**Tema**: ***“La influencia del nuevo Código Civil y Comercial en el Transporte de Carga Aérea. Principios básicos de la Guía Aérea Digital”.***

**Autor:** Dr. Carlos María Vassallo[[1]](#footnote-1)

Resumen/Abstrac:

claves/key words:

**SUMARIO**

1*- Sobre la Autonomía Normativa del Derecho Aeronáutico*

*3- El nuevo Código Civil y Comercial, “CCC”. ¿Alcanza al transporte aéreo de cargas?. Prelación Normativa. El contrato de transporte, Leyes especiales y Transporte.*

*4- Contratos en soporte electrónico. Antecedentes y el nuevo CCC.*

*5- Hacia la implementación de la Guía Aérea Digital. Resolución IATA 672.*

*6**Explicación operativa del funcionamiento de la e-awb.*

***1- Sobre la Autonomía Normativa del Derecho Aeronáutico.***

La normativa aeronáutica es de carácter especial, internacional, integral, uniforme e imperativa, caracteres, que hasta el momento, son aceptados por jurisprudencia para la aplicación uniforme y excluyente de las normas aeronáuticas a todas las acciones derivadas del Contrato de Transporte Aéreo.[[2]](#footnote-2)

Este criterio de aplicabilidad deviene de la pirámide jurídica que tiene por vértice a la Constitución Nacional que en su art. 116 que le atribuye jurisdicción federal a las causas de almirantazgo con aplicación de las normas especiales aeronáuticas y solo supletoriamente las de derecho común, hoy unificadas bajo el nuevo Código Civil y Comercial[[3]](#footnote-3), en adelante “CCC”.

La normativa especial aeronáutica está integrada con:

-Los Tratados Internacionales de Derecho Público, Chicago de 1944[[4]](#footnote-4) en cuanto la República como Parte Contratante se somete y compromete a adaptar su legislación interna a los principios y acuerdos de la aviación civil internacional;

-Los Tratados de Derecho Privado, fundamentalmente el Convenio de Montreal de 1999[[5]](#footnote-5), en adelante CM/99, en cuanto a documentación, obligaciones y responsabilidad en la ejecución del contrato de transporte aéreo internacional;

-El Código Aeronáutico Argentino[[6]](#footnote-6), que regula el transporte interno, y fundamentalmente su art. 2 fuentes;

-El Digesto Jurídico Argentino[[7]](#footnote-7) que mantuvo la vigencia de las normas antedichas; y

-Los Reglamentos Aeronáuticos entre los cuales destacamos para el tema en estudio la Resolución 1532/98 Anexo 2 “Cargas”[[8]](#footnote-8), entre otras.

Más adelante también nos referiremos a la Ley de Defensa del Consumidor art. 63[[9]](#footnote-9) y su relación de subsidariedad al derecho aeronáutico.

Nos extenderemos en la explicación de alguna de ellas para fundar la reducida influencia que tendrá en esta especialidad y particularmente en el contrato de transporte aéreo de cargas, la vigencia del CCC desde el 1 de agosto de 2015.

El Tratado Internacional de Derecho Público de Chicago de 1944 tiene su mano ejecutora en la OACI que fija, a partir de sus 19 Anexos técnicos principios basados en pos de la seguridad, en normas y recomendaciones que los mantiene actualizados, con sus “enmiendas” a las necesidades de los tiempos.

Los Estados Parte deben dictar o adecuar sus normas internas en base al principios de imperatividad[[10]](#footnote-10) y uniformidad[[11]](#footnote-11) , que también alcanzan al CM/99[[12]](#footnote-12) que les impone el Derecho de los Tratados del Convenio de Viena de 1969 en sus arts. 26 y 27; primera razón de peso para no apartarse de la aplicación de normas aeronáuticas, valga la redundancia, a cuestiones aeronáuticas.

En cuanto al Código Aeronáutico Argentino en su art. 2 consagra la autonomía y prácticamente la autosuficiencia de las instituciones de derecho aeronáutico previendo un orden de prelación en donde solo el último eslabón envía al derecho común.

Se aplicará en el siguiente orden: 1-*“... Si una cuestión no estuviese prevista en este Código se resolverá por los usos y costumbres de la actividad aérea”*. 2- “*Si una cuestión no estuviere prevista en este Código se resolverá por las leyes análogas* ”, entendiéndose por ellas las que se aplican a un caso determinado cuando las leyes directas no son suficientes para resolver el mismo. 3- *“Los principios generales del derecho común”,* que se traduce en el principio de “equidad”, único fuera del ámbito aeronáutico en tanto “La equidad es la que debe dirigir la resolución de los jueces”.[[13]](#footnote-13)

En cuanto a las Reglamentaciones Aeronáuticas, nos referiremos infra a las que contiene las “Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo”, en la Resolución 1532/98 M.E. y O.S.P. Anexo 2 “ Cargas”.

