

T
347.4
M361
1

25/06

1

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO



BETZAIDA MARRUGO RODRIGUEZ

//

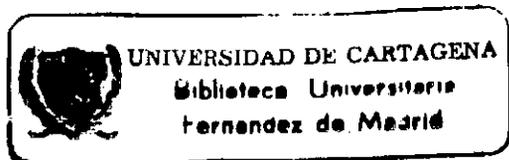
SCIB

00025106-1vi

CARTAGENA
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO

56993

1990



RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO

SCIB
00025106-1/1

BETZAIDA MARRUGO RODRIGUEZ

Proyecto de grado presentado como requisito parcial para optar el título de Abogada.

Asesor : MIGUEL RAAD H.

CARTAGENA
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO

1990

Nota de Aceptación

2

Jurado

Jurado

Cartagena, Octubre 1990

DEDICATORIA

A mi madre fuente de mi vida, de amor y de inmensos sacrificios ; a LEIDY y mis hermanos por el cariño con que me respaldaron, y a la memoria de RAFAEL MARRUGO PAYARES , mi padre, a quien tanto amé y cuyos recuerdos de estímulos , ilusiones y esfuerzos me devolvieron el valor que su muerte me quitó, para alcanzar este triunfo.

Gracias Viejo.

B E T Z Y

TABLA DE CONTENIDO

| | Pág. |
|--|-------|
| INTRODUCCION | 1 |
| 1. RESEÑA HISTORICA | 5 |
| 2. CONTRATO DE TRANSPORTE | 13 // |
| 2.1 CONCEPTO | 13 // |
| 2.2 NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE | 17 / |
| 2.3 OBJETO | 19 |
| 2.4 CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE | 21 // |
| 2.4.1 Oneroso | 21 |
| 2.4.2 Bilateral | 22 |
| 2.4.3 Consensual | 23 / |
| 2.4.4 Contrato nominado y típico | 24 |
| 2.4.5 Tracto Sucesivo | 24 |
| 2.5 SUJETOS | 25 |
| 2.6 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SUJETOS | 27 |
| 2.6.1 Obligaciones del Pasajero | 28 |
| 2.7 DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR | 29 |
| 2.7.1 Derechos del Transportador | 30 |

| | pág. |
|---------|---|
| 2.7.2 | Obligaciones del Transportador 31 / |
| 2.7.2.1 | En el Transporte de cosas 31 / |
| 2.7.2.2 | Derechos del Transportador en el Transporte de Cosas 33 |
| 2.8 | DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL REMITENTE 36 |
| 2.8.1 | Obligaciones del Remitente 36 |
| 2.8.2 | Derechos del Remitente 39 |
| 2.9 | DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO 40 |
| 2.9.1 | Obligaciones del Destinatario 40 |
| 2.9.2 | Derechos del Destinatario 42 |
| 2.10 | CLASES DE TRANSPORTE 43 |
| 2.10.1 | Transporte Marítimo 44 |
| 2.10.2 | Transporte Terrestre 47 |
| 2.10.3 | Transporte Aéreo 50 # |
| 2.10.4 | Transporte Combinado 52 |
| 2.10.5 | Transporte Multimodal 55 |
| 3. | EL TRANSPORTE AEREO 57 / |
| 3.1 | CONCEPTO 57 / |
| 3.2 | OBJETO 60 |
| 3.3 | NATURALEZA JURIDICA 62 / |
| 3.4 | CARACTERISTICAS 69 / |
| 3.4.1 | Rapidez 70 |
| 3.4.2 | Economía 71 |
| 3.4.3 | Seguridad 71 |

| | | Pág. |
|---------|---|------|
| 3.5 | SUJETOS | 72 |
| 3.5.1 | El Transportador | 72 |
| 3.5.2 | El Pasajero | 74 |
| 3.5.3 | Destinatario y Remitente | 75 |
| 3.5.4 | El Comisionista de Transporte | 81 |
| 3.5.5 | El Agente de Carga | 83 |
| 3.6 | CLASIFICACION DEL CONTRATO | 84 / |
| 3.6.1 | Contrato de Transporte Aéreo Interno | 84 / |
| 3.6.2 | Contrato de Transporte Aéreo Internacional | 87 |
| 3.7 | IMPORTANCIA DEL TIQUETE DE TRANSPORTE AEREO | 94 |
| 3.7.1 | El tiquete o billete de pasaje aéreo | 97 |
| 3.7.2 | El tiquete o talón de equipajes | 102 |
| 3.7.3 | La Carta de Porte | 103 |
| 3.8 | MODALIDADES | 118 |
| 3.8.1 | Transporte Aéreo de Personas | 118 |
| 3.8.2 | Transporte Aéreo Interno de Personas | 122 |
| 3.8.3 | Transporte Aéreo Internacional de Personas | 123 |
| 3.8.4 | Transporte Aéreo de Equipaje | 125 |
| 3.8.5 | Transporte Aéreo de Cosas | 128 |
| 3.8.5.1 | Transporte Aereo Interno de Cosas | 130 |
| 3.8.5.2 | Transporte Aéreo Internacional de Cosas | 131 |

| | Pág. | |
|---------|--|-------|
| 4. | RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO | 136 |
| 4.1 | GENERALIDADES | 136 |
| 4.2 | REQUISITOS PRINCIPALES | 137 |
| 4.2.1 | El hecho contrario a derecho | 138 |
| 4.2.2 | La Imputabilidad | 142 |
| 4.2.2.1 | Imputabilidad Subjetiva | 144 |
| 4.2.2.2 | Imputabilidad Objetiva | 145 |
| 4.2.2.3 | El Daño | 151 |
| 4.2.2.4 | La Relación Causal | 153 |
| 4.3 | CLASES DE RESPONSABILIDAD | 155 |
| 4.3.1 | Responsabilidad Contractual en el Transporte Aéreo | 156 / |
| 4.3.2 | Responsabilidad Extracontractual | 159 |
| 4.3.3 | Responsabilidad de Medio y Resultados según la doctrina | 160 / |
| 4.3.4 | Responsabilidad Objetiva | 165 / |
| 4.4 | <u>RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO DE PERSONAS</u> | 168 / |
| 4.4.1 | Generalidades | 168 |
| 4.4.2 | Fundamento Jurídico de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo de Personas | 176 / |
| 4.4.3 | Eximentes de Responsabilidad | 184 / |
| 4.4.4 | Periodo Responzabilizatorio | 187 |
| 4.5 | RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO DE EQUIPAJES | 189 |
| 4.5.1 | Generalidades | 189 |

| | pág. |
|-------|--|
| 4.5.2 | Fundamentos y Efectos Jurídicos 191 |
| 4.5.3 | Período responsabilizatorio y eximientes de responsabilidad 194 |
| 4.6 | <u>RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO DE COSAS</u> 198 |
| 4.6.1 | Generalidades 198 |
| 4.6.2 | Fundamento y efectos jurídicos de la Responsabilidad Civil en el Transporte Aéreo de Cosas 203 |
| 4.6.3 | Período Responsabilizatorio 211 |
| 4.6.4 | Eximientes de responsabilidad 212 |
| 4.7 | RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO, POR RETARDO 229 |
| 4.7.1 | Generalidades 229 |
| 4.7.2 | Fundamento y Efectos Jurídicos 231 |
| 4.7.3 | El período responsabilizatorio y los eximientes de responsabilidad por retardo 233 |
| 4.8 | RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE 238 |
| 4.8.1 | Normas del Código de Comercio 245 |
| 4.8.2 | Jurisprudencias de la Corte Suprema de Justicia 250 |
| | CONCLUSIONES 284 |
| | BIBLIOGRAFIA 290 |

INTRODUCCION

Se trata de la elaboración de uno de los trabajos académicos, que mas interés y preocupación ha despertado en toda la trayectoria de mis estudios, dado que la responsabilidad civil que se desprende de este trabajo, emana de la actividad de mayor importancia para la economía y desarrollo de un país, como lo es el Transporte, ya por si solo considerado o el Transporte Aéreo en especial, estudiado por mí en esta tesis .

La necesidad que tenían los comerciantes de las grandes y pequeñas empresas capitalistas, de trasladarse de un lugar a otro, para realizar toda clase de operaciones comerciales, así como la escasez de medios realmente efectivos y ligeros para que las personas pudieran trasladarse y transportar sus cosas y efectos comerciales, dieron inicios a la carrera de la aviación despertando el interés del hombre por volar, para alcanzar un transporte rápido que llenará las necesidades del momento, dando paso a los vuelos comerciales y posteriormente al nacimiento del contrato de Transporte Aéreo. Contrato que hoy se presenta con singu

gular importancia en el campo del derecho comercial, engranando en el Desarrollo Mercantil y de las comunicaciones del mundo, como un instrumento fundamental para la lucha contra el tiempo y el subdesarrollo. Indiscutiblemente la historia de las actividades comerciales así como la de la economía y las comunicaciones estuvo estrechamente ligada al transporte en todas sus épocas, siendo la cúspide de la Revolución Industrial el haber alcanzado la aplicación de la navegación aérea, luego que el hombre lograra hacer volar un artefacto que era más pesado que el aire.

Junto con la necesidad y el interés de mejorar los sistemas de aviación existentes, surgió la de crear y unificar la reglamentación aérea, que debido a la transcendencia de esta clase de Transporte, ha adquirido autonomía e independencia; la intervención del Estado por intermedio del Código de Comercio, le otorga a la materia carácter de orden público, reglamentando la actividad aeronáutica mediante el departamento administrativo de aeronáutica civil.

Queriendo que la realización de este trabajo tenga resultados fructíferos, enfocaré los aspectos que considere primordiales en el transporte aéreo, analizando la responsabilidad contractual y extracontractual tanto del transportador como del pasajero o remitente; esperando que sea

del agrado y sirva de coadyuvante a todas las personas, que bajo cualquier circunstancia son usuarios de los servicios que prestan las compañías de transporte aéreo y que no conocen los mecanismos jurídicos de protección, ni las normas que los ampara. Es así como diariamente vemos casos de personas que habiendo utilizado los servicios de transporte aéreo, han sido víctimas de daños y perjuicios causados por las compañías aéreas o por sus dependientes y que por desconocer la Normatividad que los protege, haciendo valer sus derechos, se limitan a lamentarse de la irresponsabilidad de las empresas de transporte aéreo.

El material que gustosamente he seleccionado para la elaboración de esta tesis, no ha sido de muy fácil obtención, dado, a que son muy pocos los tratadistas que se dedican de lleno a escribir y profundizar sobre el campo de acción de estas actividades, de manera que permitan una verdadera investigación tanto de campo como bibliográfica; ojalá en el futuro esta área del derecho, reciba más atención por parte de los tratadistas del Derecho Aereonáutica; e igualmente albergo la esperanza de que este trabajo no sólo sirva de aporte a la biblioteca de ése alma mater, o que no constituya un "simple" requisito de graduación, sino que sirva de beneficio y de estímulo, para que futuros estudiantes se interesen por ampliarlo, actualizarlo y profundizar más sobre él.

1. RESEÑA HISTORICA

EVOLUCION HISTORICA DEL TRANSPORTE

Desde principios de la humanidad, la constante sociabilidad del hombre en su deseo de no permanecer aislado de los demás hombres para formar junto con ellos, grupos sociales o de trabajo y tanto su espíritu de nómada y su perseverante carácter comerciante, desde la Edad Primitiva, como su insaciable curiosidad por conocer y conquistar los lugares más remotos de la tierra, influyeron en el anhelo que muchos tenían de descubrir y crear los medios que le proporcionarían desplazarse y trasladar sus cosas de un lugar a otro, constituyendo las primeras bases del transporte.

En un principio el transporte lo constituía el hombre mismo, como elemento de carga en el transporte de cosas, niños y enfermos, presentándose en la historia del transporte como el primer medio de transporte terrestre en todas las tribus del mundo. La necesidad de los grupos indígenas de trasladarse de un lugar a otro y de mudar constan

En el desarrollo del tema empezaré con una breve reseña histórica del transporte describiendo su transcendencia en el mundo, para luego enfocar y definir distintos aspectos del contrato de transporte aéreo, sus elementos, modalidades y efectos, prestando mayor interés en el estudio de la responsabilidad y su regulación, para el cual recurriré tanto a los conceptos de reconocidos tratadistas y pronunciamientos de la Honorable Corte Suprema de Justicia, como al Código Colombiano de Comercio y a los conceptos conclusiones y soluciones que según mi apreciación personal o la de mi asesor, amerite el tema.

Finalmente me es imposible culminar la introducción, sin antes enaltecer y exaltar con mi más conmovida y reverencial agradecimiento a la honorable Universidad de Cartagena por la distinción que me ha hecho, acogiéndome entre sus alumnos; agradecimiento que hago extensivos a todo el grupo de maestros catedráticos muy especialmente al Doctor Miguel Raad Hernández sin cuyos aportes y observaciones no hubiese sido posible la culminación de este tema, tema con el cual trato de llenar aquellas lagunas que en ocasiones no nos permiten ahondar sobre situaciones y reglamentaciones, que más de una vez excluimos de nuestras tertulias por que son de difícil entendimiento o total desconocimiento, inclusive, para las personas amantes del Derecho.

temente sus aldeas por su carácter nómada o de realizar los intercambios de los diferentes productos de la caza o del cultivo, en la época de la agricultura, por otros elementos necesarios para su subsistencia contribuyeron a que algunos clanes de civilización más avanzada, vieran en muchos animales, no sólo una gran fuente alimenticia, sino el medio de transporte deseado para desplazarse rápidamente o con mayor facilidad, trasladar sus productos agrícolas, de caza o de orfebrería hasta diferentes aldeas.

Posteriormente a la luz de la invención de la Rueda en la Edad de Bronce algunos animales como el caballo, el camello o el elefante son parcialmente desplazados o combinados por vehículos de tracción humana y de tracción animal que dan paso a la aparición de carretas, coches y carruajes, halados por caballos. Luego se experimentaron diferentes tipos de vehículos sin tracción animal hasta que la máquina de vapor inventada primitivamente por Herón en el siglo II y en 1760 perfeccionada por James Watt hace que más tarde estalle la era de Revolución Industrial, y aparezca el primer vehículo que eliminaba el uso de caballos: El Automóvil, que en principio era un simple vagón de vapor, inventado en Francia en 1769 por Nicolás Cugnot y que fué perfeccionado por Richard Trevithick quién se interesaba más en inventar las locomotoras de vapor sobre rieles famosos después en el transporte de cosas y pasajeros.

En 1885 surgen los primeros vehículos a gasolina impulsados por combustión interna, los alemanes Karl Benz, Gottlieb Daimler y Edward Butler se proyectan dinámicamente en la fabricación de transporte para traslado de pasajeros y cosas por vía terrestre.

En el derecho clásico romano las instituciones que perfilaron el derecho mercantil se edifican en torno al transporte marítimo ya evolucionado desde principios de la Edad Media con la invención de las balsas y barcas muiscas, hasta la aparición de los grandes barcos y buques de vapor en 1800 constituyéndose este medio de transporte como el más seguro, cómodo y rápido de la época.

Pero sigue en la mente de cada uno de los hombres el interés de crear un medio de transporte más rápido y eficaz y con ellos la ilusión de querer convertir en realidad el sueño que había acompañado a muchos hombres: Volar.

En 1850 se realizaron los primeros intentos de vuelo. Era visto que el hombre trataba de imitar a las aves desde tiempos antiguos, incluso se dice que los chinos y los griegos intentaron volar hace 5.000 años, fijando alas a su cuerpo. El querer imitar el rítmico vuelo de las aves consiguió que muchos hombres perdieran la vida, sin obtener resultado. En 1783 el globo mitigó un poco la ansiedad de

volar pero no llenó las necesidades de la época, pues era un artefacto que por su fundamento físico impedía el completo dominio del hombre sobre él.

La apariencia pajaril de los protoaviones que nunca consiguieron volar sirvieron como estímulo a la aplicación de las leyes de ensayo error y corrección al principio predominaron los ensayos negativos e inclusive con los mismos errores; algunos al percatarse de que otros en sus intentos habían cegado sus vidas intentaban ser más precavidos y se limitaban a construir armazones en forma de pájaro y cubiertos de plumas que se empeñaban en hacer volar, sin tripularlos, otros daban movimientos a sus alas y se arriesgaban a pilotearlos. Fue el desarrollo de los vuelos aerostáticos cuyo mecanismo funcionaba a base de gas, el que alentó algunas esperanzas de vuelo, pero no era aquel, aún el camino pues aquellos artefactos cargados con engorrosos volúmenes de gas peligrosamente inflamables, no podían llegar muy lejos y muchas ilusiones se fueron a tierra al ver desaparecer sus creaciones, la mayoría desaparecía con sus propias trampas mortales.

Al fin en 1873 el hombre se dedicó a estudiar el fundamento físico de esta actividad, en la que tendrían que hacer volar una máquina más pesada que el aire. Pronto se delimitaron dos tendencias la de Otto Lilienthal que opinaba

que debían utilizarse las corrientes ascendientes de aire y por lo tanto bastaba una máquina ligera y de gran superficie alar, es casi imposible olvidar la conocida silueta ornitológica de su aparato volador como su trágica muerte al descender por la ladera de una montaña en vuelo planeado; y los que opinaban que disponiendo de una fuerza motriz autónoma e incorporada al aeroplano podrían afrontar las corrientes de aire adversas, en general estos tuvieron un final menos trágico dado a que la confianza en su motor les llevaba a construir sin darse cuenta aparatos más pesados que los de Lilienthal, tan pesados que casi nunca alcanzaron a volar y si lo hacían eran en espacio de pocos metros que no podría considerarse que era vuelo pero que sentaba el precedente de una promesa de vuelo.

Ya en 1900 el hombre consiguió desentenderse de cualquier imitación ornitológica y se preocupó de lo que podía en sí, constituir el fundamento físico, armónico de vuelo, la pretensión de volar, que había hecho acumular en generaciones una serie de frustraciones y de esperanzas, recobró la confianza cuando en 1903 los hermanos Orville Wilbur Wright consiguieron efectuar su primer vuelo con un artefacto cuyo fundamento físico fue que era gobernado por una máquina más pesada que el aire, e impulsada por un motor o fuerza motriz, logrando volar a 50 km por hora

a una altura de 3 metros durante 12 segundos, y obteniendo un perfecto aterrizaje, lo cual indiscutiblemente podía llamarse un vuelo.

El estallido de euforia y de contento se propagó por todo el mundo dando a conocer los estudios y alcances de los hermanos Wright, despertando el interés, por imitar y superar la técnica motriz aérea para obtener vuelos que alcanzaran mayores altura, velocidad y distancia, dando paso a la Invención de los Aviones para pasajeros y carga.

Pero la historia no se detiene con la creación de vuelos más avanzados y destinados a suplir las necesidades del comercio y las comunicaciones; a nivel internacional surge la imperiosa labor de crear mecanismos de vuelo más sofisticados y un sistema comercializable para prestar mejores servicios a los usuarios de este medio de transporte, en principio aparece la figura legal del arrendamiento, proyectando el servicio del transportador al pasajero, con una imagen de responsabilidad y garantía que posteriormente le dá vía a la máxima manifestación de voluntad con condiciones jurídicas, el contrato de transporte.

