRIS, T., VALLÉS, J., *Economía de la Unión Europea*, Prentice Hall, Madrid, 1999, p.281.

HUMPHREY, C., y HUNG-JONES, S., “Trueque, intercambio y valor” en HUMPHREY, C., y HUNG-JONES, S., (Coord.s), *Trueque, intercambio y valor*, Ediciones Abya-Yala, Quito, 1998, p. 151.

HURTADO DE MENDOZA POMAR, F., “De Varsovia a Montreal y de Montreal a Varsovia cuestionamientos judiciales a la incorporación al derecho nacional del Convenio de Montreal referido al transporte aéreo internacional”, en *Revista de Derecho Forseti*, nº 1, 2017, p. 47.

JEREZ RIESCO, J., *Comercio Internacional*, 2ª ed, Esic, Madrid, 2007, p.91.

JIMENEZ RAMIREZ, J., “La responsabilidad civil en el transporte aéreo”, en *Revista de Ciencias Jurídicas*, nº 141, 2016, p. 36.

JIMENEZ BOLAÑOS, J., “Es el derecho de retención un derecho real análisis de nuestra legislación doctrina y jurisprudencia”, en *Revista de Ciencias jurídicas*, nº 110, 2006, p. 94.

JIMENEZ BLANCO, P., *El contrato internacional a favor de un tercero*, Editorial Universidad Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 2002, p. 66.

JIMENEZ SALGADO, M y RAMIREZ MUÑOZ, V., *Guía técnica para el transporte de sustancias infecciosas hacia el instituto de salud pública*, Instituto de salud pública de Chile, Chile, 2021, p.9.

JIMENEZ SOLANO, F., *Contrato de transporte aéreo de carga*, Universidad de Costa Rica, San José de Costa Rica, 2002, p.6.

JIMENEZ, F., *Título de transportista competencia profesional para el transporte de mercancías por carretera*, Marge Books, Madrid, 2017, p.85.

IBAÑEZ ROMERO, J., *E- freight: un vuelo hacia la modernización del transporte de carga en el contexto internacional*, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 2014, p.6.

ILLESCAS ORTIZ, R., *Derecho de la contratación electrónica*, Civitas, Madrid, 2009, p. 45.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, *Manual of airport and air navigation facility tariffs*, International Civil Aviation Organization, ICAO, 1999, p.6.

INSIGNARES CERA, S y CORTES, J., “Armonización del derecho comercial nacional e internacional a partir de la incorporación de los principios de UNIDROIT en el ordenamiento colombiano”, en *Revista Jurídicas*, nº 16, 2019, p. 5.

INSTITUTO FRANCISCO DE VITORIA., *Comentarios a la ley española de la navegación aérea de 21 de julio de 1960*, Ministerio del Aire, Madrid, 1962, p.89.

ISAZA POSSE, M y MONTEJO NIÑO, M., *Carta de porte o guía aérea*, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 1993, p.54.

JOSSERAND, L., *El espíritu de los derechos y su relatividad teleológica*, Editorial Comares, Granada, 2012, p.32.

KESSLER, A., *A revolution in commerce: the parisian merchant court and the rise of commercial society in eighteenth century France*, Yale University, New Haven, 2007, p.96.

KLEINHEISTERKAMP. J., “Los principios UNIDROIT en la interpretación del derecho nacional por tribunales estatales”, en FERRER VANRELL, M y MARTINEZ CAÑELLAS, A. (Coord.s), *Principios de derecho contractual europeo y principios de Unidroit sobre contratos comerciales internacionales*, Dykinson, Madrid, 2009, p. 179.

KNOBEL, H., “El plazo para reducir las acciones relativas al Transporte Aéreo y el Convenio de Montreal de 1999”, en *Revista Ateneo*, nº 655, 2013, p. 15.

KRUGMAN, P., *Los hermanos Wrigth y el avión*, Editorial Weekly Reader, Estados Unidos de Norte América, 2007, p.16.

KOHN, M., “Commerce in pre – industrial Europe: an introduction”, in *The economy department magazine of Dartmouth College*, nº 03-08,2003, p.2.

KOULADIS, N., *Law relating to international trade*, Springer, United States of America, 2006, p.290.

LACRUZ MANTECÓN, M., *Formación del contrato de seguro y cobertura del riesgo*, Reus, Madrid, 2013, p. 84.

LARA AGUADO, A., “La oferta y la aceptación contractuales”, en SÁNCHEZ LORENZO, S. (Dir.), *Derecho contractual comparado una perspectiva europea y trasnacional*, Aranzadi, España, 2013, p. 316.

LARIOS MOREU, L., Nueva perspectiva de la génesis y perfección contractual, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2017, p.164.

LARSEN, P. SWEENEY, J., *Aviation Law*, Martinus Nijhoff Publisher, Boston, 2012, p.159.

LASSO GAITE, J., *Crónica de la codificación española*, Editorial Ministerio de Justicia, Madrid, 1998, p.396.

LATCHFORD, S., “The Warsaw Convention and the C.I.T.E.J.A”, in *Journal of air law and Commerce*, nº1, 1935, p.79, en shorturl.at/guNTZ (visitado el 13 de noviembre de 2019).

LEAL PEREZ, H., *El contrato de transporte*, Leyer, Bogota, 2000, p.79.

LEÓN CASTAÑEDA, J., *El contrato de transporte aéreo y marítimo su regulación internacional*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2015, p. 111.

LEÓN HERRERA, E., “Legislación aeronáutica española”, en *Revista Española de Derecho*, nº 3, 1950, p. 1125.

LEÓN HURTADO, A., *La voluntad y la capacidad en los actos jurídicos*, 4ª ed, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p.44.

LEÓN TOVAR,S., *Contratos mercantiles*, Oxford, Ciudad de México, 2015, p.15.

LEW, J., MISTELIS, L., y KROLL, S., *Comparative International Commercial Arbitration*, Kluwer law international, Hague, 2003, p.18.

LLERA, J., *Transporte de animales vivos*, Bajadoz, Madrid, 2013, p.55.

LIZARRETA BARRIOS, P., “ El transporte multimodal mercancías en la regulación unimodal”, en *Estudios del Deusto*, nº 65, 2015, p. 390.

LOBATO GOMEZ, F., *Transporte internacional de mercancías*, Marcombo, México, 2015, p.37.

LOBEJÓN HERRERO., L., *El comercio internacional*, Ediciones Akal, España, 2001, p.8.

LOPEZ DIAZ, E., *Iniciación al derecho*, Delta publicaciones, Madrid, 2006, p.259.

LOPEZ MEDINA, D., “El nacimiento del derecho comparado moderno como espacio geográfico y como disciplina: instrucciones básicas para su comprensión y uso desde América Latina”, en *Revista colombiana de derecho internacional*, nº 247, 2015, p.8.

LOPEZ SAAVEDRA, D., “Algunos aspectos de la responsabilidad del transportador aéreo por daños y averías en las mercaderías transportadas”, en *Revista de Transporte y Seguros*, nº 1, 1988, p. 103.

LOUSTAO FERRÁN, F., *La aeronave y su régimen jurídico*, Instituto Francisco de Vitoria del Ministerio del Aire, Madrid, 1958, p.14.