Estas prevén normas de tipo pre-contractual, tales como el art. 3 “aceptación de mercancía para el transporte” que considera que la carga aceptable se trasladará vía aérea, sujeto a disponibilidad, con prioridad para el embarque como, en caso de necesidad, de desembarque en cabeza del transportador; art. 5 Tarifas y Cargos, que pueden ser o no las publicadas y basados en criterios de unidades de medidas del transportador, pagos pre o en destino etc.

En cuanto a la etapa de ejecución del contrato también esta reglamentación prevé soluciones específicas para el transporte aéreo en tanto obliga al porteador en forma que parecerían abusivas en otro tipo de contrato como por ejemplo el art. 6 b) al que solo indica que el porteador “ *comprometerá sus mejores esfuerzos para transportar la carga con razonable prontitud..”* y “…*no asume ninguna obligación de hacerlo en una aeronave determinada o por una ruta o rutas en particular, o de efectuar conexiones en algún punto del itinerario*..” e inclusive *“..el transportador puede sustituir transportadores o medios de transporte sin previo aviso*..”

Su fundamento habrá que encontrarlo en las características del transporte de carga aérea que es de tal dinamismo que la legislación aeronáutica debe poner en manos del porteador una serie de facultades que no se cuenta en el transporte por otro medio, y sería incomprensible y abusiva para el que estuviera fuera de este ámbito tan especial.

Así por ejemplo, a una carga de pescado, lista para el embarque se le presenta la contingencia de una avería en la aeronave que la debía llevar de Buenos Aires a Madrid. La carga está aceptada con su embalaje especial que mantiene la cadena de frío adecuada, pero de no volar su contenido perderá total valor comercial. La Cia aérea, entonces, sin consulta necesaria al expedidor, embarcará el pescado a MAD via Santiago de Chile, y llegará solo con 3 hs de retraso. El transporte será más caro para el transportador que debe pagar tarifa interlineal, mayor que su costo en propio, y hasta es posible que pierda dinero, pero podrá cumplir.

Una norma a la que debemos hacer referencia, aunque no tiene carácter aeronáutico, es la ley de defensa del consumidor, pues el CCC introduce en los arts. 1092 a 1122 los “Contratos de Consumo”, y es una sostenida pretensión de los juristas que llevan esta bandera incluír en su normativa del consumidor al contrato de transporte aéreo alcanzando entonces a la carga aérea que hoy nos ocupa.

Lo primero que debemos separar es el transporte aéreo de carga del contrato de consumo por la simple razón que no cumple con las características de la relación de consumo que prevé el art. 1192 CCC[[14]](#footnote-14), pues debe ser el receptor del servicio el “destinatario final” extremos que generalmente no se dá. Pero hay muchas razones jurídicas de mayor peso.

Este debate ya ha sido dado en el año 2008, y ganado a favor de la autonomía del derecho aeronáutico. Se pretendió modificar la ley 24.240 de defensa del consumidor (TO 26.361[[15]](#footnote-15)) con la derogación de su art. 63 que implicaba el final de la supletoriedad de la Ley de Defensa del Consumidor; y la aplicación principal del ordenamiento del consumidor al Contrato de Transporte Aéreo.

En nuestro trabajo “El Proyecto de Reforma de la Ley de Defensa del Consumidor y el Transporte Aerocomercial”[[16]](#footnote-16), ya habíamos realizado una pormenorizada crítica de fondo a la pretendida derogación, que trascendió al Congreso, pero sin éxito.

Pero al promulgarse la ley 26.361 por decreto 565/08, el día 3/04/2008, el PEN observa con poder de veto parcial al art. 32, y en consecuencia mantiene aplicable el Código Aeronáutico y los Tratados Internacionales y la subsidiariedad de la LDC al contrato de transporte.

*Al opinar sobre este veto, la Dra. Kemelmajer De Carlucci,* [[17]](#footnote-17)a la sazón, y luego de más de un lustro fue una de las tres redactoras del CCC oportunamente dijo: “…*Los fundamentos transcriptos para el veto parcial de la ley son, a mi criterio, correctos porque respetan los principios propios del Derecho Aeronáutico, su especificidad, su autonomía y la imperatividad de sus normas (…) Tampoco, como citaré es un régimen inconstitucional, todo lo contrario, la Reforma de 1994 precisamente le otorga valor al Derecho Internacional ratificado sobre el interno…*”, y agrega, *“..nunca fueron atacados de inconstitucionalidad…”*

***2- El nuevo Código Civil y Comercial, “CCC” ¿Alcanza al transporte aéreo de cargas? Prelación Normativa. El contrato de transporte, Leyes especiales y Transporte.***

No se puede adelantar una respuesta sin hacer un prolijo análisis de las normas del CCC, que vendrán a sumarse a las ya referidas en 1-.