Las pequeñas empresas en sociedad con los grandes capitalistas, fueron formando las llamadas aereolíneas o compañías de transporte aéreo que empezaron a preocuparse por

Las responsabilidades que emanaban de la actividad aérea, creando mecanismos que regularan dicha actividad, fue así como después de la primera guerra mundial, se determinó la necesidad de plantear la unificación de todo el régimen de la aviación comercial internacional, para tal efecto se organizó la primera conferencia internacional de derecho aéreo privado, celebrada en París en 1925, y motivando luego la realización del "Convenio de Varsovia" lo cual influyó en el Derecho Aéreo Interno de cada nación estado en 1929 y en el cual se trató de lo relativo al transporte aéreo de personas, cosas o equipajes, gratuito u oneroso y se caracterizó por el establecimiento de la culpa presunta del transportador, convenio que a pesar de las críticas es aceptado en la mayoría de los estados. En 1935 se realizan los primeros intentos de revisión de este convenio y se concluyen en 1955 con el reconocido Convenio de la Haya en el cual se modifican algunos aspectos del transportador.

Posteriormente en el Convenio de Guadalajara en México de 1961 como anexo al de Varsovia, se regula la responsabilidad de aquella persona que no es la que celebra el contrato de transporte o transportista de Hecho sujetándola al Convenio de Varsovia, y la responsabilidad solidaria del transportador cuando uno celebra el contrato y otro lo ejecuta. Entra luego a regir también el Convenio de Mon

Montreal o acuerdo de la Iata-Cab el cual trata sobre las limitaciones establecidas en el Convenio de Varsovia, este convenio de Montreal no consiste en un acuerdo entre estados soberanos, sino entre transportistas internacionales en el que se fijan límites de responsabilidades superiores a los establecidos en el de Varsovia o la Haya y el que posteriormente es complementado por el protocolo de Guatemala que profundizó más en cuanto a límites de Itinerarios, Franqueamiento y Responsabilidad en el transporte de pasajeros, cosas y por retardo; especificando la responsabilidad del transportador, la cual viene a ser precisada por el protocolo de Montreal de 1975. En Colombia el derecho aéreo interno cobró mayor importancia y el estado ejerció su intervencionismo, por medio del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil creado por el Decreto Ley 410 de 1971 que constituye el actual Código de Comercio, el cual se encarga de regular todo lo concerniente a la aeronáutica Civil y al transporte aéreo, tanto en los actos laborales de la actividad aérea como en el objeto del contrato de transporte, ya en la responsabilidad, derechos y obligaciones del transportador, pasajero, remitente y destinatario como de la responsabilidad que emana por daños a terceros.

2. CONTRATO DE TRANSPORTE

2.1 CONCEPTO

Podemos señalar que el Contrato de Transporte es un convenio por el cual, una persona llamada transportador o transportista se obliga, a cambio de un precio, que se denomina flete o porte, a conducir de un lugar a otro, personas o cosas.

La anterior definición es genérica en el sentido, que permite un concepto del contrato, independientemente de cual sea el medio de transporte utilizado, el cual puede ser terrestre, marítimo o aéreo.

El Art.981 del Código de Comercio Colombiano utiliza una definición genérica del Contrato de Transporte en el mismo sentido de la anteriormente anotada: " El Transporte es un contrato en que una de las partes se obliga con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro por determinado medio y en ^{el}plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario .

Analizando la definición observamos en primer lugar la naturaleza jurídica de la obligación del transportador que será de hacer, es decir la traslación de personas o cosas de un lugar a otro. Este desplazamiento es de contenido material y no jurídico, pues en el transporte de mercancías no se traslada ni posesión ni propiedad, es un punto que al transportador no le interesa.

Los sujetos del contrato de transporte, se observan claramente en la definición: transportador y pasajero, si es transporte de personas; transportador, remitente y destinatario si se trata de transporte de cosas.

Tradicionalmente, los códigos civiles ubican el transporte como una subespecie del arrendamiento de obra o contrato de resultado, de allí la idea sobre el carácter de obligación de resultados que significa la prestación a cargo del transportista.

Por otra parte la doctrina define el contrato de transporte, como aquel por el cual una persona llamada transportador, porteador o acarreador, se compromete mediante una remuneración a movilizar de un lugar a otro a personas, equipajes o cosas en una fecha y hora determinadas. Y de la anterior definición nos permite extraer los elementos esenciales del contrato de transporte.

1. Primero que todo, las partes que intervienen en el contrato de transporte: El transportador, el pasajero, el remitente y el destinatario.
2. El objeto cual es la de conducir o trasladar, personas o cosas de un lugar a otro determinado.
3. El precio o flete que recibe el transportador como contraprestación compensación o pago por el cumplimiento de la obligación de traslado, de las personas o cosas.
4. "Capacidad". La capacidad para celebrar el contrato de transporte de pasajeros se regula por las normas generales sobre la capacidad. Tenemos que son capaces de celebrar este contrato todas aquellas personas que la ley considera capaces para celebrar los actos jurídicos.
5. "El Consentimiento". El consentimiento en el contrato de transporte de pasajeros, se regula por las normas generales sobre la materia. Sin embargo, vale la pena de tenerse en el examen del consentimiento tácito que se presenta frecuentemente y continuamente en la celebración de este contrato. La puerta del vehículo de transporte colectivo automotor tiene una gran importancia en el plano jurídico pues precisamente se trata de la forma a través de

la cual, la empresa de transporte hace oferta de este contrato al público en general. La puerta abierta del vehículo significa precisamente que el transportador invita a celebrar el contrato de transporte. Es una manera especial de manifestar la voluntad del transportador y en el momento en que el viajero decide ascender por la puerta se está formalizando el contrato de transporte, es decir, es el momento en que converge una aceptación a la oferta que está expuesta en una forma general.

Si el pasajero para ascender del vehículo, no utiliza los medios normales como es la puerta de ingreso y obviamente haciendo manifiesta su presencia, no puede entenderse que se haya celebrado un contrato de transporte. Introducirse clandestinamente a los vehículos, o por las puertas de salida, lleva a una situación de hecho que no trasciende al campo contractual y por lo tanto exoneraría al transportador de las obligaciones derivadas del contrato de transporte como tal.

6. Causa lícita que al igual que el objeto se regula por las normas generales del derecho.

2.2 NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Como contrato comercial, el transporte tiene una naturaleza jurídica propia y autónoma, goza de una individualidad acusada en el código de comercio que lo distingue de las demás figuras contractuales.

No siempre ha gozado el transporte de autonomía contractual. Como lo observamos anteriormente en la introducción del tema, el código civil colombiano, siguiendo el criterio romano ubica el transporte en una de las modalidades del arrendamiento, más concretamente del arrendamiento para la confección de una obra. Efectivamente, el contrato de transporte se concibe como un contrato de resultado en el código civil, y ese resultado consiste en el traslado incólume de personas o cosas de un lugar a otro. Por esta misma razón, el riesgo de la actividad, pesa sobre el transportista o porteador; riesgo que consiste en que no lleguen las personas o las cosas a su lugar o destino, o que lleguen tardíamente.

La concepción del transporte como un servicio público a cargo del Estado, ha llevado incluso a algunos a considerar confusamente el transporte en sus fuentes, como una subespecie del arrendamiento de servicios, contrato del cual se diferencia bastante la actividad de transporte,

pues no puede decirse que en la conducción de personas o cosas, prime el trabajo intelectual sobre el material.

Antiguamente, sostuvieron algunos autores, que el transporte se debería identificar como una de las especies del mandato; el transportador era un simple mandatario del porteador. Si entendemos el mandato como un encargo que se hace para la realización de actos jurídicos, no tenemos lugar a confusión alguna, pues el encargo de transporte, no tiene tal finalidad por sí mismo, y más bien se encomienda al transportador una actividad material que es la conducción de personas o cosas de un lugar a otro.

No es correcta, tampoco, la opinión de quienes equiparan el contrato de transporte con el contrato de depósito. Indudablemente el transportador tiene la obligación de custodiar las mercancías que recibe para trasladar de un lugar a otro, pero ésta no es la finalidad principal del contrato, es apenas una obligación accesoria y consecuencia de la obligación de traslado que se ha adquirido. La diferencia fundamental entre los dos contratos reside en su finalidad; mientras en el depósito se cumple con la mera custodia en un sitio estático, con el transporte se persigue el traslado, implicando necesariamente la entrega de las mercancías al transportador y la consiguiente

custodia de las mismas hasta que sean entregadas en su lugar de destino.

2.3 OBJETO

Además del objetivo primordial del transporte cual es de carácter social y público, llenando un vacío en el marco de las necesidades del hombre y su afán de desarrollar la industria y las comunicaciones para hacer más activas y efectivas las transacciones comerciales en el mundo; el transporte encierra un objetivo común y corriente pero elemental al realizar la conducción o traslado de personas o cosas de un lugar a otro en determinado tiempo . Este objetivo cual es la razón esencial del contrato de transporte estriba en la necesidad que tiene una persona de ser trasladada así misma o de trasladar de un lugar a otro sus efectos o cosas , por lo tanto acuerda con otra persona natural o jurídica , para que asuma la responsabilidad u obligación de traslado o movilización de la persona o cosa en determinada fecha y hora .

Estos objetivos del transporte sin lugar a dudas, son las mismas razones por la cual el hombre desde la antigüedad se preocupó por encontrar un medio eficaz de transporte para cubrir sus necesidades elementales y trasladarse o transportar sus cosas o pertenencias de un lugar a otro

muy lejano, ya para trasladar los efectos de su trabajo, desplazarse en busca de nuevos horizontes o simplemente para el desplazamiento de los elementos e implementos necesarios para su subsistencia y para el desarrollo de la vida misma.

El contrato de transporte por lo tanto, tiene por objeto una obra ó resultado que consiste en trasladar a personas equipajes o cosas de un lugar a otro. En cumplimiento de este empeño el transportador debe ejecutar todos los actos y actividades necesarias para que la obra o resultado se cumplan y además que se cumplan dentro de las condiciones, tiempo y términos acordados. De esta forma el transportador deberá cumplir lo que prometió en el contrato, trasladando a las personas o cosas sanas y salvas hasta su destino o a contrario sensu cumplir con la indemnización de daños y perjuicios causados por su incumplimiento. Es esta pues, una de las obligaciones de seguridad que se derivan del contrato y constituyen un objetivo esencial del mismo, que sin lugar a dudas, para la empresa de transporte, es una obligación de resultado porque se compromete como deudor a un resultado concreto y determinado, que debe cumplir inexorablemente realizando el traslado.

2.4 CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

De acuerdo al Decreto 01/90, Art. 981 y siguientes del Código de Comercio.

Observemos a continuación, las principales características del contrato de transporte que le dan una fisonomía propia y lo distinguen de otras figuras contractuales.

2.4.1 Oneroso

El contrato de transporte es un contrato oneroso, pues como lo anota la definición (art. 981 del Código de Comercio) una parte se obliga, a cambio de un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro. Cada una de las partes se está gravando en beneficio de la otra y el contrato reporta utilidad para ambas.

Parece que el transporte gratuito no puede entrar dentro de los límites del derecho comercial del transporte. Es evidente, que la misma actividad del transporte ejercida por una empresa se enfrente al concepto de transporte gra

tuito; sería bien difícil que los conceptos de empresa y transporte gratuito pudiesen marchar juntos.

El legislador mercantil advierte expresamente que el transporte benévolo o gratuito no es contrato de comercio, pero podrá serlo, por vía de excepción, cuando es accesorio a un acto de comercio. Este es el caso de quien vende mercancías, las entrega y gratuitamente presta el servicio de transportarlas al lugar que indica el comprador; por ser un acto aislado, accesorio de un acto de comercio, se aplican las regulaciones del contrato de transporte.

El contrato de transporte gratuito entonces, es un contrato atípico, no se regula por las disposiciones del código de comercio y tampoco por las del código civil, pues el arrendamiento de obra es también un contrato esencialmente oneroso. La disciplina para su regulación tendrá que ser necesariamente la que corresponde a los contratos inominados.

2.4.2 Bilateral

Se dice que es bilateral, porque al momento de su perfeccionamiento surgen obligaciones para las partes intervinientes, para el transportador, conducir de un lugar a otro personas o cosas y para el pasajero o remitente, pa

gar los fletes del transporte. Sin embargo, consideramos que la clásica distinción entre contratos bilaterales y unilaterales no es suficiente para señalarnos una idea clara sobre algunas modalidades del contrato de transporte, sobre todo el transporte de cosas, en el cual intervienen tres partes: el remitente, el transportador y el destinatario. Si además observamos que el contrato de transporte podría encuadrar mejor en los negocios jurídicos de colaboración que en los de contraprestación, pues más que enfrentamiento entre los intereses de las partes contratantes, hay un verdadero propósito o finalidad común que es la conducción y precisamente por tratarse de una actividad intervenida por el estado no se encuentra sometida a libre juego de oferta y demanda para establecer el precio o las tarifas del transporte; podríamos clasificar el contrato, como un negocio de colaboración con posibilidad de ser plurilateral, para comprender mejor su función en el mundo económico y anotarle además las consecuencias propias de este tipo de contratos.

2.4.3 Consensual

El contrato de transporte se perfecciona con el acuerdo de las partes que intervienen, desde el momento en que estas expresan su voluntad. Desde este instante produce todos sus efectos el contrato. El contrato de transporte es

consensual en todas las modalidades . La opinión más generalizada en la doctrina moderna es que : " el contrato de transporte no es solemne ni real " .

2.4.4 Contrato Nominado y Típico

El transporte, en sus múltiples modalidades tiene una individualidad acusada en el Código de Comercio Colombiano. La Ley le otorga un nombre jurídico o denominación específica que lo identifica.

También la Legislación Comercial se ocupa de regularlo o relativo a sus sujetos, efectos, responsabilidad contractual, etc. La Ley nos da un esquema completo de la figura contractual .

2.4.5 Tracto Sucesivo

Se trata de un Contrato de duración o de ejecución continua. No es contrato instantáneo, porque las partes no pueden despedirse en el momento en que se celebra, sus prestaciones siguen surgiendo mientras el transporte se lleva a término .

2.5 SUJETOS

CONCEPTO

Los sujetos en el contrato de transporte, son las figuras destacables e intervinientes en él, sin cuyo concurso mutuo se asfixiaría la existencia de este elemento importante del contrato. Son estas personas naturales o jurídicas que hacen parte activa del contrato de transporte, ya como empresario o profesional de transporte o como simple usuario, pasajero o remitente. Así por ejemplo, vemos, que de acuerdo a las diferentes modalidades de transporte, entran a participar distintos tipos de sujetos, con excepción del transportista que se convierte en un "común denominador" por aparecer vinculado en todas las modalidades de transporte. En el transporte de pasajeros, encontramos como partes intervinientes en el contrato de transporte son: El Transportador y el Pasajero.

El transportador, quien es la persona natural o jurídica que profesionalmente realiza el transporte o traslado de las personas o pasajeros. El pasajero quien siempre ha de ser una persona natural, que se encarga de contratar los servicios del transportador, para ser trasladada de un lugar a otro, a cambio de un precio o flete.

En el transporte de pasajeros excepcionalmente pueden presentarse tres personas, como se da el caso de transporte de enfermos, dementes o menores en donde estas personas son enviadas a un tercero distinto, el cual sería el destinatario, quien viene a participar como parte o sujeto en el Contrato de Transporte.

||^m En el Contrato de Transporte de Cosas, los sujetos intervinientes son el transportador, el remitente y el destinatario .

El transportador, porteador o acarreador en esta modalidad de transporte, es la persona quien se encarga de realizar profesionalmente el transporte o traslado de las cosas o carga de un lugar a otro. El destinatario por regla general y en la mayoría de los casos es una tercera persona, pero podría ser el mismo remitente. Es la persona a quien van dirigidos y deben entregarse los efectos transportados desde el lugar de destino.

El remitente, por su parte ^(que) es la persona que se ocupa de entregar la carga o cosas al transportista para que sean trasladados a su destino . . . , etc

2.6 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SUJETOS

1. El pasajero tiene derecho a ser trasladado a su lugar de destino en la fecha, hora y términos estipulados en el contrato de transporte, y por la clase de vehículo con venido .
2. El pasajero tiene derecho a ser trasladado con su equipaje u objetos de mano que no excedan el peso indicado en el cupón .
3. El pasajero tiene derecho a exigir indemnización por parte del transportador en caso de que él, su equipaje o carga no lleguen sanos y salvos a su destino o lleguen tardíamente.
4. El pasajero tiene de hecho a exigir que le sea devuelto el precio del pasaje, cuando el viaje no se inicie en las condiciones estipuladas o se retrase por fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten su seguridad .
5. El pasajero tiene derecho a desistirse del transporte contratado con derecho a la devolución total o parcial del pasaje, conforme a los reglamentos de la Empresa .
6. El pasajero tiene derecho a contratar un seguro por su propia cuenta .

7. El pasajero tiene derecho a que el transportador le cubra los gastos directos en que incurra relacionados con manutención, alojamiento y comunicaciones cuando estos sean a consecuencia del retardo del transporte .

2.6.1 Obligaciones del Pasajero

1. El pasajero está obligado al pago del precio del billete de pasaje .

2. El pasajero está obligado a sujetarse a los reglamentos internos de la empresa de transporte y a observar buena conducta, durante el inicio y transcurso del viaje .

3. El pasajero está obligado a mostrar su documentación y aceptar las requisas procedentes de la empresa de transporte, al inicio o culminación del viaje, por motivos de seguridad.

4. El pasajero está obligado a pago de flete o impuestos por cargo o exceso de equipaje.

El pasajero está obligado a observar las condiciones de seguridad impuestas por el transportador y por los reglamentos oficiales.

El pasajero está obligado a cumplir las prohibiciones de

llevar consigo o en su equipaje , armas, municiones, materias explosivas, inflamables o corrosivas que representen peligro para la movilización.

El pasajero tiene la obligación de declarar los objetos o efectos transportables cuando estos constituyan joyas, metales preciosos, objetos artísticos o valiosos.

2.7 DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR

1. El transportador está obligado a trasladar o transportar al pasajero hasta el lugar convenido en el contrato o ticket de pasaje.
2. El transportador está obligado a trasladar al pasajero con su equipaje y efectos de viaje.
3. El transportador está obligado a realizar el traslado de las personas o cosas en la fecha y hora establecida en el pasaje.
4. El transportador está obligado a realizar todos los actos tendientes al cumplimiento del contrato.
5. El transportador está obligado a trasladar al pasajero y sus cosas sanos y salvos a su lugar de destino.

6. El transportador está obligado a la indemnización de perjuicios causados por daños que sufran los pasajeros en su integridad física o personal, por los perjuicios que le ocasione la tardanza o por averías, pérdida o daños causados en las cosas o mercancías a bordo del medio de transporte o hallándose bajo la custodia del transportador, sus agentes, dependientes o consignatarios.

Por otra parte el transportador está obligado a realizar todos los actos tendientes a la conservación del medio de transporte, acondicionamiento, operación, funcionamiento, y aprovisionamientos necesarios para su adecuado desplazamiento.

2.7.1 Derechos del Transportador

De igual forma el transportador tiene derecho a que el pasajero a cambio de transporte o traslado le dé compensación o pago, o flete y de exigir que éste se identifique y cumpla cabalmente con las normas establecidas por la ley en materia de transporte, y con las establecidas internamente por la Empresa de Transporte.

2.7.2 Obligaciones del Transportador

2.7.2.1 En el Transporte de Cosas

- Lo primero a lo que está obligado el transportador, es a recibir las mercancías a ser transportadas, lo cual debe cumplir en el lugar y tiempo convenido.

- El transportador, tiene a su cargo el embalaje de la mercancía recibida para el transporte, cuando esta no requiera un embalaje especial. Ya se observó anteriormente, que el embalaje especial de las mercancías que lo requieran, corresponde al remitente.

- Desde el momento en que el transportador recibe las cosas objeto del contrato de transporte, está obligado a conservarlas y custodiarlas, hasta el momento en que estas lleguen a su destino.

