

# El Código Aeronáutico Argentino. Tensiones entre su erosión y su descodificación. Instrumentación electrónica del contrato de transporte aéreo de carga.

CARLOS MARÍA VASSALLO

## 1. Breve reseña de la codificación aeronáutica argentina

Los países que conforman el mundo aeronáutico se encontraron en la Ciudad de Chicago en 1944, donde se originó la norma fundamental de la aviación civil, el “Convenio de Aviación Civil Internacional”.

A partir de allí, todos los Estados Miembros tuvieron la obligación de hacer sus normas internas en línea con las del Convenio, “...a fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funcionen eficaz y económicamente...”<sup>126</sup>.

En cumplimiento de este mandato internacional, el 22 de octubre de 1948 la República Argentina publicó una primera norma en el Boletín Oficial (B.O.): la ley 13.345 “Vuelo de Aeronaves sobre Territorio Argentino”.

Años después, en 1954, fue sancionado el Código Aeronáutico Argentino en su primera versión y, más de una década después, con la ley 17.285 – publicada el 23 de mayo de 1967– el definitivo (y en vigor).

Las modificaciones introducidas luego de 1967 son escasas y recién aparecen en la norma codificada en su art. 133: “Fiscalización de actividades aeronáuticas”<sup>127</sup> y art. 135 “Suspensión y extinción de las concesiones y autorizaciones”<sup>128</sup> y en cuanto a Faltas y Delitos Aeronáuticos las primeras reglamentadas<sup>129</sup> y los segundos trasladados al Código Penal<sup>130</sup>.

Con esta breve reseña de la codificación de las normas aeronáuticas argentinas, queremos expresar que, desde 1967, no ha habido alteración de ninguno de los institutos fundamentales del derecho aeronáutico nacional, pese a que el hecho técnico, las políticas aerocomerciales, la economía y las condiciones de transporte han vivido una constante evolución a nivel global. Nótese que Argentina adhirió al Convenio de Montreal de 1999<sup>131</sup> –en adelante, CM/99– tratado internacional de derecho privado aéreo y, con ello, a muchas modificaciones que trajo ese Convenio, entre ellas la del “*contrato de transporte aéreo de mercancías*”, que no fue adoptada todavía en las leyes internas argentinas, aun lideradas por su vetusta codificación, que data de hace 50 años.

---

<sup>126</sup> Convención de Aviación Civil de Chicago de 1944, Preámbulo.

<sup>127</sup> Art. 133, reglamentado por decreto 326/1982. B.O. 15-2-82

<sup>128</sup> Art. 134 Cód. Aeron, derogado por ley 22.390

<sup>129</sup> Decreto 2352/83 B.O. 20-9-83

<sup>130</sup> Arts 190, 189, 191, 194, 197, 198 y 199 del Código Penal. Ley 22.390

<sup>131</sup> Ley 26.451: adhesión al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional. En vigencia desde el 14 de febrero de 2010.

Como primera advertencia, debe considerar el lector que el Código Aeronáutico fue sancionado bajo paradigmas y principios que no se han mantenido en el tiempo y que varias formas de su redacción se hicieron bajo una concepción decimonónica.

Nótese que la reglamentación de las actividades aeronáuticas en la década de 1960 estaba en manos del Ministerio de Defensa, y que la impronta militar era la característica de esa época. Los redactores del Código Aeronáutico fueron el Dr. Federico Videla Escalada y dos abogados militares de la Fuerza Aérea, Héctor Perucchi y Néstor H. Errecart.

...El nuevo encuadre normativo aportado por la Constitución Nacional y por los convenios internacionales ratificados con posterioridad a 1967, sumado a una novedosa práctica consuetudinaria, han instalado un escenario aeronáutico que difiere tanto cualitativa como cuantitativamente del imperante desde mediados de la década del sesenta.

El contexto descrito precedentemente es un indicador objetivo, que subraya la conveniencia de reformar el Código vigente.

Si tomamos en cuenta aquel contexto econométrico y este contexto evolutivo, es forzoso preguntarse si las soluciones jurídicas han acompañado a tanta novedad empírica. En lo que respecta al Código Aeronáutico argentino, que en la década de los setenta fuera modelo para América Latina, poca duda cabe que ha quedado a la zaga de las transformaciones apuntadas...<sup>132</sup>