LOZANO ROJO, J., *Como y donde optimizar los costes logísticos en el sistema integral de operaciones en las diferentes áreas de la actividad logística*, FC Editorial, Madrid, 2002, p.458.

LEGEREN MOLINA, A., “Los contratos inteligentes en España”, en *Revista Derecho Civil de la Universidad de la Coruña*, nº 2, 2018, p.194.

LERALTA, J., *Madrid cuentos leyendas y anécdotas*, Silex, Madrid, 2002, p.124.

LIZAGARRA LACALLE, M., “Los seguros aeronáuticos”, en INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL. (Coord.), *Curso de Derecho aeronáutico practico para operadores aéreos*, Civitas, Madrid, 2016, p. 217.

LOPEZ CANO, D., “España Unión Europea los esfuerzos de una década de integración” en *Revista electrónica Scielo*, nº42, 2000, p. 2, en <https://bit.ly/2DPwCdr> (visitado 22 de junio del 2019).

LOPEZ SAAVEDRA, D., “Algunos aspectos de la responsabilidad del transportador aéreo por daños y averías en las mercaderías transportadas”, en *Revista de transporte y seguros*, nº 1, 1988, p. 26.

LUONGO, N y PIERA, A., “La jurisdicción en las formas modernas de contratación de transporte”, en *Revista de derecho de transporte terrestre marítimo aéreo y multimodal*, nº 4, 2010, p. 1.

MADERA, F., “El contrato de transporte aéreo de animales” en *Revista electrónica latinoamericana de derecho aeronáutico*, nº 35, 2017, p. 4.

MADRIÑAN DE LA TORRE, R., *Principios de derecho comercial*, Temis, Bogotá, 1997, p.54.

MAGDELENAT, J., *Air cargo regulations and claims*, Butterworth, Toronto, 1983, p.6.

MALDONADO LOPEZ, A y VELASQUEZ PALACIOS, M., *Diagnostico de la situación Actual de procesos productivos en empresas para la implementación de técnicas orientadas al mejoramiento del proceso (BPM, HACCP, OTROS)*, Universidad Autónoma de Nicaragua, Managua, 2015, p.13

MANZOOR, A., *e-commerce*, Lambert academic publishing, United States, 2010, p.2.

MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo internacional*, Tecnos, Madrid, 1968, p.24.

MAPELLI LOPEZ, E., *Régimen jurídico del transporte*, Editorial Ministerio de Justicia, Madrid, 1987, 73.

MAPELLI, E., “El contrato de transporte aéreo internacional según el convenio de Varsovia de 1929 y su protocolo de Guatemala de 1971”, en *Revista Española de Derecho*, nº 27, 1973, p. 120.

MAPELLI LOPEZ, E., *El contrato de transporte aéreo internacional: comentarios al Convenio de Varsovia*, Tecnos, Madrid, 1968, p.26.

MAPELLI LOPEZ, E., “Parciales comentarios al Convenio de Montreal 1999”, en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, nº 5, 2012, p. 7.

MAPELLI LOPEZ, E., *Códigos y leyes de la aviación civil iberoamericana*, Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1970, p.76.

MAPELLI LOPEZ, E., “La reforma del Convenio de Varsovia, actualización desde de la conferencia de 1999”, en *Asociación de Líneas Aéreas*, 2019, p. 3, en <https://bit.ly/3BeqEw4> (visitada el 15 de octubre de 2019).

MATEESCO MATTE, N., *Law of transport*, Tubingen, Boston, 1982, p.27.

MATEUS BERNAL, J., “La nueva lex mercatoria y el contrato de seguro en la jurisprudencia”, en *Revista virtual via inveniendi et iudicando* , nº 2, 2011, p. 5 en <https://bit.ly/3iBsVsy> (visitado 10 de abril del 2019).

MARGO, D., *Aviation insurance the law and practice of aviation insurance including hovercraft and spacecraft insurance*, Butterworth, London, p. 19.

MARIN VELEZ, G., “La responsabilidad precontractual en Colombia”, en *Revista opinión jurídica*, n º 5, 2004, p. 61.

MARTINEZ BALMASEDA, A., *Algunas consideraciones en torno al seguro de transporte de mercancías en la nueva ordenación del mercado de transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2013, p. 76.

MARTINEZ CAÑELLAS, A., *La interpretación y la integración de la Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías del 11 de abril de 1980*, Comares, Granada, 2004, p.12.

MARTINEZ DE AGUIRRE, C., “Las nuevas coordenadas del derecho de la contratación”, en *Revista de actualidad civil*, nº 2, 1994, p. 247.

MARTINEZ ESPIN, P., *El contrato de viaje combinado*, Colección Monografías, Cuenca, 1999, p.24.

MARTINEZ MARTINEZ, E., *Jurisprudencia internacional sobre la Convención de Varsovia de 1929*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1962, p.36.

MARTINEZ LAVERDE, J., *Negociación internacional*, Editorial Comercio y Marketing, Madrid, 2018, p. 182.

MARTINEZ VELA, J., “ Algunas claves sobre el valor jurídico del silencio ”, en *Revista Derecho Uned*, nº 10, 2012, p. 407.

MARTÍN PEREZ J., “La causa del contrato ante el proceso de armonización europea” en LLAMAS POMBO, E. (Coord.) *Estudio de derecho de obligaciones homenaje al profesor Mariano Alonso Pérez*, La ley grupo wolters kluwer, España, 2006, p. 286.

MARQUEZ GONZALEZ, J., “Los principios generales de los contratos”, en *Revista de los investigadores del instituto de investigaciones jurídicas*, nº 10, 2004, p. 3.

MARX, K., *El capital critica de la economía política*, Siglo veintiuno editores, Madrid, 2006, p.795.

MEDINA NIÑO, M., *El derecho aeronáutico y el contrato de transporte aéreo*, Editorial Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá, p.54.

MEDINA VELANDIA, S y PLAZAS ESTEPA, R., “Proceso de armonización del derecho privado en América Latina”, en *Revista Iusta*, nº 44, 2016, p. 64.

MEGASSINI, M., *La importancia de la logística en el e-commerce*, Instituto Universitario Aeronáutico, Córdoba, 2014, p.24.

MELO, L., “Régimen jurídico de blockchain una prueba atípica”, en *Revista de Bioética en Derecho*, nº 46, 2019, p. 103.

MENENDEZ MATO, J., *La oferta contractual*, Arazandi Thomson Reuters, Madrid, 1998, p. 32.

MENENDEZ MENENDEZ, A., *La regulación de la industria aeronáutica*, Cizur menor - Arazandi, Navarra, 2016, p. 15.

MENDOZA ROCA, C y otros., *Manual práctico para gestión logística*, Universidad del Norte, Barranquilla, 2015, p. 72.

MERT, E., *The applicable law to international commercial contracts and the status of lex mercatoria – with a special emphasis on choice of rules in the european community*, Dissertation, Florida, 2006, p.3.

MESSINEO, F., *Manual de derecho civil y comercial*, Ediciones Europa América, Buenos Aires, 1981, p.245.

MEZZERA ALVAREZ, R., *Curso de derecho comercial*, Editorial Montevideo, Montevideo, 1977, p.203.

