

Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo: Transporte Aéreo y Aereopuertos

Tema: Transitario Internacional y el
negocio del transporte de mercancías



CONDICIONES GENERALES DE TRANSPORTE

Organizaciones internacionales

Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)



La IATA es una asociación de compañías aéreas con su sede principal ubicada en Montreal, Canadá. Se formó en abril de 1945 en La Habana, Cuba, como sucesora de la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo, que fue fundada en La Haya en agosto de 1919, año en que comenzaron los primeros servicios regulares internacionales. En su fundación, IATA tenía 57 miembros de 31 naciones, principalmente en Europa y América del Norte. Hoy cuenta con más de 270 miembros de más de 140 países de todo el mundo.

La membresía de IATA comprende las aerolíneas internacionales más importantes. A través de estas aerolíneas, los gobiernos también ejercen una influencia considerable en la IATA y viceversa. La información completa se puede encontrar en su sitio web: www.iata.org.

Los objetivos de la IATA se definen de la siguiente manera en sus estatutos:

Promover el transporte aéreo seguro, regular y económico en beneficio de todas las naciones del mundo, ayudando en el desarrollo del comercio aéreo y estudiando todos los problemas que se relacionan con lo anterior buscando las soluciones óptimas.

Suministrar todos los medios necesarios para la cooperación de las compañías aéreas que, directa o indirectamente, sirven a los movimientos aéreos internacionales.

Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La IATA también regula el envío de mercancías peligrosas y publica el manual de Regulaciones de mercancías peligrosas de la IATA. El Reglamento de mercancías peligrosas de la IATA es una fuente de referencia de campo aceptada a nivel mundial para las aerolíneas que envían materiales peligrosos.



Obtenga más información sobre DGR visitando el siguiente sitio web:

<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Pages/index.aspx>

Afiliación

IATA es una organización abierta, comparable a una asociación comercial.

Solo empresas pueden calificar para la membresía de IATA. Las empresas deben operar uno o más servicios de aviación itinerados y estar basados en países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Hay dos tipos de miembros en IATA: miembros activos y miembros asociados.

Los miembros activos son aerolíneas que operan vuelos regulares para pasajeros, carga y / o correo entre los territorios de dos o más países. Por lo tanto, los requisitos

para un miembro activo se pueden concluir como: el tráfico debe ser internacional y los vuelos deben realizarse con regularidad.

Los miembros asociados son las compañías aéreas que operan vuelos nacionales únicamente.

Organización

La IATA está organizada sobre la base de comités. Algunos ejemplos son:

Comité Financiero: El Comité Financiero se ocupa principalmente de mantener la unidad en la liquidación de cuentas entre empresas. El principal resultado ha sido el establecimiento de la cámara de compensación de la IATA con sede en Ginebra. La cámara de compensación es un banco especial para aerolíneas que se han adherido a la IATA (no todas las empresas se han adherido) donde se compensan todos los débitos y créditos vigentes entre las empresas. También se presta atención a los problemas de estadísticas, seguros e impuestos.

En lo que respecta al cobro de los fletes de las mercancías, todo se realiza a través de un sistema especializado llamado, Cargo Account Settlement System (CASS). El CASS fue desarrollado por IATA con el objetivo de simplificar los informes de ventas de carga y la liquidación de cuentas entre agentes de carga y transportistas. Tanto los operadores IATA como los que no pertenecen a IATA son elegibles para participar en el sistema.

Oficina de ejecución: para comprobar si los miembros de la IATA cumplen las diversas reglas y acuerdos, la IATA estableció la oficina de ejecución. Los agentes encargados de hacer cumplir la ley viajan a un área específica para realizar inspecciones. Se impondrán multas si se determina que una aerolínea actúa en contra de las reglas, por ejemplo, la aerolínea no calcula el exceso de equipaje o aplica una tarifa de carga incorrecta. El monto de las multas varía de \$1,000.00 a más de \$ 50,000.00.

La estructura corporativa de la IATA se puede encontrar en el siguiente sitio web: <https://www.iata.org/about/Pages/corporate-structure.aspx>

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)



La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es una agencia especializada de las Naciones Unidas, establecida por los Estados en 1944 para gestionar la administración y gobernanza del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

La OACI se fundó provisionalmente en una reunión internacional en Chicago el 1 de noviembre de 1944. La OACI tiene su sede en Montreal, Canadá.

Solo los gobiernos de varios países pueden unirse a la OACI y convertirse en miembros. <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

Los objetivos de la OACI son:

Fomentar el transporte aéreo, tratados internacionales y estudiar subsidios, tarifas, costos, etc.