En este sentido, en el Laudo del CIADI, caso Aerolíneas Argentinas y Austral<sup>133</sup>, el Tribunal dijo: *"...Al interpretar el marco legal que rige la fijación de tarifas aéreas en Argentina, el Tribunal observa que las leyes y decretos relevantes que fueron aplicados durante el curso de la inversión de las Demandantes eran de larga data. El Código Aeronáutico había sido adoptado en el año 1967 y la Ley de Transporte Aerocomercial y el Decreto 6875/1971 fueron adoptados en el año 1971. El Decreto 6875/1971 proporciona una orientación sobre el cálculo de las tarifas económicas retributivas (TER), esto no es inmediatamente evidente y sus disposiciones no son del todo claras. El Tribunal observa, asimismo, que para el año 2007, las condiciones imperantes en el mercado de transporte aéreo interno habían cambiado de tal manera que se reconoció que el régimen regulatorio y fiscal había devenido anticuado y las tarifas aéreas se habían vuelto obsoletas..."*

## 2. Los procesos de codificación y descodificación

Si bien la aparición de un "Corpus" permitió a los Estados crear instituciones para aplicar a las relaciones privadas, ese normativismo trajo un sisma entre el derecho y la decisión justa, ágil y práctica en línea con los permanentes cambios del hecho técnico de la navegación por aire.

---

<sup>132</sup> Capaldo, Griselda. Reflexiones sobre la necesidad de la reforma del Código Aeronáutico Argentino. <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/reflexiones-sobre-la-necesidad-de-reforma-del-codigo-aeronautico-argentino/>

<sup>133</sup> (Caso CIADI No. ARB/09/1) "Teinver S.A., Transportes de Cercanías S.A. y Autobuses Urbanos del Sur S.A. c. La República Argentina"

Los códigos congelan el derecho en los temas a codificar y, a pesar de darle facilidad a la resolución de conflictos, le quitan la esencia de lo jurídico que es el dinamismo que necesariamente debe acompañar a los permanentes cambios sociales y, en este caso, técnicos.

Este apego a lo normativo, en el que se cae comúnmente, dio como reacción el nacimiento del movimiento de la descodificación en la segunda mitad del siglo XX que va a caracterizarse por la erosión material de los códigos por nuevos subsistemas jurídicos pasando a ser la protagonista “la ley especial”, que escapa a la disciplina del “código”, quedando ese corpus como subsidiario.

La batalla queda planteada entre esquema normativo con el dinamismo jurídico y resulta entonces impensable que los “códigos” no deban ser renovados. Ya no se podrá seguir encorsetando al derecho en previsiones superadas como las contenidas en los arts. 113 a 124 del Código Aeronáutico Argentino –forma de los contratos de transporte aéreo de personas y mercancías– lo que produjo un proceso de lenta “descodificación”<sup>134</sup>.

En Argentina, el Dr. Ricardo L. Lorenzetti<sup>135</sup> al referirse a la referida “descodificación” y a la fractura del Código Civil, dijo antes de la puesta en vigencia el 1 de agosto 2015 del nuevo Código Civil y Comercial, que en adelante denominaremos “CCC”, comparte la vida con otros códigos, con microsistemas jurídicos y con subsistemas, por lo que perdió su centralidad al ser progresivamente desplazado.

La sociedad necesita del Derecho, y no de su letra muerta, como son los casos que desarrollamos más adelante de los arts. 113 TKT y 123 AWB del Cód. Aeronáutico Argentino, que por un apego normativo indeclinable nos mantiene alejados del fenómeno mundial de la aviación comercial en cuanto a la instrumentación electrónica del contrato de transporte de pasajeros y de carga aérea respectivamente y con ello, de un nuevo sistema de operaciones en los aeropuertos que implica rapidez en el despacho, seguridad en cuanto a la inalterabilidad de los documentos y economía por los menores tiempos de embarque, manipulación y almacenaje de las cargas. Esto ya está funcionando en un 40% del mercado aéreo mundial de cargas, del que Argentina se encuentra excluida por falta de modernización de sus normas. Este futuro también es lo que la sociedad demanda.

Savigny, el mayor exponente de la escuela dogmática, entendía que la ley como fuente del derecho, “no debe ser considerada como un hecho sino como una evolución lógica que se transforma sin cesar”. Para esta escuela, la ley no se agota en la norma, sino en la realidad de la vida social. El dato histórico nos lleva a conocer el derecho existente en la época que la ley fue elaborada y los cambios que ella ha introducido<sup>136</sup>.

---

<sup>134</sup> Frontera, Juan Carlos. *Descodificación civil argentina -Primeras reflexiones-* Ambiente Jurídico, Facultad de Derecho - Universidad de Manizales, 29 de octubre de 2009.

<sup>135</sup> Lorenzetti, Ricardo Luís “La descodificación y fractura del Derecho Civil”, Revista Jurídica Argentina La Ley, t. 1994 D, Buenos Aires, 1994, pp. 724 – 740.