El embalaje a que está obligado el transportador, es el acondicionamiento de las mercancías en el vehículo en el cual se va a realizar el transporte. Este acondicionamiento se debe hacer de tal manera, que el transportador cumpla con su deber de conservación de las cosas que se van a transportar.

4. Efectuar el traslado de la carga, empleando para ello el vehículo adecuado, por las vías acordadas y dentro del tiempo estipulado.

Esta obligación de trasladar la mercancía, es la principal del transportador, por otro lado es la finalidad misma del contrato de transporte de cosas y se destaca como uno de los elementos esenciales del mismo.

5. Atender las indicaciones del remitente o cargador, sobre retiro de las mercancías del sitio de partido o durante el trayecto, o sobre un cambio de ruta o de destinatario.

Para efecto de cumplir con la obligación anterior, deberá observar el transportador una especial diligencia sobre la existencia de carta de porte. Habiendo expedido carta de porte, estos derechos solamente podrá ejercitarlos el titular de la misma que lo acredite ante el transportador, enseñando el original de la carta de porte.

6. El transportador tiene la obligación de entregar las mercancías transportadas en su lugar de destino y en la fecha estipulada. Si no se ha estipulado un lugar para la entrega, esta se efectuará en las oficinas o bodegas que tenga el transportador en el lugar de destino, tan pronto como las cosas hayan llegado.

Si por cualquier circunstancia, las cosas no pueden ser entregadas en el sitio y fecha convenidos, el transportador deberá informar al destinatario sobre el lugar y la fecha en que pueda entregarlas. (Art.1026 del código de comercio).

7. El transportador debe expedir carta de porte cuando así se haya estipulado con el remitente, o cuando el remitente ocasional expresamente lo exija.

2.7.2.2 Derechos del Transportador en el Transporte de Cosas

1. El transportador tiene derecho al pago de los fletes del transporte, que en principio, si se pacta un pago adelantado, deben ser cubiertos por el remitente; pero en el evento de pactar su pago "contra entrega" o "a debe", serán solidariamente responsables de su pago el remitente y el destinatario que acepta el contrato.

2. El transportador tiene derecho a que se le cancelen todos los gastos realizados durante el trayecto para la conservación de las mercancías y otros que le haya ocasionado el transporte de las mismas, como pago de impuestos, derechos de aduana, etc.

Esta obligación la puede exigir en forma solidaria al remitente y al destinatario que acepta el contrato.

3. El transportador, goza de "llamado por la doctrina" privilegio del transportista", que es un especial régimen de garantías que la ley le concede para hacerse efectivo el pago del porte, gastos e indemnizaciones. Este derecho comprende los siguientes:

- El transportador tiene derecho de retención sobre los efectos que transporta, hasta que le sean pagados los fletes y los gastos ocasionados con el transporte (art. 1033 del Código de Comercio Colombiano).
- Pasados tres meses del día en que le haya debido efectuar el pago, tiene derecho el transportador a solicitar el depósito de la mercancía y venta en martillo, en la cantidad que considere suficiente para cubrir su crédito y hacerse pagar con el producido de la venta.
- El transportador tiene derecho a pagarse con la preferencia que se le otorga a los créditos de la segunda clase.
- El transportador, podrá ejercitar el derecho de retención sobre las mercancías transportadas, para asegurar el

56993

pago de obligaciones anteriores del mismo remitente o del mismo destinatario, derivadas del contrato de transporte, cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a. Que entre las mismas existan sucesivas relaciones de la misma índole.

b. Que los débitos provenientes de los servicios prestados y los abonos hechos se lleven bajo una misma cuenta.

- El transportador puede disponer de las cosas que transporta, cuando se trate de cosas corruptibles que empiezan a dañarse en el trayecto, solicitando autorización a la autoridad policiva del lugar, cuando debido al estado de las mismas o a su naturaleza, no es posible pedir o esperar instrucciones del remitente o destinatario, sin un mayor perjuicio o daño (art.1014 del código de comercio).

- Tiene derecho a depositar las cosas, en caso de que se presente una divergencia sobre el estado de la cosa, embalaje, acondicionamiento, peso, naturaleza, volumen, etc.

- Tiene derecho el transportador para depositar las cosas transportadas o tomar cualquiera otra medida, incluso disponer de las cosas fungibles o susceptibles de daño por su misma naturaleza o estado, cuando exista dis

crepancia acerca del verdadero destinatario o del derecho que acompañe al destinatario para recibir las cosas transportadas, o cuando el destinatario no las reciba; esto mientras decide el juez del lugar. De todo esto deberá dar aviso oportuno y detallado al remitente.

2.8 DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL REMITENTE

2.8.1 Obligaciones del Remitente

Lo normal es que, tratándose de transporte por automotores, sea el cargador quien debe llevar los efectos a transportarse a las oficinas o dependencias del portador.

Sin embargo, la vida moderna, establece diversas maneras de prestar el servicio, y es frecuente que las partes acuerden un transporte puerta a puerta, estando obligado el transportador a recoger las mercancías en el lugar que indique el cargador.

- Tiene un deber de información el remitente, consistente en indicar al transportador el nombre y dirección del destinatario, el lugar de entrega, la naturaleza, valor, volumen y peso de las cosas. La falta de esta información o su inexactitud hacen responsable al remitente de los perjuicios que pueda causarle al transportador, al destinatario o a terceros (Art.1010 del código de comercio).

- También tiene un deber de suministrar los informes y los documentos que sean necesarios para el cumplimiento de formalidades de policía, aduana, sanidad o consumo, que deba cumplir el transportador durante el trayecto del transporte (art.1011 del código de comercio). El remitente se hace responsable de los perjuicios que se causen por la falta o insuficiencia de estos informes y documentos. No se obliga al transportador a tener que constar su exactitud.

- Está obligado el remitente a efectuar el embalaje, cuando la naturaleza o condición de la cosa objeto del contrato de transporte, exija un embalaje especial y deberá indemnizar los perjuicios que se suceden como consecuencia de la falta de este embalaje.

Si el transportador se hace cargo de transportar unas cosas que requieren de un embalaje especial, a sabiendas

de ello y sin que cumplan con tal requisito de empaque , se hace responsable de los perjuicios que se sigan por tal defecto de embalaje (art.1013 del Código de Comercio).

En realidad, podría decirse que la obligación primordial es la de entregar las cosas objeto del transporte y las demás que hemos enumerado, son obligaciones conexas de la misma .

- Es obligación del remitente el pago de los fletes o precio del transporte . Si se estipula que el pago de los fletes se efectúe en forma adelantada, corresponde cancelar su importe total al remitente, antes de iniciarse el transporte de las cosas. Pero también puede estipularse el pago de fletes " a debe " o " contra entrega", evento en el cual, serán solidariamente responsables del pago de los fletes el remitente y el destinatario, cuando este último haya aceptado el contrato (art.1009 del Código de Comercio).

Al lado de los fletes, también pueden encontrarse una serie de gastos que ocasione la cosa transportada, bien conocidos de antemano o causados durante el transporte. Decimos sobre éstos lo mismo que señalamos para los fletes. Si son conocidos de antemano, puede estipularse su pago adelantado, evento en el cual los debe el remitente; pero

si se pacta su pago contra entrega o se origina en el transcurso del viaje, serán solidariamente responsables de pago el remitente y el destinatario. Estos gastos pueden tener un contenido muy diverso, pueden ser por ejemplo, los ocasionados para una buena conservación de la carga, para evitar su deterioro, para cumplir con impuestos aduaneros, los ocasionados por un cambio de ruta, etc.

El flete puede ser acordado por la parte previamente o dejarse de manera indeterminada, para lo cual se considerará el valor usual para transportes de esa naturaleza. El gobierno puede intervenir y regular el valor de los fletes en el contrato de transporte terrestre de cosas.

2.8.2 Derechos del Remitente

- El remitente tiene derecho de rescisión. Puede el remitente disponer de la mercancía, sea retirándola del sitio de partida o de destino y durante el trayecto; pero debe pagar al transportador todos los fletes y gastos del transporte y los gastos que ocasione su decisión. Si fue expedida carta de porte, este derecho solamente puede ejercitarlo el remitente que sea su tenedor en debida forma.

El transportador deberá exigir al remitente la carta de porte para poder aceptar la disposición de las mercancías o un cambio de destinatario.

- El remitente tiene derecho a un cambio de ruta o destinatario. Pues, antes de iniciarse el trayecto, o durante su ejecución, ordenar un cambio en la ruta del transporte, o un destino diferente para las cosas transportadas, o que estas sean entregadas a un destinatario distinto del inicialmente designado. Pero hacemos la misma observación efectuada al derecho anterior; si hay carta de porte, solamente podrá ejercitar su derecho el remitente que sea el legítimo tenedor de la misma en todo caso debe sufragar al transportador, los gastos que motive con su decisión.

Estos derechos del remitente cesan en el momento que comienzen los derechos del destinatario, cuando llegan las mercancías a su lugar de destino y solicita la entrega de las mismas de conformidad con el art.1024 del código de comercio colombiano.

2.9 DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO

2.9.1 Obligaciones del Destinatario

Las obligaciones y derechos del destinatario aparecen en

la etapa final del transporte, cuando las cosas llegan a su destino y éste acepta el contrato expresa o tácitamente. A pesar de la advertencia del art.1008 del código de comercio que considera al destinatario como parte del contrato, es muy clara la observación que hace el art.1009 del mismo código al admitir la posibilidad de aceptar o no el contrato, como una opción del destinatario.

Por tanto, el destinatario, cuando las mercancías llegan a su lugar de destino, puede adoptar una de las siguientes conductas:

- a. Entrar en el contrato, recibiendo la mercancía y cumpliendo con las cargas de revisarla y denunciar las averías que presente o recibéndola sin reserva de ninguna clase.
- b. Negarse a entrar en el contrato, bien rehusando expresamente a retirar la mercancía, o no retirándola, en estos eventos, podrá el transportador ejercitar su derecho para depositarla.

Con esta observación, miremos las obligaciones del destinatario que decide ingresar al contrato.

- Está obligado al recibo de la carga. Para cumplir con

su obligación si no se ha reseñado un lugar concreto para la entrega, deberá el destinatario presentarse en las oficinas del transportador o en sus bodegas para recibir las cosas transportadas, en la fecha prevista para el efecto. Más que una obligación es un derecho que tiene el destinatario, como adelanta lo observaremos.

- Está obligado al pago del flete, cuando el pago de éste se pactó "a debe" o "contra entrega" y además deberá pagar los gastos y perjuicios que se hayan ocasionado al transportador, con ocasión del transporte, de la conservación de las cosas, de un cambio de ruta o de destino, etc.
- Deberá devolver debidamente cancelada la carta de porte, en el evento de haberse expedido.

2.9.2 Derechos del Destinatario

- En primer lugar, al retiro de las mercancías del lugar del destino. Su retiro significa, la aceptación del contrato y su ingreso definitivo a la relación contractual del transporte.

Este derecho solamente podrá ejercerlo exhibiendo la carta porte, en caso de haberse expedido.

- El destinatario podrá depositar a órdenes del juez, el valor reclamado por el transportador, para que se le haga entrega inmediata de la cosa transportada, en el evento de discrepancias o controversia sobre el valor de los fletes o demás gastos del transporte, mientras se decide la cuestión. También podrá obtener la entrega inmediata de las cosas transportadas, presentando una garantía a satisfacción del juez (art.1035 del Código de Comercio).

- El destinatario tiene derecho para exigir el cumplimiento del contrato y los demás derechos, cuando se reconozca por el transportador que la mercancía ha sufrido extravío o han transcurrido siete días a partir de la fecha en que haya debido llegar .

2.10 CLASES DE TRANSPORTE

- GENERALIDADES : Considerando el camino utilizado para el transporte, podemos referirnos al transporte terrestre, marítimo y aéreo. Si el transportador debe recorrer un camino terrestre para efectuar el transporte, éste se denomina transporte terrestre; si se trata de aguas es marítimo, y por aire transporte aéreo. Jurídicamente la clasificación tiene gran importancia, pues el Código de Comercio Colombiano trae un régimen especial para cada una de estas clases de transporte con importantes variantes en el campo de la responsabilidad.

El Código de Comercio Colombiano, en su art.20 No.11, considera mercantiles para todos los efectos legales, las empresas de transporte de personas o de cosas, a título oneroso, cualquiera que fuere la vía y el medio utilizados ; por otro lado, el art.21 de la misma regulación señala que, se tendrán como mercantiles todos los actos de los comerciantes relacionados con actividades o empresas de comercio, a lo anterior agregamos, la disposición del artículo primero del mismo código, en la cual se señala que los comerciantes y los asuntos de comercio se regirán por las disposiciones de la Ley Comercial. Podemos concluir inicialmente, que es mercantil para todos los efectos legales, el transporte de personas o cosas, cuando tal actividad es ejecutada por una empresa de transporte.

No importa la clase de transporte de que se trate , terrestre, marítimo, aéreo, multimodal o combinado .

2.10.1 Transporte Marítimo

Es el conjunto de actividades que el transportador realiza, así como el medio de transporte que utiliza, cuando el camino que debe recorrer para efectuar el traslado de personas o cosas, se encuentra geográficamente delimitado en el agua marítima o fluvial. El transporte marítimo tiene especial relevancia y aceptación en la economía no sólo

lo de Colombia sino de todos los estados del mundo, dado a que la infraestructura de una nación, se mueve con el desarrollo industrial, comercial y este depende en gran parte las importaciones y exportaciones. De allí que en la actualidad el transporte marítimo es uno de los focos de la economía, sobre el cual recae mayor intervencionismo estatal. Para regular el transporte marítimo el gobierno creó, la división de marina mercante quien se encarga de controlar, vigilar y regular todo lo concerniente a las funciones, desarrollo, reglamentaciones de la actividad marítima por intermedio de la capitanía del puerto. En la actualidad debido al auge e importancia de la actividad portuaria, su regulación ha adquirido autonomía; la intervención del estado en la actividad otorga un matiz de orden público a su regulación, el nuevo código de comercio, se ocupa específicamente de esta parte del transporte tratanto de racionalizar el régimen jurídico de las diferentes clases de transportes y sus modalidades. Así la presencia de las grandes empresas portuarias en Colombia, hace que se precisen modernas concepciones sobre los riesgos del transporte y la responsabilidad del transportador marítimo.

El nuevo código de comercio colombiano define las actividades marítimas de la siguiente forma: "se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo per

tenecientes a la plataforma continental, y en las costas y puertos de la República, relacionados con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma".

Los sujetos del transporte marítimo o personas intervinientes en esta clase de transporte son: El transportador, que en el transporte marítimo toma el nombre de "armador", sea o no propietario de la nave, pero quien a su propio nombre, cuenta y riesgo, soporta todas las responsabilidades; el pasajero quien ocupa los servicios de la nave para ser transportada de un lugar a otra y el remitente y el destinatario que respectivamente se ubican en la entrega y recepción de la "casa" efecto de traslado. El Capitan quien es el jefe de la nave encargado del gobierno de la nave y de la tripulación y a quien corresponde el cuidado de la nave, los pasajeros y la carga que conduce es también el representante marítimo del transportador en lo relativo al contrato, y responderá ante el armador por los daños sobrevenidos a los pasajeros, equipajes, tripulación, nave y carga injustificadamente, estos de deben al incumplimiento de sus funciones o por violación de prohibiciones, excepto ante terceros, ante quienes la responsabilidad es del armador o transportador.

Otro sujeto que ocasionalmente aparece en el transporte marítimo es el agente marítimo, quien es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave y a quien corresponde la custodia de las cosas descargadas hasta su reembarcación, entrega depósito o venta.

2.10.2 Transporte Terrestre

Podemos definir el transporte terrestre, considerando el camino recorrido con el medio de transporte, por el transportador para realizar el desplazamiento de un lugar a otro, sobre el ámbito geográfico de la superficie del territorio, incluyendo en ella los medios semiaéreos o subterráneos de transporte que se encuentran encima y debajo, respectivamente, dependiendo de alguna forma de construcción cuya base estructural es la tierra.

El transporte terrestre fue la primera forma de transporte descubierta por el hombre, en el mundo.

Siendo en principios de la antigüedad, el medio de transporte, el mismo hombre, como elemento de carga, hasta la escogencia de animales cuadrúpedos, que luego fueron desplazados con la invención de la rueda y las máquinas de vapor que hoy sucumben ante la avanzada técnica motriz de

la sofisticada variedad de maquinarias de servicio automotor terrestre.

Por la importancia que tiene la actividad transportista en la economía de un estado, como lo anotamos en la introducción de este tema, se considera en la actualidad, que el transporte es uno de los cometidos que debe asumir el Estado. La ley 15 de 1959, con fundamento en los arts. 30, 32 y 39 de la Constitución Nacional, interviene el transporte terrestre automotor, señalando el marco de la intervención, el cual tiene como objetivos generales, entre otros, la organización y patrocinio de toda clase de empresas de transporte, adquiriendo los equipos o expropiándolos; reglamentar la constitución y el funcionamiento de empresas de transporte; la importación directa de vehículos y repuestos, pudiendo establecer condiciones directas de vehículos y repuestos, pudiendo establecer condiciones favorables en cuanto a tarifas aduaneras y demás gravámenes; la fijación para todo el país de las tarifas de transporte. Con fundamento en esta ley, se expidió el decreto No. 1393 de 1970 que corresponde al actual estatuto nacional del Transporte Terrestre y Automotor, donde se regula la creación, funcionamiento y prestación del servicio de las empresas de transporte. El Instituto Nacional del Transporte, es el ente estatal encargado de la regulación de la actividad de transporte terrestre.

El código de comercio clasifica el transporte terrestre en público y privado y el art. 983 del mismo encarga la prestación de este servicio a las empresas que de igual forma se clasifican en empresas de servicio público o particular facultando al gobierno para señalar por vía de reglamento las características de una u otras y las condiciones para su creación o funcionamiento. El art. 8 del Estatuto Nacional del Transporte señala que la prestación del servicio público de transporte solo podrá realizarse a través de un ente empresarial, señalando para el efecto los requisitos que deben cumplir los empresarios para la creación y funcionamiento de empresas de transporte de servicio público.

Con relación al transporte como servicio privado, el art. 5º del Estatuto Nacional del Transporte dice: "El servicio privado del transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de una persona natural o jurídica a través de las vías públicas". Puede observarse cómo en este evento del transporte como servicio privado, no existe reglamentación que señale las condiciones para la creación y funcionamiento de tales empresas, debido a lo dispuesto en el art. 4º del Estatuto Nacional del Transporte cuando señala como marco de aplicación del estatuto, el transporte cuando señala como mar

co de aplicación del estatuto, el transporte como servicio público, y el transporte como servicio privado, pero solamente cuando este último, por las condiciones en que se preste, participe de las características del servicio público.

Los sujetos intervinientes como partes del contrato de transporte terrestre son en el transporte de personas, el transportador y el pasajero y en el transporte de cosas, el transportador, el remitente y el destinatario. De igual forma en el transporte de pasajeros podría darse también el concurso de el destinatario cuando se trata de transporte de enfermos, dementes o menores. La obligación de responsabilidad recae sobre el transportador dentro del término y modo de transporte convenido en el contrato y de acuerdo a los derechos y obligaciones que contempla el nuevo código de comercio.