Cuando la nueva codificación define al “contrato de transporte” en su art. 1280[[18]](#footnote-18) lo hace de forma general sin distinguir el medio por el cual se hará el transporte, ya sea tierra, agua o aire, y tampoco en cuanto a su objeto sean personas o cosas.

Luego, en cuanto al transporte de cargas, le dedica la sección 3 de los arts. 1296 a 1318. CCC.

Para ir acercándonos a la respuesta sobre la aplicabilidad del CCC al transporte aéreo de cargas será fundamental tener en cuenta lo previsto en su art. 1281 en donde su texto se refiere específicamente al ámbito de aplicación diciendo *”…excepto lo dispuesto por leyes especiales, las reglas de este capítulo se aplican cualquiera que sea el medio empleado en el transporte…”*

En el caso del transporte aéreo de cosas o carga, se encuentra regido por *“leyes especiales”* que hacen a la autonomía, ya explicada, de esta rama del derecho, con el Código Aeronáutico Argentino[[19]](#footnote-19) para transporte de carga interno o de cabotaje y los Convenios Internacionales , en especial el CM/99 para el transporte de carga internacional, al cual no solo se encuentra adherida la República Argentina sino más de 190 países del mundo con el mayor volumen global de carga, conformando la norma aplicable por excelencia.

Nótese el carácter de orden público del sistema de responsabilidad en el transporte de carga aérea tanto el Código Aeronáutico para el cabotaje art. 145 y 146 como en el CM/99 que establece en su art. 29 un sistema cerrado de indemnización diciendo que *“ toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente convenio, en un contrato o en un acto ilícito, o sea cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a sus condiciones y límites”.*

***\*Prelación normativa.***

Ahora bien, en caso que existiere un conflicto en la aplicación de la “ley especial aeronáutica” y la de “derecho común del CCC”, el Título “ Contratos en General” art. 963 CCC determina la solución estableciendo la prelación normativa con el siguiente orden*: “a)* ***normas indisponibles de la ley especial y de este código****, b)normas particulares del contrato , c) supletorias de la ley especial y d) supletorias de este Código.”* Para haber sido claro debió decir en su inciso a), que es el que nos importa, “ normas indisponibles de la ley especial y**, en su caso,** del código civil”, sentando la preeminencia de las normas especiales aeronáuticas.

Como ese agregado - **“en su caso” -** es nuestro, y no está en la norma, queda para algunos juristas la duda en cómo se resolverá el conflicto normativo entre una norma indisponible de la ley especial , código aeronáutico, y otra indisponible del CCC.

Conforme pautas hermenéuticas, de los principios generales del derecho, la ley especial siempre prevalece sobre la general, aunque ésta sea posterior. Sumado a ello, para resolver el caso del art. 963 inc a) entendemos que, aunque estén en paridad, en las normas indisponibles de la ley especial y del CCC prevalecerán la aplicación de las primeras por el mero hecho de que en ese inciso son mencionadas en un mismo renglón pero primero, o antes, que las del Código.

Un conflicto de aplicabilidad que seguramente podría ser planteado judicialmente serían las normas aeronáuticas de orden público sobre limitación de responsabilidad y el art. 1313 CCC que sería una norma indisponible en tanto dice*: “Los que realizan habitualmente servicios de transporte no pueden limitar las reglas de responsabilidad precedentes, excepto en el caso del art. 1310”*. (cosas frágiles…)

El ejemplo elegido aparece como bastante claro, pero en otros supuestos, la duda será cómo individualizar cuáles son normas “indisponibles” y cuáles son “supletorias”. Seguramente la solución estará ligada al orden público y en tal sentido la doctrina y jurisprudencia uniforme, en el fuero civil y en el comercial, ha entendido que las “normas indisponibles” son aquellas que tutelan derechos irrenunciables para las partes, las “supletorias”, serían aquellas que podrían ser sustituidas por voluntad de las partes, en donde no hay orden público involucrado.

Al solo efecto de profundizar alguna interpretación que pretenda calificar al contrato de transporte aéreo de carga como contrato de consumo y aplicarle las normas del nuevo CCC, debemos destacar que en su Capitulo 7 “Transporte” no lo incluye, califica ni asimila al contrato de consumo, arts 1280 a 1287, como tampoco cuando se refiere en particular al transporte de cosas art 1296 a 1318, ni tampoco hace ninguna remisión a los contratos de consumo normados en los arts. 1092 a 1122.