<sup>136</sup> Galindo Garfias, Ignacio: *Interpretación e integración de la ley*. Biblioteca JUR México pág.68/9.

En nuestro caso de estudio, la objeción al reconocimiento de la carta de porte de cabotaje y la e-AWB, no se puede admitir con la sola referencia, e interpretación literal de la falta de reconocimiento de validez documental por la Administración Nacional de Aduanas Argentina, y la consiguiente falta de implementación de aeropuertos del Anexo B de la Resolución IATA 672/2013. A este grupo de aeropuertos que maneja la carga aérea por el nuevo sistema digital e-AWB debemos integrar, en un futuro cercano, el aeropuerto Ministro Pistarini de Ezeiza y los demás de Argentina que vinculan nuestro comercio aéreo con los mercados internacionales.

Las normas actuales datan de casi 50 años, época en la cual no existían ni el correo electrónico, ni internet, ni documentos electrónicos ni digitales, y el legislador nunca las podría haber previsto de otra forma.

Es urgente operar el cambio y cabe entonces preguntarse como conclusión al tema: ¿El modelo decimonónico adoptado en el Código de la década de 1960 responde a las necesidades de la actividad aeronáutica del siglo XXI?

La respuesta será claramente negativa y justifica la modificación del Código Aeronáutico, el que solo debería contener los lineamientos legales primordiales que den paso a reglamentaciones aeronáuticas y eviten caer nuevamente en la crisis de un nuevo Código.

### **3. Crisis del sistema de codificación argentino**

Puesto el tema en situación, cabe ahondar en la crisis del sistema de codificación, a manos de leyes especiales, dentro las cuales se incluye al Código Aeronáutico Argentino que es minado en su eficacia por las normas especiales internacionales que han sido adoptadas en abrumadora mayoría por los miembros de la OACI y de la Comisión Latinoamericana, foros a los que Argentina pertenece, y de los cuales se aleja manteniendo un antiguo código.

La normativa internacional, "*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*" conocida como Convenio de Montreal de 1999, entró en vigencia, para Argentina, el 14 de febrero de 2010 y reconoce innumerables cambios en el contrato de transporte internacional de carga aérea, en tensión con la inmutable normativa interna argentina, Código Aeronáutico de 1967.

Algunos claros ejemplos son:

#### **a) Primera tensión: Forma del contrato.**

Los arts. 120 y 123 del Código Aeronáutico Argentino vigente todavía prevén la prueba por escrito del contrato de transporte de mercancías interno: "*La carta de porte debe ser extendida en triple ejemplar... y que hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte*".

*A nivel internacional*, Argentina es Estado Parte del Convenio de Montreal de 1999, que contempla para el documento de transporte aéreo de carga internacional otra alternativa a la forma escrita: "*art. 4: ...- 2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte del que deba efectuarse podrá sustituir a la carta de porte aéreo...*". Con esto se refiere al nuevo soporte electrónico.

b) *Segunda tensión: Límites de responsabilidad.*

El artículo 122 del Código Aeronáutico prevé que, ante el incumplimiento de la formalidad prevista en la carta de porte aéreo, la consiguiente pérdida de ampararse el transportador en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Por su parte, el Convenio de Montreal, en su artículo 9, al referirse al incumplimiento de los requisitos de los documentos de transporte, adopta una posición diametralmente opuesta a la norma interna argentina: “El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 4 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a los límites de responsabilidad”.

c) *Tercera tensión: Negociabilidad de la carta de porte.*

El artículo 124 del Código Aeronáutico prevé que la carta de porte pueda ser extendida al portador, a la orden o nominativamente, y con ello que varios actores puedan disponer de la carga.

Respecto del mismo tema, el Convenio de Montreal prevé en su artículo 12 solo el derecho de disposición de la carga, haciéndola entregar en un lugar distinto, pero no la negociabilidad del título de transporte.

d) *Cuarta tensión: Formas de instrumentación del contrato de carga aérea.*

El artículo 119 del Código Aeronáutico prevé solo la “carta de porte” como prueba del contrato de transporte aéreo de mercancías.

El Convenio de Montreal, en su artículo 11 n° 1, da otra alternativa, pues además de la carta de porte, el contrato también quedará instrumentado y probado por un segundo documento: el “recibo de carga”. Lo hace en estos términos: “Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan”.

e) *Quinta tensión: la atribución de responsabilidad.*

El art. 142 Código Aeronáutico prevé el tipo de *“responsabilidad subjetiva con inversión de la carga de la prueba”*, en la que el transportista podrá ampararse mientras pruebe que él o sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas.