MICELE., R., *La aeronavegación comercial aspectos técnicos jurídicos económicos y financieros*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1945, p.120.

MILDE, M., *International air law and ICAO*, Eleven International Publishing, Netherlands, 2008, p.10.

MILENKOVIC, T., "Origin, development and main features of the new lex mercatoria, in *Magazine Facta Universitates of University of Nis*, nº 5, 1997, p.8.

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE PERU., *Guía de orientación al usuario del transporte aéreo*, Ministerio de comercio exterior y turismo, Lima, 2015, p. 22.

MIRA GALIANA, J y SOLER GARCIA, D., *Gestión del transporte de mercancías*, Marge Books, Barcelona, 2014, p.115.

MOENS, G, y GILLIES, P., *International trade and business: law, policy and etichs*, Canvedish publishing, Sidney, 1998, p.121.

MOJICA GOMEZ, L., *Manual práctico de derecho internacional privado*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2003, p.13.

MOLINA MOLINA, L., Los viajes por mar en la edad media, en *Revista de cuadernos de turismo de la Universidad de Murcia*, nº 5, 2000, p.117.

MOLINA, J., “El proceso de formación o conclusión del contrato”, en *Revista para el análisis del derecho*, nº 3, 2015, p. 33.

MOLINEAUX., C., “Moving toward a Construction Lex mercatoria, a Lex Constructionis”, in *Journal of International Arbitration*, nº 1, 1991, p.56.

MONGE DOBLES, I., “Consentimiento electrónico y la regla de interpretación contra estipulación”, en *Revista Judicial*, nº 108, 2013, p. 16.

MONGE ZUÑIGA, R., *Responsabilidad en el contrato de transporte aéreo internacional*, Escuela judicial, Bogotá, 2000, p. 27.

MORAN BOVIO, D., “Mercancías en la fase portuaria” en MADRID PARRA, A. (Coord.) *Derecho uniforme del transporte internacional cuestiones de actualidad*, Editorial McGraw Interamericana de España, Madrid, 1998, p.170.

MORAN BOVIO, D., “La responsabilidad del porteador aéreo internacional de mercancías límites temporales”, en *Revista de derecho Ratio Iuris de la Universidad Autónoma Latinoamericana*, nº 217, 1995, p. 2465.

MORALES CARABALLO, M., *Procesos de guía y asistencia turística*, Editorial Paraninfo, Madrid, 2017, p. 319.

MONROY CABRA, M., *Tratado de Derecho Internacional Privado*, Temis, Bogotá, 1995, p. 144.

MORINEAU, M., “Evolución de la familia jurídica romano- canónica” en *Revista electrónica del Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM*, nº 21, 2006, p. 2 en <https://bit.ly/2FZm7Sq> (visitado 02 de abril del 2019).

MORILLAS JARAMILLO, M., “Nuevas tendencias en el derecho de transporte aéreo” en MADRID PARRA, A. (Coord.) *Derecho uniforme del transporte internacional cuestiones de actualidad*, Editorial McGraw Interamericana de España, Madrid, 1998, p.274.

MOSSET ITURRASPE, J., *Contrato*, Editorial Culzoni, Buenos Aires, 1997, p. 54.

MOSSET ITURRASPE, J y PIEDECASAS, M., *Responsabilidad por daños*, Rubinzal Culzoni, Buenos Aires, 2018, p. 62.

MONTOYA MANFREDI, U., *Tratado de derecho mercantil*, Editorial Grijley, Lima, 2004, p. 539.

MONSALVE CABALLERO, V., “Análisis del contrato electrónico y la información pre y poscontractual en Colombia a propósito de la legislación comunitaria y extranjera”, en *Revista prolonguémonos*, nº 1, 2015, p. 23

MONTSERRAT CASANOVAS, J., *La financiación de la empresa como optimizar las decisiones de financiación para crear valor*, Editorial Profit, Barcelona, 2013, p.120.

MONTES ALVIS, A , *Análisis de la nuevas tecnologías y medidas en el sistema de gestión de equipajes*, Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, 2018, p. 71.

MOOT, R., *Mecánica de los fluidos*, Universidad de Dayton, Universidad la Salle, 2006, p.521.

MORA GARCIA, B., *Gestión logística integral*, Ecoe ediciones, Bogotá, 2016, p.45.

MORA, L., *Logística de transporte y distribución de carga*, Ecoe ediciones, Bogotá, 2014, p. 36.

MORENO GARCIA, S., *Preparación de pedidos*, E- learning, España, 2014, p. 103.

MORENO NAVARRETE, M., *Contratos electrónicos*, Marcial Pons, Madrid, 1999, p.46.

MUKHOPADHYAY, M., *Law of electronic commerce*, Wolters Kluwer, New York, 2020, p. 91

NACIONES UNIDAS., *Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional anuario XXXII*, Naciones Unidas, New York, 2004, p. 312.

NAVAS HERRERA, M., “La responsabilidad civil del transportador aéreo un análisis paralelo del régimen legal internacional con la ley colombiana”, en *Revista Universitas*, nº 122, 2011, p. 611.

NAVARRO, M., *Escritos sobre riesgos y seguros*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2012, p. 30.

NEVAREZ MONTES, J., *E-commerce*, Editorial digital UNID, Tialnepantina México, 2014, p.53.

NIEVES CUEVAS, M y otros., *El agente de carga en Colombia sus relaciones contractuales en la cadena logística y las consecuencias de los siniestros*, Universidad Sergio Arboleda de Colombia, Bogotá, 2014, p.20.

NOMBELA, G y otros., *Economía del transporte*, Antoni Bosch Editor, Palmas Gran Canaria, 2003, p.288.

NUÑEZ HERNANDEZ, M., *Clasificación arancelaria de las mercaderías*, Isef, México, 2018, p.8.

NOVA LABIAN, A., *Manual jurídico de comercio electrónico y marketing on-line*, Ediciones Experiencia, Barcelona, 2012, p. 100.

OCAMPO LOPERA, T., *El contrato de transporte*, Editorial jurídica de Colombia, Bogotá, 1990, p.154.

O'CALLAGHAN, X., *Leyes civiles de España*, Editorial Universitaria Ramón Areces, Barcelona, 2009, p. 600. RUIZ ARRANZ, A., "La oferta de contrato vinculación y responsabilidad", en *Revista Anuario de Derecho Civil*, nº 4, 2018, p. 1355.

OCHOA, O., *Bienes y derechos reales*, Universidad Católica de Andrés Bello, Caracas, 2008, p.102.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL SALUD., *Reglamento sanitario internacional*, Editorial Organización Mundial de la Salud, Ginebra, 2016, p.5.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL., *Manual de bioseguridad en el laboratorio*, Organización Mundial de la Salud, Ginebra, 2005, p.138.

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA., *Normas básicas internacionales de seguridad para la protección contra la radiación ionizante y la seguridad de las fuentes de radiación*, OIEA, Viena, 1997, p.16.

OPAZO, M., “Seguros de Cargas Internacionales”, en *Revista Negocios Globales Logística de la Universidad Tecnológica Metropolitana*, nº 183, 2020, p. 33.

ORTEGA GIMENEZ, A., *Contratación internacional practica*, Editorial Icx, Madrid, 2013, p.43.

