



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales
y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL CON EXPEDICIÓN EN CONTRATOS DE COMPRAVENTA

Alumno: Alberto Gómez Fernández

Mayo, 2020

ÍNDICE

RESUMEN

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**
 - 2.1 AUMENTO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**
 - 2.2 APROXIMACIÓN AL DERECHO AERONÁUTICO**
 - 2.3 ÁREAS Y ZONAS DEL AEROPUERTO**
 - 2.4 CANALES DE VENTA**
 - 2.5 ORGANIZACIONES DEL TRANSPORTE AÉREO**
 - 2.6 ACREEDITACIÓN PARA EL TRANSPORTE AÉREO**
 - 2.7 FÓRMULAS DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL AÉREA**
- 3. NORMATIVA APLICABLE**
 - 3.1 REGLAMENTO JURÍDICO**
 - 3.2 CONVENIOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**
 - 3.3 OBLIGACIONES Y DERECHOS CONTRACTUALES**
 - 3.4 RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LOS CONTRATOS**
 - 3.4.1 INCOTERMS MULTIMODALES**
 - 3.5 TARIFAS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**
 - 3.5.1 TIPOS DE TARIFAS**
 - 3.5.2 RECARGOS Y OTROS COSTES**
- 4. CONCLUSIÓN**
- 5. LISTADO DE ABREVIATURAS**
- 6. BIBLIOGRAFIA**

RESUMEN

El transporte aéreo internacional es un sector donde se producen numerosas operaciones que están sujetas a contratos que permiten el tráfico de mercancías. Estos contratos tienen características especiales debido al riesgo que conlleva el transporte de mercancías, las partes contractuales que intervienen en el mismo, responsabilidades y obligaciones de ambas, los documentos que se emplean para formalizar los contratos, su normativa aplicable y las organizaciones internacionales que han intervenido en el desarrollo del sector aéreo; elementos que van a pasar a ser objeto de análisis en este Trabajo de Fin de Grado.

ABSTRACT

International air transport is a sector where they can carry out operations that are subject to contracts that allow freight traffic. These contracts have special characteristics due to the risk involved in the transport of goods, the contractual parties involved in it, the obligations and obligations of embassies, the documents used to formalize the contracts, their applicable regulations and the international organizations that have intervened in the development of the aviation sector; elements that will become the object of analysis in this Final Degree Project.

1. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo es con diferencia el medio más rápido y eficaz en el comercio internacional, debido a la gran actuación de almacenaje y entrega de mercancías. Ofrece la posibilidad de trasladar una mercancía a cualquier otro lugar del mundo en 24 horas. La velocidad es crucial tanto para las cargas perecederas como para las de alto valor y los envíos urgentes. Otra ventaja de la rapidez es que, al adelantar la entrega, puede suponer ahorros financieros derivados de cobrar con anterioridad la exportación. También añadir que debido a esa velocidad de transporte y entrega supone una mayor agilidad administrativa debido a que los trámites aduaneros, logísticos y demás a los que se ven sometidas las mercancías son más ágiles. Otra característica del transporte aéreo es su alta seguridad y se ve reflejado en los bajos índices de las primas de seguro del transporte aéreo de mercancías. Por último, decir que también es un medio de transporte de gran cobertura, llegando a ser exclusivo para determinados traslados como a África central donde el avión es el único medio y su flexibilidad al disponer de una amplia variedad de aviones y avionetas para los transportes de mercancías.

Sin embargo, el avión no son todo factores positivos, como consecuencia de su rapidez como transporte es muy contaminante y caro. Además, las mercancías están sujetas a muchas restricciones y obligaciones a la hora de poder trasladarlas debido a las pequeñas dimensiones de puertas y bodegas del avión.

El transporte aéreo es idóneo para determinadas mercancías y documentos que se utilizan en muchos sectores industriales relacionados con el comercio internacional.

El sector aéreo no solo debe garantizar la entrega de la mercancía sino también una seguridad jurídica que afecta a las empresas que forman parte en el contrato del transporte aéreo. Este sector ha ido creciendo con el paso de los años y con ello el número de mercancías transportadas y entregadas. Según datos nacionales, en España, en los próximos años aumentarán tres veces más el tráfico de carga aérea con el resto del mundo.

Por último, añadir que la globalización y las tecnologías han supuesto un aumento de ventas internacionales relacionadas con el E-Commerce impulsando al transporte

aéreo internacional, al tratarse de cargas pequeñas que pueden enviarse a cualquier sitio del mundo y con una gran rapidez, la cual, los clientes agradecen.¹

2. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

El tráfico aéreo está regulado a través de la organización IATA, la cual divide en tres zonas el tráfico aéreo: TC1 (América), TC2 (África, Europa y Oriente Medio), TC3 (resto de Oceanía y Asia).

Esta división tiene su objetivo en conseguir una mayor seguridad, rapidez, flexibilidad, control de seguridad y globalización internacional. El tráfico aéreo comercial es un sector muy organizado y estructurado, de tal manera que los aeropuertos están codificados en tres letras y en cada país a su vez se subdivide en más categorías. En España, que es el caso que nos afecta serían cuatro categorías: Categoría Primaria Especial, Categoría Primaria, Categoría Segunda y Categoría Tercera. Cada categoría está compuesta en función de la capacidad e importancia de acogida de cada aeropuerto en España.²

En el tráfico aéreo para adquirir control son necesarios dos factores fundamentales, la seguridad y la eficiencia. Esto se lleva a cabo a través de las torres de control las cuales organizan las trayectorias de los aviones y autorizan los despegues y aterrizajes de los mismos en los aeropuertos cuando estos se aproximan. Estas torres de control se sitúan en lugares elevados y con una visión amplia de todo el aeropuerto para poder tener una visión general de toda la pista aérea y de la salida y llegada próxima de los aviones. Sin embargo, no todos los aeropuertos o aeródromos disponen de torres de control o control de tráfico aéreo dependiendo de las dimensiones y de la importancia de los mismos.

De la misma manera que el ATC es un elemento importante para los aviones, también lo son las medidas de navegación de los aeropuertos. Se tratan de sistemas electrónicos consistentes en emitir ondas de radio que reciben los aviones y dichas ondas

¹ Cabrera Cánovas, A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones, pp.6-14

²González, L. R. (2011). *Manual negociación y compraventa internacional*. <http://ebookcentral.proquest.com> 2020-04-04. pp.92-93.

son traducidas en datos, los cuales son consultados por la tripulación del avión. Los sistemas electrónicos de navegación más importantes son: VOR, TACAN, ADF, ILS, etc. El VOR es un sistema muy utilizado, el cual muestra la posición en un determinado momento con respecto a la torre de control durante el trayecto. Este sistema a su vez también puede ser empleado en altitudes bajas junto con la ruta L/MF, con frecuencias bajas y medianas de radio. El ILS, otro de los sistemas más utilizados, el cual se utiliza para poder realizar aterrizajes en condiciones atmosféricas adversas, al informar a la tripulación en la aproximación a la pista para poder así aterrizar de manera suave y controlada. Es un sistema muy completo ya que proporciona información de localización, información de rango e información de vista³. Los pilotos que utilizan el sistema ILS, tiene información constante sobre el patrón correcto de planeo para poder aterrizar de manera correcta y segura en la pista.⁴

2.1 AUMENTO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

El volumen de operaciones con aviones en España durante el año 2018 fue superior a 2,3 millones, un 5,8% más que el año anterior. Asu vez, el tráfico de mercancías en ese año superó el millón de toneladas, un 9,9% más que el anterior año.

El sector aéreo supone una parte importante de la economía española, generando alrededor del 2% de empleo de la población ocupada del país, es decir, 440.000 empleos. El tráfico español a nivel europeo lleva siendo varios años desde el año 2018, el segundo con más volumen suponiendo el 8% de las operaciones aéreas del continente europeo.

El transporte aéreo de mercancías está muy dirigido a tráfico intercontinentales de larga distancia, con un gran número de condiciones, normas y costes para su transporte, que veremos más adelante a lo largo del trabajo. De acuerdo con los datos estadísticos proporcionados por AENA, el transporte aéreo de mercancías con el paso de los años ha experimentado un incremento del 9,9%, a su vez motivado por el aumento del transporte internacional y nacional, pero éste último su incremento fue más moderado.

³ Hace referencia a las luces de aproximación, zona de contacto con tierra, luces de línea de centro y luces de la pista.

⁴ Mengual Muñoz A. urbipedia.org, <https://www.urbipedia.org/index.php/Aeropuerto> 26-04-2020.

El crecimiento del transporte aéreo de las mercancías en el territorio internacional continuará con su tendencia al alza llegando a igualarse o acercarse al transporte nacional, donde el tráfico de mercancías y cargas siempre ha sido elevado, pero en los últimos años su incremento ha sido más reducido. También decir que el transporte de mercancías a nivel nacional es superior porque la mayoría de las operaciones se realizan por medios terrestres y este trabajo académico se centra en el transporte aéreo, por lo que el transporte de mercancías a nivel nacional no es muy representativo.