\* No es así el sistema del Convenio de Montreal de 1999, que en su art. 18 prevé la atribución de responsabilidad objetiva: “por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo” que solo exculpa la responsabilidad de la víctima en la producción de daño en el art. 20.

f) *Sexta tensión: Eximición de responsabilidad del transportador.*

El Código Aeronáutico prevé, en su artículo 147, que *“El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de alguna de las personas bajo su dependencia actuando en ejercicio de sus funciones”.*

En este tema, el Convenio de Montreal, en su artículo 30 n° 3, establece exactamente lo contrario: *“Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo no se aplicarán si se prueba*

*que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño".* Aunque la norma sea muy cuestionable, se encuentra vigente.

Del Convenio se infiere que el transportista de carga aérea internacional siempre se encuentra amparado por los límites de responsabilidad, aún mediando dolo propio o del dependiente.

g) *Séptima tensión: Un caso emblemático se da en el transporte aéreo de pasajeros.*

Nos apartamos un momento de nuestro contrato de transporte aéreo de mercancías en estudio.

Conforme al art. 133 Cód. Aeron., debe expedirse el contrato en soporte papel para tener validez documental.

Esta norma ha sido erosionada totalmente, ya que en la actualidad aerocomercial no existe más la emisión de un pasaje de personas ni por vía manual ni en soporte papel. Hoy, el electrónico –e-kt– es el único medio por el cual la IATA ha implementado la celebración del contrato de transporte aéreo de pasajeros en el mundo<sup>137</sup> y en Argentina.

Los contratos pasaron de ser formularios papel, con cupones diferentes para cada tramo y en poder del usuario, a estar registrados en la base de datos de las compañías aéreas *in totum*, en forma inalterable y segura ante pérdida del pasajero de su tkt –billete de pasaje–. De esta manera, se evitó una inconmensurable cantidad de fraudes a las aerolíneas.

#### **4. El nuevo Código Civil y Comercial, "CCC" ¿Alcanza al transporte aéreo de cargas?**

Cuando la nueva codificación del CCC define al "contrato de transporte" en su art. 1280<sup>138</sup>, lo hace de forma general, sin distinguir el medio por el cual se hará el transporte, ya fuere tierra, agua o aire, ni 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.

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, cuyo texto se refiere específicamente al ámbito de aplicación: *"...excepto lo dispuesto por leyes especiales, las reglas de este capítulo se aplican cualquiera que sea el medio empleado en el transporte..."*

En nuestro país, el transporte aéreo de mercancías o carga se encuentra regido por "*leyes especiales*" que hacen a la autonomía de esta rama del derecho, v.g. - Código Aeronáutico Argentino<sup>139</sup> para transporte de carga interno o de cabotaje y los Convenios Internacionales, en especial el CM/99 para el transporte

---

<sup>137</sup> IATA Conferencia de Estambul de junio del año 2000.

<sup>138</sup> 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".

<sup>139</sup> Cód. Aeron., arts. 119 a 124, y responsabilidad, arts. 139 a 154.

de carga internacional<sup>140</sup>. La República Argentina está adherida, junto con más de 190 países, que ampara el mayor volumen global de carga. Así, ésta es la norma aplicable por excelencia.

Nótese el carácter de orden público del sistema de responsabilidad en el transporte de carga aérea tanto en el Código Aeronáutico para el cabotaje (arts. 145 y 146) como en el CM/99, que establece, en su art. 29, un sistema aeronáutico cerrado de indemnización: *“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”*.

*Primera conclusión:* dado que el transporte de carga aérea se rige por *“leyes especiales”* la actividad estará excluida del ámbito de aplicación del nuevo CCC, sólo en la forma subsidiaria prevista en el art. 2 del Cód. Aeronáutico. Entiendo que quedará aplicable al transporte terrestre, que siempre estuvo dentro de la normativa del Código de Comercio, hoy derogado por el nuevo Código.

#### 4.1 Contratos en soporte electrónico. Antecedentes y el nuevo CCC

Previamente a la entrada en vigencia del CCC, la solución al artículo 119 y 120 del Código Aeronáutico, nunca cuestionada judicialmente, se basó teóricamente en la aplicación de la ley 25.506 de firma digital y electrónica, reglamentada por Decreto 2628/02, art. 6<sup>141</sup>. Entendimos que, como ley especial posterior, derogó las normas del Código Aeronáutico que todavía exigían el soporte papel para los contratos de transporte aéreo.

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

Dado que el art. 1106 del CCC admite la validez de los contratos celebrados en soporte electrónico, entendemos superado el problema que planteaba la ausencia del 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”*.