*Como primera conclusión*: estando regido el transporte de carga aérea por *“leyes especiales”* estará la actividad excluida del ámbito de aplicación del nuevo CCC, que, entiendo quedará aplicable al transporte terrestre que siempre estuvo dentro de la normativa del Código de Comercio, hoy derogado.

No podemos dejar de reconocer la aplicación al contrato de transporte aéreo de carga de varios artículos del CCC en el momento pre-contractual, y que hacen a principios como el art. 11[[20]](#footnote-20) relativo al abuso de posición dominante, el artículo 9 que contiene el principio genérico de buena fe[[21]](#footnote-21), el 10 es el que rechaza el ejercicio abusivo de derechos, el 958 en cuanto a la libertad de contratación[[22]](#footnote-22), el 959 efecto vinculante entre las partes, 961 en cuanto los contratos deben celebrarse y ejecutarse de buena fe,

El contrato de transporte aéreo de cargas es típicamente de adhesión, y ello no es sinónimo de abusivo, tanto que el reverso de las Guías Aéreas tienen las condiciones generales del contrato y que se encuentran normalizadas en forma global para más de 190 países, hoy contenidas en la Resolución IATA 600i. Esta característica se compadece con el art. 985 CCC. Algunas pocas condiciones se pueden pactar, además del plazo prudencial del transporte, y en este caso son compatibles con el art. 986 CCC en cuanto prevé cláusulas particulares en los contratos de adhesión.

En cuanto a la oferta del servicio, el CCC la prevé en sus arts. 1100 información y 1101 prohibición de publicidad engañosa, principios compatibles con los del transporte de carga aérea art. 5 Resolución 1532/98 Anexo 2 que es la norma aeronáutica aplicable.

Si volvemos a las instituciones de derecho aeronáutico, No podrán ser declaradas como abusivas, las cláusulas que *“…reflejan disposiciones vigentes en tratados internacionales o en normas legales imperativas[[23]](#footnote-23)”,* que son típicamente las del sistema especial de responsabilidad de la carga aérea tanto en el Código Aeronáutico, para cabotaje, como en el Convenio de Montreal de 1999 para carga internacional.

*Una segunda conclusión:* será que las normas que hacen a los principios generales del CCC, y solo por el principio de subsidiariedad, cuando tampoco su solución estuviere prevista en la reglamentación aeronáutica de carga aérea, serán aplicables al contrato de transporte aéreo interno de cargas.

En transporte internacional cuando no haya Tratado vigente que regule el transporte, se tomarán los puntos de conexión que harán al envío y re-envío del derecho internacional privado, contenidos en el CCC, o en Convenios de los que la Argentina sea Parte, vg. Tratado de Montevideo de 1949 art. 26 y 27, fijan la ley aplicable y jurisdicción en el lugar de descarga en el transporte internacional.

El problema se planteará en los pocos casos de transporte internacional de carga entre Estados que no sean parte en Convenios Internacionales que los vinculen. En tal caso habrá que apelar al sistema de solución de conflictos, y se tomaran los puntos de conexión para hacer el envío y reenvío al derecho internacional privado y que es objeto de un único artículo, el 2649 CCC *“…Si los contratantes se encuentran en distintos Estados al tiempo de la celebración, la validez formal del acto se rige por el derecho del país de donde parte la oferta aceptada o en su defecto, por el derecho aplicable al fondo de la relación jurídica”*. Entendemos por tal el aeropuerto de embarque.

En la actualidad estos casos serán excepcionalísimos en el transporte aéreo de carga internacional.

***3- Contratos en soporte electrónico. Antecedentes y el nuevo CCC.***

Es importante en este trabajo determinar la posible incidencia que tienen las normas del CCC en el contrato de transporte aéreo de carga celebrado por medios electrónicos, e-awb.

Al admitir la validez de los contratos celebrados en soporte electrónico, el art. 1106 del CCC entendemos superado el problema que planteaba la ausencia de un soporte en papel. La nueva norma dispone que “*Siempre que en este Código o en leyes especiales se exija que el contrato conste por escrito, este requisito se debe entender satisfecho si el contrato con el consumidor o usuario contiene un soporte electrónico u otra tecnología similar*”.

A nivel transporte interno de cargas, el problema, en principio que parecía insoluble, se planteaba a partir del Código Aeronáutico art. 119 y 120 para el transporte de mercaderías, instrumentado con tres ejemplares de guías aéreas firmadas, ya en el art. 113 para el transporte de pasajeros preveía su prueba por escrito.

La solución, nunca cuestionada judicialmente, se basó teóricamente en la aplicación de la ley 25.506 de firma digital y firma electrónica, reglamentada por Decreto 2628/02, art. 6[[24]](#footnote-24), que entendimos que como ley especial posterior, derogaba a las normas del código aeronáutico que todavía exigían el soporte papel para los contratos de transporte aéreo.