Otro aspecto que mencionar en el aumento del transporte aéreo internacional de mercancías es el crecimiento del flujo de operaciones en el continente asiático, las cuales representaban el 7,4% de las toneladas transportadas en el año 2007 pero en el año 2018 su pusieron un 26,8%. El continente asiático no ha sido el único lugar donde se ha multiplicado el transporte de mercancías, también en países europeos no pertenecientes a la UE.⁵

El sector aéreo no solo tiene aspectos positivos como hemos mencionado anteriormente, también hay que datar que en España hemos desarrollado por desgracia un modelo de relaciones laborales precario, en el cual se preocupan más por el aspecto económico y la obtención de ingresos que en la mejora de las condiciones laborales de la mano de obra. Esto ha provocado una gran segmentación de los mercados de trabajo, es decir, todo lo contrario, a lo que se intenta inculcar con las políticas de reformas en nuestro mercado de trabajo.

Las causas que prohíben esta mejora de las condiciones laborales en el sector aéreo pueden ser entre otras las siguientes: por un lado, las estrategias utilizadas por la mayoría de las compañías aéreas de la Unión Europea, llamadas Outsourcing, se han externalizado con la finalidad de mejorar la rentabilidad y su producción. Otra causa sería el desarrollo de nuevos modelos de empresa en los cuales se han dado los fenómenos de multiplicación de las bases operativas, la contratación del personal de la tripulación por medio de contratos temporales, desarrollo de empleo atípico o programas pay-to-fly⁶. También destacar en la actualidad que muchas de las compañías aéreas recurren a agencias de empleo privado, lo que supone como he mencionado anteriormente, el aumento a su vez

⁵ CEOE, (2019). *El transporte aéreo internacional: aportación a la economía española y propuesta para la mejora de su competitividad*. pp. 3-10.

⁶ Son programas de empleo en los cuales, los pilotos de poca experiencia pagan para obtener horas de vuelo.

de contratos temporales y un desconocimiento acompañado de muchas dudas sobre el régimen aplicable y las leyes nacionales del sector aéreo. Por otro lado, este empeoramiento de las condiciones laborales, han supuesto la desaparición de puestos de trabajo bien remunerados en el sector, impulsado por una devaluación salarial por políticas públicas con el objetivo de recuperar la competitividad entre las compañías aéreas.

Desde mi punto de vista, considero que debe de haber acciones jurídicas que puedan ayudar a que las compañías aéreas se vean obligadas mediante convenios colectivos y un dialogo social a escuchar al personal en cuestiones de relaciones laborales a nivel europeo, para establecer en todas las compañías, actuaciones que mejoren las condiciones de la tripulación.⁷

2.2 APROXIMACIÓN AL DERECHO AERONÁUTICO

Esta rama del Derecho no tiene cabida hasta en el primer vuelo con aeronave en el siglo XX. Desde entonces se ha mantenido y desarrollado gracias a la ciencia y a la técnica aeronáutica. El Derecho Aeronáutico comenzó su regulación hace menos de un siglo, consiguiendo la categoría de rama autónoma de las Ciencias del Derecho.

En el Convenio de París de 1919 se consagró el Derecho de tráfico aerocomercial y la jurisdicción ha seguido los pasos y evoluciones técnicas de la actividad aeronáutica. Después de la Segunda Guerra Mundial se llevaron a cabo muchísimos vuelos y se mejoraron las técnicas y condiciones de los vuelos, donde los pilotos estaban más preparados y con mejores condiciones.

El Derecho Aeronáutico ha alcanzado hoy en día un grado de internacionalidad no lograda en otras categorías del Derecho. La internacionalidad legislativa provoca que los Estados estén bajo la jurisdicción y las leyes afecten a cada uno de ellos. Todo gracias a las Convenciones de Varsovia, Roma, Chicago y demás que trataremos más adelante y han dado soluciones a los problemas aeronáuticos internacionales. A pesar de todo, es inevitable que no se alcance una unificación total, por lo que se tomen medidas de aplicar leyes que lleven a la uniformidad legislativa entre varios Estados. Aun así, debido a las

⁷ Fernández Avilés, J.A. (2018). Rivista trimestrale- Variazioni su Temi di Diritto del Lavoro. <http://www.dirittolavorovariazioni.com/laborales-sector-transporte-reo-experiencia-espanola> 22-04-2020.

diferencias entre los sistemas jurídicos de los Estados de tal manera que se tenga que solucionar el conflicto a través de Tratados como los de Montevideo de 1940 y Convenios como los de Ginebra de 1948 acerca sobre el Derecho de aeronaves.

Para la elaboración de leyes aeronáuticas influye mucho el factor político debido a su impacto económico y a la libertad de tráfico aéreo, por lo que tuvo que obligar a todos los Estados a fijar una línea política basada en la legislación aérea. El Derecho Aeronáutico se encuentra vinculado al Derecho Positivo debido a que su composición normativa está influenciada por el Derecho Público y el Derecho Privado.

Por último, añadir que el Derecho Aeronáutico se ha movido en un dinamismo permanente desde el nacimiento de los primeros problemas jurídicos como consecuencia del origen de la actividad aeronáutica. Se han dictado muchas leyes internacionales, se han creado nuevas instituciones jurídicas y se ha evolucionado en técnicas y estrategias de comercialización, es decir, todo lo relacionado con los métodos de trabajo en el comercio internacional y su transporte⁸.

2.3 ÁREAS Y ZONAS DEL AEROPUERTO

Una vez clasificados y localizados cada aeropuerto del país, también se regula y estructura cada aeropuerto en las siguientes partes principales: Áreas generales de estacionamiento de servicio y carga, Áreas reservadas exclusivamente para el estacionamiento de aeronaves, Áreas para aeronaves civiles en los aeropuertos mixtos, civiles y militares, Zonas militares en los aeródromos mixtos, civiles y militares, Áreas reservadas para las operaciones de carga y descarga de mercancías, Zonas internacionales, Áreas para el calentamiento de motores, Áreas de hangares, Áreas de servicio de combustible y Áreas de servicio comunes⁹.

⁸ Rodríguez, J. A. (2002). *Introducción al derecho aeronáutico*. <http://ebookcentral.proquest.com> 2020-04-04. pp.13-22.

⁹ Hace referencia a zonas de facturación, aduanas, zonas comerciales, etc.

Unas de las zonas del aeropuerto son las terminales de carga y tienen la función de mejorar el flujo de entrada y salida de mercancías en el aeropuerto, disponiendo para ello de mecanismos capacitados para conseguirlo.

Una vez clasificadas las distintas áreas dentro de un aeropuerto, también se regula las cargas y mercancías que se envían a dichas áreas y terminales. Es un proceso de gran complejidad, debido al gran conocimiento que hay que tener de cada carga, respecto a las dimensiones y peso para poder así establecer el equilibrio de la gravedad del avión. Ese control lo llevan a través de una documentación que muestran el peso del avión, combustible, centro de gravedad, Payload. En dicha documentación se incluye una serie de tecnicismos para hacer referencia a cada concepto de información necesaria respecto a la carga y el avión. Los siguientes son los más importantes:

- MTW: Referente al peso máximo en rodaje en tierra, incluye también el peso del combustible tanto para despegar como para el rodaje.
- MTOW: Referente al peso máximo permitido en el despegue, condicionado por las condiciones aerodinámicas y la resistencia del avión.
- MLW: Referente al peso máximo permitido en el trayecto, también condicionado por las condiciones aerodinámicas y la resistencia del avión.
- MZFW: Referente al peso máximo que el avión puede soportar sin combustible antes de la deposición de la mercancía en determinadas partes del avión.
- OEW: Referente al peso vacío del avión sin incluir el combustible y mercancías.
- MP: Carga máxima de peso.
- MSC: Referente al número máximo de pasajeros permitidos.
- MCV: Referente al espacio máximo destinado a la mercancía.
- UF: Referente a la máxima cantidad de combustible para la propulsión de la aeronave.¹⁰

¹⁰ González, L. R. (2011). *Manual negociación y compraventa internacional*. <http://ebookcentral.proquest.com> 2020-04-04. pp.93-94.

2.4 CANALES DE VENTA

Los mercados de transporte aéreo internacional están clasificados en cuatro categorías: mercado de par de ciudades, mercado de par de países, mercado de región y el mercado mundial. Tenemos que diferenciar entre servicios de vuelos regulares, los cuales pueden transportar en numerosos mercados de pares de ciudades en cada vuelo, a diferencia de los no regulares que solo pueden realizar servicios en un solo mercado de un par de ciudades por vuelo. Para poder acceder a un mercado de transporte aéreo, el transportista deber ser propietario de derechos básicos, derechos accesorios y formar parte de categorías que son otorgadas por las autoridades gubernamentales. Estos derechos mencionados, a su vez, están sujetos a muchas limitaciones sobre el radio de trayecto de un avión, la carga de la mercancía dentro del mismo y su distribución. Sobre el mercado nacional la cosa cambia, ya que los transportistas apenas tienen limitaciones para ejercer sus servicios, a través de la adquisición de licencias. El acceso al mercado internacional es más complejo, al igual que en el nacional, se otorgan licencias, pero cada Estado participante tiene que aprobarlo debido a que cada uno de ellos tienen soberanía exclusiva en el espacio aéreo que cubre su territorio.¹¹

Las distintas compañías comerciales reservan un espacio de la zona de carga de la aeronave y así poder subir sus mercancías y lo hacen a través de distintos precios que ofrecen dichas compañías con antelación al transporte. Esto se lleva a cabo a través del sistema EDP, en la cual, cada compañía traslada el espacio que tienen disponible en sus aviones y los precios que ofertan sus capacidades de carga.