2.10.3 El Transporte Aereo

Es una forma avanzada de transporte por medio la cual se desarrolla un conjunto de actividades aereonáuticas cuyo objetivo es el transporte profesional de personas o cosas de un lugar a otro en un tiempo o itinerario determinado. Siempre que el camino que haya de recorrer el transportador, para cumplir con la obligación de traslado de personas o cosas, sea el aire, estamos frente al

transporte aéreo. Esta actividad se desarrolla por medio de las llamadas aereonaves, las cuales son aparatos que sirven para transporte de personas o cosas por el espacio aéreo. Se clasifican en públicas y privadas, lo que hace que el servicio de transporte aéreo se proyecte como público o privado, en la misma forma, dada la importancia de esta clase de transporte en el mundo y lo significativa que es, en la economía de las naciones estados, cómo en el desarrollo de las comunicaciones y actividades comerciales e industriales del mundo, el estado asume la vigilancia y control del transporte aéreo, por intermedio del departamento administrativo de aereonáutica civil, quien se encarga de la regulación y ejecución de las normas aereonáuticas, procurando que estas se cumplan en la forma establecida por la ley,

Las necesidades y la serie de infracciones legales que comenzaron a presentarse con la iniciación de la violencia a partir de los años ochenta, utilizando como medio para la ejecución de los delitos de narco-terrorismo, esta clase de transporte, obligó al legislador colombiano a llenar algunos vacíos en materia de Derecho Aereonático, creando normas novedosas, o modificando o derogando aquellas absoletas que no se ajustaban a las necesidades legales de la época. Estas mismas circunstancias hacen que actualmente el Estado ejerza mayor intervención y control

en todo que se relacione con el transporte aéreo.

Los sujetos que hacen parte del contrato de transporte aéreo son el transportador, que en la mayoría de los casos es una compañía de transporte aéreo o aereolínea como las que conocemos actualmente en Colombia. El pasajero, el remitente y el destinatario de los que hablamos anteriormente en las demás clases de transporte y hablaremos más adelante. En los contratos de transporte internacional es notable a veces la presencia del "agente de Carga Iata" que es una persona física o jurídica que actúa en nombre del transportista, o del remitente o consignatario y tiene capacidad para expedir los conocimientos aéreos en nombre del transportista, aplicar las tarifas correspondientes y proporcionar los servicios comunes y especiales, así como recogida y entrega de las mercancías a domicilio, embalajes apropiados, etc.

De la responsabilidad en este tipo de transporte, hablaremos, más adelante, realizando un análisis profundo y clasificando sobre este tema.

2.10.4 Transporte Combinado

El transporte combinado es aquel en el que intervienen varios transportadores en todo el trayecto, desde que el

transportador se hace cargo de los pasajeros o las cosas, hasta su lugar de destino. Con ocasión de las grandes distancias que a veces se recorren por las vías carreteras, es posible, que el compromiso o el contrato sea cumplido por varios transportadores en el trayecto. Para la ley mercantil colombiana, siguiendo en esto, los lineamientos de la legislación internacional en caso de transporte se le aplican las normas que lo regulen, pero, el transporte que efectúen sucesivamente varios transportadores se juzgará como transporte único, cuando haya sido considerando por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por un solo contrato o por una serie de ellos (arts. 987 y 985).

Como efectos del transporte ejecutado por varios transportadores se establece una serie de reglas que se pueden sintetizar de la siguiente manera:

1. El primero y el último transportador son solidariamente responsables del cumplimiento del contrato en su integridad como si cada uno de ellos lo hubiera ejecutado completamente.

2. Los transportadores intermedios son responsables de los daños ocurridos durante el recorrido a su cuidado, sin perjuicio de lo previsto en la regla anterior.

3. Cualquiera de los transportadores que indemnice el daño de que sea responsable otro transportador se subrogará en las acciones que contra éste existan por causa de tal daño.

4. Si no puede determinarse el trayecto en el cual hayan ocurrido los daños, el transportador que los pague tendrá acción contra cada uno de los transportadores obligados al pago en proporción al recorrido a cargo de cada cual, repartiéndose entre los responsables y en la misma proporción la cuota correspondiente al transportador insolvente (Art.986 del código de comercio) s

Cada transportador puede exigir al transportador siguiente la constancia de haber cumplido a cabalidad las obligaciones asumidas y si se expide dicha constancia sin observación alguna habrá que presumir su cumplimiento.

En algunos países se establece la regulación en forma diferente, obligando a todos los transportadores que intervengan al pago solidario de las indemnizaciones a que haya lugar en el contrato de transporte.

El código de comercio con base en el decreto 01 de 1990, art.5° considera como transporte combinado, aquel transporte que constituyendo un único contrato de transporte,

"la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte" y establece las diferentes formas como podría llevarse a cabo la contratación de la siguiente manera:.

1. "Contratando el remitente con una de las empresas transportadoras que lo realicen, la cual será transportador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como comisionista de transporte con las demás empresas.
2. Mediante la actuación de un comisionista de transporte que contrate en conjunto o individualmente con las distintas empresas transportadoras.
3. Contratando el remitente conjuntamente con las distintas empresas transportadoras". En todo caso en esta clase de transporte como es el transporte combinado a cada modo de transporte se le aplicarán las normas que específicamente lo regulen.

2.10.5 Transporte Multimodal

Se considera transporte multimodal aquel en que en virtud de un contrato único de transporte, la conducción de mercancías se efectuará por dos o más modos de transporte,

desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal las toma bajo su custodia o responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega al destinatario.

Se entiende por operador de transporte multimodal todo el que por si o por interpuesta persona celebre este modo de contrato, actuando como transportista principal, y no como agente del remitente o de otros transportadores pero que en todos los términos asome la responsabilidad del cumplimiento del contrato multimodal.

El transporte multimodal, al igual que las demás clases de transporte, puede ser interno o nacional e internacional, y dada la aplicación que tiene en la costumbre nacional o internacional, el código de comercio colombiano contempla una regulación especial sobre el particular y dispone que todo lo concerniente a transporte multimodal se ajustará a las normas consagradas en este régimen o en los reglamentos internos y que en lo que no se encuentre regulado se ajustará a la ley.

3. EL TRANSPORTE AEREO

3.1 CONCEPTO

El transporte aéreo es una actividad profesional, cuyo objetivo laboral se desarrolla en el espacio aéreo, y por medio del cual una empresa transportadora llamada aereolínea, asume frente a una o más personas llamadas pasajeros o remitentes, la obligación de trasladarla a ella, a sus cosas o a ambas, de un lugar a otro determinado, mediante el pago de un precio o flete, corriendo profesionalmente todos los riesgos inherentes a tales actos de traslado.

El acuerdo por medio del cual la compañía aérea se compromete frente al pasajero, se denomina contrato de transporte aéreo, el contendrá una serie de cláusulas que el Empresario público deberá hacer conocer al pasajero o remitente incertándolas el billete o boleto de pasaje, en los documentos de transporte que se entreguen a éstos o en un lugar visible de las oficinas de manera que puedan fácilmente ser leídas por éstos.

En Colombia de las normas que orientan la navegación aérea, lo tiene el Departamento Administrativo de Aereonáutica Civil, por lo que toda reglamentación distinta a la concedida por la ley en el código de comercio, requiere la aprobación de la autoridad aereonáutica. Bajo el régimen tanto del código de comercio como del control de la Aereonáutica civil que dan sujetos todos los contratos de transporte interno o internacional estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.

La obligación principal, que constituye también el objeto social, de estas compañías transportadoras, es precisamente el traslado de personas o cosas de un lugar a otro de ahí que la legislación colombiana al igual que los convenios internacionales de transporte, traten de crear las normas tendientes a regular en forma especial esta actividad, y construir los mecanismos jurídicos que garanticen la responsabilidad y cumplimiento de las obligaciones de los sujetos del contrato de transporte aéreo.

El código de comercio colombiano en sus apartes nos enfoca los distintos tipos de responsabilidad y establece el pago de indemnización por parte del sujeto que incumplió el contrato pero en ninguna parte define en sí, lo que es el transporte aéreo, propiamente dicho, dándonos un con

cepto si de lo que constituye transporte único cuando de fine que "El transporte que efectúen sucesivamente varios transportadores por vía aérea, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos".

Por esta razón para dar un concepto claro y definido sobre transporte aéreo me acojo al concepto de transporte o más específicamente de contrato de transporte que nos dá el art'981 del código de comercio colombiano. "El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra a cambio de un precio, a concluir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar estas al destinatario".

Es sin lugar a dudas el contrato de transporte, un contrato consensual, porque se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se caracteriza por la aceptación previa o adhesión que sobre los términos y cláusulas del contrato, efectúa tácitamente el usuario del transporte aéreo.

3.2 OBJETO

Una de las peculiaridades del transporte aéreo radica, es específicamente en sus objetivos; la interacción de las diferentes clases de transporte, como consecuencia del desarrollo industrial a empujado al transporte aéreo a producir una diferenciación entre los distintos tipos de transporte.

La imposibilidad de que el hombre gozará de un medio de transporte rápido, eficaz y seguro y aún mismo tiempo, de las comodidades y privilegios de la civilización, engendra objetivos materiales e inmateriales que hacen que se intensifiquen las razones esenciales del contrato de transporte aéreo.

El objetivo elemental de esta clase de transporte es la conducción y transporte de pasajeros, equipajes, cargas o cosas de un lugar a otro a cambio de una compensación, precio o flete por el traslado de estos.

La rapidez que el transporte aéreo proyecta en el traslado de cosas y personas, movilizándolas en poco tiempo de un lugar a otro es uno de los objetos del contrato de transporte aéreo dada la urgencia y necesidad que tienen muchas personas en el mundo de desplazarse de un lugar a

otro o de transportar en cierta y determinada fecha y hora, los alimentos frescos, flores, animales, periódicos, medicamentos, documentos comerciales, maquinaria o implementos de dotación industrial, para llenar las necesidades de determinado medio de vida, hacen, que uno de los objetivos característicos del transporte aéreo, sea la rapidez en el transporte de personas y cosas, por otra parte otros objetivos accesorios del contrato de transporte aéreo es ofrecer al pasajero la seguridad y comodidades que brindan actualmente las aereolíneas nacionales e internacionales, así como las garantías tanto a este, como al remitente y destinatario de que su equipaje, carga, mercancías o efectos transportados gozará de su custodia y estará bajo su responsabilidad hasta cuando llegue a su destino. Garantía que transportador ofrece por medio del seguro de transporte aéreo y colocando al servicio del usuario un personal profesional y especializado. En síntesis el objeto del transporte aéreo es el traslado de personas o cosas en forma, rápida, eficaz, cómoda y segura por personas especializadas en materia aereonáutica y personas, movilizándolas en poco tiempo de un lugar a otro es uno de los objetos del contrato de transporte aéreo, dada la urgencia y necesidad que tienen muchas personas en el mundo de desplazarse de un lugar a otro o de transportar en cierta y determinada fecha y hora, los alimentos frescos, flores, animales, periódicos, medicamen

tos comerciales, maquinaria o implementos de dotación industrial, para llenar las necesidades de determinado medio de vida, hacen, que uno de los objetivos característicos del transporte aéreo, sea la rapidez en el transporte de personas y cosas. Por otra parte, otros objetivos accesorios del contrato de transporte aéreo es ofrecer al pasajero la seguridad y comodidades que brindan actualmente las aereolíneas nacionales e internacionales, así como las garantías tanto a este, como al remitente y destinatario de que su equipaje, carga, mercancías o efectos transportados gozará de su custodia y estará bajo su responsabilidad hasta cuando llegue a su destino. Garantía que transportador ofrece por medio del seguro de transporte aéreo y colocando al servicio del usuario un personal profesional y especializado.

En síntesis el objeto del transporte aéreo es el traslado de personas o cosas en forma, rápida, eficaz, cómoda y segura por personas especializadas en materia Aereonáutica.

3.3 NATURALEZA JURIDICA

Para entrar en detalle al estudio del transporte aéreo, es necesario conocer los distintos delineamientos de la naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo, es

decir, las características de índole jurídico y legal que lo distinguen de las demás clases de contratos; presentándolo ante nosotros como una independiente y personificada figura de derecho comercial. El comprender su naturaleza compleja, nos facilita su estudio y aprendizaje, vemos, como debido a su naturaleza diferente e aislada el contrato de transporte aéreo ha sido objeto de muchas críticas y discutidos conceptos, de diferentes doctrinales y autores que para comprenderlo o analizarlo lo clasificaban dentro de un marco legal equivocado, que de una otra forma desnaturalizaban la institución.

Por ser el contrato de transporte aéreo un capítulo especial dentro del Derecho Comercial, vamos a iniciar nuestro estudio enmarcándolo en el campo comercial en que se desenvuelve y que sin lugar a dudas, reconoce su existencia y crea los mecanismos jurídicos con que debe desarrollarse. Como contrato de derecho mercantil el transporte tiene su naturaleza jurídica propia y autónoma, gozando de una individualidad acusada en el código de comercio, que lo distingue de las demás figuras contractuales e incluso, discrepando con las características de las demás clases de transporte. Seguidamente estudiaremos las instituciones jurídicas con las cuales se tiende a confundir el contrato de transporte aéreo, ya que, presenta características aparentemente afines pero que con su análisis,

veremos que esta afinidad es completamente inexistente, al comprobarse que el contrato de transporte aéreo se nos muestra con características propias que le hacen autónomo e independiente.

UN CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Algunos autores, llegaron a confundir el contrato de transporte aéreo contrato de arrendamiento, enmarcándolo dentro del régimen del derecho civil, en el arrendamiento de transporte. Dado a que en la antigüedad, el derecho romano lo colocaba dentro de los conceptos de arrendamiento. La "locatio Conductio", según esta institución, el que recibía una cosa para transportarla de un lugar a otro, era llamado conductor, porque llevará consigo la cosa; el que la entregaba para su transporte era llamado locator, porque colocaba la cosa en poder del porteador y el servicio "locatio conductor" era una especie del arrendamiento.

Nuestro código civil, copiándose de legislación romana, en algunos aspectos, estudia el transporte como una especie de arrendamiento de transporte es un contrato en que una de las partes se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un pasaje a otro".

El criterio de ser el transporte aéreo un servicio público, ha llevado a muchos tratadistas a seguir considerando confusamente al transporte como una subespecie del arrendamiento y más específicamente del arrendamiento de servicios inmateriales, contrato del cual se diferencia bastante del marco jurídico de esta actividad, pues no puede decirse que en la conducción de personas o cosas, prime el trabajo intelectual, sobre el material, como lo colige el art. 2063 del código civil colombiano, respecto del arrendamiento de servicios inmateriales, no puede confundirse el carácter profesional de la actividad aérea con la ejecución de un trabajo intelectual. Cuando se habla del carácter profesional se entiende que el transportador o aereolínea tiene por "oficio" y objeto social el transporte de personas y cosas en forma profesional, de manera que siempre se ocupe de esta actividad y no que esta se dé en forma ocasional, en cambio cuando nos referimos a "trabajo intelectual" estamos hablando de una serie de actos productos de la inteligencia, como los de los pintores, escritores, poetas, compositores, etc. Refiriéndonos a sus obras literarias, artísticas, musicales, tipográficas, etc, o sea aquellas obras en cuya realización predomina la inteligencia sobre la mano de obra, vemos pues que éstas dos instituciones discrepan inclusive en el precio que en el transporte siempre será, determinado por la intervención estatal en cambio en el trabajo in

telectual su valor incalculable solo podrá determinarlo el artista, escritor o compositor, razón más para observar que dista de ser afín con la actividad aeronáutica. Lo que no hace concluir que el transporte aéreo es un contrato diferente que en nada puede equiparse al arrendamiento.

UN CONTRATO DE MANDATO

Por otra parte algunos autores inclinan al transporte aéreo dentro de los parámetros del mandato. Pero si entendemos que la naturaleza jurídica del mandato es totalmente diferente, a la naturaleza jurídica del transporte aéreo de cosas que es con el cual específicamente lo asimilamos. Según el artículo 2142 del código civil el mandato es un contrato en virtud del cual una parte llamada mandante encarga o confía a otra llamada mandatario, procurador o apoderado, la gestión de uno o más negocios, por cuenta y riesgo de la primera. Recalcando que los negocios o gestiones que en el mandato se encargan son eminentemente jurídicos, o sea que crean, extinguen o modifican una obligación, y que en manera alguna recaen sobre actos materiales, luego, no debemos confundir estas dos instituciones contractuales, pues el encargo que se hace al transportador de trasladar la cosa es de objeto material y no es de objeto material y no inmaterial como la gestión de ejecutar un negocio jurídico.

UN CONTRATO DE DEPOSITO

Ahí quienes consideran el contrato de transporte aéreo de cosas como una especie de contrato de depósito propiamente dicho, pero sin lugar a dudas, guardar, custodiar y responder por las cosas, objetos u equipajes, que son materia de traslado es solo parte de los objetivos del contrato de transporte aéreo y constituye una obligación accesoria del contrato y no la finalidad principal de esta actividad ya que el objetivo principal es el "traslado" no la "custodia" que constituye una obligación accesoria al contrato de transporte aéreo.

El artículo 2240 del código de civil define el depósito propiamente dicho como "un contrato en que una de las partes entrega a la otra una cosa corporal, mueble para que la guarde, y la restituya en especie, a voluntad del depositante" lo que nos corrobora que mientras en el depósito se cumple con la mera "custodia" en el transporte se persigue el traslado, hasta la entrega a su destino, siendo en el primero la custodia el objeto principal del contrato y en el segundo una obligación secundaria.

Y mientras que en el depósito la actividad de custodia se cumple en un sitio estático en el transporte aéreo, la custodia se efectúa estáticamente y durante el traslado es de

cir, que la actividad que emana del contrato de depósito es estática y la del contrato de transporte aéreo es eminentemente dinámica. Por otro lado, además del carácter principal y estático de la custodia en el depósito, este es inexorablemente gratuito, una razón de más para determinar el antagonismo jurídico de estas dos instituciones; pues, el contrato de transporte aéreo es generalmente remunerado y la misma ley le determina un precio o flete, que hace parte elemental del contrato de transporte y lo aleja del siempre gratuito contrato de depósito. Siendo así estamos en presencia de un contrato con características propias y peculiares, un contrato que por ser de aceptación previa y tácita por una de las partes recibe el nombre de "Contrato de Adhesión" y cuya naturaleza jurídica es de carácter eminentemente comercial. En Colombia, los anales de fuente del derecho comercial, la jurisprudencia, la doctrina y nuestra legislación misma coinciden en considerar el contrato de Transporte Aéreo como "Contrato de Adhesión" ya que éste es aquel en que una de las partes contratantes, se adhiere previamente a la voluntad de la otra, que ya, ha manifestado su voluntad, fijándola en el billete de pasaje aéreo, lo cual está muy lejos de ser un contrato de carácter civil ya que efectivamente emana de una empresa cuya actividad es comercial como lo es el transporte.

El art.20 del código de comercio en su inciso número 11 manifiesta expresamente que las empresas de transporte aéreo son mercantiles para todos los efectos legales cuando estipula: "Son mercantiles para todos los efectos legales: "Las empresas de transporte de personas o cosas, a título oneroso cualquiera que fueren la vía y el medio utilizados" lo que por otra parte nos confirma la naturaleza eminentemente mercantil del contrato de transporte aéreo y nos lleva a la conclusión de que sin lugar a dudas el contrato de transporte aéreo es de naturaleza jurídica independiente y autónomo por ser por sí solo, un contrato de adhesión de contenido mercantil.