Desde otro punto de vista, compartimos el criterio de la Dra. Griselda Capaldo<sup>142</sup> en tanto no podrá verificarse desprotección legal en la contratación electrónica del transporte de carga aérea, en donde por lo general hay cierta

---

<sup>140</sup> CM/99, arts. 18-22 N°3,4

<sup>141</sup> Decreto 2628/02 Artículo 6° – 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.

<sup>142</sup> 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](http://www.eldial.com/nuevo/tcd-detalle.asp?base=50&id=5765&fecha_publicar=14/07/2011&t=s&numingr=5&usr=1236547)

paridad de fuerzas al contratar entre las compañías aéreas y los *freight forwarder*. Esa paridad clasificaría a estos contratos electrónicos en la esfera del *Business to Business* y será una de las razones por las que no lo alcanzarán el derecho común ni las normas del consumidor.

En su art. 286, el CCC 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 en esta última tipología general.

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

Una sola norma sobre el particular nos hace ruido respecto de su aplicabilidad al transporte interno en el país, la del art. 288 CCC: "*...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 será para instrumentos públicos y que técnicamente no es la "electrónica" que ya existente con uso generalizado, tanto a nivel internacional como interno, v.g. redes Banelco, Link, Pago mis cuentas, Mercado Pago y tantos más, documentos de depósito, extracción, transferencias, pagos de servicios, etc. pues estos documentos tienen firma electrónica y no digital.

Entiendo que cuando el CCC dijo firma digital, habrá entendido abarcar también a la electrónica, pues si no fuere así, se dejaría sin sustento legal el enorme y creciente comercio electrónico actual en el país y que funciona coordinado a nivel global. Téngase en cuenta que los más de 10 millones de contratos de transporte aéreo de pasajeros celebrados anualmente en Argentina son instrumentados en e-TKT, que es un documento electrónico y no digital.

Sumado a ello, y reforzando la posición, entendemos que esta norma general del CCC no puede derogar una especial –la ley 25.506 de "firma digital" y reglamentada por decreto 2628/02– que le dio validez a la firma electrónica.

De la lectura del art. 963 inc. c) ratificamos que el CCC será norma supletoria de la ley especial –el Código Aeronáutico– y se interpretará que el art. 120 del Código Aeronáutico<sup>143</sup> ha sido modificado por la ley posterior CCC y por la Ley 25.506 de firma digital, atribuyéndole validez y eficacia jurídica a nuevas formas de firma, tendiendo a la suficiencia probatoria de la AWB de cabotaje sin soporte papel; con firma electrónica o digital del expedidor.

*Segunda conclusión:* entendemos que, a nivel de transporte aéreo interno de mercancías, contaremos el contrato por vía electrónica en forma subsidiaria al vetusto Código Aeronáutico, la ley de firma digital, y las nuevas y modernas normas del CCC.

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

---

<sup>143</sup> Art. 120 del Código Aeronáutico: "La carta de porte ser extendida en triple ejemplar; uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador".

En diciembre de 2004, el Consejo de la IATA dispuso 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 a nivel internacional.

El proyecto e-AWB de digitalizar la guía aérea y toda su documentación comercial y gubernamental, que siempre fue adjunta a la guía en soporte papel, fue delineado por la IATA como Práctica Recomendada 1670 en la *Cargo Service Conference* de marzo de 2010. Ésta se puso por meta la implementación completa de la *e-freight* para 2014. Avanzando en tal sentido, la IATA dictó la Resolución 672 en 2013, y dejó 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 –en adelante PM4 y/o el CM/99–, es decir a los que la normativa haya liberado de la emisión en 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)<sup>144</sup> en la e-AWB, debe ser irrefutable la validez, por los Estados de embarque y de destino, de la firma electrónica puesta por el expedidor o su agente de cargas.

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

En 2009, la IATA y FIATA trabajaron conjuntamente para desarrollar la Práctica Recomendada 1670 “Modelo de Acuerdo de EDI<sup>145</sup>”, así como el Registro de envío IATA CARGO y de esta forma crear procedimiento operativo Standard e-AWB.

Como 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 que suple al reverso de la guía papel, 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”, están listados los “Agentes de Cargas” o *Freight Forwarder* que han firmado el Acuerdo Multilateral.