En cuanto al proceso de comercialización del transporte aéreo, podemos identificar tres canales principales:

- Venta directa: En la cual no hay intermediario, el cliente se dirige a la compañía para llevar a cabo el contrato del transporte.
- Venta interlinea: Cuando el transporte se lleva a cabo entre varias compañías aéreas.

¹¹ DOC9626 2ªEdición (2004), *Manual sobre Reglamentación del transporte Aéreo Internacional*, OACI, cap.4.1-1, Acceso básico a los mercados.

- Venta a través de la agencia: La agencia ejerce el papel de intermediario en la contratación y ofrecen diversos servicios; que son por ejemplo como seguro, embalaje, etc.

También tenemos que diferenciar los distintos niveles de transporte aéreo que hay: por un lado, está el 1º nivel: Transporte Aéreo Internacional, el cual vamos a centrar el trabajo, viendo su normativa aplicable, su elementos, obligaciones y derechos de las partes contractuales, convenios que les afecta, etc.; por otro lado se encuentran el 2ª nivel: Transporte Aéreo Nacional entre los principales aeropuertos del país; y el 3º nivel: Transporte Aéreo Nacional entre los principales aeropuertos de nivel secundario.¹²

2.5 ORGANIZACIONES DEL TRANSPORTE AÉREO

El transporte aéreo está sujeto a distintas organizaciones que se han ido creando con el paso de los años y en las distintas Convenciones y Tratados que se han celebrado a lo largo de la historia del Derecho Aeronáutico. Los más importantes son los siguientes:

OACI: Fue creada en el Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944, y su especialización es la creación y redacción de normas en el ámbito internacional. Es un organismo consultivo especializado de las Naciones unidas, en el que participan 191 Estado miembros, donde se establecen normas y reglamentaciones para la seguridad, protección y regularidad de las operaciones que se realicen en los transportes aéreos. Este organismo tiene un liderazgo en el campo de la seguridad aérea, elaborando políticas y marcos jurídicos de alcance internacional en la aviación civil. Estas normas de seguridad tienen que ser respetadas obligatoriamente por todos los Estados miembros, y para ello el Manual de seguridad de la aviación (DOC8973), brinda ayuda a estos Estados para implantar dichas normas. Estas normas están en una constante revisión para que su aplicación no sea errónea ni se adapte a las nuevas circunstancias de la sociedad.¹³

¹² González, L. R. (2011). *Manual negociación y compraventa internacional*. <http://ebookcentral.proquest.com> p96.

¹³ OACI, *El Transporte Internacional de la Carga Aérea*, 2º Edición, p.27, https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_es.pdf

IATA: Fundada en 1945, en Montreal, su función es la agrupación de las compañías aéreas en todo el mundo; son alrededor de 130 compañías. Este organismo ha permitido con el paso de los años un crecimiento increíble de la capacidad del sector aéreo a través de normas, métodos y procedimientos elaborados por el mismo. En sus inicios contaban con solo 57 miembros procedentes de 31 naciones, en su mayoría de Europa y América del Norte. Sin embargo, en la actualidad, está compuesto por más de 240 miembros de 126 naciones de alrededor de todo el mundo, representando el 84% del tráfico aéreo. También es importante añadir que la actual IATA, tiene sus orígenes en el Protocolo de La Haya en 1919, del cual hablaremos más adelante en el trabajo, con el nombre de Asociación de Tráfico Aéreo Internacional. Por último, el transporte aéreo gracias a la organización internacional de comercio llevada a cabo por la IATA, a través de la elaboración de normas comerciales, ha permitido que sea uno de los sectores industriales más dinámicos del mundo.¹⁴

CEAC: Su función es consultiva y la pueden realizar cada uno de los Estados miembros del comité; creada en 1954. La Conferencia Europea de Aviación Civil es de carácter intergubernamental y tiene su objetivo en la promoción de un desarrollo constante del sistema de transporte aéreo europeo en su seguridad, eficiencia y sostenibilidad a través de la aplicación de políticas entre sus Estados miembros. Actualmente está integrado por 44 naciones. Además, hay que añadir que esta organización tiene un gran vínculo con OACI y Naciones Unidas, con las que ejerce relaciones de trabajo dentro de la industria del transporte aéreo, que le han permitido convertirse en un foro de debate en las que participan todas las autoridades de la Aviación Civil. Los temas de trabajo a los que se dedica el CEAC más concretamente son: seguridad operacional, de medio ambiente, de las personas, asuntos financieros, relaciones externas y facilitación. Por un lado, decir que esta organización promueve acuerdos entre los Estados miembros acerca del interés común en el campo de la aviación civil, se reúnen cada tres años para establecer y acordar presupuestos y elección del presidente. Por otro lado, los Directores Generales de aviación de cada Estado miembro se reúnen para debatir cuestiones de estrategia. Por último, añadir que España participa

¹⁴ OACI, *El Transporte Internacional de la Carga Aérea*, 2º Edición, p.32,
https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_es.pdf

en esta organización con un gran grupo de expertos en estas reuniones de trabajo, donde se desarrollan políticas y posteriormente se aplican en los distintos Estados miembros para el bien común del sector del transporte aéreo.¹⁵

OMA: Es el Consejo de Cooperación Aduanera, la cual fue fundada en 1952, y su principal labor es la protección de las normas de procedimientos aduaneros y el desarrollo de técnicas que faciliten y protejan el comercio internacional. Cuenta con 180 miembros, los cuales son los responsables de tramitar el 98% del comercio internacional. Otra de los servicios que ofrece esta organización es que los gobiernos de los Estados miembros pueden consultar a través de ella materia normativa, respuestas a problemas que se den a menudo y coordinación de políticas aduaneras. Otros aspectos en los que destaca la OMA son su labor de elaboración de normas mundiales sobre facilitación de comercio, valoración y leyes sobre mercancías acerca de la seguridad de la cadena de suministro, protección de la salud y en materia de servicios aduaneros sostenibles. A l igual que la CEAC, es de carácter intergubernamental y mantiene un liderazgo a nivel mundial sobre cuestiones aduaneras y asesoramiento a las administraciones de aduanas en todo el mundo para que estas puedan ejercer sus labores de protección y control de manera más eficaz y eficiente, siempre de una manera normatizada que permita facilitar a su vez los desplazamientos comerciales legítimos. En definitiva, la OMA perite garantizar un comercio libre de tráfico ilegal de mercancías sin perjudicar las compraventas legales, y para ello se requiere un alto grado de implicación por parte de los Estados miembros.¹⁶

ACI: Es el Consejo Internacional de Aeropuertos, y cuenta con la singularidad de que es la única asociación mundial de aeropuertos, compuesto por 590 miembros, los cuales explotan 1850 aeropuertos en 173 países. Su principal labor es la gestión de las operaciones aeroportuarias a través programas de capacitación y de evaluación comparativa del servicio al cliente, conferencias, publicaciones estadísticas para la mejoría de las operaciones. Los aeropuertos son un elemento muy importante en el comercio aéreo internacional ya que estos afectan a la cadena de suministros de la carga aérea permitiéndoles utilizar sus infraestructuras y sus instalaciones para que fluya el

¹⁵ CEAC, Ministerio de Transportes, movilidad y Agencias urbanas, <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/organismos-internacionales/ceac>, 26-04-2020.

¹⁶ OACI, *El Transporte Internacional de la Carga Aérea*, 2º Edición, pp.27-28, https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_es.pdf

servicio que ejercen los transportistas con las mercancías. La seguridad de la mercancía en un aeropuerto dependerá de la configuración de las partes participantes en la relación comercial y el marco normativo estatal que le afecte.¹⁷

2.6 ACREDITACIÓN PARA EL TRANSPORTE AÉREO

El documento que acredita la existencia de un contrato de transporte internacional es el conocimiento aéreo internacional o Waybill, y éste es certificado por el clausulado y verifica su contenido, puede emplearse como declaración ante las aduanas y también como recibo y factura de la mercancía que se transporta, el cual está regido en el Convenio de Varsovia 1929 y su posterior revisión en el Protocolo de Haya 1955, y mencionados a su vez también en los Convenios de Chicago 1944, Roma 1952, Tokio 1963. Estos Convenios y Protocolos los trataremos más profundamente en este trabajo. Este documento está compuesto por 9 hojas en las cuales cada una de ellas está destinada para una parte y tramitación del transporte.¹⁸

También se conoce como carta de porte aérea o nota de consignación aérea. Esta carta tiene varios elementos, por un lado, está el agente IATA o compañía aérea, que son los que elaboran la carta, por otro lado, esta carta tiene varios destinatarios que son al exportador, a la compañía aérea, a las aduanas de importación y al importador. Una vez que el documento está relleno y completado se emite en 3 originales y varias copias con carácter nominativo. En el caso de que en la hoja N°2, el destinatario sea una entidad financiera, la Aduana exige una carta para la entrega de los documentos y pueda ser retirado por el receptor, agente IATA, o el agente aduanero. El formato del Waybill está regulado por la IATA, donde deben figurar nombre y la dirección del vendedor y del comprador, agente transportista y su correspondiente código, el aeropuerto de salida y de llegada con sus correspondientes códigos, cantidad de mercancía a transportar con su correspondiente descripción, es decir, peso, tarifas, si está pagado o a deber según lo que

¹⁷ OACI, *El Transporte Internacional de la Carga Aérea*, 2º Edición, p.31, https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_es.pdf

¹⁸ González, L. R. (2011). *Manual negociación y compraventa internacional*. <http://ebookcentral.proquest.com> 2020-04-04. p.98.

indique el contrato, y todo esto irá en las correspondientes 9 hojas que completan la carta de porte.