Desde otro punto de vista, compartimos el criterio de la Dra. Griselda Capaldo[[25]](#footnote-25) en tanto no podrá verificarse desprotección legal en la contratación electrónica del transporte de carga aérea, en donde por lo general hay cierta paridad de fuerzas al contratar entre las Cias Aéreas y los Freigh Forwarder . Esa paridad clasificaría a estos contratos electrónicos en la esfera del *Business to Business.*

En el plano internacional la validez de la e-awb, es decir, contrato de carga aéreo electrónico, estaba ya contemplado en el Protocolo de Montreal 4 de 1975 y el CM/99, que en su art. 4.1 prevé que en el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo , y el 4.2 por *“cualquier otro medio”* en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Esta Convención contiene disposiciones entre los arts. 4 a 23, que completadas con las Resoluciones de la IATA, Resolución 672, deja en claro para las partes contarán con un proceso de contratación y ejecución del transporte aéreo via electrónica, que también llegará a abarcar todos los documentos comerciales y gubernamentales que permitirán que la carga pueda ser desembarcada y despachada a plaza en destino. Tema entonces por demás resuelto en el plano normativo.

Una sola norma del art.288 CCC sobre el particular nos hace ruido, en cuanto a su aplicabilidad al transporte interno en el país en cuanto dice: *“…En los instrumentos generados por medios electrónicos, el requisito de la firma de una persona queda satisfecho si se utiliza una firma digital, que asegure indubitablemente a autoría e integridad del instrumento”.*

La incongruencia vendrá entonces con la exigencia de una firma “digital” que técnicamente no es la “electrónica” que ya existente con generalizado uso. Vg. Redes Banelco, Link, etc. en donde los documentos de depósito, extracción, transferencias, pagos de servicios etc. son electrónicos y no digitales. Entiendo que cuando el CCC dijo firma digital, habría entendido también la electrónica, pues sin no fuere así dejaría sin sustento legal el enorme y creciente comercio electrónico actual en el país, inclusive a los contratos de transporte aéreo de pasajeros, instrumentado en e-tkt que es un documento electrónico y no digital. Sumado a ello, entendemos que esta norma general del CCC no puede derogar una ley especial y reglamentada como es la ley 25.506 de “firma digital”.

Concluímos entonces que a nivel de transporte interno, contaremos en forma subsidiararia a la ley especial del ya vetusto Código Aeronáutico, la ley de firma digital, y subsidiariamente las nuevas y modernas normas del CCC en cuanto al contrato vía electrónica.

Será así que lo dispuesto por el art. 971 CCC, formación del consentimiento, se completará con el último párrafo del art. 2652 que dice: “*La perfección de los contratos entre ausentes se rige por la ley del lugar del cual parte la oferta aceptada*”.

En el nuevo CCC, está expresamente acogido en el documento electrónico en el último párrafo del art. 1108 del nuevo Código de fondo: “*El oferente debe confirmar por vía electrónica y sin demora la llegada de la aceptación*”.

Debe quedar en claro que en la contratación electrónica de cargas internacional las partes en la medida que van avanzando en el proceso de contratación, envío de carga, recepción, listo para el embarque, carga ya en vuelo y recepción en destino mediante mensajes en el Sistema Standard XLM y que en un futuro al ser implementado en el transporte interno en Argentina, se deberán dictar normas aeronáuticas especiales quedando como supletorias las del CCC.

Que en su art. 286 admite que la “*Expresión escrita… puede hacerse constar en cualquier soporte, siempre que su contenido sea representado con texto inteligible, aunque su lectura exija medios técnicos*”, y admitiendo la recepción de la voluntad de las partes por un *“…instrumento pertinente o de otro modo útil”* art. 983, entendiéndose al electrónico a este último.

En cuanto al medio de prueba, en el art. 1019 CCC admite cualquier medio apto, que abarcará, sin duda, el electrónico.

Somos de la idea que las normas hoy contenidas, aunque en forma inorgánica, en el CCC serán suficientes para facilitar, como normas supletorias del negocio de carga aérea.

En definitiva, y en un futuro cercano, al implementarse normativamente la guía aérea de cabotaje, los conflictos a resolver en forma subsidiaria por el CCC a las futuras leyes aeronáuticas en la contratación electrónica del transporte aéreo de carga interno. De la lectura del art. 963 inc c) entendemos que el CCC será norma supletoria de la ley especial, Código Aeronáutico.