ORTEGA GIMENEZ A, *Smart contracts y derecho internacional privado*, Arazandi, Navarra, 2019, p. 33.

ORTIZ AHLF.,L., *Derecho internacional Público*, Oxford University Press, Ciudad de México, 2018, p.50.

OTERO, H., “National treatment: from international trade law to international investment law” en CARDENAS MUÑOZ, A (Coord.), *Derecho internacional de los Negocios*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2012, p. 228.

OTHON SIDOU, J., Traducción FIX ZAMUDIO, H., “La aeronave es un bien registrable”, en *Revistas de Colaboración Jurídica de la Universidad Unam*, nº35, 2012, p.1, en <http://bit.ly/2OaCfVe> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

OVIEDO ALBAN, J., “La ley aplicable a los contratos internacionales, en revista colombiana de derecho internacional” en *Revista Pontificia Universidad Javeriana de Colombia*, nº 21, 2012, p. 117.

OVIEDO ALBAN, J., “Convención de las Naciones Unidas sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales”, en *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, nº 7, 2006, p. 19.

OVIEDO ALBAN, J., “Aplicación de los principios de unidroit a los contratos comerciales internacionales”, en *Revista Criterio Jurídico*, núm. 3, 2003, p.9.

OVIEDO ALBAN, J., *La formación del contrato*, Editorial Temis - Universidad de la Sabana de Colombia, Bogotá ,2008, p.53.

OVIEDO ALBAN, J., “ Autonomía de la voluntad en los contratos internacionales” en *Revista electrónica de Colombia Derecho Internacional*, nº35, 2012, p. 4 en <https://bit.ly/2TqzFiw> (visitado 21 de febrero del 2019).

OVIEDO ALBAN, J., “La costumbre en el derecho privado” en OVIEDO ALBAN, J., (Coord.) *Derecho comercial en el siglo XXI*, Editorial de la Universidad de la Sabana y Editorial Temis, Bogotá, 2008, p. 60.

PALAZUELOS, E., *El capital a medio siglo de distancia*, Akal, Madrid, 2000, p.70.

PALOMARES GARCÍA, J., La normativa andina como fuente de la nueva lex mercatoria, en *Revista Vía Iuris*, nº 13, 2012, p. 151.

PARADA VÁZQUEZ, J., “La aeronave”, en *Revistas de Derecho Vlex*, nº 9, 2018, p.229, en <http://bit.ly/2pjdFZP> (visitado el 13 de noviembre de 2019).

PARDO GATO, J., “ Momento y lugar de perfección de los contratos informáticos ”, en *Revista de Uned*, nº 25, 2004, p. 19.

PARRA BENITEZ, J., *Derecho general civil y de las personas*, Leyer, Bogota ,2010, p. 69.

PARRA RIVERA, R., Evolución histórica de la lex mercatoria, en *Revista Gestión en el Tercer Milenio de la Facultad de ciencias administrativas UNMSM*, nº 25, 2010, p.66.

PASADOS CASADO, M., *Análisis económico de la liberalización del transporte aéreo efectos sobre el sistema aeroportuarios de Andalucía 1986 – 2001*, Editorial Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006, p.205.

PADILLA TAMARA, A., “Las obligaciones de resultado atenuadas una posible solución entre el conflicto de igualdad y equidad en el contrato de transporte benévolo” en *Revista electrónica de la facultad de derecho de la Universidad de los Andes de Colombia*, nº 35, 2016, p. 21, en <https://bit.ly/3yysnuL> (visitado 02 de abril del 2020).

PAU COSS, J y NAVASCUES, R., *Manual de logística integral*, Díaz de santos, Madrid, 2001, p. 672.

PAZ DE MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional de Varsovia (1929) a Montreal (1999)*, Marcial pons, Barcelona, 2006, p. 71.

PAZ MARTIN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, Editorial Marcial Pons Universidad Castilla de la Mancha, Madrid, 2005, p.67.

PINOCHET OLAVE, R., “La formación del consentimiento a través de las nuevas tecnologías de la información”, en *Revista Ius et praxis*, nº 2, 2004, p. 270.

PINOCHET OLAVE, R., “Aspectos especiales en la formación del contrato electrónico” en DE LA MASA, I (Coord.), *Temas de contratos*, Ediciones Universidad Diego Portales, Santiago de Chile, 2010, p .9.

PEÑA ANDRES, C., *Manual de transporte para el comercio internacional*, Marge Books, Barcelona, 2016, p.162.

PEÑA VALENZUELA, D., “Responsabilidad y comercio electrónico” en Universidad Externado de Colombia (coord.), *El contrato por medios electrónicos*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2003, p. 191.

PEÑA VALENZUELA, D., “Comunicación electrónica y contratos electrónicos”, en LÓPEZ CASTRO, Y y RINCON CARDENAS, E. (Dir.), *Transformaciones en el comercio electrónico un balance de los 20 años de la ley 527-1999*, Universidad del Rosario – Colombia Fintech, Bogotá, 2011, p. 38.

PERALES VISCASILLAS. M., “Principios UNIDROIT y PDCE en el arbitraje internacional”, en FERRER VANRELL, M y MARTINEZ CAÑELLAS, A. (Coord.s), *Principios de derecho contractual europeo y principios de Unidroit sobre contratos comerciales internacionales*, Dykinson, Madrid, 2009, p. 160.

PÉREZ CÁZERES, M., “La lex mercatoria ley procesal global” en *Revista electrónica de Derecho Global de la Universidad de Guadalajara*, nº 9, 2018, p. 86 en <https://bit.ly/2VvLfXu> (visitado 02 de abril del 2019).

PEREZ GALLARDO, L., “Los contratos aleatorios en los códigos civiles iberoamericanos” en PEREZ GALLARDO, L., (Coord.) *Contratos aleatorios*, Editorial Temis, Bogotá, 2012, p. 33.

PEREZNIETO CASTRO, L., *Derecho internacional privado*, Acervo histórico diplomático, Mexico, 1993, p. 15.

PEREZ VARGAS, V., “Derecho empresarial trasnacional”, en *Revista Judicial*, nº 112, 2014, p.271.

PERUCCHI, H., *Daños en el transporte aéreo internacional*, De Palma, Buenos aires, 1957,p.44.

PETIT LAVALL,M., *Derecho aéreo y del espacio*, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2014, p.665.

PETIT LAVALL, V y GUERRERO LEBRÓN, J., “Transporte aéreo régimen jurídico contrato de transporte aéreo” en MARTINEZ SANZ, F y PUETZ, A. (Coords.) *Manual de derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 343.

PETIT LAVALL, M., “El contrato de transporte aéreo mercancías”, en MENENDEZ MENENDEZ, A y FANEGO OTERO, D., (Dir.s), *La regulación de la industria aeronáutica*, 2ª ed., Civitas, Navarra, 2017, p. 270.

PETIT LAVALL, M., “Responsabilidad de las compañías aéreas por destrucción, perdida, avería y retrasos en la entrega de los equipajes” en MARTINEZ SANZ, F; PETIT LAVALL, M, PUTZ, A. y SALES PAYARES, L., (Coord.s) *Aspectos jurídicos y económicos del transporte hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana, 2007, p. 50.