Se trata de un documento que exige una gran precisión y exactitud en la comunicación de los datos y descripción de la mercancía ya que el vendedor es el responsable de los daños que se ocasionen. Sin embargo, hay responsabilidades que afectan a la compañía aérea por incumplimiento de transporte y para acreditarlo se revisa la mercancía en su entrega. Otro aspecto que hay que tener una gran precisión en la transmisión de datos son con las mercancías perecederas ya que deben ser manipuladas de una manera específica y por lo tanto debe ser comunicado en el documento y la mercancía a su vez diferenciada del resto con etiqueta. Por último, en caso de incumplimientos de la descarga de este tipo de mercancías ocasionándole daños, el único responsable será el comprador, de acuerdo a lo escrito anteriormente.¹⁹

2.7 FÓRMULAS DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL AÉREA

La comercialización del transporte aéreo se puede llevar a cabo de 2 formas: una de ellas es el régimen de línea regular y otra los servicios de chárter. Las compañías aéreas suelen por lo general escoger y desarrollar su negocio a través de servicios regulares, pero hoy en día debido a la globalización nos permiten tener una mejor adaptación y ventajas a través de la contratación de servicios chárter a medida.

Por un lado, tenemos la línea regular mencionada anteriormente y esta forma de comercialización aérea consiste en la organización de todos los servicios que puede ofrecer el transporte aéreo como son: el aeropuerto como nodo logístico, fechas y horarios de salida y entrada, condiciones del transporte, trayectos, rutas, tarifas aéreas y todas las demás operaciones que se llevan a cabo en un contrato comercial aéreo y que como he dicho anteriormente están sujetas a una planificación y control estable y repetitivo.

¹⁹ Instituto Superior de Logística Internacional, <http://www.isli.institute/es/herramientas/documentos-de-transporte-internacional/conocimiento-de-embarque-aereo-air-waybill-awb> ,26-04-2020.

Esta línea de servicios garantiza a la empresa remitente la facilidad de hacer negocios con unas condiciones seguras y que garantizan beneficios estables en el tiempo. Es una forma de explotación comercial muy usada por grandes compañías aéreas a diario en los principales aeropuertos de los países, con horas y rutas perfectamente planificadas y estudiadas permitiendo a las empresas remitentes y destinatarias organizar su logística internacional.

Por otro lado, está la línea de servicio chárter y esta línea de comercialización a diferencia de la regular, la explotación y oferta se adaptan a sus clientes en función de sus necesidades comerciales. Permiten el alquiler de un avión para su uso puntual y exclusivo en una operación determinada, es decir, no es estable y repetitiva.

Todos los detalles de la operación se ejecutan mediante una negociación llevada a cabo en un contrato de transporte aéreo específico. Para que el contrato llegue a su formalización y posteriormente se realice la operación del transporte, intervienen agentes especializados, los cuales negocian las condiciones y se las transmiten a las partes contratantes.²⁰

3. NORMATIVA APLICABLE

El transporte aéreo de mercancías en España con ámbito internacional y nacional está regulado en la Ley sobre Navegación Aérea publicado en el BOE el 21 de julio de 1960. Esta Ley ha sufrido muchísimas modificaciones. Por otro lado, los Reglamentos de la Unión Europea, aplicables directamente a todos los Estados miembros, también han tenido una gran repercusión e importancia en la elaboración de este tipo de contrato, más concretamente, los transportes internacionales, en cuanto a Derecho comunitario, se rigen por el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, el cual se hará una mayor profundización más adelante en este trabajo²¹. Las normas de la Unión Europea en lo que afecte al

²⁰ Cabrera Cánovas, A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones, pp.14-17.

²¹ Ratificado por España el 29 de abril de 2004 y puesto en vigor desde el 28 de junio de ese mismo año.

contrato de transporte, se coordinan fundamentalmente por lo dispuesto en el Convenio de Montreal.

3.1 REGLAMENTO JURÍDICO

El régimen jurídico del LNA se encuentra en los Art. 102-115. De esta manera, en el Artículo 102, declara que el contrato de transporte aéreo se basa en la entrega de la carga por la cual se formaliza el contrato, tal y como dice el Artículo 102: *El contrato de transporte de cosas se perfecciona con la entrega de las que sean objeto del mismo al transportista. Este, sobre la base de la declaración suscrita por el expedidor, extenderá el talón de transporte en el que obligatoriamente habrán de figurar los requisitos que reglamentariamente se determinen.*²² (BOE, Ley 48/1960, 2014, p.16).

El documento del contrato es un talón y se emitirá en función de la declaración del remitente, que constituye la prueba completa del contrato. Puede emitirse por nombre, por orden o por portador. El Convenio de Montreal se refiere a este documento como una "guía aérea" y puede ser reemplazado por cualquier otro medio para contabilizar los registros de transporte. Esta información la podemos encontrar en el Artículo 103 el cual dice: *El talón constituye prueba plena sobre la existencia del contrato, según los términos contenidos en aquél, y a su presentación por cualquier persona, el transportista entregará la mercancía, previo el cumplimiento de los requisitos aduaneros, sanitarios u otros administrativos exigibles. En caso de pérdida, extravío o sustracción del talón, el transportista viene obligado a facilitar una copia literal del mismo al remitente o consignatario, previa acreditación de la personalidad. También podrá el transportista entregar la mercancía al consignatario si ofreciese garantías suficientes al efecto.*²³ (BOE, Ley 48/1960, 2014, p.16).

El transporte aéreo internacional está más allá del marco de la legislación interna nacional y requiere consenso internacional, por lo que es un marco en el campo del derecho público.

²² BOE, Ley 48/1960, 2014, Navegación Aérea Internacional, p.16

²³ BOE, Ley 48/1960, 2014, Navegación Aérea Internacional, p.16

A diferencia del transporte interno, los servicios internacionales requieren regulaciones más complejas, y deben caracterizarse legal y políticamente por acuerdos entre países. Las compañías aéreas no pueden escapar a esta regulación internacional.

El primer requisito para el transporte aéreo internacional es formular una orden reguladora unificada, que debe incluir todos los supuestos y aplicar las mismas reglas en las mismas circunstancias; especialmente en relación con la relación privada que surge del contrato de transporte para garantizar los derechos de las partes²⁴.

3.2 CONVENIOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Desde la Primera Guerra Mundial, el rápido desarrollo de la navegación aérea ha llevado a muchos países a tratar de unificar todo el sistema legal de la aviación comercial, al menos las reglas más importantes en los contratos internacionales de transporte aéreo.

En materia de contratos de transporte aéreo internacional no existe un régimen único. La mayoría de los casos, el transporte aéreo internacional se rige por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas de Transporte Aéreo Internacional celebrada en Varsovia el 12 de octubre de 1929 o el Convenio celebrado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, denominado "El Protocolo de La Haya".

Estos documentos rigen el transporte aéreo cuando los lugares de partida y de destino se encuentran situados en países que hayan ratificado uno u otro Convenio. Para evitar conflictos, el Protocolo de La Haya establece que el Convenio de 1929 se aplica no solo al transporte aéreo entre dos países que se han adherido a dicho Convenio, sino también al transporte aéreo entre países que han ratificado el Protocolo de La Haya. Del mismo modo, la ratificación del Protocolo por parte de países que no son miembros del Convenio de Varsovia en 1929

²⁴ Ley 48/1960, Navegación Aérea Internacional, 2014.

también tendrá el efecto de unirse al Convenio modificado por el Protocolo, formando así un verdadero "sistema de Varsovia".

En cuanto a la legislación del ámbito internacional del transporte aéreo, que es el que nos interesa, se compone de los siguientes Convenios más importantes que se han celebrado a lo largo de la historia del Derecho Aeronáutico²⁵:

Convenio de Chicago de 7 de diciembre de 1944

En dicha reunión se trataron todos los aspectos sobre aviación civil. Este Convenio está compuesto por 96 artículos y se establecieron las obligaciones, recomendaciones y privilegios que tienen que respetar los contratantes. Son normas internacionales que mejoran las operaciones comerciales y la actividad aérea.