Para controlar el tráfico aéreo, estudiar los aeropuertos, rutas de vuelo, ayudas a la navegación, sistemas de comunicación, la organización internacional para la difusión de información meteorológica, libros de registro, los accidentes; los requisitos que deben establecerse para el personal de vuelo y el equipo de vuelo, registros, etc.

A diferencia del transporte marítimo, donde domina el principio de "océano libre", la aviación civil ha sido un asunto de gobierno desde el principio. (Nota: Ya se han impuesto limitaciones en el transporte marítimo, así como en forma de aguas territoriales, discriminación de bandera, cabotaje, etc.)

Registro IATA de Agentes de Carga

Acuerdo de certificación IATA

Se han establecido las Reglas de Agencias de Carga para regular los estándares de prácticas comerciales entre los agentes de carga registrados en IATA y las aerolíneas miembros de la IATA. Estas reglas también establecen los derechos y obligaciones de ambas partes y los procedimientos aplicables a las empresas de transporte que buscan el estatus de Agente de Carga IATA.

Para convertirse en un Agente de Carga IATA, la persona o empresa debe presentar primero una solicitud en forma de respuestas escritas tipo cuestionario. Este cuestionario ha sido adoptado por todas las aerolíneas y forma parte de las Reglas para Agentes de Carga. Los investigadores, actuando neutralmente en nombre de IATA, visitarán los sitios indicados por el solicitante.

Se requieren ciertas calificaciones para el registro de un agente. Los detalles de dichos requisitos pueden consultarse en las Reglas para Agentes de Carga de la IATA. La empresa de transporte por lo general debe cumplir con ciertas condiciones en cuanto a personal, tamaño de la oficina, ubicación, clientela, rotación y solvencia.

Los requisitos esenciales son:

- Personal calificado y debidamente capacitado, particularmente en lo que respecta al manejo de mercancías peligrosas.
- Sólida situación financiera.
- Locales de trabajo e instalaciones de manipulación de carga Adecuados.
- Promoción activa y venta de transporte aéreo internacional de carga.

Además, un agente debe ser designado como agente registrado por aerolíneas individuales que consideren que las actividades comerciales del agente son valiosas para ellos. Por lo tanto, las aerolíneas miembros de IATA determinan qué transportistas califican para vender servicios de transporte de IATA. Luego, las

aerolíneas entregarán al agente un conjunto de guías aéreas en blanco asignadas y numeradas previamente, o simplemente números de guía aérea para su uso exclusivo.

Para garantizar que todos los agentes de carga registrados en la Lista oficial de agencias de carga continúen cumpliendo con los criterios, se realizan reevaluaciones periódicas. Además, cualquier agente registrado que experimente cambios en su estructura financiera o legal, nombre, propiedad o instalaciones debe notificar de inmediato a IATA. Ciertos cambios pueden afectar el estado registrado de un agente y pueden estar sujetos a procedimientos de revisión según las Reglas de la Agencia de Carga.

Acuerdo de certificación IATA

Al aplicar como el Agente de carga IATA registrado, el solicitante recibirá una copia del Acuerdo de Agencia de Carga de IATA para la firma previa. Posteriormente, el Acuerdo volverá a la IATA para acelerar los trámites antes de la aprobación final.

Una vez aprobado, el Acuerdo de Agencia de Carga será refrendado por IATA, actuando en nombre de sus Aerolíneas Miembro y será válido entre las partes en la fecha efectiva de aprobación. IATA conserva el original del Acuerdo y el duplicado se devuelve al Agente.

Este acuerdo de agencia de carga es el instrumento contractual que vincula al Agente en sus relaciones con aerolíneas miembros de IATA. Una persona legalmente autorizada para firmar en nombre de la Agencia debe ejecutar el acuerdo después de testificar. En caso de que exista un requisito en la legislación nacional del país del agente en relación con la autenticación de los documentos contractuales, se deberá adicionalmente autenticar y notariar la firma.

Una vez que un Agente se ha registrado y ha firmado un acuerdo, las aerolíneas miembros de IATA pueden designar, otorgar facilidades de crédito y existencias de guías aérea al agente. Por lo general, las aerolíneas nombran agentes a nivel mundial mediante un método conocido como declaración de conformidad general con IATA. El nombramiento también podrá realizarse mediante certificados individuales de nombramiento emitidos por las aerolíneas interesadas directamente con los Agentes. No existe la obligación de que una aerolínea miembro asigne a un agente registrado guías aéreas. Las cartas de porte aéreo pueden retirarse en

cualquier momento, ya que son propiedad de las Aerolíneas. Un Agente que se considere agraviado después de la terminación de su nombramiento por parte de una aerolínea puede recurrir al comisionado de agencia.