3.4 CARACTERISTICAS

Como ya objetamos anteriormente el contrato de transporte aéreo es un contrato autónomo e independiente con características propias que lo determinan en su naturaleza jurídica como un contrato de adhesión cuya fisionomía y carácter jurídico lo distinguen de otras formas de contratos. Nuestra doctrina además de las características generales de toda clase de contrato de transporte, como lo son; que sea consensual, dado que se necesita la voluntad de las partes para perfeccionarlo, que bilateral, porque genera obligaciones para ambas partes; oneroso, porque reporta utilidad para ambos contratantes; de tracto, sucesivo,

dado a que no es un contrato instantáneo sino de efecto sucesivo típico, porque recibe una denominación específica legal y nominado porque subsiste por sí solo, distingue otras características específicas no menos lógicas que de terminadas y que son peculiares de este medio de transporte, ya que, en conjunto, ningún otro medio puede ofrecer las, habiendo contribuido a su lanzamiento definitivo en los transporte internacionales. Como características más notables y significativas podremos enfocar las siguientes que más que características del contrato son características especiales del transporte aéreo propiamente dicho.

3.4.1 Rapidez

Es una de las características que más distingue el transporte aéreo de las diferentes clases de transporte tanto la del transporte aéreo como el contrato de transporte aéreo se identifican con esta característica el primero por ser el medio de transporte más rápido en la actualidad y el segundo por la rapidez con que se efectúa la negociación o contrato, dado a que ya se encuentra previamente establecido y plasmado en el respaldo de los tiquetes aéreos. La falta de formalidades, así como de solemnidades especiales hacen resplandecer tanto su carácter rápido como consensual de esta clase de transporte.

La rapidez como se proyecta el transporte aéreo de mercancías en la cual se hace necesaria este tipo de transporte por tratarse de mercancías perecedoras como flores, animales vivos y alimentos frescos. Así como el traslado de pasajeros, encomiendas, medicinas, modas, películas recambios o transacciones comerciales que deben surtirse en forma urgente día a día.

3.4.2 Economía

Como hace posible la transacción a tiempo de muchos tipos de negocios así como liquidez, de capital, la disminución del stocks mejora de suministros al mercado, menores derechos aduaneros mejor abastecimiento del mercado, servicios así como el traslado de elementos accesorios o repuestos de maquinarias de desarrollo industrial sin la cual a tiempo, se paralizaría determinada producción industrial que represente una desmesurada suma de dinero.

3.4.3 Seguridad

Es uno de los medios de transporte que en la actualidad representa mayor posibilidades de garantías de seguridad, puesto que se presenta con menos riesgos de pérdidas, robos y roturas menor riesgo de expedición un seguro más amplio y más económico (carreteras, comodidad).

3.5 SUJETOS

56993

Teniendo en cuenta la definición clara y precisa que sobre transporte aéreo nos hace el nuevo código de comercio colombiano, podemos deducir de dicho concepto, los elementos o partes intervinientes en el contrato de transporte aéreo, que actualmente constituyen las figuras principales de esta clase de contratos y que tanto todo exportador, como importador deben conocer para canalizar sus operaciones de carga nacional e internacional.

3.5.1 El Transportador

Este puede ser particular o público y es llamado también porteador o acarreador, el transportador es casi siempre una empresa de transporte aérea y es la persona natural o jurídica que se encarga profesionalmente de realizar el transporte o traslado de personas, equipajes o cosas, por el espacio aéreo.

El transportista aéreo, está representado en la mayoría de los casos por personas jurídicas que reciben el nombre de compañías internacionales o nacionales aéreas. Estas están agrupadas en su mayor parte en la I.A.T.A. o Asociación Internacional de Transportes Aéreo. La cual es una confederación propiamente dichas, que se encarga de esta

blecer una cámara de compensación de cargas, por la que el flete de una carga que es transportada sucesivamente por varias compañías se divide proporcionalmente entre ellas. De igual forma se encarga de unificar y proponer las tarifas y documentación para que las compañías aéreas puedan dar al cargador el precio del flete total, aún cuando tenga que sufrir transbordos a diferentes líneas aéreas antes de llegar a su destino.

En Colombia el transportador o aereolíneas son de servicio público o servicio particular, el gobierno fijará, y reglamentará su creación y funcionamiento por intermedio de la aereonáutica civil o departamento administrativo de aereonáutica civil según el código de comercio colombiano "Es explotador de una aereonave la persona inscrita como propietaria de la misma en el registro aereonáutico". Por otra parte, el artículo 1853 del código de comercio nos dice que "son empresas de transporte público las que debidamente autorizadas efectúan transporte de personas, correo o carga, y son empresas de trabajos aéreos especiales, las que, con igual autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea.

En síntesis el transportador o compañías aéreas, puede ser de carácter público o privado pero deben estar debidamente autorizadas y la labor que desempeñen ya sea de trans

porte de personas, correo o carga debe ser lícita y profesional, este último carácter es imprescindible para que en el desarrollo de tal actividad el transportador sea considerado como tal.

3.5.2 El Pasajero

Es la persona natural, que es transportada o trasladada de un lugar a otro, que corresponde al lugar fijado en el ticket de pasaje. Es quien contrata el servicio de transporte para ser trasladado de un lugar a otro.

El pasajero es la persona frente a la cual el transportador aéreo asume la obligación de trasladarla a un lugar determinado previamente, mediante el pago o promesa de pago de un precio en dinero, llamado porte o flete, corriendo profesionalmente los riesgos inherentes a tales actos.

Diferente al transportador como sujeto en el contrato de transporte aéreo, el cual aparece como común denominador en toda clase de transporte aéreo, el pasajero aparece interviniendo solo como sujeto del transporte aéreo de pasajeros; aquí el pasajero se confía enteramente al porteador o transportador en todo lo relativo al viaje, en tanto que este responde de la incolumenidad viajera.

"El pasajero": El pasajero es la persona que contrata el servicio de transporte para ser desplazado de un lugar a otro. Cuando se trata de transporte de incapaces, puede aparecer en el contrato la figura del remitente, que es el representante legal o curador del incapaz y la persona que contrata el transporte para que le traslade de un lugar a otro, pero el pasajero sigue siendo la persona que es trasladada.

No adquieren la calidad de pasajeros aquellas personas que ocasionalmente ascienden al vehículo del cual se vale el transportador para ejecutar el servicio, para efectos de procurar ventas de mercaderías o de alimentos. En este evento no existe el elemento objetivo del contrato de transporte que es trasladar de un lugar a otro. Tampoco puede entenderse como pasajero quien clandestinamente se introduce a los aviones no utilizando los medios normales de ingreso y que obviamente exoneraría al transportador de las obligaciones contractuales.

3.5.3 Destinatario y Remitente

Juntos con el transportador son los sujetos, cuyas figuras son imprescindibles en el transporte aéreo de cosas y a las que corresponden derechos y obligaciones, respectivamente, de recepción y entrega. El remitente es la perso

na que entrega los efectos al transportador aéreo, para que los traslade de un lugar a otro.

El remitente es la persona que realiza el encargo y puede estar actuando por cuenta propia o ajena, cuando el remitente actúa por cuenta propia, no se precisa que sea el dueño de las mercancías, basta que tenga una disponibilidad material sobre las mismas .

Cuando el cargador actúa por cuenta ajena, puede ser un mandatario e incluso, un comisionista de transporte, es decir, un mandatario especializado en contratar servicio de transporte para terceros y con terceros.

" El transportador ", porteador o acarreador, es casi siempre una empresa de transporte, es la persona que se encarga profesionalmente de realizar el transporte de las cosas. El carácter de profesional que debe tener el transportador, es predicado unánimemente por la doctrina .

" El destinatario ", que puede ser una tercera persona o el mismo remitente, es aquel a quien se deben entregar los

efectos transportador en el lugar de destino. Ya observamos anteriormente que el destinatario puede ser el mismo remitente o un tercero. Cuando es el mismo remitente el que recibirá las mercancías transportadas, bien directamente o por intermedio de alguna de sus sucursales o de sus representantes, no tenemos ningún problema acerca de la calidad de parte de ese destinatario que es el mismo remitente.

Reviste especial interés, al menos desde el punto de vista académico, el análisis de la posición jurídica del destinatario cuando se trata de un tercero diferente al remitente mismo o un representante suyo. Para la legislación colombiana, es parte del contrato, sin embargo, no se observa claramente cual fue el momento en el cual emitió su voluntad para la formación del negocio jurídico, o si se trata de una parte, que no interviene en la formación sino en un momento posterior cuando las mercancías llegan a su destino; también nos interesa establecer el momento preciso en el cual surgen obligaciones y derechos para este personaje contractual.

No todas las legislaciones, ni algunos doctrinales, aceptan tener como parte del contrato al destinatario y su posición jurídica, trata de explicarse de diferentes maneras, observemos algunas de ellas:

a. Se considera que el destinatario es un tercero beneficiario de una estipulación para otro. Se trata de un contrato en favor de un tercero; cuando el remitente está celebrando el contrato, lo hace también en beneficio de un tercero que es el destinatario. Surgiría para el beneficiario del contrato el derecho a reclamar las mercancías transportadas y ejercitar los demás derechos privados del contrato de transporte, para lo cual tendría que aceptar el contrato realizado en su favor.

Hasta el momento en que las mercancías lleguen a su destino, es el remitente quien puede disponer de estas, cambiar su ruta, su lugar de destino, pero una vez llegan allí el destinatario como beneficiario, puede ejercitar su derecho para reclamar las mercancías. Si el beneficiario decide ejercer su derecho, estaría de paso aceptando el contrato de transporte y desde ese momento quedaría vinculado como parte, con todos los derechos y las obligaciones de tal, entre éstas últimas, pagar los fletes si se deben y los demás gastos en que haya incurrido el transportador con ocasión del transporte.

La doctrina ha señalado que el destinatario tiene un derecho sujeto a condición suspensiva y negativa y a un

plazo. Se dice que su derecho es condicionado por el no ejercicio del remitente de su facultad de cambiar de destinatario o el lugar de entrega. Cuando en el transporte se expide carta de porte, es distinta la situación, pues solamente puede reclamar las mercancías el beneficiario de la carta de porte que no la ha puesto en circulación.

En legislaciones seguidas por la nuestra, como es el código italiano de 1942, el destinatario no es considerado parte del contrato de transporte. "Se llama destinatario aquel a quien las cosas deben ser dirigidas. El mismo es un tercero, o sea extraño al contrato, aunque se beneficie de él. El transporte de cosas, en tal caso, asume la figura del contrato a favor de terceros; y el destinatario adquiere un derecho propio: no el derecho del remitente", es bien claro el pensamiento de la doctrina italiana sobre este punto, como se observa en la cita del profesor Messineo comentando el código italiano y que lo identifica con la posición que he venido explicando.

b. Algunos explican la posición del destinatario, negando su carácter de parte, y considerándolo mejor como un cesionario de los derechos que tenía al remitente. No es muy aceptable la tesis, pues implicaría el desplazamiento del remitente del contrato, lo cual no es conveniente ni deseable; por el contrario, el interés práctico que buscan las partes recomienda que el remitente debe conservar todos sus derechos y obligaciones como parte del contrato.

c. También se ha querido sustentar la posición del destinatario, afirmando que el transportador es gestor de sus negocios. Se critica esta tesis porque "no puede el transportador aparecer con la calidad de un gestor de negocios del destinatario, por la circunstancia fundamental de que él no ha tenido la iniciativa del acto de transporte, mientras que un gestor, en cambio, es aquel que, por propia iniciativa, entra a administrar un negocio o a tomar ciertas medidas en beneficio del dueño de los bienes administrados. El transportador no se encuentra en esta situación¹⁰.

La primera de las teorías anotadas, es la más generalizada en la doctrina por adecuarse al propósito y realidad del contrato de transporte, sin embargo, ya anotamos an

teriormente que para el legislador colombiano se considere como parte del contrato, aunque en realidad de verdad, solamente podrá ejercitar su derecho para solicitar al transportador la entrega de la mercancía, desde que esta llegue a su punto de destino, derecho como se advirtió en la cita del profesor mexicano, está sujeto a condición suspensiva y negativa y a un plazo. Indudablemente el legislador colombiano efectúa una ficción, al considerar parte del contrato al destinatario, quien posiblemente no ha dado su consentimiento desde un principio, pero, al tenerlo como parte, indudablemente se le está protegiendo su interés en el contrato. De todas maneras, en el art.1009, el legislador mercantil, dió cabida a la primera de las teorías, al referirse en forma inequívoca a la posibilidad que tiene el destinatario de aceptar o no el contrato.

3.5.4 El Comisionista de Transporte

Observamos anteriormente cómo puede aparecer una persona más en el contrato de transporte que es el comisionista de transporte. Este es un profesional, que se dedica a contratar el transporte de cosas o personas, no para su beneficio, sino para el de un tercero, por quien actúa como mandatario.

El comisionista de transporte, también llamado expedidor,

es quien celebra el contrato de transporte con el transportador. Por tanto, son dos sus relaciones, una de ellas con el comitente, que es una típica relación de mandato y la otra con el transportador, con quien celebra el contrato de transporte, actuando como si fuese el propio remitente, es decir, como parte del contrato. La figura jurídica de la comisión de transporte, es la relación que se trabaja entre el comitente y el comisionista del transporte. Es una relación jurídica bien distinta del contrato de transporte.

Frente a su comitente, el comisionista de transporte tiene las mismas obligaciones y los mismos derechos de un transportador, es decir, su obligación se considera de resultado no de medio.

Frente al transportador, el comisionista se comporta como un remitente y por ende tiene los mismos derechos y las mismas obligaciones como tal.

No es muy estricto el legislador mercantil colombiano en la regulación del contrato de comisión de transporte, pues,

a pesar de considerarlo como un mandato no representativo, al momento de señalar quien puede exigir responsabilidad y cumplimiento por las obligaciones que surgen del contrato de transporte, permite a los comitentes dirigirse contra el transportador directamente, para reclamar los perjuicios que éste deba indemnizar; y también permite al transportador ejercitar directamente contra el pasajero, el remitente o destinatario, las acciones por el incumplimiento del contrato, rompiendo de esta manera la simetría del mandato sin representación.

3.5.5 El Agente de Carga

El agente de carga juega un papel importante en la realización del transporte de cosas, específicamente en el transporte de carga internacional; facilita toda clase de información sobre líneas, fechas de expedición, tarifas y asesoramiento administrativo en cuanto se refiere a la documentación precisa para el embarque y despacho aduanero de las mercancías, así como de los embalajes precisos, almacenajes, prórrogas, demoras, etc.

El agente de carga es quien redacta el manifiesto para las diferentes clases de grupajes y se encarga, si así se le indica, de transportar y almacenar las mercancías hasta su entrega definitiva al cliente.

3.6 CLASIFICACION DEL CONTRATO

3.6.1 Contrato de Transporte Aereo Interno

En el contrato de transporte aéreo encontramos normas especiales en cuanto a la responsabilidad del transportador, tanto en el transporte aéreo de pasajeros como en el transporte aéreo de cosas, sea interno o internacional.

Los principios generales de responsabilidad aeronáutica en materia de porte, interno son los siguientes:

El artículo 1874 del Código de Comercio señala el campo de aplicación de la ley, según se trate de transporte nacional o internacional, en los siguientes términos: "Quedan sujetos a las disposiciones de este código, los contratos de transporte interno o internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.

"El contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partida y destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, e internacional en los demás casos".

En efecto, el transporte que se realice dentro de los lí

mites del territorio nacional, y cuyos puntos de partida y destino se encuentran dentro del mismo territorio nacional, es lo que podemos considerar transporte interno.

El convenio de Varsovia refiriéndose a este punto señala que el transporte interno es aquel que efectúa entre dos puntos dentro del mismo territorio y agrega que:

"El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola alta parte contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio".

Se aprecia como factor determinante de la nacionalidad o internacionalidad del transporte, la ubicación de los puntos de partida, las escalas intermedias y el punto de destino.

En consecuencia, para los efectos del Código de Comercio, transporte nacional es el efectuado entre dos puntos de la república de Colombia e internacional, el prescrito por el Protocolo de Guatemala, aprobado ya por Colombia.

Este Protocolo contempla dos situaciones de transporte internacional:

a. Cuando el punto de partida y el de destino, haya interrupción o no en el transporte o trasbordo, estén situados en el territorio de países distintos.

b. Cuando el punto de partida y el de destino estén situados en el mismo país, con tal que se prevea una escala intermedia en país diferente.

La Convención no toma en cuenta el trayecto realmente efectuado, sino el que debió cumplirse según las estipulaciones acordadas por las partes.

Por lo tanto, si se acuerda un transporte que deba ser ejecutado íntegramente en el territorio de un Estado, y por cualquier motivo el piloto efectúa un aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado, este imprevisto, no confiere la calidad de internacional al transporte efectuado. En forma inversa, el transporte convenido originariamente como internacional, no pierde esta calidad si no ha podido ser cumplido íntegramente, aunque la parte realizada lo haya sido dentro del territorio del Estado en que se inició el transporte. En efecto, lo que le confiere el carácter de transporte aéreo interno es precisamente que las partes hayan "convenido" que el traslado se efectúe entre dos puntos, ubicados dentro del territorio, no importa si este resultado se produce o no,

de cualquier forma el transporte sigue siendo interno, por que la calidad no emana de la travesía o del traslado propiamente dicho, sino del contrato de transporte, es el acuerdo al que lleguen las partes del contrato quien dá el carácter de interno al transporte y no la ruta escogida para efectuar el contrato de transporte. Luego me identifico con el artículo 1874 del código de comercio, cuando señala que "El contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partida y destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, pues como podemos observar en este concepto el legislador deja ver claramente que para que pueda considerarse interno el contrato de transporte es necesario que tanto el lugar de partida como el de destino se encuentren "fijados por las partes" eso es previamente establecidos por las partes y "dentro del territorio nacional".

3.6.2 Contrato de Transporte Aereo Internacional

1. El código de comercio distingue claramente entre el contrato de transporte interno y el contrato de transporte internacional para señalar, que tratándose del transporte internacional lo primero que deberá aplicarse serán los convenios internacionales que sean obligatorios para Colombia y a falta de estos, se aplica tanto al transporte internacional como el transporte interno las normas de responsabilidad que se establecen en el código de comercio.

Y por su parte el convenio de Varsovia de 1928 califica como "transporte internacional", todo transporte en el cual, con arreglo a las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o trasbordo, estén situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de este Convenio como transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Alta Parte Contratante.

Luego vino el acuerdo de la Haya del 28 de septiembre de 1955 que modificó algunos conceptos sobre el Transporte Aéreo Internacional de la siguiente manera: La expresión "transporte internacional significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes bien en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio".

A su vez, el artículo primero, parágrafo segundo, de la ley 30 de 1973, aprobadora del Protocolo de Guatemala, expresa: "A los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo, están situados bien en el territorio de dos altas partes contratantes, bien en el territorio de una sola alta parte contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque este no sea una alta parte contratante.

El profesor Tapia Salinas afirma que para que pueda otorgarse a un transporte aéreo la calificación de internacional, es preciso que la aeronave que lo realice no solamente traspase las fronteras o costas de un determinado país atravesando el territorio perteneciente a otro Estado, sino que este o cualquiera otro se encuentre incluido en el transporte, en el sentido de tener algún punto de contrato directo con la aeronave. Es decir, que dos cualesquiera de los puntos de salida, llegada o escalas en la ruta, estén situados en Estados diferentes.

Concepto de "alta parte contratante". El Protocolo de Guatemala hace referencia a este concepto, para determinar la calificación de transporte internacional, pero no se detiene a definirlo. El Doctor Enrique Mapelli López considera que pueden establecerse las siguientes opiniones:

1. Son altas partes contratantes los Estados que intervinieron en las discusiones que dieron vida al Convenio de Varsovia y que afirmaron el Convenio, y lo ratificaron posteriormente.
2. Son altas partes contratantes los Estados que inicialmente, o con posterioridad, conforme al procedimiento establecido en el propio Convenio, se haya adherido al mis

mo y, ratificándolo, lo hayan incorporado a su legislación interna.