Sin embargo, el contenido de dicho Convenio que en este trabajo nos concierne se localiza en la tercera parte, a partir del capítulo XIV que trata sobre transporte aéreo internacional. En el Artículo 67, en un aspecto importante como son los datos e informes se explica que los Estados contratantes garantizan que sus líneas aéreas internacionales notificarán al Consejo sobre el tráfico, las estadísticas de costos y los estados financieros de conformidad con los reglamentos establecidos por el Consejo, que deberán mostrar, entre otras cosas, todos sus ingresos y sus fuentes. A su vez, en el art 68 establece que el Estado Contratante puede, sin violar las disposiciones de este Convenio, designar las rutas que los servicios aéreos internacionales deben tomar dentro de su territorio y los aeropuertos que pueden ser utilizados. En cuanto a los servicios de navegación y a su seguridad, el Artículo 69 permite que si el Consejo considera que los aeropuertos de los Estados contratantes u otras instalaciones y servicios de navegación aérea, incluidos los servicios de radio y meteorología, son razonablemente insuficientes para garantizar el funcionamiento seguro, normal, eficiente y económico de los servicios de aviación internacional existentes, el Consejo, los países relevantes y otros países afectados por desastres llevan a cabo consultas con el fin de encontrar una manera de remediar la situación y hacer recomendaciones. Si un Estado no implementa tal recomendación, ningún Estado será responsable por su violación de las disposiciones de este Tratado. El Estado puede incluir un acuerdo, a través del Artículo 70, con el Consejo para que esas recomendaciones sean efectivas. Como consecuencia, El estado puede optar por asumir

²⁵ González, L. R. (2011). *Manual negociación y compraventa internacional*. <http://ebookcentral.proquest.com> 2020-04-04.

todos los costos implícitos en este acuerdo; de lo contrario, el Consejo puede acordar asumir todos o parte de los costos a solicitud del estado. Otra medida de seguridad de navegación aérea que se refleja en el Convenio se encuentra en el Artículo 71, en la cual, si los Estados contratantes lo solicitan, el Consejo puede acordar proporcionar, personal, mantenimiento y gestión de todo o parte del aeropuerto de navegación aérea y otras instalaciones y servicios, incluidos los territorios de radio y meteorología requeridos, para garantizar que la seguridad de la aviación internacional de otros Estados contratantes sea normal y eficiente. Operar económica y económicamente, y puede establecer un derecho justo y razonable para usar las instalaciones y servicios provistos.

Dejando a un lado la seguridad de la navegación aérea, otro aspecto importante es la financiación económica, en el caso del Artículo 72 de los terrenos donde se edifican los aeropuertos, es decir, si un Estado contratante exige que el Consejo proporcione la totalidad o parte de la tierra requerida por las instalaciones y servicios financiados por él, el Estado deberá proporcionarle la propiedad de la tierra o proporcionarla para que el Consejo la use bajo condiciones justas y razonables, y con base en Las leyes del estado. Otro aspecto económico importante que trata este Convenio se encuentra en los Artículos 73 y 74, donde el Consejo puede prepagar fondos o proporcionar aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte a solicitud previa del Estado, dicho acuerdo incluye proporcionar supervisión técnica para supervisar y administrar el funcionamiento de los aeropuertos en ese Estado. Por el contrario, según el Artículo 75, un Estado puede realizar un pago al Consejo para poder adquirir los aeropuertos, instalaciones y servicios, cuya cuantía será dependiendo las circunstancias estudiadas y evaluadas. En el caso de que el Estado considere que es desmesurada la cantidad fijada por el Consejo, puede apelar en la Asamblea donde se tomará la decisión final.

Otro concepto importante que se trata en este Convenio, más específicamente en los Artículos 77 y 78, es la posibilidad, sugerida o no por el Consejo, de explotación conjunta de transporte aéreo entre dos Estados contratantes o entre varios organismos internacionales, siempre que se respeten todas la normas y disposiciones que aparecen a lo largo del presente Convenio que estamos analizando, especialmente sobre la nacionalidad de los aviones, las cuales también se aplican a organismos internacionales.

Por último, el Artículo 79 aclara que cualquier Estado podrá actuar en organizaciones de explotación conjunta a través de su gobierno o por medio de compañías de transporte aéreo seleccionadas por éste, ya sean estatales o parcialmente estatales.²⁶

Convenio de Roma de 1952

Tal Convenio tiene su fin en encontrar el modo de indemnizar los daños causados a terceros por los destrozos ocasionados por el avión extranjero a la mercancía mientras sobrevolaban un determinado país. Está compuesto por un total de 39 artículos y 6 capítulos. Fueron convocados 66 países, de los cuales firmaron: Australia, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, Egipto, España, Filipinas, Francia, Grecia, India, Israel, Italia, Liberia, Libia, Luxemburgo, México, Noruega, Holanda, Reino Unido, República Dominicana, Suecia, Suiza, y Tailandia. Posteriormente ratificaron este Convenio Argentina, España, Brasil, Italia, Luxemburgo y Pakistán. En el presente Convenio se establecen responsabilidades civiles por daños causados a terceros y a superficies por aviones internacionales, unificado por medio de este convenio, en la mayor extensión posible los preceptos vigentes los diversos países respecto a las responsabilidades originadas por dichos daños, estableciendo respuestas objetivas por operadores, explotadores y aviones pertenecientes de los Estados firmantes.

Por último, las ventajas de la aplicación de este Convenio son entre otras, la reciprocidad que establece y garantiza la resolución de los hechos, la tipificación del sistema de responsabilidad para responder por los daños con un límite de responsabilidad, la creación de un sistema de indemnización en el cual, la normativa se aplica entre los Estados firmantes, y en los países no firmantes aplican sus leyes internas.²⁷

Convenio de Tokio de 1963

Referente para la aplicación de normas de actuación por delitos llevados a cabo durante el trayecto del transporte de la mercancía o de pasajeros, a través de la jurisdicción del país que abandere la compañía de transporte aéreo, en las cuales se faculta al comandante a la detención del agresor o delincuente.

²⁶ OACI, DOC 7300/9, novena edición, 2006.

²⁷ BOE. 117, 17 de mayo 1961.

Este Convenio ha experimentado varias modificaciones a lo largo de los años, debido al elevado número de incidentes provocados por pasajeros a bordo ha supuesto un problema al régimen jurídico que a veces no ha sabido responder.

El campo de aplicación de este tratado aparece en el Art 1, donde incide que estará vigente durante todo el vuelo y no tiene validez en validez en caso de aeronaves militares, policiales y de aduanas. En cuanto a su jurisdicción en los Artículos 3 y 4 nos aclara que la matrícula (identificación del avión y de donde procede) del avión servirá para conocer de infracciones e incidentes cometidos por cada aeronave, el Estado contratante será el encargado de establecer las medidas jurídicas convenientes en caso de infracciones y delitos cometidos a bordo y por último el Estado contratante no podrá ejercer acciones legales sobre aeronaves que no sea de su matrícula, excepto en casos especiales, como por ejemplo infracción que perjudica al Estado o a una persona que reside esa esa nación. Otro de los capítulos de los que trata este convenio son las facultades del comandante en la aeronave, esta información se localiza en los Artículos 6 y 9, donde a groso modo explica las circunstancias en las que puede actuar el comandante para mantener la seguridad del avión la tripulación y la mercancía pidiendo incluso la colaboración del resto de la tripulación para conseguirlo. También tiene facultad para aterrizar y entregar al infractor del delito en cualquier Estado contratante de acuerdo con las leyes penales, pero para ello deberá notificarlo previamente antes del aterrizaje. Sobre el apoderamiento ilícito de un avión el Artículo 11 nos dice que los Estados contratantes ejercerán todas las medidas y acciones jurídicas recomendadas para que el comandante que esté a bordo vuelva a tomar el mando del avión. En cuanto a las obligaciones y capacidades de los Estados contratantes que se puede localizar en los Artículos 12 y 13, éstos permitirán aterrizar cualquier avión previamente notificado en el cual se haya cometido una infracción y este dicho avión matriculado en otro Estado contratante. Una vez entregados los infractores por el comandante en el Estado contratante, éstos ejercerán sobre ellos sus leyes penales en el periodo que duré su extradición.

Por último, en los Artículo 16 y 24, las infracciones cometidas no solo serán aplicadas en el Estado donde ha sido entregado el infractor, sino también en el que estaba matriculada la aeronave. Por otro lado, las discrepancias surgidas entre varios Estados contratantes sobre incidencias cometidas en su territorio y no

se pongan de acuerdo para aplicar el Convenio, se someterá a un arbitraje y si pasado 6 meses desde la solicitud de arbitraje no han llegado a un consenso, una de las partes puede solicitar la intervención de la Corte Internacional de Justicia. Todo Estado que desee unirse y haya formulado la reserva de adhesión podrá retirarla notificándolo previamente al OACI.²⁸

Convenio de Varsovia de 1929

El proyecto fue preparado en la Conferencia de Derecho Internacional de Aviación Privada celebrada en París en 1925, y después de que se hicieran algunas modificaciones, en la segunda reunión, que comenzó en Polonia el 4 de octubre de 1929, Varsovia elaboró las leyes y reglamentos más importantes sobre Aviación Internacional, el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

Esto se aplica a aquellos estados contractuales donde el origen y el destino se encuentran en el territorio de dos partes contratantes o solo en un contrato de cierto tamaño de acuerdo con las disposiciones de las partes. Cuando no se aplica el Convenio de Varsovia, la relación entre las partes contratantes se determina de conformidad con las normas del derecho internacional privado. Con el paso de los años este Convenio necesitó modificaciones y ajustes en forma de protocolos que aparecerán más adelante en el trabajo.