PETIT LAVALL, M., “Los seguros de responsabilidad civil del transportista aéreo”, en *Revista Española de Seguros*, nº 135, 2008, p. 241.

PERALES VISCASILLAS. M., “Principios UNIDROIT y PDCE en el arbitraje internacional”, en FERRER VANRELL, M y MARTINEZ CAÑELLAS, A. (Coord.s), *Principios de derecho contractual europeo y principios de Unidroit sobre contratos comerciales internacionales*, Dykinson, Madrid, 2009, p. 160.

PORTILLO,G., *Modernos contratos del derecho*, Editorial Juris, Argentina, 1993, p.24.

POSNER, K y otros., *Margo on aviation insurance*, LexisNexis Butterworths, Great Britain, 2014, p. 355.

PUIG BRUTAU, J., *Fundamentos de derecho civil*, Bosch, Madrid, 1983, p. 226.

PUIG FERRIOL, L., *Manual de derecho civil*, Marcial Pons, Madrid, 1996, p.549.

PULIDO BEGINES, J., *El concepto de porteador efectivo en el derecho uniforme del transporte*, Marcial Pons , Madrid, 2012, p.43.

PULIDO BEGINES, J., *El concepto del porteador efectivo en el derecho uniforme del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 70.

RAMOS RETANA, G y SAUMA ROSSI, J., *La aplicación directa de los principios de unidroit*, Universidad de Costa Rica, Costa Rica, 2013, p. 15.

RAPIN, P y JACQUARD, P., *Forme froid*, Dunod, Paris, 1996, p.63.

RAUSCH, M., *Los hermanos Wriyth y el avión*, Weekly Reader, Estados Unidos de Norte América, 2007, p.16.

RECALDE CASTELLS, A., *El derecho de disposición en el transporte internacional de mercaderías por carretera*, Indret, Barcelona, 2006, p. 33.

REDONDO DIEGUEZ, M., *Especificaciones de calidad en la materia prima*, Editorial e-learning, España, 2002, p.92.

RENDON ANGEL, J y LONDOÑO VASQUEZ ,D., “La manifestación declarativa de la voluntad jurídica como requisito obligatorio” en GARCÉS VASQUEZ, P.(Coord.) *El consentimiento su formación y sus vicios*, Institución Universitaria de Envigado, Envigado, 2014, p. 23.

RIBAS, A., *Aspectos jurídicos del comercio electrónico en internet*, 2ª ed, Arazandi, Pamplona, 2003, p.8.

RIESCO EYZAGUIRRE, R., “Régimen de responsabilidad consagrado por el código aeronáutico para el transporte aéreo de mercaderías”, en *Revista Chilena de Derecho*, nº 4, 1999, p. 939.

RINCON CARDENAS, E., *Contratación electrónica*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2006, p. 18.

ROCHA ALVIRA, A., *Lecciones sobre derecho civil obligaciones*, Universidad del Rosario, Bogotá, 2009, p. 39.

RODAS AQUINO, J., *Análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala*, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2010, p.136.

RODIÉRE, R., *Droit des transportes terrestres et aérien*, Dalloz, Paris, 1981, p.158.

RODRIGUEZ ADRADOS, A., “El documento comercial informático”, en *Revista Jurídica del Notariado*, nº 28, 1998, p. 60.

RODRIGUEZ CARRION, J., *Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, España, 2003, p.49.

RODRIGUEZ DAVARA, M., *Manual de derecho informático*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 2001, p.170.

RODRIGUEZ DELGADO, J., “Periodo de responsabilidad del porteador en el transporte aéreo de mercancías” en GUERRERO LEBRON, M. (Coord.) *Cuestiones actuales de derecho aéreo*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p.231.

RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., *Introducción al derecho comercial internacional*, Editorial Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2016, p.198.

RODRIGUEZ FERNANDEZ, M., “Reconocimiento De La Lex Mercatoria Como Normativa Propia Y Apropiada Para El Comercio Internacional”, en *E-mercatoria de la Universidad Externado de Colombia*, nº 2, 2012, p.56.

RODRIGUEZ, G., “El e-commerce a nivel internacional”, en *Revista de Derecho Universidad del Norte*, n° 20, 2003, p. 16.

RODRIGUEZ JURADO, A., *Veloz evolución de las normas que rigen la aviación*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2005, pp.84 y 85.

RODRIGUEZ JURADO, A., *Teoría y práctica del derecho aeronáutico*, Editorial Amanlio Fernández, Buenos Aires, 1986, p.79.

RODRIGUEZ, J., *Manual de transporte de carga*, Marcial Pons, Madrid, 1996, p.549

RODRIGUEZ MUÑOZ, J., *Manual de transporte de carga*, Editorial Utadeo y Colfecar, Bogotá, 2009, p.161.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, J., *Derecho mercantil*, Editorial Porrúa de México, México D. F, 1979, p.245.

RODRIGUEZ ROMERO, A y MARTIN AVILA, A., *Transporte de larga distancia*, Elearning , 2003, p. 66.

ROGEL VIDE, C. *Aceptación y contraoferta*, Reus, Madrid, 2014, p.85.

ROMERO MATUTE, B., *El reaseguro*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2001, p.157. MONTOYA LONDOÑO, C., *Manual de seguros*, Universidad Autónoma de Bucaramanga, Bucaramanga, 2001, p. 71.

ROMUALDI, E., “Contrato de transporte y logística una introducción a su análisis”, en *Revista Ateneo de Transporte*, nº 53, 2010, p.6.

ROSETT, A., y otros, “Unification, harmonization, restatement, codification, and reform in international commercial law”, in *Magazine Issue*, nº3, p. 683.

ROS CEREZO, R., “El consentimiento y el proceso de contratación electrónica”, en ROS CEREZO, R y CENDOYA MENDEZ, R. (Coord.s), *Derecho de Internet: la contratación electrónica y la firma digital*, Thomson Reuters- Arazandi, Madrid, 2000, p. 32.

ROVIRA MONGE, J., *Transporte de mercancías perecederas en contenedor frigorífico*, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2015, p. 15.

ROQUE PAVÓN, A y PIERDANT DE LA MORA, P., *Prácticamente como exportar*, Plaza y Valdés, México, 1996, p.29.

RUEDA VALDIVIA, R., *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Comares, Granada, 2002, p. 30.

RUGGIERO, R., *Instituciones de derecho civil*, Tecnos, Madrid, 1993, p. 46. FARNSWORTH, A., *Contratos*, Aspen law & business, United States, 1998, p. 159.

RUIZ CASTELLANOS, G., “La nueva lex mercatoria”, en *Revista Boliviana de Derecho Santa Cruz de la Sierra*, nº 21, 2016, p. 3.

RUIZ DE VELASCO, A., *Manual de derecho mercantil*, Universidad Pontificia de Comillas, Madrid, 2007, p.739.

SABRA, J., *Negociaciones económicas internacionales*, Cefir, Montevideo, 1999, p.144.

SÁENZ DE MIERA, V., *Transporte internacional de mercancías*, Síntesis, Madrid, 2018, p. 66.

SALMON GARATE, E., “Las reservas a los tratados y su evolución en el derecho internacional”, en *Revista de Derecho Themis*, nº 21, 1992, p. 51.