***4- Hacia la implementación de la Guía Aérea Digital. Resolución IATA 672.***

Creímos oportuno solo introducir al lector en los primeros conceptos de la contratación electrónica del contrato del transporte aéreo de cargas internacional, que ya ocupa casi el 40% de la carga global, pese a que ya nos hemos referido en detalle en nuestros trabajos anteriores[[26]](#footnote-26).

En diciembre de 2004, el Consejo de la IATA dispone liderar un proyecto de toda la industria cuyo objetivo fue crear las condiciones para sustituir a los procesos existentes en uno nuevo basado en el intercambio electrónico de información para facilitar la circulación de mercaderías.

El proyecto e-AWB de digitalizar la guía aérea y toda su documentación comercial y gubernamental que siempre fue adjunta en soporte papel fue delineado por la IATA como Práctica Recomendada 1670 en la “*Cargo Service Conference”*de marzo de 2010, que puso por meta la implementación completa de la e-freight para 2014. Avanzando en tal sentido la IATA dicta la Resolución 672 en 2013, y deja en claro que solo se pondrá en vigencia la e-freight para contratos de transporte aéreo de carga cuyos puntos de origen y de destino se sitúen entre países que tengan vigente el Protocolo 4 de Montreal de 1975 y/o el CM/99; es decir que la normativa los haya liberado de la emisión papel.

Para llevar adelante la implementación de la e-freight y que tenga efectos jurídicos la declaración del contenido y naturaleza de la carga, como dato declarado por el expedidor o su agente (FF)[[27]](#footnote-27) en la e-AWB, debe ser irrefutable la validez de la firma electrónica puesta por el expedidor o su agencia de cargas.

Como primer paso la IATA tuvo a su cargo el diseño de las *e-AWB*  aprobando el nuevo modelo de guía para carga internacional (Resolución 600b), dictada en la *IATA Cargo Service Conference* de Vancouver en abril del 2010.

En 2009 la IATA y FIATA trabajaron conjuntamente para desarrollar la Práctica Recomendada 1670 “Modelo de Acuerdo de EDI”, así como el Registro de envío IATA CARGO y de esta forma crear procedimiento operativo Standard e-AWB.

El segundo paso, con el objetivo de su implementación a nivel global, la IATA ha dictado, la Resolución 672 del 10 de marzo de 2013, marcando parte del camino a transitar para documentar y ejecutar acuerdos para el transporte de carga con la guía electrónica en lugar de la guía aérea impresa.

Para lograrlo esta Resolución prevé en tres anexos lo siguiente:

- “Anexo A”, un Acuerdo Multilateral Tipo, y el listado de las Líneas Aéreas -*Carriers*- que han adherido y que serán “parte” del sistema implementado para el Transporte de Cargas mediante documentación e-freight.

- “Anexo B”, se han incluido los aeropuertos que están preparados para aceptar la e-AWB, y sólo entre los cuales se podrá documentar carga aérea con e-freight.

- “Anexo C”,[[28]](#footnote-28) están listados los “Agentes de Cargas” o *Freight Forwarder*, que han firmado el Acuerdo Multilateral.

Para el funcionamiento de este sistema se pone en práctica el “EDI” que es la sigla del documento de intercambio electrónico de datos sobre un formato o “mensaje estándar” establecido por la IATA PR 1670 que abarcará, en una primera etapa solo a  *e-AWB*, y se ampliará para la transmisión de los datos comerciales y administrativos.

Las tecnologías utilizadas para el intercambio de mensajes y documentos, estará integrada utilizando el standard XML, y por lo tanto importa la migración de la norma de carga IMP.

La transferencia de datos será entre los ordenadores, quedando asentado como prueba del contrato un “registro de envío”, “recibo de carga” (depósito fiscal) y “registro de embarque” (manifiesto).

Como la implementación del nuevo sistema e-freight prevista por la IATA 672 es compleja, este Acuerdo Multilateral sólo entrará en vigor entre el *Carrier* del Anexo A y el Agente de Cargas -*Freight Forwarder*- del Anexo C, una vez que el cargador particular sea notificado por el *Carrier* que ha cumplido con todos los requisitos de la comunicación electrónica en el marco del Acuerdo IATA 672, art. 1, 1.1, asegurándose el correcto funcionamiento.

Esta Resolución no modifica la IATA 600i, “condición general del contrato de carga aérea” que seguirá en lo que era el reverso de la guía ni las condiciones particulares de los *Carriers*, fletes aplicables, y condiciones de “listo para el transporte”, que seguirá otorgando con su “ok” el depósito fiscal. El consentimiento del remitente para usar un envío record se incluye como Resolución IATA 600h.