En cuanto a las normas de este tratado, En los Artículos 1 y 2 resaltar que se aplicarán a todos los Estados contratantes sobre el transporte internacional de mercancías, pasajeros y equipaje por la compañía aérea, importante aclarar que el sector de correo aéreo no está incluido en este Convenio. En cuanto a transporte de mercancías que es el aspecto que afecta a este trabajo en el Artículo 5, los transportadores de mercancías podrán solicitar la carta de porte aéreo y el expedidor de exigirle a éste la aceptación de dicha carta. A su vez en los Artículos 6 al 11, indica las partes de las que se compone la carta de porte aéreo, los ejemplares originales, firmas que debe incluir, requisitos que debe cumplir la carta y que servirá de prueba para establecer los límites de responsabilidad en caso de pérdida o retaso de entrega de la mercancía. El Artículo 12 es importante debido a que resume cuales son las acciones que puede ejercer el expedidor sin afectar al transportista con independencia de los gastos que puedan generar sus

²⁸ BOE.308, 25 de diciembre 1969.

decisiones y su obligación de hacerse cargo de ellos. Un elemento importante en el transporte aéreo internacional son las aduanas, donde en el Artículo 16 exponen los tipos de documentos que el transportista está obligado a presentar, de manera que será el vendedor el encargado de formalizar dicha documentación antes del envío ya que el transportista no tiene responsabilidad de daño al no ser conocedor del contenido de la mercancía. Sin embargo, en este Convenio se establecen las responsabilidades que tiene el transportista en el servicio de transporte aéreo de mercancías desde el Artículo 17 al 31, como son la pérdida, avería o retraso de entrega de la carga dentro de la operación de transporte incluido el descargo de la mercancía haya sido incluido o no en el contrato de transporte.

Por último, también es importante el Artículo 28 donde establece el país para interponer la acción de responsabilidad en el caso de que no esté en el título del transporte y serán las partes afectadas quienes lo determinarán, y en cuanto a la caducidad, el Artículo 29 establece un plazo de 2 años al demandante para ejercer la acción de responsabilidad desde que sucedió el incidente y será el Tribunal correspondiente el encargado de calcular y responder.²⁹

Protocolo de Haya de 1955

A nivel gubernamental, lo primero que hay que mencionar es que el Protocolo de La Haya muestra una preferencia por mejorar el Convenio de Varsovia en lugar de sustituirlo.

Además de otras reformas al Convenio y la aceptación casi universal, el Protocolo ha duplicado sus restricciones al original de Varsovia (hasta aproximadamente US \$ 20,000) a pesar de su aprobación por parte de los Estados Unidos. Fue precisamente porque la restricción se consideró inapropiada en ese momento. En tal Protocolo, se estableció el aumento de los límites de responsabilidades, como se traslada en el Artículo 3, donde el Talón de equipaje sirve de prueba para la celebración del contrato de transporte, en circunstancias de actos de responsabilidad. A su vez, en el Artículo 6, se otorga la validez de la mercancía a transportar cuando se firma la carta de porte aéreo por parte del

²⁹ Convenio para la unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929.

transportista antes de cargar la mercancía en el avión y se suprimen las condiciones de dicha carta de porte en el Artículo 8, referente al billete de pasaje y al talón de equipaje. Otra modificación que sufrió el Convenio de Varsovia de 1929 en este Protocolo fue en su Artículo 15, donde a su tercer ordinal se le añadió la posibilidad de ser negociable la carta de porte aéreo, y además en el Artículo 23, en el cual ya no se anularán las cláusulas que tiendan a reducir los límites de responsabilidad de las compañías aéreas que transportan la mercancía en casos de daño o pérdida de la misma.

Por último, en este Protocolo fue muy importante el aumento del periodo de protesta de 14 a 21 días desde que la mercancía ya está en propiedad del comprador, y también se le otorgó al transportista el derecho de ampararse a los límites de responsabilidad del Convenio en caso de acusación de responsabilidad en su contra.³⁰

Convenio de Montreal 1999

Los Estados, reconociendo la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia, el 28 de mayo de 1999 se aprobó en Montreal un convenio que adopta diversas normas complementarias, que está abierto a las ratificaciones de los Estados. Unas de las normas adoptadas fue la responsabilidad en la relación contractual. Dentro de este campo pueden diferenciarse claramente dos sectores: la responsabilidad extracontractual y la responsabilidad contractual, siendo el primero el que trata los delitos y faltas, agrupando las leyes que dan lugar a sanciones penales o administrativas, y el segundo el que establece la regulación de la recompensación por daños causados a ciertas personas en base a un acuerdo de voluntades previo. Otro aspecto que se mejoró en este Convenio fue la eliminación de los límites de responsabilidad del transportista que ya no se utilizaban, tales como son las lesiones sufridas en el transporte o la muerte de pasajeros, pudiendo el propio pasajero, familiares o una tercera persona con vínculo al afectado a recibir una compensación económica por los daños ocasionados, la cuantía puede alcanzar los 140.000\$ después de una investigación y comprobación del caso.

Por último, esta nueva modificación del Convenio de Varsovia de 1929, mejora la posición legal del reclamante y a su vez se le otorga una protección al pasajero o la mercancía transportada sin necesidad de demostrar la intencionalidad temeraria del

³⁰OACI, DOC.7632, 28 de septiembre, 1999.

transportista causante del daño. De igual manera, se le permite al transportista defenderse denunciando a una tercera persona como responsable.³¹

3.3 OBLIGACIONES Y DERECHOS CONTRACTUALES

Si los bienes no pueden seguir el itinerario especificado en el talón debido a fuerza mayor, el transportista entregará los bienes a otra compañía de transporte por su cuenta para que el transporte siga su planificación de acuerdo con las instrucciones dadas, y debe ser informado al remitente o destinatario³². Del mismo modo, si se suspende o demora el envío debido a razones de fuerza mayor o meteorológicas que afectan la seguridad del vuelo, el transportista no responderá si el transporte no se realiza en la fecha y hora planificadas.³³ No hay obligación de compensar la carga comercial reducida por ninguna de las circunstancias mencionadas anteriormente.

Los transportistas están obligados a entregar los bienes transportados tan pronto como lleguen a su destino, pero deben cumplir con los requisitos del Reglamento, según corresponda. Si el plazo legal aún no se ha entregado, los bienes se considerarán perdidos.³⁴ Sin embargo, el transportista deberá conservar los artículos entregados para su transporte y será responsable de las pérdidas, fallos o demoras causados durante el transporte, siempre que no sean consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de la carga.

Cuando no se puede encontrar al destinatario o porque el destinatario se niega a aceptar los bienes sin alegar que éstos pueden estar deteriorados o porque el destinatario no quiere pagar el reembolso, el transporte u otros costes y no se puede llevar a cabo la entrega de los artículos, el transportista notificará al remitente, y el primero se convertirá en el custodio de los bienes con un plazo de hasta un mes; a partir de entonces, si el remitente no los dispone, puede eliminarse en una subasta pública en la forma prescrita por el Reglamento y de esta manera

³¹ OACI, DOC.9740, 28 de mayo 1999.

³² Art.105, Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea Internacional, p.16

³³ Art.106, Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea Internacional, p.16

³⁴ Art.108, Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea Internacional, p.16

recuperando los gastos del transporte. Si la carga del transporte fuese perecedera, el plazo de días fijado en el párrafo anterior podrá ser inferior, de tal manera que se pueda recuperar el valor de venta de la mercancía transportada. Otro aspecto importante del contrato aéreo internacional, el transporte conjunto entre varias compañías de navegación aérea constituye su responsabilidad conjunta y solidaria, y los involucrados en el transporte pueden elegir al consignador o consignatario para el reclamo correspondiente.³⁵

Según las disposiciones del contrato de transporte, la recepción de los bienes sin la protesta del destinatario constituye una presunción de que los bienes han sido entregados en buenas condiciones. En caso de una protesta por parte del destinatario, se indicará en el documento de transporte o en el documento de transporte alternativo, y el reclamo correspondiente debe presentarse ante el transportista en un plazo de ocho días. Si esto no se verifica dentro del período anterior, la responsabilidad del primero se considerará eliminada.³⁶

El remitente tiene derecho a deshacerse de las mercancías transportadas, es decir, después de firmar el contrato con el transportista, puede llegar a un acuerdo con él para retirarlo del aeropuerto de salida o destino, detenerlo en el camino al aeropuerto, cambiar la ubicación, el destino o la persona que lo solicitó o le pidió que regresara al aeropuerto de salida. También añadir, que el remitente correrá con los gastos de ejercicio de este derecho.³⁷

El transportista puede excluir del contrato de transporte aquellas mercancías que puedan representar un peligro significativo para la navegación debido a sus condiciones desfavorables, condiciones u otras condiciones graves indicadas en el Reglamento.³⁸

En el transporte de bienes y equipaje, el daño causado por los efectos mencionados comenzará desde su entrega a la empresa hasta que se lo entregue al destinatario, excepto por el tiempo que permanezca en manos de la Administración General de Aduanas.