SALVATORE, E., *La nouva Lex mercatoria en contratto e impressa*, Cedam, Italia, 1996, p.769.

SARMIENTO BEJARANO, R., *Principios rectores de los contratos civiles y mercantiles*, Universidad de la Sabana de Colombia, Bogotá, 2002, 50.

SARMIENTO GARCIA, M., *Estudios de responsabilidad civil*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2006, p.28.

SARMIENTO GARCIA, M., *Estudios de responsabilidad civil ponencia la evolución de la legislación internacional en materia de responsabilidad del transportador aéreo*, Editorial Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2003, p. 19.

SARMIENTO GARCIA, M., “Régimen jurídico nacional e internacional del contrato de transporte aéreo en Colombia”, en *Revista Jurídica Universidad Externado de Colombia*, nº 43, 1994, p. 57.

SAMPER WILLS, C., *El contrato de Transporte Aéreo y la responsabilidad*, Pontificia Universidad Católica Javeriana., Madrid, 1948, p.48.

SANCHEZ CALVO, J., *Contrato de transporte terrestre de cosas*, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá , 2004, p. 53.

SANCHEZ GAMBORINO, F., *La llamada culpa grave en el transporte de mercancías por carretera*, Marge Books, Barcelona, 2016, p.41.

SANCHEZ TRUJILLO, F., “Compleitud de la oferta del contrato atípico: elementos esenciales del contrato atípico como requisito de delimitación del objeto de la oferta mercantil”, en *Diálogos de derecho y política*, nº 19, 2018, p. 7, en <https://bit.ly/3xUBeoT> (visitada el 15 de octubre de 2020).

SANTOS BALLESTEROS, J., *Instituciones de responsabilidad civil*, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Bogotá, 2006, p.284.

SANTOS BRIZ, J., *La responsabilidad civil*, 7ª ed., Montecorbo, Madrid, 1993, p. 552.

SANTOS BRIZ, J., *La responsabilidad civil derecho sustantivo y derecho procesal*, Montecorbo, Madrid, 1981, p. 32. PARADA VAZQUEZ, J., *Derecho aeronáutico*, Industria grafica MAE, Madrid, 2000, p. 45.

SANQUIZ PALENCIA, S., *El derecho aplicable al arbitraje comercial internacional en el derecho venezolano*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2005, p.88.

SCOTT, C., *Aeronautics and space flight collections*, The Haworth Press, New York, 1985, p.159.

SCOTT, R y STHEPAN. P., *The limits of leviathan context theory and the enforcement of international law*, Cambridge, England, 2006, p.52.

SCAGLIA, C., “Contratos celebrados a través del intercambio electrónico y automatizado de datos”, en *Revista Jurisprudencia Argentina*, nº 2, 2005, p. 1359.

SCHULDREICH TALLEDA, H., *Derecho de la Navegación*, Editorial Cooperadora del Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1963, p.31.

SCHMITTHOFF, C., “International Business Law: a new law merchant”, en *Current Law and Social Problems*, nº 29, 2012, p.23.

SECRETARIA DEL ESTADO DE EDUCACIÓN DE ANELE, *Comercio Internacional*, Editorial Secretaria del Estado de Educación de Anele, Madrid, 1995, p.364.

SIAZÓN, D., “La convención sobre la protección física de los materiales nucleares”, en *Revista Trimestral del Organismo Internacional de Energía Atómica*, nº 3, 1977, p.11.

SIERRA NOGUERO, E., *Curso de derecho mercantil*, 7ª ed, Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra, 2020, p.231.

SIERRA NOGUERO, E., “Sobre el seguro de transporte aéreo de mercaderías”, en *Revista Española de Seguros*, nº 145, 2011, p. 153.

SIERRA NOGUERO, E., *Manual de derecho aeronáutico*, Tirant lo blanch, Valencia, 2020, p. 249.

SIERRALTA RÍOS, A., *Negociaciones comerciales internacionales texto y casos*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2005, p.127.

SIERRALTA RIOS, A., *Contratos de comercio internacional*, Fondo editorial de la PUCP, Lima , 2018, p.113.

SIMONS, D y WHITINGTON, T., *Historia de la aviación*, Editorial Parragon, 2007, p.34.

SMITS, J., *Contract law*, Elgar, Cheltenham, 2014, p.69. ZWEIRGERT, K., *Introduction to comparative law*, 2ª ed, Clarendon Press, Uk, 1983, p. 69.

SOLER, D., *Diccionario de logística*, Editorial Margie books, Barcelona, 2009, p.29.

SORO RUSSEL, O., *El principio de la autonomía de la voluntad privada en la contratación: génesis y contenido actual*, Colección jurídica general, Madrid, 2016, p.15.

SORLI ROJO, V y CUADRADO ECHEVARRIA, J., *Los siniestros y las averías en el seguro de transportes*, Bosch Editor, España, 1999, p. 32.

SORLOZANO GONZALES, M., *Asesoramiento de productos y servicios de seguros y reaseguros*, IC editorial, Antequera, 2009, p. 54.

SOTO, J., *Tratamiento legal de la responsabilidad en el régimen de transporte de carga argentino*, Universidad Abierta Interamericana, Rosario, 2007, p.17.

SWINDELL, G., “El transporte de los materiales radioactivos”, en *Revista Trimestral del Organismo Internacional de Energía Atómica*, nº 5, 2000, p.17.

TAMAYO JARAMILLO, J., *De la responsabilidad civil*, Editorial Temis, 1983, p.347.

TAMAYO JARAMILLO, J., *El contrato de transporte*, Colombo Editores, Bogotá, 1996, p.52.

TAPIA SALINAS, L., *Derecho aeronáutico*, 2ª ed, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1993, p.488.

TAPIAS SALINAS, L., *Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio*, Editorial Instituto Iberoamericano del Derecho Aeronáutico y del Espacio, España, 1978, p.142.

TAPIAS SALINAS, L., *La duración del transporte aéreo a efectos de la responsabilidad*, Ministerio del Aire, Madrid, 1952, p. 21.

TAPSCOTT, P., “Blockchain una nueva era”, en *Revista de liderazgo la gestión o la toma de decisiones*, nº 152, 2018, p.8.

TARUELA MARTINEZ, A., “La regulación de los contratos internacionales en la Unión Europea”, en *Revista agenda internacional*, nº 43, 1994, p. 181.

TORRES ALVARES, H., *El sistema de seguridad jurídica en el comercio electrónico*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2005, p. 248.

TORRES TORRES, A., *Principios de la Contratación Electrónica*, Editorial Universidad Santo Tomas de Colombia, Bogotá, 2010, p.17.

TOSI, J., *Responsabilite aeriene*, Litec, Paris, 1978, p. 198.

TOLOSA VILLABONA, L., “De los principios del derecho obligacional y contractual contemporáneo”, en *Revista de Estudios Socio jurídicos*, nº 2, 2017, p. 35.

TOUBES MUÑIZ, J., “El criterio histórico en la interpretación jurídica”, en *Revista Dereito*, nº 22, 2013, p. 145.

TROPLONG, M., *Le droit civil expliqué*, Nabu Press, Paris, 1843, p. 394.