La Resolución IATA 672 no es de adopción obligatoria por los transportistas miembros para transacciones electrónicas, pues en muchos casos el transporte se realiza entre países que no son Parte del MP4 o CM99, o bien, siendo Parte, todavía lo impiden los recaudos de las legislaciones internas de los Estados o la falta de implementación global entre las Cías. Aéreas, tal como pasó con los *e-tkts* en donde las transportadoras fueron avanzando en forma gradual con el IET, *interline e-tkt* o bien no cuenten con Aeropuertos habilitados del Anexo B.

Las condiciones del contrato de carga aérea se detallan en la IATA 600i, y el consentimiento del expedidor de uso del sistema electrónico se da en los términos de la IATA 600h. Salvo cuando la legislación o los Tratados aplicables a la guía aérea requieran la emisión de una guía aérea impresa, caso en el cual se aplicará la IATA 600b, vg. carga embarcada en EUA con plataforma electrónica que emite una *e-AWB* y si el destino fuere Venezuela, que exigen en soporte papel por no ser Parte de la Convención de Montreal de 1999, al arribo se imprime para su presentación al despacho, y por lo tanto no seria e-freight.

Si por esta circunstancia de obligación legal todavía se emitiera una guía impresa y se realizara la comunicación electrónica al Operador, la guía impresa es la que tendrá validez de contrato. No obstante, si existiera una diferencia entre la comunicación electrónica y la guía impresa se considerará error en la guía impresa y será la electrónica la que gobierne, IATA 672, art. 1° 1.2 se corregirá y se presentará a despacho en soporte papel.

Se debe tener en claro que el alcance del e-AWB excluye cualquier clase de transporte que requiera en papel al AWB para ser transportado junto con el envío.

Su activación estará dada entre el Carrier del Anexo A y el FF del Anexo C, solo con el ok del carrier luego de pruebas de funcionamiento del sistema electrónico del FF.

La denuncia de este Acuerdo está previsto en la Resolución IATA 672/13 de dos formas. Una consensuada en donde está previsto un plazo de preaviso de la salida del FF de la red; o bien con causa en donde su notificará a la red “con efecto inmediato”.

***5- Breve introducción al funcionamiento de la e-awb.***

La e-AWB se implementará con la digitalización conforme PR 1670 attachment “A”. Los mensajes a transmitir son:

* Manifiesto de vuelo de la Aerolínea (FFM): Para notificar los detalles de los envíos cargados en un vuelo determinado. Opción multi-aeropuerto: transmitiendo los manifiestos desde todo origen previo al ingreso del vuelo en Territorio Nacional; a destinos dentro del Territorio Nacional y a destinos posteriores.

Este mensaje contiene el total de las guías aéreas transportadas en el vuelo.

* Guía Aérea/Guía Aérea Master (FWB): Para notificar el detalle de la totalidad de los datos de cada guía aérea detallada en el manifiesto del vuelo (FFM).
* Manifiesto de Guías Aéreas House (Madre) (FHL): Para notificar el detalle de las Guías Aéreas House contenidas en cada Guía Aérea Master (FWB).
* Guía Aérea House (hijas) (FZB): Para notificar el detalle de la totalidad de los datos de cada Guía Aérea House detallada en el manifiesto de Guías Aéreas House (FHL).

En definitiva, mediante el sistema de Información/Notificación EDI se:

* Describe los requisitos técnicos y operativos para participar en el mismo
* Formaliza el contrato de transporte por vía electrónica
* Documenta el consentimiento del remitente al uso de un registro de envío
* Formaliza el uso y la forma del recibo de carga
* Puede ser aceptado en línea cuando se utiliza un portal Web para el intercambio de mensajes electrónicos.

Buenos Aires, 20 de octubre de 2015.