³⁵ Art.109, Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea Internacional, p.17

³⁶ Art.110 y 111, Ley 48/1960, Navegación Aérea Internacional, p.17

³⁷ Art.112, Ley 48/1960, Navegación Aérea Internacional, p.17

³⁸ Art.113, Ley 48/1960, Navegación Aérea Internacional, p.17

3.4 RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LOS CONTRATOS

En el transporte aéreo las operaciones de compraventa internacional tienen un mayor número de riesgos e incertidumbres por distintos motivos. Una de ellas son las diferencias que urgen entre los países compradores y vendedores debido al idioma, costumbres y reglas comerciales. Otro motivo son la inseguridad de pago y cobro al tratarse de operaciones internacionales cuya gestión y reglamentación es mucho más complicada. Para evitar todo ello, se han desarrollado los llamados Incoterms, son un conjunto de normas que fijan los términos comerciales de compraventa de mercancías, en materia de seguridad jurídica, malentendidos y litigios comerciales. Son de aplicación voluntaria, de manera que ambas partes deben de estar de acuerdo para que estas normas sean usadas en el contrato.

La CCI cada 10 años actualiza los Incoterms, la versión más reciente y actualizada es la del 2010, que entró en vigor en 2011, cuyas novedades fueron los Incoterms Multimodales, relativas a la normativa de seguridad y validez de documentos electrónicos.³⁹

3.4.1 INCOTERMS MULTIMODALES

Los Incoterms Multimodales no solo se aplican al transporte aéreo internacional, pero en este trabajo trataremos solo éstos 7 que son de uso adecuado en este sector:

- EXW: En dichas normas se traslada al comprador el riesgo de daños durante el transporte, de tal manera que el vendedor cumple su obligación de entrega cuando deposita la mercancía en su establecimiento, es decir, en la fábrica, almacén, etc. El comprador asume todos los gastos de esta operación. De esta manera, el exportador pierde el control de la mercancía en sus propias instalaciones.
- Franco transportista: El vendedor pone a disposición del porteador contratado por el comprador la mercancía, y éste debe entregarle al vendedor en el lugar

³⁹ Cabrera Cánovas, A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones, pp. 47-49

que se establece en el Incoterms, ya sea en el almacén o en el aeropuerto sin descargar la mercancía ninguna otra actuación que no sea el transporte.

- Transporte pagado: Al revés de los dos primeros, es el vendedor quien se encarga del transporte y entrega de la mercancía en el lugar de destino y asume todos los costes de transporte desde el punto de salida desde el almacén hasta el aeropuerto y del correspondiente vuelo. De esta manera el vendedor se evita pagar en caso de pérdida o retraso de la mercancía, la cual ya correspondería al comprador, quien debe valorar si contratar un seguro que cubra tal riesgo.

- Transporte y seguros pagados: Es similar al apartado anterior, pero supone un coste adicional para el vendedor, que es la contratación de un seguro por pérdida o daños causados en la mercancía durante el transporte desde el almacén de salida hasta el aeropuerto de destino. Debe ser pactada entre ambas partes contratantes.

- Entregada en terminal: Son normas en las cuales el vendedor se hace responsable de los costes y riesgos hasta que se descargue la mercancía en el aeropuerto de destino.

- Entregada en el lugar: El vendedor asume todos los costes y riesgos que se originen en los aeropuertos de salida y de destino, y a su vez del transporte final hasta el punto de entrega que se establece en el contrato. El comprador solo asume costes de descarga de la importación.

- Entrega de derechos pagados: El vendedor asume la totalidad de gastos de gestión logística internacional, es decir, gestiones e impuestos aduaneros al entrar en otro país, las cuales se realizan en el aeropuerto de destino.⁴⁰

3.5 TARIFAS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Los costes del transporte aéreo, denominadas como tarifas, que son elaboradas por la IATA, a través de listados que tienen el nombre de TACT. Dicha guía está compuesta de tres volúmenes trimestrales y en la actualidad debido al avance tecnológico está

⁴⁰ Cabrera Cánovas, A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones, pp. 50-60

disponible en plataforma digital, estos volúmenes son los siguientes: Rules⁴¹, Rates⁴², Rates USA⁴³.

En estos listados se reflejan los precios del transporte aéreo en el cual se utilizan los aeropuertos como puntos de salida y de llegada, en los cuales también se incluye el coste de carga y descarga de las mercancías. En estos precios publicados en la IATA no se incluye los costes adicionales que puedan surgir a lo largo del transporte.

En los últimos años, debido a la globalización y al poder estar todo el mundo bien comunicado, las compañías ofrecen distintos precios de transporte comercial aéreo, lo que provoca a su vez una gran competencia entre las distintas aerolíneas. Esto se debe a las guías de tarifas publicadas por la IATA, donde aparecen unos precios, pero después las compañías aéreas aplican otros precios diferentes a los agentes de carga habituales para que sean más competitivos. Dependiendo del volumen de carga, la competencia, los acuerdos establecidos con los agentes de carga, que determinarán que tarifa se aplicará en cada operación comercial aérea.

El método de aplicación de tarifas se lleva a cabo consultando manuales de internet ofrecidos por la IATA en la que se muestran los distintos aeropuertos disponibles y sus trayectos, de tal manera, una vez elegido el punto de salida y de destino, se le asignará la tarifa correspondiente. Además, hay trayectos que disponen de distintas tarifas, en función del precio que ofrece cada compañía aérea, la cual se distingue al aparecer junto al nombre de la tarifa las iniciales de dicha aerolínea. En estos manuales no solo muestran los precios de las tarifas, sino que también aconsejan en función del tipo de mercancías si son frágiles o no y también si dichos trayectos pueden evitar escalas en distintos aeropuertos hasta llegar al destino.

Por último, una vez elegido el trayecto y el tipo de tarifa, será ofrecida al cliente y finalmente confirmada por el agente de carga a la compañía aérea que llevará a cabo el transporte. Las tarifas aéreas tienen su reglamentación en la ley en el Artículo 104 donde se dice: *Las tarifas del transporte de mercancías serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.* (BOE, Ley 48/1960, 2014, p.16)⁴⁴

⁴¹ Reglas para el transporte aéreo de mercancías.

⁴² Tarifas IATA para todos los territorios, exceptuando EE.UU.

⁴³ Tarifas IATA exclusivamente para el tráfico aéreo de carga en EE.UU.

⁴⁴ BOE, Ley 48/1960, 2014, Navegación Aérea Internacional, p.16

3.5.1 TIPOS DE TARIFAS

Existen un gran número de tarifas que ofrecen las compañías aéreas en función de los servicios que necesiten los clientes y dependiendo del tipo de mercancía que se vaya a transportar. Las tarifas más utilizadas son las siguientes:

1. Tarifas mínimas: Son los precios mínimos aplicables obligatoriamente en los trayectos cuya tarifa calculada sea inferior al regulado, es decir, cuando se transporta una mercancía pequeña y al aplicar dicha tarifa el precio sea inferior al que resulta establecido entre aeropuertos para dicho trayecto que se quiera realizar, por lo que se deberá cobrar ese mínimo interpuesto.

2. Tarifas normales: Es la tarifa que se aplica a mercancías de hasta 45 kilogramos o 100 kilogramos.

3. Tarifas por cantidad o generales de carga: En esta tarifa el cálculo del kilo depende de su peso total, es decir, si pesa más de 100 kilogramos, de 300 kilogramos o de 500 kilogramos, el cálculo de la carga total será diferente al aplicarle un precio diferente en cada caso.

4. Tarifas básicas: Este precio es muy utilizado en el territorio europeo, en la cual, se paga una cantidad fija con independencia del peso de la mercancía y después se cobra por kilo de carga y la suma de ambas es el precio total de la tarifa.

5. Tarifas específicas: En estas tarifas se aplican solo a ciertas cargas debido a que sus trayectos y los aeropuertos que participan en la operación están codificados al igual que las mercancías.

6. Tarifas de clase: Son precios aplicables en función de determinadas mercancías, países y áreas pertenecientes en el IATA. Por ejemplo, como son las mercancías de animales vivos, repatriación de difuntos, etc.

7. Tarifas por ULD: Se utilizan estas tarifas cuando se transportan mercancías en ULD, es decir, se trasladan a través de contenedores y van independientes al resto de cargas, estos ULD aparecen registrados y se les aplica una tarifa específica. Por último, el precio a cobrar, se compone de una parte fija y otra variable en función del peso de la carga.