TUR FAUNDEZ, C., *Smart contracts análisis jurídico*, Reus editorial, Madrid, 2018, p. 33.

UMAÑA CHAUX, A y SOLER RANGEL, M., “Validez jurídica de la información digital”, en LÓPEZ CASTRO, RINCON CARDENAS, E. (Dir.), *Transformaciones en el comercio electrónico un balance de los 20 años de la ley 527-1999*, Universidad del Rosario – Colombia Fintech, Bogotá, 2011, p. 12.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES, “Exposición y comentario del nuevo código argentino de aeronáutica”, en *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, n° 42-43, 1955, p.661.

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID., “Derecho aeronáutico “en *Revista de la Universidad de Madrid*, n° 21-24,1957, 2014, p.387.

UNIVERSIDAD DE OVIEDO., *Colección de estudios jurídicos en homenaje a José Pérez Montero*, Oviedo, 1988, p. 821.

UNIVERSIDAD DE OVIEDO., *Liber amicorum colección de estudios jurídicos al profesor José Pérez Montero*, Universidad de Oviedo servicio de publicaciones, Oviedo, 1988, p.1413.

URIA, R., *Derecho Mercantil Seguros*, Imprenta Aguirre, Madrid, 1976, p. 64.

URBANO SALERNO, M., *Contratos civiles y comerciales*, Editorial Oxford University Press, México, 2003, p.3.

URIBE CALDERON, D., *El contrato de transporte aéreo internacional análisis comparado*, Universidad Complutense, Madrid, 2000, p.26.

URIBE GARCIA S., “ La responsabilidad por riesgo”, en *Revista de derecho Ratio Iuris de la Universidad Autónoma Latinoamericana*, nº 1, 2004, p. 32.

URGATE ROMANO, L., *Tratado de derecho aeronáutico*, Editorial Propia, México, 2000, p.141.

VALLEJO, F., *El contrato de Transporte*, Editorial Temis, Bogotá, 1990, p.70.

VALENCIA, P., “Consideraciones jurídicas sobre la salud animal”, en *Revista de Derecho*, nº 23, 2017, p.28.

VALENCIA RAMIREZ, J., “Contratos Inteligentes”, en *Revista de investigación en tecnologías de la información RITI*, nº 14, 2019, p. 5.

VALLINA ASIN, P., *El transporte de perecederos frutas y hortalizas*, Icade, Madrid, 2017, p. 32.

VASALLO, C., Actualización en diciembre de 2019 de los límites de responsabilidad para el Convenio de Montreal de 1999”, en *Cedae*, nº 26, 2020, p. 3, en <https://bit.ly/3ktGFGE> (visitada el 15 de octubre de 2020).

VASQUES DEL MERCADO CORDERO, O., *Derecho mercantil y globalización: desafío y compromiso*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2007, p.16.

VASQUEZ DEL MERCADO, O., *Contratos mercantiles*, Ecoe, Bogotá, 2014, p.191.

VIDELA ESCALADA, F., *Derecho aeronáutico*, Editorial Zavalia, Buenos Aires, 1970, p.17.

VILA LOPEZ, C., *Logística de la carga aérea*, Marge Books, Barcelona, 2004, p.97.

VILLAMIZAR MORALES, C., *Naturaleza jurídica de los contratos celebrados por medios electrónicos en la legislación colombiana*, Universidad Autónoma de Bucaramanga, Bucaramanga, 2006, p. 50.

VON GIERKE, J., *Derecho comercial y de la navegación*, Tipografía editora, Buenos Aires, 1967, p.161.

WHALEN, T., "The new Warsaw Convention the Montreal Convention", in *Magazine air and space and law*, nº 25, 2000, p.12.

WATSON, A., *Legal Transplants: An approach to comparative law*, University of Georgia, Athens, 1993, p.157.

WEATHERFORD, J., *La historia del dinero de la piedra arenisca al ciberespacio*, Editorial Andrés Bello, Barcelona, 1997, p.37.

WEINER, J., *Globalization and the harmonization of law*, Editorial printer, Great Britain, 1991, p.161.

WENSVEEN, J., *Air Transportation*, 6ª ed, Ashgate, England, 2007, p.325.

ZAMBRANA RAMIREZ, C., *Administración del comercio internacional*, Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica, 1995, p.274.

ZAMAR RABILLAJE, C. y otros, "Los contratos comerciales internacionales derecho comparado e innovaciones en el código civil y comercial argentino", en *Revista Facultad de Ciencias Económicas UNNE*, nº 16, 2016, p. 154.

ZIEGEL, J, y LERNER, S., *New developments in international commercial an consumer law proceedings of the 8th biennial conference of the international academy of comercial and consumer law*, Hart publishing, Great Britain, 1998, p.3.

ZULETA HOLGUIN, F., *Mecánica procesal del contrato de seguros*, Dintel, Bogotá, 1993, p. 37.

I. LEGISLACIÓN

1.INTERNACIONAL

Convenio de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, publicada en el BOE núm. 233, de 21 de agosto.

Protocolo de la Haya de 1955 Modificadorio del Convenio de Varsovia de 1929.

Protocolo Numero 4 de Montreal de 1975 Modificadorio de Convenio de Varsovia de 1929, publicada en el BOE núm. 34, de 09 de Febrero.

Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, publicada en el BOE núm. 122, de 20 de Mayo.

Reglamento CE N° 593/2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales de Roma I.

2. ESPAÑA.

Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, publicada en *BOE* núm. 176, de 23 de julio.

Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la ley 48 de 1960, publicada en *BOE* núm. 29, de 2 de febrero.

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, publicada en *BOE* núm. 162, de 08 de julio.

Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico, publicada en *BOE* núm. 166, de 12 de julio.

Código Civil Español, de 24 de julio, publicada en *Gaceta de Madrid* núm. 206, de 25 de julio.

3. COLOMBIA.

Decreto 410 de 1971, de 27 de marzo, publicada en el Diario Oficial núm. 33.339, de 16 de junio

Ley 527 / 1999, de 18 de agosto, publicada en el Diario Oficial núm. 43.673, de 21 de agosto.

RAC (Reglamentos aeronáuticos colombianos)

4. ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (IATA)

Recomendación CSC 32 / IATA Resolución 600 b transporte aéreo internacional

Comunicado de la IATA 03

Resolución de la IATA 600

Resolución de la IATA 600 B

Resolución de la IATA 670

Resolución de la IATA 600i

Resolución de LA IATA 600h

Resolución de la IATA 672

Resolución de la IATA 600g

Resolución de la IATA 600f

5. OACI

Anexo 17 seguridad

II. JURISPRUDENCIA

1. ESPAÑOLA

1.1 Tribunal Supremo

STS, Sala 1ª, de 20 de julio de 2021 (Cendoj 28079110012021100546).

STS, Sala 1ª, de 28 de septiembre del 2020 (Cendoj 28079110012020100469).

STS, Sala 1ª, de 19 de julio del 2018 (Cendoj 28079110012018214648).

STS, Sala 1ª, de 06 de agosto del 2017 (Cendoj 28079110012017100341).

STS, Sala 1ª, de 25 de noviembre del 2016 (Cendoj 28079110012016100682).