1. Abogado USAL 1976, Maestrando en Ciencias de la Legislación, Profesor de Grado de Derecho Aeronáutico en la Universidad del Salvador, de Postgrado en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial INDAE, y el Postgrado Universidad Católica Argentina, y profesor invitado en Postgrado de la Universidad de Buenos Aires. Actualmente abogado consultor de Aerolíneas Argentinas SA, y ex Director del área judicial al Grupo Aerolíneas Argentinas y Austral Lineas Aéreas , Miembro del Comité legal de la Cámara Argentina de empresas aéreas que operan en Argentina JURCA. Consejero del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Vicepresidente del Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial CEDAE, Editor del sitio [www.cedaeonline.com.ar](http://www.cedaeonline.com.ar), y autor de más de 50 publicaciones de la especialidad. [↑](#footnote-ref-1)
2. Cámara Civil y Comercial Federal, Sala 3; Causas 7748/05 del 6-02-07; 1041/05 del 21-09-09; 6802/02 del 18-05-10 y 3644/06 del 16-04-13. [↑](#footnote-ref-2)
3. La ley fue sancionada el 1 de octubre de 2014, y promulgada el 7 de octubre de 2014. Fecha de Publicación: B.O. 8/10/2014. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ratificado por ley 13.801. [↑](#footnote-ref-4)
5. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Adhesión por ley…. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ley 17.281- [↑](#footnote-ref-6)
7. Ley 26.939- [↑](#footnote-ref-7)
8. Resolución 1532/98 M.E.y O.S.P. (B.O. 10-12-98) [↑](#footnote-ref-8)
9. Ley 24.240 actualizada por ley 26.361- [↑](#footnote-ref-9)
10. Art. 26 Pacta sunt servanda: Todo Tratado en vigor obliga a las Partes y debe ser cumplido por ellas de buena fé. [↑](#footnote-ref-10)
11. Art. 27 Una Parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un Tratado. [↑](#footnote-ref-11)
12. Convenio de Montreal/99: 4 a 16 y Responsabilidad 18 a 22. [↑](#footnote-ref-12)
13. Código Civil de Velez Sarfield Nota al art. 2567 [↑](#footnote-ref-13)
14. CCC art. 1092: “…queda equiparado al consumidor quien sin ser parte de una relación de consumo como consecuencia o en ocasión de ella, adquiere o utiliza bienes o servicios, en forma gratuita u onerosa , como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. [↑](#footnote-ref-14)
15. Extraído del expediente 1061-D-2006 Trámite Parlamentario 19, en su art. 31, "*Ninguna justificación técnico-jurídica ni de sana política de consumo, reconoce la actual subsidiariedad de la ley 24.240 de Defensa del Consumidor en conflictos del servicio de transporte aéreo impuesta por el art. 63, cuya derogación se postula. Este sector de actividad, como cualquier otro que genere relaciones de consumo, debe ser alcanzado por la integración normativa del art. 3°, sin que su naturaleza explique excepción alguna*". [↑](#footnote-ref-15)
16. VASSALLO, Carlos María, “LL. 15/6/2007”. [↑](#footnote-ref-16)
17. KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, “Subsidiariedad de la ley de defensa del consumidor frente a las normas del derecho aeronáutico”, en *Congreso Internacional de Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo – 50 años ALADA,* Buenos Aires, IJ Editores, 2011 (pp. 251 a 268). [↑](#footnote-ref-17)
18. CCC art. 1280: “Hay contrato de transporte cuando una de las partes llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete” [↑](#footnote-ref-18)
19. Cód. Aeron: arts. 119 a 124 y Responsabilidad 139 a 154. [↑](#footnote-ref-19)
20. “*Lo dispuesto en los artículos 9 y 10 se aplica cuando se abuse de una posición dominante en el mercado, sin perjuicio de las disposiciones específicas contempladas en leyes especiales*.” [↑](#footnote-ref-20)
21. ARTICULO 9°.- Principio de buena fe. Los derechos deben ser ejercidos de buena fe. [↑](#footnote-ref-21)
22. “*Las partes son libres para celebrar un contrato y determinar su contenido, dentro de los límites impuestos por la ley, el orden público, la moral y las buenas costumbres*.” [↑](#footnote-ref-22)
23. CCC art. 1121. Límites [↑](#footnote-ref-23)
24. **Artículo 6º** — **Documento** **digital**. Se entiende por documento digital a la representación digital de actos o hechos, con independencia del soporte utilizado para su fijación, almacenamiento o archivo. Un documento digital también satisface el requerimiento de escritura.

    El Decreto 1028/2003 disolvió el Ente Administrador de Firma Digital (creado por el art. 11 del Decreto 2628/2002) y reconoció a la Oficina Nacional de Tecnología de la Información (ONTI) como Autoridad Certificante. [↑](#footnote-ref-24)
25. CAPALDO, Griselda (2011) “E-commerce, transporte aéreo de cosas y arbitraje”, en *Eldial.com*, Año XIV, del 14-07-2011. Suplemento de Derecho Marítimo y Transporte, pp. 1-15. Disponible en: http://www.eldial.com/nuevo/tcd-detalle.asp?base=50&id=5765&fecha\_publicar=14/07/2011&t=s&numingr=5&usr=1236547 [↑](#footnote-ref-25)
26. http://cedaeonline.com.ar/2013/06/14/resolucion-iata-672-comentarios-sobre-la-e-freight-internacional/ y http://cedaeonline.com.ar/2014/11/12/nuevos-desarrollos-del-contrato-de-carga-aerea/ [↑](#footnote-ref-26)
27. FF: Freight Forwarder. [↑](#footnote-ref-27)
28. Listados de *Carriers* y Agentes en [*www.iata.org*](http://www.iata.org/) / *e-AWB*multilateral. [↑](#footnote-ref-28)