Para el funcionamiento de este sistema, se puso en práctica el “EDI” sigla del documento de intercambio electrónico de datos sobre un formato o “mensaje

---

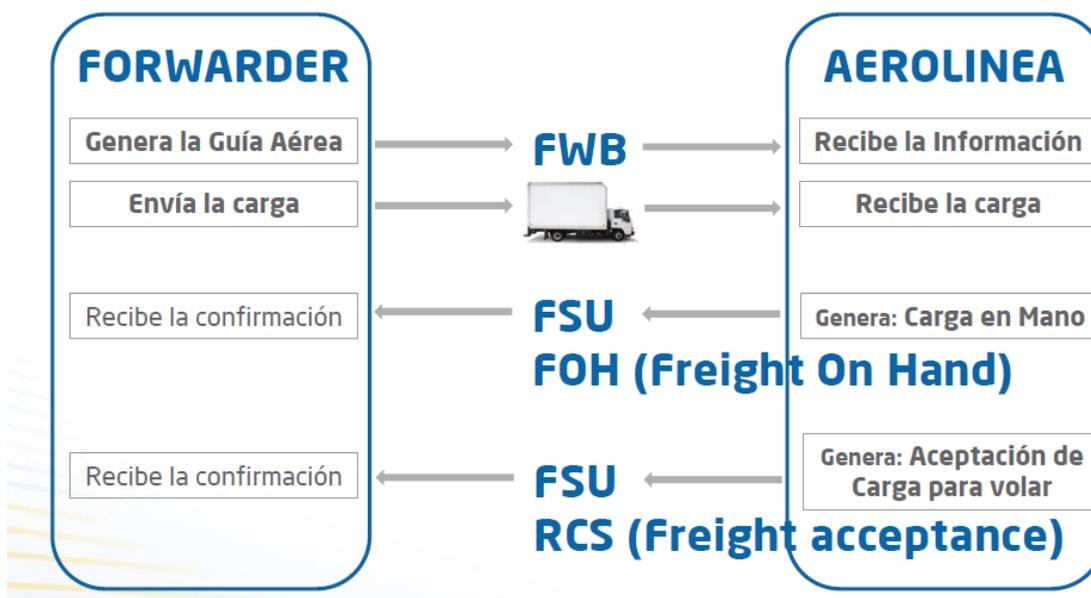
<sup>144</sup> FF: Freight Forwarder.

<sup>145</sup> Electronic Document Interchange.



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).

## ¿Cómo funcionan los mensajes?



La Resolución IATA 672 para transacciones electrónicas no es de adopción obligatoria por los transportistas miembros, 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. Tal es el caso de Argentina.

En el transporte aéreo interno o cargas, su implementación a nivel operativo estaría facilitada, en atención a que toda la documentación que se maneja entre el transportador aéreo y el agente de cargas o expedidor se hace sin mediar depósitos fiscales y por ende sin intervención aduanera.<sup>148</sup>

### 5.1 Proyecto de *E-freight*

Más complejo es el proyecto *e-freight* de IATA, que estará integrado por la documentación que abarca la e-AWB, contrato electrónico de transporte aéreo de mercancías, y toda la comercial y aduanera que se deba adjuntar en papel y que permita el desembarque y el despacho a plaza en destino.

<sup>148</sup> Con excepción de la carga con destino a la Isla Grande de Tierra del Fuego.

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

Como el valor “seguridad” es la base de todo el Transporte Aerocomercial, a las compañías aéreas les interesa sobremanera la validez de los datos de la guía relativos a la declaración del contenido, dado que la carga se entrega por el expedidor ya se encuentra debidamente embalada, palletizada, termosellada y salvo circunstancias que permitan dudar, no se controlan por el transportador, sólo se hace obligatoriamente sobre todas ellas el control de explosivos.<sup>149</sup> Tanto es así que la CM/99 responsabiliza al expedidor respecto de la falsa declaración y art. 6 prevé la posibilidad de exigirle al expedidor que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga. Esta nueva norma está en línea con la recomendación del Comité Jurídico de la OACI, que lo considera necesario en relación al Anexo 18 del Convenio de Chicago que se refiere a “mercancías peligrosas”.

Para llevar adelante la implementación de la *e-freight* y que la declaración del contenido y naturaleza de la carga tenga efectos jurídicos, como dato declarado por el expedidor o su agente (FF)<sup>150</sup> en la e-AWB, la validez de la firma electrónica puesta por el expedidor o su agencia de cargas debe ser irrefutable, no sólo en el contrato de transporte aéreo, sino en todos sus documentos anexos.

Para lograr el funcionamiento pleno del sistema *e-freight* que prevé la IATA en la citada Resolución 672, se requieren cambios en regulaciones y marco legal de los Estados Parte, pues serán digitales los siguientes documentos:

- **De la industria:** 1. factura, 2. *packing list*, 3. certificado de origen, 4. *master* AWB, 5. *house* AWB, 6. *house manifest*, 7. manifiesto de carga/vuelo;
- **Aduaneros:** 8. declaración de bienes de exportación, 9. liberación de aduana de exportación, 10. declaración exportación de carga, 11. declaración importación de carga, 12. declaración de importación de mercaderías, 13. liberación de aduana de importación.