Convenio de Varsovia y sistema de convenciones de Varsovia

El Convenio de Varsovia de 1929

El Convenio de Varsovia es un tratado multilateral, administrado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La convención se aplica al transporte internacional realizado por compañías aéreas a través de la legislación nacional de los países signatarios. Por tanto, no se aplica al transporte aéreo nacional.

Origen y antecedentes

El Convenio de Varsovia - El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional - es el primero de su tipo en el transporte aéreo internacional, presentado en la conferencia celebrada en Varsovia, Polonia en 1929. La conferencia quería establecer un sistema uniforme, aunque limitada, de la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidentes internacionales con el fin de proteger los intereses de las compañías aéreas internacionales.

En 1929, la industria de las aerolíneas estaba en su infancia. Por lo tanto, el Convenio de Varsovia unifica las reglas con respecto a los límites y defensas de responsabilidad del transportista, la emisión de boletos, el transporte de equipaje y mercancías, así como la recuperación rápida de las reclamaciones de los pasajeros.

La Convención de Varsovia tiene dos objetivos principales:

Establecer uniformidad en la industria de la aviación con respecto a los procedimientos relacionados con las reclamaciones, la ley aplicable a dichas reclamaciones y con respecto a la documentación como billetes y guías de aéreas.

Limitar la responsabilidad potencial de la compañía aérea en caso de accidentes.

Régimen de responsabilidad en el Convenio de Varsovia

La Convención de Varsovia de 1929 otorga a la guía aérea un estatus legal como prueba fehaciente del contrato de transporte. El remitente distinguirá la guía aérea. El consignador también es responsable de la veracidad de las declaraciones relacionadas con la carga. En la Convención también se establecen requisitos detallados sobre lo que debe incluirse en la guía aérea.

En el Convenio de Varsovia se estableció un régimen de responsabilidad por culpa para las compañías aéreas, incluidos sus sirvientes y agentes. El transportista es responsable de los daños y / o pérdidas de la carga, así como de los daños ocasionados por la demora, a menos que pueda probar que el daño fue causado por un error en el pilotaje, en el manejo de la aeronave o en la navegación y que, en todos los demás aspectos, él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño. El límite de responsabilidad de la aerolínea está limitado a 250 Francos Poincaré. (El Franco Poincaré es una moneda establecida para el manejo de reclamos)

Desarrollo y actualización

Sin embargo, la llegada del Convenio de Varsovia no logró la uniformidad y armonización en el transporte aéreo que se pretendía originalmente. Con el paso del tiempo y la expansión de la industria aérea, se produjeron debates y críticas a la Convención en todo el mundo. Una de las críticas más frecuentes se refería a los límites de responsabilidad del transportista. Todo esto dio lugar a constantes ajustes y cambios en la Convención de 1929. En 1955 se realizó el primer esfuerzo para ajustar significativamente el Convenio de Varsovia, cuyo resultado fue el Protocolo de La Haya.

A lo largo de los años, el Convenio de Varsovia ha tenido no menos de seis enmiendas, protocolos y modificaciones oficiales. En términos de transporte de carga, los documentos relacionados son el Protocolo de La Haya de 1955 y el Protocolo de Montreal No 4 de 1975 (MP4).

Protocolo de La Haya de 1955

El Protocolo de La Haya de 1955 fue la primera enmienda al Convenio de Varsovia. El cambio más importante por el Protocolo de La Haya era límite duplicado de la recuperación por pasajeros, hasta 250.000 francos Poincaré ahora.

El Protocolo de la Haya no cambio los límites de responsabilidad de los transportistas en el evento de daño y pérdida de la carga, pero simplifico el requerimiento de documentos y extendió su aplicación a los agentes de las aerolíneas y sus sirvientes.

El Protocolo de la Haya también aclaró y dio un significado más preciso de “mala conducta intencional” en donde el transportista está exento del límite de responsabilidad.

El Protocolo de La Haya fue firmado por Estados Unidos, pero este último no lo ratificó debido a los bajos límites de responsabilidad del transportista por daños a los pasajeros.

Acuerdo de Montreal (MP4)

El Protocolo de Montreal de 1975 es otro esfuerzo para enmendar el Convenio de Varsovia de 1929. Se adoptaron cuatro protocolos, a saber, el Protocolo de Montreal 1 (MP1), el Protocolo de Montreal 2 (MP2), el Protocolo de Montreal 3 (MP3) y el Protocolo de Montreal 4 (MP4). MP4 es el más relevante en términos de transporte de carga, mientras que los otros tres simplemente reemplazaron la unidad de Franco Poincaré en los protocolos anteriores y la convención, por

Derechos Especiales de Giro DEG

Franco Poincaré se definió en 1929 como tal que consiste en 65,5 miligramos de oro con el estándar de finura de novecientos milésimos. Surgieron dificultades cuando el precio oficial del oro, expresado en dólares estadounidenses, era diferente del precio del mercado libre en el que realmente se comercializaba el oro. Los casos demostraron que diferentes tribunales adoptaron precios oficiales

del oro o precios del mercado libre al ocuparse de la responsabilidad del transportista. Para eliminar tales anomalías se introdujo el DEG.