8. Tarifa específica por servicio: Se aplican en función del tipo de operación comercial que se vaya a realizar, es decir, si es de entrega urgente, el tipo de mercancía, el plazo de entrega, etc.⁴⁵

9. Tarifas por internet: son las que aparecen publicadas en Internet por las compañías aéreas, pero puede ser a través de diferentes medios. Por un lado, están las publicadas y distribuidas por SRC⁴⁶. En ellas, las que no son publicadas como son por ejemplo los descuentos contractuales destinados para empresas, se pueden localizar en las páginas webs privados de las compañías aéreas, donde solo pueden acceder agentes de transporte y otras entidades que previamente ya hayan negociado. Por otro lado, las compañías aéreas ofrecen tarifas en subasta a través de páginas webs privadas y también se las ofrecen a todo el público en menor cantidad que las demás ofertadas. Las compañías aéreas cuando publican tarifas por internet, no proporcionan toda la información de dichas tarifas que se han ofertado, pero existen programas de búsqueda de terceros que facilitan a los agentes de viaje a acceder a datos de estas tarifas que no han sido publicadas por la compañía aérea. Esto nos hace pensar si se debería de permitir tener acceso a toda la información de las tarifas por parte de los agentes, por un lado, las compañías aéreas lo rechazan ya que sus clientes al tener mayor cantidad de información estos pueden comparar precios y calidad y decantarse por otras compañías, mientras que si no tienen acceso íntegro de la información pueden captar más clientes. Por otro lado, al ser publicas todas las tarifas ya no habría canales de distribución limitados a las que solo tendrían acceso ciertos clientes, por lo que ya no podrían vender determinados tipos de servicios a sectores del mercado y por lo consiguiente estas tarifas se devaluarían.⁴⁷

10. Tarifas predatorias: Es un tipo de tarifa catalogada por los expertos como una estrategia muy costosa y sin credibilidad debido a que consiste en que una compañía bien situada en el mercado baje el precio de las tarifas ofertadas con el objetivo de quitarse rivales más pequeños o impedir la entrada al mercado de nuevas compañías. Posteriormente dicha compañía subiría las tarifas para recuperar las pérdidas sufridas por

⁴⁵Cabrera Cánovas, A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones, pp.37-41.

⁴⁶ Sistemas de reserva de ordenador.

⁴⁷ DOC9626, *Manual sobre Reglamentación del transporte Aéreo Internacional*, 2ª Edición-2004, OACI. Cap.4.3-10.

encima de los niveles de competencia. Sin embargo, hay normas para evitar situaciones extremas de este tipo, con el objetivo de evitar el monopolio en un mercado.⁴⁸

3.5.2 RECARGOS Y OTROS COSTES

No solo las tarifas del transporte aéreo son los únicos costes que aparecen en la operación comercial, a esto se le añaden recargos y tasas adicionales dependiendo del tipo de transporte. Los costes más habituales son:

- Recargo por combustible: Debido a la subida del precio de éste e influye en los clientes, aumentando el precio total del transporte.
- Transporte desde o hasta aeropuerto: Es el coste que se le aplica por el transporte de la mercancía desde el almacén del vendedor hasta el depósito del aeropuerto de salida y a su vez también se aplicará este recargo desde el aeropuerto de destino para transportarlo al almacén del comprador.
- Costes en los aeropuertos: Son los recargos derivados por la permanencia y manipulación de las cargas los días que permanecen en los aeropuertos de salida y de destino, además el precio aplicable es diferente en cada país en función de sus normativas.
- Despacho de aduanas: Son costes de exportación e importación en casos de actuación de la aduana.
- Cargo de documentación: Es un coste derivado de la emisión del AEW, es decir, la carta de parte aéreo o una nota de envío aéreo que se utiliza como recibo emitido por la aerolínea internacional para el transporte de mercancías, y es también una evidencia del contrato de transporte, y dicho coste varía según el país.
- Cargo por mercancías peligrosas: Es un coste causado por el disfrute de las diferentes instalaciones y permanencia de las mercancías en los aeropuertos durante la operación. Este coste varía según el país.
- Cargo por seguridad: Desgraciadamente los actos terroristas vividos en los últimos años han provocado que se apliquen unos protocolos y medidas de seguridad

⁴⁸ DOC9626, *Manual sobre Reglamentación del transporte Aéreo Internacional*, 2ª Edición-2004, OACI. Cap.4.3-11.

específicas para envíos aéreos. Por ejemplo, scanner y revisiones previas a la carga de la mercancía, etc. Dichos costes se hace cargo el comprador.

- Cargo por valor: Este coste se le atribuye al portador, es decir, a la compañía aérea debido que dicha mercancía que se transporta es considerada como de gran valor y por tanto se harían cargo de pérdidas, retrasos o cualquier otro daño durante el transporte.

Por último, añadir que estos costes y recargos se pueden aplicar a vendedores y/o compradores en función de los términos del contrato del transporte aéreo comercial establecidos.⁴⁹

4. CONCLUSIÓN

A lo largo de este Trabajo de Fin de Grado se ha podido comprobar la importancia que tiene el sector aéreo en el mundo globalizado en el que vivimos, el cual necesita y dispone de un régimen jurídico sólido y diferente al resto de sectores al tratarse de un comercio que afecta a muchas naciones y a su vez, éstas tienen su propia jurisprudencia. También decir que el sector aéreo ha vivido una evolución que ha sido positiva pero que aún tiene que seguir mejorando porque hoy en día se siguen desarrollando e innovando instrumentos legislativos internacionales por medio de convenios y tratados que conllevan un gasto económico, pero después los Estados miembros no lo ratifican.

En este trabajo hemos podido identificar los elementos contractuales y el tipo de contrato que se emplea para el tráfico de mercancías en el transporte aéreo internacional. Para ello, un instrumento muy importante son las tarifas aéreas, las cuales permiten a las compañías aéreas ofertar sus servicios, pero decir también que este mercado está muy influenciado por las grandes empresas y la privatización que impiden que no todos puedan disfrutar de estos servicios. Por otra parte, la oferta de las tarifas está muy digitalizada, debido al mundo globalizado en el que vivimos, a través de sistemas informáticos que publican las tarifas de las distintas compañías aéreas, pero no se muestra toda la información que la describe, impidiendo a los compradores de estos servicios de transporte aéreo comparar precios, que a la larga les permita ahorrar dinero.

⁴⁹ Cabrera Cánovas A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones, pp.47-49

Por último, con este trabajo pretendía dar una visión del transporte aéreo internacional, donde el tráfico de mercancías hoy en día se puede realizar gracias a contratos de compraventa, desarrollados por leyes, convenios y tratados que son a su vez respetados por todos los Estados miembros.

5. LISTADO DE ABREVIATURAS

E-Commerce: Comercio electrónico

IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo

CJI: Comité Jurídico Internacional

Payload: Carga máxima permitida

MTW: Maximum Design Taxi Weight

MTOW: Maximum Design Take Off Weight

MLW: Maximum Design Handling Weight

MZFW: Maximum Design Zero Fuel Weight

OEW: Operating Empty Weight

MP: Maximum Payload

MSC: Maximum Seat Capacity

MCV: Maximum Cargo Volumen

UF: Usable Fuel

EDP: Electronic Data Procesing

OACI: Organización de la Aviación Civil Internacional

CEAC: Comisión Europea de Aviación Civil

IFALPA: Federación Internacional de Pilotos de Línea Aéreas

LNA: Ley de Navegación Aérea

Incoterms: International Chamber off Commerce Trade Terms

CCI: Cámara de Comercio Interncional

EXW: En fábrica

TACT: The Air Cargo Tariff

ULD: Elemento Unitario de Carga Aérea

6. BIBLIOGRAFÍA

BOE, Ley 48/1960, Navegación Aérea, 2014.

BOE. 117, 17 de mayo 1961.

BOE.308, 25 de diciembre 1969.

Cabrera Cánovas, A. (2016), *Manual Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, Madrid, ICEX, www.icex.es/publicaciones

CEAC, Ministerio de Transportes, movilidad y Agencias urbanas, <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/organismos-internacionales/ceac>

CEOE, (2019). *El transporte aéreo internacional: aportación a la economía española y propuesta para la mejora de su competitividad*.

Convenio para la unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929.

DOC9626 2ª Edición (2004), *Manual sobre Reglamentación del transporte Aéreo Internacional*, OACI.

Fernández Avilés, J.A. (2018). Rivista trimestrale- Variazioni su Temi di Diritto del Lavoro. <http://www.dirittolavorovariazioni.com/laborales-sector-transporte-reo-experiencia-espanola>

González, L. R. (2011). *Manual negociación y compraventa internacional*. <http://ebookcentral.proquest.com>

Instituto Superior de Logística Internacional, <http://www.isli.institute/es/herramientas/documentos-de-transporte-internacional/conocimiento-de-embarque-aereo-air-waybill-awb>

Mengual Muñoz A. urbipedia.org, <https://www.urbipedia.org/index.php/Aeropuerto>

OACI, *El Transporte Internacional de la Carga Aérea*, 2ª Edición, https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_es.pdf

OACI, DOC 7300/9, novena edición, 2006.

OACI, DOC.7632, 28 de septiembre, 1999.

OACI, DOC.9740, 28 de mayo 1999.

Rodríguez, J. A. (2002). *Introducción al derecho aeronáutico*. <http://ebookcentral.proquest.com>