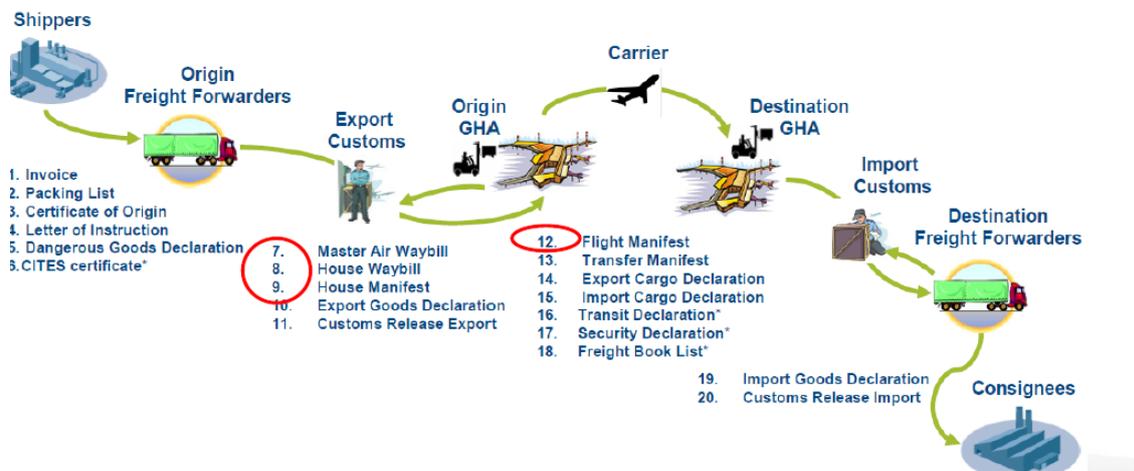
Hoy en día, la industria aérea de carga se basa todavía casi exclusivamente en procesos basados en papel, utilizando todos los documentos antes nombrados, para apoyar el movimiento de mercancías. Una remesa promedio genera más de 30 documentos, que gestionan las distintas partes involucradas, expedidores, agentes de *handling*, corredores de exportación e importación, compañías aéreas y, por último, las aduanas y otras administraciones gubernamentales.

---

<sup>149</sup> Sistema de Control de Explosivos. GEDEX.

<sup>150</sup> FF: Freight Forwarder.

## Scope: e-freight documents



Hasta la total implementación de la *e-freight* al momento de efectuar el transportador las operaciones de carga, el despachante operativo cuenta con la documentación que tiene disponible al pie del avión y entregará a la tripulación de cabina, un “portaguías” conteniendo: cada “AWB” con su/s sobre/s adjuntos con “documentación comercial”, “declaración de la naturaleza de la carga”, “manifiesto de vuelo definitivo”, y eventualmente el “NOTOC” –notice to captain– que es la notificación al Comandante que está embarcando mercancía peligrosa, perecederos o animales vivos. Todo ello se incorporará al proceso electrónico.

Como el proyecto *e-freight* depende de los Estados y de un sinnúmero de sus organismos, la IATA decidió no abandonarlo pero seguir adelante con el proyecto e-AWB, solo abarcativo de la digitalización de la guía aérea.

Las ventajas que se lograrán con la implementación de la *e-freight* serán:

- Disminución de costos: reducción de los gastos de procesamiento debido a la eliminación de papel.

- Procesos más ágiles y seguros: se reducen los tiempos de entrega mejora el manejo del rechazo y se eliminan los problemas ocasionados por falta de documentación.

- Información más fiable y exacta: reducción de errores en la entrada de datos porque en la AWB se los introduce una sola vez.

- Reducción de la gestión de inventarios de cartas de porte gracias al almacenaje electrónico de los AWB.

- Ahorro de tiempo: con la nueva operativa a la llegada del vuelo a destino se podrá despachar a plaza minimizando costos de depósito fiscal e imprimiendo celeridad en su entrega al destinatario.

- Disminución drástica de las discrepancias y errores, y posibilidad de corrección inmediata.

- Se hace más fluida la comunicación entre los actores del transporte de carga, porque se hace en tiempo real.

Se calcula que la penetración de este nuevo sistema global a los 100 aeropuertos que representan aproximadamente el 85% de la carga, llegará en un término de un promedio de 5 años a más al 98% del volumen de carga mundial transportada.

Las compañías aéreas que operan en Argentina con carga aérea, v.g. Aerolíneas Argentinas están adheridas al Acuerdo Multilateral IATA 672, pero hasta el momento, ningún aeropuerto argentino es parte de este Acuerdo y, por lo tanto, no se encuentra en el Anexo B. Dicho asunto deberá superarse para poder entrar en el mundo de Transporte de Carga Internacional bajo e-AWB y luego *e-freight*.