3. Son altas partes contratantes los Estados que hayan firmado el Convenio inicialmente o con posterioridad, sin perjuicio de que, según su sistema legislativo, lo hayan incorporado a su derecho interno.

4. Son altas partes contratantes los países que han adquirido la independencia respecto de Estados firmantes del Convenio de Varsovia y que no pusieron reparo alguno al territorio en cuestión, y siempre que, con posterioridad a la independencia, no se haya formulado declaración expresa sobre el particular.

Personalmente me acojo a la tercera tesis del Doctor Mapelli López, para considerar el concepto de "Alta parte contratante" como aquella que conforman los Estados que hayan firmado inicial o posteriormente, el convenio, sin perjuicio de que lo hayan incorporado o no a su derecho interno; y disto de los demás conceptos que sobre la misma hace el doctor Mapelli López, ya que para que un estado sea considerado "alta parte contratante" no es menester que este haya intervenido en las discusiones que dieron vida al Convenio, ni que necesariamente lo incorporen a la legislación interna ni mucho menos se haya estrictamente indepen

diente respecto de Estados firmantes del Convenio sin haber objetado reparo o declaración expresa sobre el particular.

En cuanto a la calificación de internacional que debe tener o nó el contrato de transporte aéreo, nos identificamos con el concepto que sobre el particular hace el profesor Tapia Salinas, pues para que el transporte aéreo tenga el carácter de internacional basta que cualquiera de los puntos de salida, de llegada o de escalas se encuentren:

1. Previstas por las partes, en la ruta establecida
2. Que se hayan situados en estados diferentes. Concepto que no se aleja de los parámetros establecidos y el Protocolo de Guatemala ya que estos también coinciden en señalar como transporte internacional aquel en el cual los puntos de partida y destino estén situados en territorios de dos altas partes contratantes o en el de una sola alta parte, siempre que se haya previsto una escala intermedia en cualquier otro estado. Sin embargo, este concepto tiende a ser demasiado estricto pues habla del transporte que se realiza en territorio de dos "altas partes contratantes" que nosotros entendemos que son los Estados que firmaron o ratificaron el convenio de Varsovia, por lo que se aleja del verdadero carácter y significado de "Internacional".

cional" significa "entre naciones" o sea que se verifica entre dos o más naciones diferentes. Si perjuicio de que hayan o no firmado un convenio; y que la costumbre mercantil, ha dejado ver como internacional aquellos actos o hechos que se verifican en diferentes naciones-esta dos podemos más a nuestro favor tildar de estricto y poco aplicable el concepto que emite el protocolo de Guatemala o el mismo convenio de Varsovia. El código de Comercio Colombiano al respecto señala que se considera que el transporte es interno cuando los lugares de partida, y de destino "fijados por las partes están "dentro" del territorio nacional, y que será "Internacional en los demás casos", o sea no nos dá una definición específica sobre contrato de Transporte Internacional pero nos permite señalar como internacional los "demás casos" en que los lugares de partida y destino fijados por las partes no están dentro del territorio nacional, sino que se encuentran en diferentes naciones, ya que como afirma el profesor Tapias Salinas la calificación de internacional no se le dá el mero hecho de transpasar las fronteras o costas de un determinado país u atravesar el territorio de otro estado, sino que previamente las partes hayan acordado en el contrato que cualquiera de los puntos de llegada o destino se encuentren en diferentes estados o que dentro del Contrato se encuentre prevista una escala en un estado diferente. En Colombia tenemos un ejemplo

palpable, de lo que podríamos confundir con transporte internacional y no lo es, pero que en la práctica recibe este carácter y es sin lugar a dudas el vuelo a "San Andrés Islas", clasificado en los aerodromos como "vuelo Internacional" para todos los efectos; carácter que equivocadamente recibe porque en algunos casos para que el transporte se efectúe se sobrevuela territorio panameño, como es el caso del viaje de Cali-San Andrés, que solo realiza un franqueamiento de fronteras pero en ningún caso el territorio panameño está incluido como parte de la ruta de escalas o destino.

3.7 IMPORTANCIA DEL TIQUETE DE TRANSPORTE AEREO

El tiquete de transporte aéreo juega un papel importante en la ejecución del contrato de transporte, tanto para que este se lleve a cabo como para que garantice que se efectúe en los términos y condiciones establecidas en el contrato.

Por lo general el tiquete de transporte constituye el mismo contrato de transporte, por encontrarse incertado en él, el respectivo contrato.

El bollete o tiquete de transporte es un documento que sirve para ejercer el derecho de viajero o pasajero o remite

respectivamente es la tarjeta, o documento que expide el transportador y por medio del cual se obliga, en las condiciones del contrato a realizar el traslado de personas o cosas en determinados puntos de salida y destino-garantizando el cupo, precio y recorrido.

El código de comercio colombiano se refiere a este respecto, señalando que la expedición de este documento no es obligatoria, al decir, que el billete o pasaje, "Si se expide" deberá contener los requisitos que estipula el art. 1877 lo que quiere decir que no es un elemento esencial o el contrato. El tiquete de transporte reviste mucha importancia, tanto en el transporte aéreo interno como en el transporte aéreo internacional porque constituye un documento básico, en todas las modalidades de transporte, que además de acreditar la existencia del contrato de transporte y servir para probar legalmente el mismo, sirve como evidencia o factura del precio o flete que el pasajero o remitente pagó por el traslado contratado y como recibo de la mercancía y equipaje en el transporte de equipajes y cosas, para que esta les sea devuelta, registrada o entregada y a su vez en caso de irregularidad o daños el interesado pueda con su presentación realizar los reclamos del caso.

Comúnmente los doctrinantes de esta rama, estudiando el artículo 3º, párrafo 2, del Convenio de Varsovia, modificado

por el Protocolo de la Haya, distinguieron tres situaciones anormales en cuanto al billete del pasaje: la falta, inexistencia o irregularidad del mismo.

Por falta del billete de pasaje, se entienden las circunstancias diferentes a su pérdida y a su ausencia de expedición, o sea, eventos tales como su destrucción en el caso del propio accidente, la no presentación por las partes del documento en juicio, etc.

La irregularidad hace referencia a la omisión de los datos que le son necesarios o a la consignación errónea o fragmentaria de los mismos. Sería, pues, un error u omisión de alguno de los requisitos contemplados en el artículo 1877 del Código de Comercio.

Por último, la pérdida del billete es un hecho que ocurre sin lugar a dudas, por circunstancias ajenas a la voluntad del transportador y que se imputa al viajero o a la persona que en el momento de la expedición y entrega, acuda a nombre de él.

En realidad, nuestra legislación interna no distingue entre las tres circunstancias que anotamos y, lo que es más, según hemos visto, no exige como requisito para la validez ni para la existencia del contrato de transporte aéreo, la expedición del billete de pasaje.

Es más exacta y perentoria la norma que trae al respecto el Protocolo de Guatemala, pues después de señalar en su artículo 3° las condiciones que debe reunir el billete de pasaje, expresa en su numeral 3. "El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad".

3.7.1 El tiquete o billete de pasaje aéreo

En el contrato de transporte de pasajeros es el documento que acredita la realización de un contrato de transporte aéreo por el cual se ha pagado un precio y dá derechos para exigir que se ejecute el traslado del pasajero.

Habíamos visto anteriormente que la expedición del billete de pasaje no es obligatoria, más si se expide a tenor del artículo 1877 del Código de Comercio, deberá contener:

- a. Lugar y fecha de emisión
- b. Nombre o indicación del transportador o transportadores
- c. Lugares de partida y destino, y escalas previstas
- d. Precio del transporte

"El pasajero podrá exigir que se inserte su nombre en el billete o boleto".

También hemos visto ya, que las cláusulas del contrato de transporte celebrado con empresarios públicos deberán hacerse conocer de los pasajeros por uno de los siguientes medios:

1. Impresas en el billete o boleto de pasaje
2. O en los documentos de transporte que se entreguen a aquellos; o mediante un cartel colocado en un lugar de las oficinas, en donde sean leídas fácilmente.

De la enumeración del artículo 1877 podemos deducir los siguientes requisitos del billete de psaje:

Primer requisito : El primer requisito que debe cumplir un billete de pasaje es el contener "lugar y fecha de emisión".

El dato del lugar de emisión tiene importancia por cuanto dicho lugar puede ser determinante de la competencia de los tribunales que entiendan de la acción de responsabilidad, así como de las consecuencias que puedan emanar del contrato de transporte aéreo y otras actividades relacionadas. Por otro lado, el artículo 1874 del código de co

mercio, al señalar el campo de aplicación de la ley, expresa que las disposiciones del código se aplicarán a los contratos de transporte interno o internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.

También la fecha tiene trascendencia, ya que puede, según las disposiciones internas, afectar la validez del billete. En Colombia se condiciona la validez del billete al término de un (1) año para el transportador doméstico o interno, y de seis (6) meses para los billetes de pasaje expedidos en Colombia y destinados al transporte internacional.

Segundo Requisito : Es menester que en el billete se especifique el nombre o indicación del transportador o transportadores. Con ello se identifica una de las partes contratantes y su domicilio.

El código exige que se haga constar el nombre o indicación del transportador o transportadores. Es decir, que cuando en la realización del transporte intervengan más de un transportador, parece que los nombres de ellos han de figurar en el texto del billete. A nuestro entender, dicha obligación se refiere al transporte sucesivo que consagra el artículo 1876, así:

"El transporte que efectúen sucesivamente varios transportadores por vía aérea, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos".

El problema que encontramos en la práctica con tal indicación del transportador o transportadores, ocurre en el caso de los endosos; pues tratándose de líneas paralelas o con acuerdos comerciales entre ellas, cualquier transportador puede ser sustituido por otro.

Tercer Requisito : En el billete de pasaje deberán constar, además, los lugares de partida y destino y escalas previstas.

Este tercer requisito se deriva de la naturaleza misma del contrato, ya existen indiscutiblemente un punto de partida y otro de llegada, aunque se programen algunas paradas intermedias o escalas comerciales.

Si se trata de escalas eminentemente técnicas, su realización no afecta el contrato de transporte aéreo, ni se requiere mencionarlas en el billete de pasaje.

Cuarto Requisito : El último de los requisitos que trae

el artículo 1877, es el que se refiere al precio del transporte. Habíamos visto anteriormente que pagar el precio es una de las obligaciones del pasajero, y a la vez, constituye la principal contrapartida que recibe el transportador.

Por la práctica comercial de otorgamiento de créditos, etc., no es menester que la totalidad del precio se pague en el momento de la expedición del billete, pues, como ocurre en la actualidad, puede que se cancele por cuotas que se cubren con posterioridad al transporte, e inclusive por la investidura de la persona, es posible que se pacten algunos descuentos especiales.

El texto refundido del Convenio de Varsovia, del Protocolo de La Haya y del Protocolo de Guatemala, en su artículo tercero, sección I, que trata del billete de pasaje, establece:

1. "En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:
 - a. La indicación de los puntos de partida y destino
 - b. Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola alta parte contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Esta

do, deberá indicarse una de estas escalas.

2. "La expedición del documento mencionado en el párrafo anterior, podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en los literales a y b del párrafo anterior.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes, no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad".

3.7.2 El Tiquete o Talón de Equipajes

Para el transporte de equipajes que no sean los objetos menudos personales que el viajero conserva bajo su custodia, el porteador está obligado a expedir un talón de equipaje, que es el documento que le garantiza al pasajero que el transportador le hará entrega de su equipaje.

- El talón de equipajes estará constituido por dos ejemplares uno para viajero y otro para el porteador.

- Deberá contener las indicaciones siguientes:

- a. Lugar y fecha de la emisión
- b. Puntos de partida y de destino
- c. Nombre y dirección del porteador o de los porteadores
- d. Número del billete del pasaje
- e. Indicación de que la entrega de los equipos se hará al portador del talón
- f. Número y peso de las mercancías
- g. Importe del valor declarado conforme al artículo 22 P.2
- h. Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.

- La falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador aceptase los equipajes sin expedir un talón o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en las letras d), f), y h), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

3.7.3 La Carta de Porte

El contrato de transporte, como contrato consensual que es, para su perfeccionamiento no precisa de solemnidad

alguna y tampoco las requiere para su prueba. Pero a veces aparece la carta de porte que es un documento privado, al que, la Ley lo considera como un título valor, "en que las partes consignan las estipulaciones más importantes que se refieren al transporte contratado. Todo porteador tiene derecho a pedir al expedidor la relación y entrega de ese documento.

La carta de porte, es un documento que expide el transportador, y cuando así sucede, no solamente sirve como prueba del contrato, sino que además, los derechos reconocidos por la Ley en favor del remitente o destinatario, solamente podrán ser ejercitados por el tenedor legítimo de la carta de porte (art. 1020 del Código de Comercio), sin embargo, la pérdida, falta o irregularidad de este documento no afecta a la existencia o validez del contrato.

La carta de porte que expide el transportador, en su original, es entregada al remitente, quien puede negociarla libremente y por ser un título valor representativo de mercaderías, solamente podrá reclamar los efectos transportados, quien sea tenedor legítimo de la misma y la entregue debidamente cancelada al transportador. El trans

portador podrá guardar para sí un duplicado de la Carta de porte, el cual no será negociable. El expedidor extenderá la carta de porte aéreo en tres originales ejemplares.

El transportador no está obligado a expedir carta de porte, sino cuando expresamente lo exija el remitente. El gobierno tiene la facultad (art.1018 del código de comercio) para exigir por vía de reglamento, que el transportador expida siempre carta de porte.

Como requisitos, la carta de porte deberá contener todos los que señale el art.768 del código de comercio, además de los que se exigen para todo título valor. Los primeros son:

1. Mención de ser "carta de porte" o conocimiento de embarque
2. El nombre y domicilio del transportador
3. El nombre y domicilio del remitente
4. El nombre y domicilio de la persona a quien o a cuya orden se expide, o la mención de ser al portador
5. El número de orden que corresponda al título
6. La descripción pormenorizada de las mercancías objeto del transporte y la estimación de su valor
7. La indicación de los fletes y los demás gastos del

transporte, de las tarifas aplicables, y la de haber sido o no pagados los fletes.

8. La mención de los lugares de salida y de destino

9. La indicación del medio de transporte y

10. Si el transporte fuere por vehículo determinado, los datos necesarios para su identificación.

Lo lógico es que la carta de porte se emita en el momento en que el remitente entrega las cosas objeto del transporte al transportador. Se debe indicar en la carta de porte la fecha en que esas cosas son entregadas al transportador, y si no se indica, se presume que se entregaron en la fecha de emisión de la carta de porte.

La carta de porte, como título valor, circula por la vía del endoso y con tal endoso, por ser la carta de porte un título representativo de las mercancías objeto del transporte (art.767 del código de comercio), se efectúa una tradición simbólica de las mercancías a que se refiere.

Como documento probatorio, la carta de porte admite prueba en contrato, no goza de la posición de privilegio que le otorgan en otras legislaciones donde solo se admite como excepción la falsedad o el error involuntario en la redacción de la misma (art.166 y 167 del código de comercio Argentino).

A la carta de porte se aplican, en lo pertinente, las normas relativas a la letra de cambio y al pagaré (art.771 del código de comercio).

La función económica que desempeña la carta de porte, es precisamente, permitir la negociación y el desplazamiento de las mercancías objeto del transporte, de una manera ágil, teniendo el adquiriente la seguridad de su existencia, cantidad, calidad, etc., gracias a la literalidad del instrumento.

Como beneficio práctico, para el tenedor de la carta de porte se hace posible reclamar el cumplimiento de la obligación del transportador, por medio de la vía ejecutiva, pues como título valor que es, la carta de porte presta mérito ejecutivo. No existiendo la carta de porte, seguramente tendría que orientar su acción por la vía ordinaria, más demorada y menos expedita para el efecto.

De acuerdo al convenio de Varsovia la carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

- a. El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión.
- b. Los puntos de partida y de destino.

- c. Las detenciones previstas, con reserva de la facultad para el porteador, de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d. El nombre y dirección del expedidor.
- e. El nombre y dirección del primer porteador.
- f. El nombre y dirección del destinatario, si ha lugar.
- g. La naturaleza de la mercancía.
- h. El número, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- i. El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- j. El estado aparente de la mercancía y del embalaje.
- k. El precio del transporte, y si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar.
- l. Si el envío se hiciere contra reembolso, el precio de las mercancías, y eventualmente, el importe de los gastos.
- m. El importe del valor declarado conforme al artículo 22, párrafo segundo.
- n. El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.

o. Los documentos facilitados al porteador que acompañen a la carta de porte aéreo.

p. El plazo de transporte e indicación sumaria de la vía que haya de seguir, si han sido estipulados.

CONOCIMIENTO AEREO

El conocimiento aéreo, AWB, es el documento básico en el transporte aéreo internacional, tanto de expediciones individuales como de los que se conoce como carga consolidada. Su condicionamiento le confiere una utilidad múltiple pues, además de servir como evidencia del contrato de transporte es recibo de la mercancía para embarque, factura de flete, certificado de seguros, si el embarcador solicita tal servicio, declaración aduanera y hoja de ruta con instrucciones de manipulación y entrega. En todos los casos es de carácter no negociable, lo cual no ha influido decisivamente en la intensificación de su uso, cada vez mayor.

Se cumplimenta en tres originales y seis copias, o más, si es necesario. Los tres originales son: El original 1, para la Compañía, prueba del contrato de transporte a ejecutar; el 2, de color rosado, para acompañar a la expedi

ción y entregar a su consignatario a efectos de comprobación; el 3, de color azul, para el embarcador, como recibo de la mercancía y de su aceptación para el transporte contrato. La copia 4, de color amarillo, sirve de entrega, la 5 es para el aeropuerto de destino, 6, 7, y 8 se emplean como copias para el tercero, segundo y primer transportista; la copia 9 es para el agente de carga aérea.

El embarcador, tanto si lo extiende por sí o por otros a su indicación, es responsable de la exactitud de las menciones del conocimiento y, consecuentemente, de cualquiera daños causados por hacerlo incorrectamente. Aunque él mismo puede extender el documento, dada su complejidad es corriente y lo más aconsejable el encargar su confección a un experimentado agente de carga IATA, cuyo conocimiento de todas las reglas permitirpa su confección más fácil y acertadamente.

No obstante, para ayudar a mejor entender el alcance del documento que nos ocupa, a continuación mencionaremos, algunos de los puntos más destacados a tener en cuenta al formalizarlo. En primer lugar, téngase en cuenta que el número impreso es parte integrante del mismo y que el primer grupo de cifras idénticas a la compañía aérea y el segundo a la expedición a que se refiere.

Algunas de las casillas del impreso han de cumplimentarse recurriendo a los diferentes códigos o claves desarrollados por IATA. Así, el nombre del primer transportista se indicará mediante el código bilítero de líneas aéreas.

El aeropuerto de salida puede designarse con el código trilítero correspondiente. El de destino, sin embargo, ha de serlo con su nombre completo, añadiendo cualquier indicación que sirva para su perfecta identificación, en el caso de que haya otro de igual nombre, con más cuidado aún si es en el mismo país.

En sus respectivos recuadros, se anotarán los datos del consignatario de la expedición y del embarcador: nombre y señas completas, incluso número de teléfono si es posible, y de la ciudad. También el nombre y ciudad del agente de la Compañía que haya intervenido y su número en el código IATA.

Todos los importes en el AWB se expresarán en la misma moneda, indicando esta en la casilla correspondiente según el código de divisas IATA. No obstante, los importes a cobrar del consignatario contra entrega (COD) pueden ser establecidos en otra divisa, e igual puede hacerse con cualquier importe a cobrar en la moneda del país de destino.