STS, Sala 1ª, de 12 de enero del 2015 (Cendoj 28079110012015100048).

STS, Sala 1ª, de 17 de septiembre de 2013 (RAJ 506 / 2013).

STS, Sala 1ª, de 08 de julio del 2011 (Cendoj 28079110012011100518).

STS, Sala 1ª, de 22 de junio del 2011 (Cendoj 28079370282011100227).

STS, Sala 1ª, de 18 de julio del 2011 (Cendoj 28079110012011100518).

STS, Sala 1ª, de 15 de julio de 2010 (Cendoj 28079110012010100462).

STS, Sala 1ª, de 08 de marzo del 2011 (Cendoj 28079110012011100162),

STS, Sala 1ª, de 12 de septiembre del 2004 (Cendoj 28079110012004100298).

STS, Sala 1ª, de 26 de abril del 2004 (Cendoj 28079110012004100298

STS, Sala 1ª, de 14 de enero del 2004 (Cendoj 28079110012008100786).

STS, Sala 1ª, de 28 de enero de 2000 (RAJ 454 / 2000).

STS, Sala 1ª, de 15 de junio de 1994 (RAJ 4923 / 1994).

STS, Sala 1ª, de 26 de julio de 1990 (Cendoj 28079110011990101392).

STS, Sala 1ª, de 2 de febrero de 1990 (RAJ 652 / 1990).

STS, Sala 1ª, de 10 de junio de 1987 (Cendoj 28079110011987101437).

STS, Sala 1ª, de 31 de diciembre de 1985 (Cendoj 28079110011985100620).

STS, Sala 1ª, de 2 de febrero de 1980 (RAJ 3623 / 1980).

1.2 Audiencias Provinciales

SAP Palmas de Gran Canaria, Sección 1ª, de 23 de abril del 2020 (Cendoj 35016470012020100003).

SAP Valencia, Sección 6ª, de 19 de enero del 2020 (Cendoj 46250370062020100084).

SAP Vitoria-Gasteiz, Sección 7ª, de 13 de enero del 2020 (Cendoj 01059420072020100014).

SAP Bilbao, Sección 2ª, de 12 de marzo del 2020 (Cendoj 48020470022020100309).

SAP Pamplona, Sección 1ª, de 16 de diciembre del 2020 (Cendoj 31201470012020100155).

SAP Vitoria Gasteiz, Sección 7ª, de 07 de enero del 2020 (Cendoj 01059420072020100008).

SAP Bilbao, Sección 4ª, de 16 de septiembre del 2019 (Cendoj 48020370042019101269).

SAP Vitoria Gazteiz, Sección 7ª, de 09 de diciembre del 2019 (Cendoj 01059420072019100198).

SAP Madrid, Sección 19ª, de 14 de noviembre del 2018 (Cendoj 28079370192018100389).

SAP Tarragona, Sección 1ª, de 18 de abril del 2018 (RAJ 261 / 2006).

SAP Madrid, Sección 28ª, de 02 de abril del 2018 (Cendoj 28079370282018100147).

SAP Las Palmas, Sección 3ª, de 14 de marzo del 2018 (RAJ 1060 / 2017).

SAP Sevilla, Sección 8ª, de 17 de enero del 2017 (RAJ 10590 / 2016).

SAP Salamanca, Sección 1ª, de 05 de mayo del 2016 (RAJ 175/ 2016).

SAP Valencia, Sección 11ª, de 17 de diciembre del 2015 (RAJ 340 / 2015).

SAP Madrid, Sección 12ª, de 07 de mayo del 2015 (RAJ 226 / 2014).

SAP Sevilla, Sección 5ª, de 09 de noviembre del 2015 (RAJ 92 / 2015).

SAP Madrid, Sección 10ª, de 03 de septiembre del 2015 (Cendoj 28079470102015100145).

SAP Alicante, Sección 8ª, de 13 de octubre del 2014 (Cendoj 03014370082014100210).

SAP Barcelona, Sección 11ª, de 20 de febrero del 2014 (RAJ 670 / 2012)

SAP Girona, Sección 1ª, de 21 de julio del 2015 (RAJ 256 / 2015).

SAP Cuenca, Sección 1ª, de 30 de diciembre del 2010 (Cendoj 16078370012010100508).

SAP Tenerife, Sección 4ª, de 20 de octubre del 2010 (RAJ 403 / 2010).

SAP Cáceres, Sección 1ª, de 10 de marzo del 2010 (Cendoj 10037370012010100119).

SAP Madrid, Sección 28ª, de 28 de mayo del 2009 (Cendoj 28079370282009100137).

SAP Alicante, Sección 8ª, de 13 de enero del 2009 (RAJ 261 / 2006).

SAP Madrid, Sección 14ª, de 18 de marzo del 2008 (Cendoj28079370142008100177).

SAP Barcelona, Sección 15ª, de 12 de junio del 2008 (Cendoj 08019370152008100205).

SAP Oviedo, Sección 1ª, de 25 de mayo del 2007 (Cendoj 33044470012007100030).

SAP Zaragoza, Sección 5ª, de 12 de mayo del 2006 (RAJ 156 / 2006).

SAP Asturias, Sección 4ª, de 31 de enero del 2006 (Cendoj 33044370042006100037).

SAP Madrid, Sección 25ª, de 29 de junio del 2004 (RAJ 186 / 2003).

SAP Baleares, Sección 5ª, de 14 de enero del 2004 (RAJ 530 / 2003).

2. COLOMBIA

2.1 Corte Suprema de Justicia – Sala Civil.

CSJ de Colombia, Sala civil, de 06 de septiembre del 2016 (expediente 11815-2016).

CSJ de Colombia, Sala civil, de 24 de junio del 2016 (expediente SC8510 - 2016).

CSJ de Colombia, Sala civil, de 03 de septiembre del 2015 (expediente SC429 - 2015).

CSJ de Colombia, Sala civil, de 26 de enero del 2015 (expediente 054-2015).

CSJ de Colombia, Sala civil, de 11 de julio del 2011 (expediente SC180 - 2011).

CSJ de Colombia, Sala civil, de 04 de abril del 2001 (expediente SC5776 - 2001).

2.2 Corte Constitucional de Colombia.

Corte Constitucional colombiana, de 01 de febrero del 2016 (C-045/2017).

Corte Constitucional colombiana, de 29 de enero del 2014 (C-033/2014).

Corte Constitucional Colombiana, de 11 de diciembre del 2013 (C-934/2013).

Corte Constitucional colombiana, de 16 de Julio del 2002 (C-533-2002).

Corte Constitucional colombiana, de 10 de junio del 1999 (C-2276).

Corte Constitucional colombiana, de 25 de septiembre del 1997 (C-468/1997).

Corte Constitucional colombiana, de 26 de febrero del 1993 (C-087/1993).

Corte Constitucional colombiana, de 10 de junio del 1999 (C-2276).

3. INTERNACIONAL

3.1 Laudos Arbitrales de la Cámara de Comercio Internacional

Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional, de 08 de febrero del 1982 (Caso Italia). Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional, de 22 de octubre de 1992 (Caso Francia).

Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional, de 26 de octubre del 1979 (Caso Palvak vs Norsolor).