## 5.2 Unificación de los estándares aduaneros. El caso argentino

Para que esta ingeniería estratégica resuelta por la IATA no se vea obstaculizada por la burocracia en los distintos países, ha sido fundamental homogenizar los estándares aduaneros a nivel Naciones.

Avanzando en tal sentido, la aduana argentina ha dictado el 27/2/2014 la Resolución AFIP 3596, denominada "Información *Anticipada de Movimientos de Cargas vía aérea*".

Respetando el principio de uniformidad del Derecho Aeronáutico, esta Resolución Aduanera ha sido diagramada a partir de la PR 1670 IATA, con el objeto de regular de manera uniforme el intercambio electrónico de datos entre las Cias y los Organismos Gubernamentales para llegar a la confección de las guías y manifiestos; con alcance global entre las partes de Acuerdo Multilateral IATA 672.

Mediante las Resoluciones Generales AFIP 2090 y 2603, ingresaron al derecho interno disposiciones internacionales, y se determinó como herramienta del módulo de información anticipada del manifiesto general de carga, por Resolución 3596, al "Sistema Malvina" –SIM-; que suplantó al "Sistema María".

Esta Resolución sólo habilita la validación de la información anticipada del movimiento de Carga Aérea, que le será transmitida antes de las 4hs. de la entrada de la aeronave al territorio argentino.

Esa información anticipada trae, por ahora, beneficio al sistema aduanero, pero este avance deja preparado el terreno para llegar al reconocimiento de la validez de la e-AWB.

Los mensajes electrónicos transmitidos desde origen y recibidos en la Aduana Argentina, hasta la actualidad deben ser aceptados por la Cia Aérea confirmando su llegada física. Debe quedar en claro que la ANA en esta etapa en la cual nos encontramos desde 2014 sólo acepta la información anticipada, la cual considera válida, pero todavía no reconoce la e-AWB como documento de transporte tema que debe ser objetivo de una futura reforma del Código Aeronáutico.

## Conclusiones

1) El Código Aeronáutico Argentino está erosionado por normas extravagantes internas y por los tratados internacionales en los que Argentina es parte.

2) Este proceso ha importado la descodificación de la norma aeronáutica nacional que data de 1967.

3) El contrato de transporte aéreo de mercancías avanza hacia su instrumentación digital a nivel internacional y tenuemente a nivel interno por obstáculos normativos.

4) El 40% del tráfico de carga internacional se realiza con guías aéreas digitales, sistema del que no participa la Argentina.

5) El Sistema *e-freight* es más complejo y ha sido postergado por la IATA debido a la complejidad de digitalizar toda la documentación de importación y exportación.

6) La aduana argentina tiene preparada su plataforma y codificación de mensajes electrónicos en línea con los usados internacionalmente para la e-AWB.

7) Habrá que adaptar la legislación interna argentina de carga aérea a los nuevos paradigmas internacionales.

## **Bibliografía**

Capaldo, Griselda. *Reflexiones sobre la necesidad de la reforma del Código Aeronáutico Argentino*. <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/reflexiones-sobre-la-necesidad-de-reforma-del-codigo-aeronautico-argentino/>.

(Recuperado el 5/8/2017).

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.

Frontera, Juan Carlos (2009). *Descodificación civil argentina -Primeras reflexiones*-Ambiente Jurídico Facultad de Derecho - Universidad de Manizales, 29 de octubre de 2009.

Lorenzetti, Ricardo Luis (1994). *La descodificación y fractura del Derecho Civil*, *Revista Jurídica Argentina La Ley*, t. 1994 D, Buenos Aires, 1994, pp. 724 – 740.

Galindo Garfias, Ignacio (1981). *Interpretación e integración de la ley*. Biblioteca JUR México, pág.68/9.

## **Normativa consultada**

Convención de Aviación Civil de Chicago de 1944.

Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional. Ley 26.451 de adhesión.

Código Penal Argentino (Ley 22.390).

El Código Aeronáutico Argentino. Tensiones entre su erosión y su descodificación. Instrumentación electrónica del contrato de transporte aéreo de carga  
Carlos María Vasallo

Decreto 326/1982. Fiscalización de actividades comerciales aeronáuticas.

Decreto 2352/83. Régimen de Faltas Aeronáuticas.

Decreto 2628/02 Artículo 6º – Documento digital.

(Caso CIADI No. ARB/09/1) “Teinver S.A., Transportes de Cercanías S.A. y Autobuses Urbanos del Sur S.A. c. La República Argentina”.