Del valor de la expedición se hacen diversas declaraciones, según se trate de: Valor declarado para transporte, que se relaciona con la responsabilidad de la Compañía y puede exceder de la fijada en el Convenio de Varsovia, aplicando entonces la tasa que corresponda y que se expresará en la casilla al efecto, indicando al propio tiempo si será prepagada o a cobrar. Si no se indica el valor, se anotará NVD (No Value Declared). En el recuadro adecuado se hará constar el valor declarado para Aduana, o la mención NCV (No Customs Value), si tal se permite a la salida. Tal valor es normalmente el mismo de la factura. En el recuadro a ello destinado, y previo acuerdo con la Compañía sobre las condiciones y prima aplicables, se insertará a cuánto deba ascender el montante del seguro. Los cargos por valor, o por peso, se señalarán con (X) para indicar si son pagados o debidos y lo mismo se hará con los demás cargos en origen. Los ocasionados en tránsito, excepto tasas oficiales que por ser conocidas pueden satisfacerse en origen, se marcarán sólo como debidos. En la casilla sobre información contable podrá anotarse la forma de pago, contado, crédito o cheque; las primas de seguro según coberturas convenidas; valor asegurado si no se anotó otro lugar, detalles sobre COD y otros.

El número de bultos se anotará donde procede, por el total de los que deban soportar la misma tarifa por peso

bruto real y en la línea horizontal diferente los de otra clase, sumando al pie al número de bultos y pesos totales de cada columna. El número de bultos bajo condiciones RCP (Rate Construction Point) se anotará en la casilla al efecto, indicando con las tres letras de la clave correspondiente el aeropuerto en el que el RCP tiene su razón. Cuando se utilicen ULD se indicará el peso del contenido en la misma línea del número de bultos y su tara en una línea adicional. Los pesos se indicarán en kilo (k) o libras (L).

Los tipos de flete aplicables son mínimos (M), normales (N) y con descuento por cantidad (Q). Los mínimos afectan a lotes de poca consideración y varían según los vuelos, resultando más altos que los tipos normales. Estos se aplican a partir de pesos superiores a los mínimos y menores de 45 kgs. Los de tipo Q, menores que los normales, corresponden a pesos superiores a 45 Kgs.

De especial interés son los fletes para mercancías específicas (C), aplicables sobre el total o parte de la ruta a expediciones de cierto volumen y frecuencia que gracias a dicho flete obtienen costos mínimos. La RCP antes aludida, es otro tipo de flete económico que es posible aplicar, así como los llamados fletes clasificados rebajados (R), antecedente de los de mercancías específi

cas antes citados y aplicables a periódicos, revistas, libros, catálogos y equipos de lectura para ciegos los cuales aparejan un descuento sobre los tipos N, sin reducción por cantidad. De carácter reducido son también los tipos de flete llamados fletes demorados (DAF), aplicables en la zona América del Norte del Area I a las mercancías cuya expedición acepta esperar disponibilidad de espacio en vuelos programados.

Fletes con reducción se aplican también (X) como fletes ULD, o fletes para containers IATA, cuya anotación se hará como antes se dijo y, cuando sea el caso, para (A) vuelos charter. Por último deberán tenerse en cuenta los tipos de flete clasificados con recargos, grupo en el que figuran los metales y piedras preciosas, valores, ganado vivo, material radiactivo y restos humanos, a cuyo transporte se aplican porcentajes de aumento del 150 al 200 por ciento sobre los tipos N, sin descuento por cantidad. En todo caso, el total de flete que figurará en el recuadro correspondiente no será inferior al que resulte de multiplicar el peso real que se haya considerado y figure en la casilla apropiada por el tipo o clase de flete aplicable, igualmente indicado en su casilla.

La naturaleza y clase de la mercancía se anotará en el lugar a ello destinado, mencionando dimensiones, o volu

men expresado en largo x ancho x alto. La descripción de
be facilitar su calificación a efectos de flete y de adua
na. Se tednrá muy buen cuidado en los embarques que con
tengan artículos restringidos, siguiéndose en tal caso re
gulaciones de IATA al respecto.

Los importes prepagados, por peso o volumen o por valor,
u otros a favor de la Compañía o del Agente, serán seña
lados y totalizados en el lugar respectivo. Para comple
tar la confección del conocimiento aéreo se acostumbra a
anotar en el recuadro indicado para información, sobre ma
nipulación o adición al contenido ya expresado.

DOCUMENTO F.C.R.

Creado en el año 1955 CERTIFICADO DE RECEPCION PARA AGEN
TES DE ADUANAS (Color Verde).

Mediante este documento el agente de aduanas atestigua
que ha dispuesto la carga de una mercancía y que ha reci
bido la orden irrevocable de hacerla llegar a un destina
tario designado en el documento o de tenerla ya a su dis
posición.

EL FCR deberá ser utilizado preferentemente en el caso de
que proveedor vende una mercancía ex works y se encuentra
en la obligación de probar que ha adquirido sus obligacio

nes hacia el comprador por la presentación del documento.

El vendedor no puede disponer de la mercancía entregada al agente de aduanas o transitario caso de que el documento FCR haya sido ya remitido al comprador.

DOCUMENTO F.B.L.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMBINADO

(COLOR AZUL)

Es un documento de transporte combinado directo. Es negociable a menos que no lleve las palabras "NO NEGOCIABLE".

El transitario actúa como operador del transporte combinado y una vez emitido por el documento es responsable de la mercancía y de la ejecución del transporte.

No solamente es responsable del envío de la mercancías a destino sino que responde igualmente de todos los transportistas y terceras personas que intervengan para la ejecución del transporte y de su seguridad e integridad.

Las condiciones y estipulaciones de 1 FBL están redactadas con la conformidad de las normas establecidas por la Cámara de Comercio Internacional.

DOCUMENTO F.C.T.

Creado en 1959 CERTIFICADO DE TRANSPORTE

(color Amarillo)

Este documento FCT puede ser entregado al comitente por el transitario desde el momento en que se realiza la carga de la mercancía, por su intervención a los fines de la expedición.

Establecido un documento FCT, el transitario atestigua que ha tomado para la carga una remesa especificada netamente en el documento y a los fines de la expedición, con la misión de proceder a su realización siguiendo las instrucciones del comitente, indicadas también en el documento.

El transitario que emite un FCT es responsable del envío de la mercancía hasta el lugar de destino ante el portador del documento y su responsabilidad, será la estipulada en las condiciones generales impresas en el FCT.

El vendedor se reserva la facultad de hacerle presentar al comprador a través de su banco el CFT para que se realice el pago del precio acordado.

El FCT es negociable en el caso de que lleve la mención "A LA ORDEN".

DOCUMENTOS E.W.R. RECIBO DE ALMACENAJE
EN FABRICA (Color naranja)

Este documento es un recibo de almacenaje utilizado por el transitario para acreditar su intervención en las operaciones que realiza en su calidad de almacenista.

El FWR no es negociable, a menos que se haga mención en el mismo de la palabra "Negociable".

3.8 MODALIDADES

3.8.1 Transporte Aereo de Personas

En este capítulo analizamos las reglamentaciones aplicables al contrato de transporte aéreo de personas, contenidas en el Código de Comercio y normas conexas, expedidas en Colombia.

Asimismo, cuáles de estas normas, por expresa disposición legal, se aplicarán en casos concretos al transporte aéreo internacional.

Para tal efecto, es necesario remitirnos al libro IV, título IV, capítulos I y II del Código de Comercio, que tratan sobre el contrato de transporte en general, y el

libro v, parte segunda, secciones I y II, que se refieren al transporte aéreo de pasajeros.

Sería infructuosa la labor si dejáramos de lado los ordenamientos internacionales, que, en ocasiones, a falta de legislación interna, regulan los vacíos de nuestra legislación.

Ahora bien, la palabra contrato, etimológicamente procede, según sus raíces de cum y tratio "venir en uno, ligarse", En el aspecto comercial es "un acuerdo de dos o más partes para constituir, regular o extinguir entre ellas una relación jurídica patrimonial, y salvo estipulación en contrario, se entenderá celebrado en el lugar de residencia del proponente y en el momento en que este reciba la aceptación de la propuesta.

El código civil lo define, en forma más simple, como "el acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa. Cada parte puede ser de una o de muchas personas".

Contrato en sí, es el género; mas si se le agrega el calificativo de aéreo, se tendrá inmediatamente su naturaleza bien definida y sus características especiales.

El código de comercio no trae disposición expresa que defina el contrato de transporte aéreo de persona, ni siquiera específicamente el contrato de transporte aéreo, en cambio, define el contrato de transporte (en general), en el artículo 981, así: "El transporte es un contrato en que una de las partes se obliga con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar estas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se probará conforme a las reglas legales. También podrá perfeccionarse por simple adhesión, pero en todo caso se ajustará a las disposiciones legales y a los reglamentos oficiales sobre la materia".

Por lo cual, acogiéndonos a este concepto podríamos definir el contrato de transporte aéreo de personas, como aquel en que una de las partes se obliga con la otra, a cambio de un precio a conducirla o desplazarla de un lugar a otro, mediante el medio de locomoción aéreo, en los términos y plazo estipulados en el contrato.

El transporte aéreo de personas, como contrato de transporte que es, se caracteriza por ser bilateral sinaláquitico porque obliga recíprocamente a ambas partes, consensual, y oneroso, por perfeccionarse con el simple consentimiento

to y constituir un contrato mercantil respectivamente, ya que si fuese benévolo o gratuito no tendría tal carácter, finalmente se distingue por su carácter totalmente comercial, ya que todos los actos de las empresas de transporte de personas o cosas, son mercantiles, y por ser adhesión, característica peculiar que lo diferencia de los demás tipos de contrato.

CONCEPTO DE PASAJERO

La persona que es trasladada de un lugar a otro recibiendo acuerdo al código de comercio, el nombre de pasajero o viajero.

Corrientemente, la doctrina distingue entre los términos viajero y pasajero. Es viajero aquel que, por cualquier circunstancia, se encuentra a bordo de una aeronave, con título o sin él, y con conocimiento o desconocimiento del transportista. Se trata, como lo afirma Tapia Salinas, de una "situación de hecho". Así, son viajeros los tripulantes de la aeronave, los empleados del transportista que van desempeñando una función de servicio, los que se encuentran en el avión sin billete, y, por último, los polizones, esto es, los que realizan el viaje sin conocimiento ni consentimiento del transportista. Mientras que pasajero es aquel que contrata un transporte aéreo con el tras

portista. Esta es ya una situación jurídica definida con derechos y obligaciones, a cargo de las partes intervinientes.

La primera y fundamental obligación del pasajero, es la de pagar el valor del pasaje y observar los reglamentos de la empresa y las condiciones de seguridad impuestas por el transportador o por reglamentos oficiales.

Podrá también el pasajero del transporte contratado, con derecho a la devolución de una parte del pasaje, para lo cual debería dar aviso al transportador con no menos de 24 horas de anticipación a la hora indicada o pactada para la salida o iniciación del viaje.

Hemos dicho una parte del pasaje, por cuanto el artículo 1878 del código expresa que "en los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, las empresas de transporte público podrán fijar porcentajes de reducción en la devolución del valor del pasaje, conforme a los reglamentos de la empresa".

3.8.2 Transporte Aereo Interno de Personas

Esta modalidad de transporte de personas es aquella que se verifica dentro del territorio nacional y que se regu

la por las leyes internas de dicho territorio. Para establecer si un transporte de personas, tiene o no la calidad de interno o internacional debemos recurrir al concepto específico que sobre transporte interno e internacional no dá el artículo 1874 del Código de Comercio Colombiano.

Se considera transporte interno, según la ley colombiana cuando los lugares de partida y destino, fijados por las partes, están dentro de territorio nacional. Si alguno de estos lugares, no se encuentra en el territorio nacional, el transporte será internacional.

Teniendo como base este concepto, podremos decir que el transporte aéreo interno de personas es aquel que regula el artículo 981, cuando (de acuerdo al 1874) el lugar de partida y de destino se encuentran dentro del territorio nacional y el objeto del transporte es el traslado de personas.

3.8.3 Transporte Aereo Internacional de Personas

Si el transporte internacional es aquel que se cumple cuando los lugares de partida y destino fijados por las partes están fuera del territorio nacional, entonces el transporte, aéreo internacional, es aquel mediante el cual una parte se obliga con la otra a trasladarla a con

ducirla de un lugar a otro establecido fuera del Territorio Nacional utilizando medio de transporte aéreo y en los términos plazo y precio establecidos en el contrato.

Cabe resaltar que esta modalidad del transporte aéreo, se produce cuando el transporte "de personas" se efectúa "fuera de los límites del territorio nacional", pues en el caso contrario sería interno.

El código de comercio contempla algunas normas que regulan el transporte internacional de personas, pero es dable, aceptado por casi todos los estados o altas partes contratantes que su regulación tenga como fuentes algunos convenios internacionales como el de Varsovia, La Haya, Guatemala y Montreal.

El transporte Internacional se regula, en primer lugar, por los tratados internacionales que sean obligatorios para Colombia, en segundo lugar por las normas del código de comercio colombiano y a falta de éstas, se podrá dar aplicación al art.7 del código de comercio que establece la siguiente jerarquía:

a. Tratados o convenciones internacionales de comercio no ratificados por Colombia.

- b. La costumbre mercantil internacional
- c. Los principios generales del derecho comercial.

3.8.4 Transporte Aereo de Equipaje

El transporte aéreo de equipaje, surge en el derecho comercial, como accesorio al contrato de transporte aéreo de pasajeros.

El transporte aéreo de equipajes es aquel mediante el cual el transportador aéreo se obliga a transportar conjuntamente con los viajeros y dentro del precio del mismo billete de pasaje, el equipaje de estos, con los límites de peso y volumen reglamentarios. El código de comercio en su artículo 1884 estipula que el exceso de equipaje se reglamentará de acuerdo al art.1875 del mismo escrito, pero agrega 1885 que el equipaje siempre se anotará en un talón que hará las veces de "registro de equipajes", el cual deberá ser presentado por el pasajero para que se efectue la entrega o devolución de dicho equipaje.

En cuanto a la responsabilidad del transportador y al transporte aéreo de equipaje se refiere la legislación interna, como los convenios internacionales coinciden en no establecer normas diferentes que regulen el transporte interno o internacional de equipaje ya que lo consideran

de la misma naturaleza dependiente y accesorio al contrato de transporte aéreo.

El código de comercio adopta algunas normas cuyo antecedente inmediato es fácil de descubrir en la Convención de Varsovia de 1929. Estas son:

a. La que establece que el transportador debe transportar al pasajero con su equipaje, equipaje que se hará constar en un talón que deberá contener las indicaciones que reglamentariamente se fijen.

- La que dispone que el transportador será responsable de los equipajes registrados, por su avería o pérdida, cuando el hecho que cause el daño ocurra a bordo de la aeronave o bajo la custodia del transportador, sus agentes, dependientes o consignatarios.

c. La que hace responsable al transportador respecto del equipaje que el pasajero lleve consigo, cuando el hecho que cause el daño ocurra a bordo de la aeronave o hallándose aquellos bajo la custodia del transportador o sus dependientes.

d. La que establece límites a la responsabilidad del transportador. Si es equipaje registrado, de diez gramos de oro

puro por todos los objetos de mano.

CONCEPTO DE EQUIPAJE

Se entiende por equipaje el conjunto de artículos, objetos y efectos personales del pasajero, destinados a su uso y convivencia que no lleva consigo durante el vuelo, pero que le acompañan en el viaje y que se transporta en virtud del mismo contrato de transporte aéreo.

En ningún momento podemos confundir el equipaje con los objetos de mano, a los que está autorizado el pasajero de llevar consigo durante el viaje, y que la aeronáutica civil, reglamenta, especificando y determinando que elementos de viaje constituyen o no objetos de mano.

La resolución 844 de 1961, expedida por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, prohíbe en su artículo 1° el uso de radioreceptores portátiles por parte de los pasajeros que viajen a bordo de aeronaves comerciales o cualquiera otra clase de aviones equipados con sistemas VOR.

La resolución 439 de 1961 menciona los efectos personales que puede llevar consigo el pasajero y que son: una cartera o bolso; un sobretodo o abrigo; un paraguas o bastón;

una cámara forográfica chica y un par de binóculos; una cantidad razonable de material de lectura para viajes; alimentos para bebés, para consumo durante el viaje, y bolsa para llevar el niño, sillas portátiles para inválidos.

3.8.5 Transporte Aéreo de Cosas

Independiente del contrato de transporte de personas en contramos el contrato de transporte aéreo de cosas el cual goza de la autonomía propia del Contrato de Transporte.

El contrato de transporte aéreo de cosas es un contrato sinalagmático y consensual por medio del cual una de las partes se obliga con la otra, a cambio de un precio o flete a conducir de un lugar a otro, por medio de transporte aéreo, cosas o mercancías de embarque en los términos y plazos fijados en el contrato. "La persona o parte" que se obliga a recibir, efectuar el traslado de las cosas y entregarlas a la persona a la que van dirigidas es el transportador y "la parte que hace entrega" de la cosa objeto del contrato es el remitente. El remitente en algunos casos se constituye en el mismo destinatario, cuando envía para él mismo "recibir en otro lugar la cosa objeto de la conducción".

"El flete o precio", es el valor, remuneración o compensa

ción que recibe el transportador a cambio del traslado de las cosas, o mercancías.

CONCEPTO DE COSAS

El Código de Comercio en ninguno de sus apartes contiene una definición de "Cosas" ni de mercancías de embarque; ni siquiera la convención de Varsovia se ocupó de dicho concepto ya que a la luz del derecho y fuera de él, todos tenemos una clara visión sobre el significado de la palabra cosa. De acuerdo con el diccionario Larousse, cosa es "Todo lo que es o existe" y agrega que "Dícese por oposición a personas". Significado que se encuentra dentro de lo correcto puesto que efectivamente utilizamos este término para establecer una diferencia entre lo que es y no es, por ejemplo personas o cosas, entendiendo que cosa es algo que existe, corporalmente y que no es persona. En el contrato de transporte aéreo podemos definir como cosa, todo objeto material transportable que no constituya equipaje, u objetos de mano entendiendo que la ley reglamenta como objetos de equipajes aquellas que acompañan al pasajero en su viaje pero que no puede llevar consigo durante el vuelo y como objetos de mano, aquellos que el pasajero lleva consigo a bordo, como el bolso o cartera, abrigo, paraguas, bastón, cámara fotográfica, binóculos, etc.

3.8.5.1 Transporte Aereo Interno de Cosas

En los arts. 1884 y siguientes del Código de Comercio, nos encontramos algunas normas que se refieren al Transporte de Cosas y Equipajes. Si observamos con detenimiento estas disposiciones, nos encontramos con que todas ellas hacen alusión a la mercancía y equipaje registrado, al parecer por el pasajero. Por tanto, cuando en realidad tenemos un transporte aéreo de cosas, es preciso acudir analógicamente a las disposiciones que regulan el transporte marítimo de cosas y luego a las que regulan el transporte terrestre de cosas.

El contrato de transporte aéreo de cosas puede ser interno o internacional. El transporte aéreo interno se regula por las normas del código de comercio según lo dispone el art. 1874 del código de comercio. La regulación del transporte aéreo de cosas está contenida en los arts. 1884 1889 y es bastante parca. Lo no regulado en estas normas deberá deducirse por analogía de las normas del mismo código de comercio, según lo dispone el art. 1º (art. 1º: "Los comerciantes y los asuntos mercantiles se regirán por las disposiciones de la ley comercial, y los casos no regulados expresamente en ella serán decididos por analogías de sus normas").

Como hay dos clases de normas regulando el transporte de cosas; unas las que regulan el transporte marítimo de cosas (art.1597 y siguientes del código de comercio) y las disposiciones que disciplinan el contrato de transporte terrestre de cosas (arts. 1008 y siguientes) y debemos precisar, cuál será el orden de aplicación de estas normas para llenar los vacíos que presente el contrato de transporte aéreo. El proyecto de 1958 (art.2105) establecía expresamente, que en cuanto fueran compatibles con la naturaleza del transporte aéreo, se aplicarían las normas del transporte marítimo de cosas y en su defecto, las normas del transporte en general y del transporte de cosas por tierra. Opinión que es el orden lógico de aplicación, y lo debemos mantener, aunque el actual código de comercio, no haya producido una norma en tal sentido. Es evidente la afinidad mayor que existe entre los transportadores aéreos y marítimo, máxime cuando la regulación de ambos contratos se encuentra en el mismo libro del código de comercio, sobre La Navegación.

3.8.5.2 Transporte Aéreo Internacional de Cosas

Para la regulación del contrato de transporte aéreo internacional de cosas, es preciso considerar las disposiciones que sobre el particular se establecen en El Convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya y los Protocolos de Guatemala y Montreal.

La importancia que en mundo ha adquirido el transporte aéreo, ha llevado a los diferentes países a buscar reglas que pueden ser comunes en muchos aspectos que se consideran esenciales y sobre los cuales se deben unificar criterios.

La Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, convocada en París en 1925 por iniciativa del gobierno francés, fue el primer organismo que preparó un proyecto de Convención sobre responsabilidad del transporte aéreo. En las sesiones que el Citeja, creado por aquella conferencia, tuvo durante los tres años siguientes, fue afirmado el proyecto y forjado otro sobre los títulos de transporte aéreo. Más tarde se fusionan ambos proyectos en un solo texto que se somete a la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo que se reúne en Varsovia en octubre de 1929, donde es aceptado con algunas enmiendas. Esta Convención entró en vigor el 13 de febrero de 1933 para los cinco primeros estados que la ratificaron.

En el capítulo V. el texto de la Convención se refiere a la Responsabilidad Aeronáutica. La Convención se aplica al transporte internacional de personas, equipajes o mercancías que tenga carácter comercial. Respecto al carácter internacional, éste existe cuando el transporte se haga entre dos puntos situados en territorio de dos de los Estados Contratantes o sobre el territorio de un solo

estado, pero haciendo escala en lugar sometido a la soberanía, feudo, mandato o autoridad de otra potencia. Si no se reúnen los anteriores presupuestos el transporte se tendrá como nacional y se regulará de conformidad con la legislación interna del respectivo país, aunque son muchos los países que han adecuado sus legislaciones internas de conformidad con el Convenio de Varsovia. En cuanto a la responsabilidad del porteador, se edifica bajo del concepto de culpa presunta. Lo que se pretendía por los precursores de la Convención era disminuir la responsabilidad de las empresas de aeronavegación en relación con la que otros transportadores deben soportar.

Luego vienen las críticas y se presenta una modificación parcial a la Convención de Varsovia en lo que se ha llamado El Protocolo de La Haya, efectuado en septiembre de 1955. En el campo del transporte de mercancías, el protocolo incide en aspectos como los títulos de transporte, cuestiones relativas al ámbito de aplicación y en el tema de la responsabilidad del porteador. En el Capítulo III. se refiere el Protocolo a la responsabilidad con los siguientes lineamientos:

a. En principio, el transportista es responsable del daño sobrevenido en caso de pérdida, destrucción o avería de las mercancías, siempre que el evento causante del daño tenga lugar durante el transporte aéreo, el "transporte

tador aéreo" comprende el período durante el cual las mercancías se encuentran bajo la custodia del porteador, sea en aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera del aeropuerto, igualmente es responsable el transportista en caso de retraso.

b. Se trata de una responsabilidad contractual, fundada en la presunción iuris tantum de culpa; el transportador no responde de daños cuando estos se deben a fuerza mayor, caso fortuito o son obra de terceros; tampoco responde si prueba que él o sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

c. La responsabilidad del porteador es una responsabilidad limitada a doscientos cincuenta francos por kilogramo.

Viene luego el Convenio suscrito en Guadalajara (México) en septiembre de 1961, con el objeto de unificar ciertas normas sobre la pluralidad de transportistas y transportador de hecho.

En marzo de 1981, se firmó en Guatemala el "Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas relativas al transporte aéreo internacional suscrito en Varsovia el 12 de octubre de 1929 revisado por el Protocolo he

cho en La Haya el 28 de septiembre de 1955". Este convenio está más que todo dedicado al transporte aéreo de pasajeros.

4. RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

4.1 GENERALIDADES

En esta parte, de vital importancia y trascendencia en el contexto de la presente monografía, nos proponemos analizar uno de los temas más apasionados y que ha suscitado elocuentes debates en organismos especiales de carácter internacional y privados. Nos estamos refiriendo a la responsabilidad general por el transporte aéreo, tema específico de la presente tesis.

Al perfeccionarse el transporte aéreo por medio de un contrato, surgen del mismo obligaciones recíprocas para ambas partes. En el caso concreto de transporte aéreo, el transportador asume una obligación de resultados, cual es la de llevar sano y salvo al viajero hasta el lugar o sitio convenido en el respectivo contrato.

En el caso de que dicha obligación no se cumpla, o se cumpla de manera defectuosa, se le habrá ocasionado un perjuicio o daño a la otra parte contratante, en este caso el

viajero. De allí se genera frecuentemente la responsabilidad civil, que, por lo que hemos anotado, presupone siempre una relación entre dos sujetos, de los cuales uno ha causado un daño y el otro lo debe reparar.

Por lo sui generis del contrato y del medio de locomoción, no obstante que los progresos tecnológicos han hecho que la aeronavegación sea uno de los medios más seguros de transporte, se ha dotado a la materia jurídica-aérea de ordenamientos consecuentes con su desarrollo.

Ahora bien, ¿Qué es la responsabilidad civil en el contrato de transporte aéreo? Es la obligación de reparar por sí o por otro, el daño ocasionado contra derecho en la persona o en el patrimonio de un tercero'.

4.2 REQUISITOS PRINCIPALES

Como requisitos de la responsabilidad civil podemos señalar los siguientes:

- a. Un hecho que sea contrario a derecho.
- b. La imputabilidad que indica que tal resultado dañoso impone al autor la obligación de reparar.
- c. Como consecuencia de ese hecho debe resultar un daño.

d. Igualmente, debe presentarse un nexo causal entre el hecho y el daño, para inferir que el hecho o infracción al deber jurídico es causa del resultado o daño.

Examinemos brevemente cada uno de los requisitos señalados.

4.2.1 El hecho contratio a derecho

Debe constituir el hecho dañoso la infracción a un deber jurídico. En la responsabilidad contractual el deber de conducta nace precisamente del contrato. Este puede ser positivo, cuando se trata de obligaciones de dar o de hacer; o negativo, cuando se trata de obligaciones de no hacer. La infracción al deber jurídico consistirá concretamente, en la omisión del hecho debido o en la comisión del hecho prohibido.

El deber jurídico, en la responsabilidad extracontractual, también puede ser positivo o negativo y la responsabilidad nacerá cuando se comete el hecho prohibido o se mota el hecho ordenado.

En cuanto al contenido del deber de conducta o prestación de origen contractual, es necesario acudir a la distinción entre obligaciones de medio y obligaciones de resultado.

En las obligaciones de Medio solo se debe la conducta y el deudor debe poner la diligencia necesaria para que logre el fin perseguido, por que lógicamente, la conducta está dirigida a obtener un resultado pero éste no queda incluido en la prestación. Si la conducta se ajusta a lo convenido y el deudor con la diligencia que había prometido, la obligación queda cumplida, aunque la finalidad perseguida no se haya logrado.

En las Obligaciones de Resultado el contenido es más complejo; el deudor se compromete a que con su conducta se obtenga una consecuencia determinada es decir, promete además de su conducta, un resultado concreto. En este evento, independiente del cual haya sido la conducta, es decir, la diligencia puesta por el deudor, si no se logra el resultado buscado, la obligación queda incumplida.

Es importante advertir que no se deben confundir las obligaciones de resultado con las disposiciones reglamentarias; estas últimas son sólo reglas de conducta para alcanzar un fin, pero la infracción por sí sola no basta para responsabilizar al autor, ni su observancia lo exime de responsabilidad.

La distinción que acabamos de advertir toma especial importancia tratándose del aspecto concerniente a la carga de

la prueba. Observemos como ocurre este fenómeno en las diferentes clases de obligaciones, que hemos distinguido:

1. En las obligaciones de medio, para establecer la responsabilidad del deudor, el acreedor debe demostrar, además de la existencia de la norma contractual o convencional que obliga al deudor, que la conducta del deudor no se avino a la prometida, es decir, que el obligado no actuó con la diligencia y prudencia debidas.

2. En las Obligaciones de Fines o Resultados, también para establecer la responsabilidad del deudor, le corresponde al acreedor acreditar la existencia de la norma convencional y con esto es suficiente. No tiene el acreedor que demostrar negligencia, imprudencia o impericia por parte del deudor, con la mera prueba de la existencia de la norma convencional es suficiente. El deudor para liberarse de su responsabilidad, deberá demostrar que la consecución del resultado obedece a un hecho que le es extraño.

En el campo de la responsabilidad extra contractual, las soluciones suelen ser bastantes similares, con la advertencia, de que por ser la norma de origen legal, no es necesario demostrar su existencia. También existen en el campo de este tipo de responsabilidad, responsabilidad por deberes de medio en los cuales habrá que demostrar que la per

sona quien se considera responsable no obró con la prudencia que la ley exige. También habrá deberes de resultado en los que el legislador exige que los sujetos se conduzcan de tal manera que no ocasionen daño y si éste se produce, la persona a quien la ley designa como responsable, solo puede liberarse por la prueba de la extrañedad del hecho, como ocurre por ejemplo con los propietarios o guardianes de animales.

Para efectos de determinar, en el campo contractual, cuando las obligaciones son de Medio o cuando lo son de Resultado, debemos acudir a examinar la intención de las partes contratantes, incluso, dando primacía a este criterio de interpretación sobre el mismo contenido literal de la expresión contractual. Si no resulta claro cuál fue la intención de los contratantes, debe examinarse la certidumbre que se tienen sobre la posibilidad de obtener el resultado: indudablemente si el objeto mismo del contrato indica un grado probabilísimo de certidumbre para obtención de la obligación asumida por el deudor, estamos en presencia de una obligación de resultado. En cambio, si no existe certidumbre sobre la posibilidad de conseguir el fin que se confunde con la prestación debida por el deudor, estaríamos en presencia, de una obligación de medio.

En el campo de la responsabilidad extracontractual se trata, de interpretar la ley sustancia. Sobre este punto, la doctrina moderna propone como regla que "debe preferirse la que mejor contrapesa la inseguridad material en que se debate el hombre en la sociedad moderna, o dicho de otro modo, que a la creación de un riesgo material, el derecho debe responder imponiéndole un deber de fines, que es la manera de asegurar el principio de solidaridad social".

4.2.2 La Imputabilidad

Ya analizamos el hecho que contradice el ordenamiento jurídico, comprendiendo en el concepto de ordenamiento jurídico tanto el contrato como la norma, puesto que ambos son parte de este ordenamiento jurídico; corresponde ahora precisar cuándo esa conducta del autor está contradiciendo el ordenamiento jurídico, es decir, en cuál evento se hace acreedora de una sanción.

Se dice que la responsabilidad requiere como uno de sus requisitos que la infracción o el ordenamiento jurídico sea imputable, esto es, que sea atribuible a un sujeto. La conducta que contraría al ordenamiento jurídico es ilícita y en este punto nos podemos referir tanto a una ilicitud desde el punto de vista subjetivo como una ilicitud desde el punto de vista objetivo. Se dice que la conducta es sub

jetivamente ilícita cuando es querida por el autor que conoce y debe conocer su antijuridicidad. En cambio se habla de conducta ilícita objetivamente cuando la conducta no se ajusta a derecho, apartándonos de toda apreciación sobre el conocimiento que el agente puede tener de esa antijurisdicidad.

La concepción clásica sobre la imputabilidad, como presupuesto de la responsabilidad, se limitaba a la imputabilidad por culpa, comprensiva tanto de la culpa como del dolo. El nuevo esquema sobre la ilicitud objetiva nos acerca a un criterio diferente a la concepción clásica, pudiendo hablar de imputabilidad física u objetiva, cuyo factor es el riesgo creado.

Si la imputabilidad consiste, en la definición de Florián, en "la determinación de la condición mínima necesaria para que un hecho pueda ser referido y atribuido a alguien como autor del mismo á objeto de que deba soportar sus consecuencias", no se observa ningún impedimento para poder señalar como factores de la imputabilidad en el derecho moderno, a la culpa y al riesgo creado.

Es conveniente que nos detengamos para distinguir estas especies de imputabilidad que estamos señalando.

4.2.2.1 Imputabilidad Subjetiva

Corresponde a la concepción subjetiva que advierte la necesidad de establecer como requisito de la responsabilidad el criterio de culpa. El fundamento de la responsabilidad subjetiva se funda en la culpabilidad con sus dos variantes: La culpa y el dolo.

Habría entonces imputación subjetiva cuando el agente incurra en culpa, observada como antes se advirtió en un sentido lato, comprensivo, tanto de la culpa estricto sensu como el dolo. El concepto de culpa más generalmente aceptado es el de los hermanos Mazeaud, para quienes en el campo delictual está dada por la intención positiva de causar un daño, en tanto que en el plano causidelictual, la culpa es "un error en la conducta que no habría sido cometido por una persona prudente situada en iguales condiciones que el autor del daño".

Así las cosas, según este criterio subjetivo para establecer los presupuestos de la responsabilidad, solamente habría lugar a una imputación, cuando el sujeto había querido y deseado el hecho, cuando definitivamente obrara con discernimiento y podía dirigir su conducta en consecuencia.

Esta concepción clásica indudablemente se presta a injusti

cias; precisamente, por la dificultad que encierra entrar a acreditar la culpa para quien pretende afirmarla, lleva a establecer ciertas dificultades para que pueda prosperar una acción indemnizatoria. Por ello muchos autores defensores de la escuela clásica, incluso aceptan establecer inversiones de la carga probatoria, presumiendo culpa en los eventos de las actividades peligrosas. Se trata de una circunstancia admitida para matizar las dificultades, que implica para la víctima no tener que acreditar la culpa de presunto responsable, sino que es éste quien debe desvirtuar la presunción que pesa en su contra.

4.2.2.2 Imputabilidad Objetiva

La imputabilidad objetiva desencadena lo que se le puede llamar la responsabilidad objetiva, la cual se fundamenta en la teoría del riesgo creado.

La imputabilidad objetiva, que no es simple relación causal externa, parte de la relación del daño con el riesgo de la cosa o empresa montada. La doctrina moderna fundamenta la idea de la responsabilidad objetiva, destacando la causalidad externa o simplemente destacando la responsabilidad por riesgo fundada en una imputación más intensa, desde el punto de vista social, que la responsabilidad por culpa. Josserand halló en el Código de Napoleón un

texto prácticamente olvidado, que le permitió brindar su soporte legislativo a la idea de que no toda responsabilidad encuentra su fundamento en la culpa; se trata del inciso final del art-1384 por el cual también se es responsable de los perjuicios por las cosas que alguien tiene bajo su guarda.

La tesis de la responsabilidad objetiva se abre camino en el derecho civil moderno, como reacción precisamente, a la escuela clásica que con fundamento en la idea de culpa creaba situaciones de injusticia, cuando la víctima se veía obligada a probar una culpa, en ocasiones bastantes difíciles de acreditar, y sin embargo, el causante del daño venía derivando utilidades o había creado toda una situación de peligro para la sociedad.

En defensa de la responsabilidad objetiva se han esgrimido argumentos como los siguientes:

a. "El derecho civil debe dejar de lado las concepciones individualistas, propias de épocas ya lejanas, para materializarse en forma tal que permita una mejor defensa de los intereses de la colectividad. Hacer depender la indemnización de un daño de la culpa de su autor, es colocar a este individuo en un papel preponderante, frente al interés de la colectividad que debe ser la protección de

todos y cada uno de sus miembros".

b. Eliminar la noción de culpa impone a toda persona un mayor grado de autorresponsabilidad con su propio comportamiento y permite trasladar el problema al campo donde realmente debe estar; una Relación de Contenido Económico, Entre Dos Patrimonios".

c. "También se ha afirmado que la responsabilidad objetiva responde a los dictados de la equidad y la justicia que debe ser la meta de todo ordenamiento, pues en vez de favorecer al autor del daño condicionando su responsabilidad al hecho de que la víctima pueda probar la existencia de culpa, facilita a ésta la obtención de la reparación a que tiene derecho.

Alrededor del concepto de la responsabilidad objetiva fundada en la imputabilidad por riesgo creado, se han presentado agudas polémicas en todos aquellos puntos que pasan a delinear el esquema de esta especie de responsabilidad. Lo primero que se controvierte es si se puede hablar o no de responsabilidad, pues se afirma que cuando se menciona la palabra responsabilidad, ya se está suscitando cierta idea de reproche, de censura, que son prédicas que siempre deben estar en consonancia con el comportamiento de la persona. Para controvertir este planteamiento se re

procha el criterio unificador esbozado por Ripert en su obra La Regla Moral en las Obligaciones Civiles donde identifica la responsabilidad moral y la responsabilidad civil. En esta materia específica la responsabilidad moral y la responsabilidad civil. En esta materia específica de la responsabilidad civil, la responsabilidad moral y la responsabilidad jurídica no pueden confundirse y no coinciden más que parcialmente. "La noción de daño y la preocupación por la reparación desempeñan en la responsabilidad jurídica un papel muy distinto al que representan en la responsabilidad moral". En este mismo sentido observan autores como Mosset que precisamente se puede hablar de responsabilidad civil tanto cuando esté presente el factor de culpabilidad como cuando se halle ausente y se puede perfectamente hacer una imputación a mérito del presupuesto riesgo creado; en uno u otro caso se debe responder de los propios actos dañosos.

Otro aspecto que también está en discusión entre los dos trinantes es el relativo a la imputación que se hace por el riesgo creado. Señalan algunos autores que la idea del riesgo creado equivale a causalidad material que se confunde con la mera causalidad externa o física, con esto pretenden privar a la responsabilidad objetiva de su propio fundamento. A estos ataques se responde señalando que, la responsabilidad por riesgo restringe o limita el

área de la responsabilidad objetiva y recurre a un fundamento suficiente válido y razonable: el riesgo creado.

También se controvierte la idea de justicia de la reparación que surge de una responsabilidad objetiva por riesgo creado, se dice que deshumaniza y cosifica, es decir que hace cosa los actos del hombre; que una responsabilidad de esta naturaleza propugna una organización viciada en sus cimientos de sustancia moral y hay también quienes afirman que se hace responsable no a la persona sino al patrimonio; la persona se hace víctima de lo fortuito, el principio "quien rompe paga" se juzga contratio a la equidad".

Ya advertimos anteriormente, que la responsabilidad objetiva era una necesaria complementación, que se brinda al tema de la responsabilidad civil, para solucionar situaciones que injustamente planteaba la idea a la responsabilidad tradicional.

En ciertos casos, donde no es posible acreditar la culpa, permitir que sea la víctima quien deba soportar el daño, "sería incurrir en el materialismo que se fustiga, porque un simple hecho del azar o del destino vinculado a la causación del hecho, pasaría a convertirse en factor de su imputación jurídica, ya que no indemnizar a la víctima tanto vale como condenarla a soportar el mal económico impli