Los derechos especiales de giro son una suma fija basada, desde el 1 de enero de 1981, en una "canasta" de los valores de cinco monedas: dólar estadounidense, libra esterlina, franco francés, marco alemán y yen japonés. El DEG fue introducido por el Fondo Monetario Internacional en 1981.

MP4 se basa en el Protocolo de La Haya de 1955. Aparte del cambio de Franco Poincaré a DEG, MP4 modernizó aún más las disposiciones de carga.

El MP4 estableció un sistema de responsabilidad estricta para el transportista, reemplazando el sistema de responsabilidad defectuoso en el Convenio de Varsovia de 1929 y en el Protocolo de La Haya de 1955. Según MP4, el transportista será responsable de los daños y / o pérdida de la carga independientemente de falla en el transporte internacional de carga. Solo en casos muy limitados, el transportista estará exento de responsabilidad, como en un acto de guerra o un acto de autoridad pública, o una pérdida que resulte del defecto inherente de la carga o del embalaje defectuoso por parte del remitente.

Los límites de responsabilidad en MP4 siguen siendo los mismos, es decir, 17DEG (aproximadamente US \$ 20) por kilogramo. El límite es irrompible excepto en el caso de que la carga tenga un valor declarado especial en el momento de la entrega por parte del consignador, quien pagó también una suma adicional por el alto valor de la carga.

El MP4 también simplificó los trámites de la guía aérea, lo que les permitió ser reemplazados por registros informáticos. Este es un paso adelante hacia el desarrollo del transporte aéreo hacia una nueva era, donde posiblemente se pueda eliminar el costoso papeleo. MP4 también redujo la lista de datos en una guía aérea y eliminó las sanciones por omisión de datos, manteniendo así la limitación de responsabilidad a favor de los transportistas.

Responsabilidad de las aerolíneas

Desde el Convenio de Varsovia de 1929 hasta el Protocolo de La Haya de 1955, y luego del Protocolo de Montreal 4, el sistema de responsabilidad de las aerolíneas se ha uniformado desde entonces y ha cambiado de una "responsabilidad por culpa" a una "responsabilidad objetiva", o la denominada "responsabilidad por riesgo".

Cabe señalar también que, a lo largo de los años, la cuestión principal en relación con los argumentos o desacuerdos a nivel internacional o sobre convenciones internacionales, fue la responsabilidad de las aerolíneas.

Régimen de responsabilidad uniforme

El Convenio de Varsovia estableció un esquema de responsabilidad uniforme para las compañías aéreas por primera vez.

La uniformidad en el esquema de responsabilidad es muy útil y eficaz para evitar que los demandantes o los transportistas elijan las leyes de gobierno más favorables. Al proporcionar un sistema uniformado, evita los conflictos legales que puedan surgir de las leyes nacionales aplicables a las diferentes naciones involucradas en el transporte internacional de carga.

Sistema de responsabilidad por culpa

El Convenio de Varsovia de 1929 y el Protocolo de La Haya de 1955 adoptaron un régimen de "responsabilidad por culpa", lo que significa que las aerolíneas no deberían ser responsables de los daños a menos que el daño sea causado por la culpa del transportista.

Sin embargo, esta responsabilidad por culpa está asociada con una carga de la prueba invertida. Por lo tanto, es el transportista aéreo, y no el expedidor o el destinatario, quien debe demostrar que el transportista no tiene culpa en lo que respecta al caso específico de daños o pérdida de la carga durante el transporte.

El transportista no es responsable si demuestra que él y sus empleados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño, o que fue imposible para él o sus empleados tomar tales medidas. Según el Convenio de Varsovia, el transportista no es responsable si demuestra que el daño fue ocasionado por un pilotaje negligente o negligencia en el manejo de la aeronave o en la navegación y que se han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño. Esta excepción ha cambiado ligeramente en el Protocolo de La Haya de 1955.

Régimen de responsabilidad estricta

El sistema de responsabilidad estricta responsabiliza al transportista en caso de daño o pérdida de la carga, independientemente de la culpa del transportista. Esto significa que el transportista será responsable también en los casos en que no tenga culpa o culpa, por ejemplo, en el caso de daños o pérdida de la carga como resultado de un secuestro o sabotaje. La responsabilidad no depende de negligencia o intención. Ya no se requiere el vínculo causal entre la falla y el daño.

El sistema de responsabilidad estricta es, por tanto, un sistema de mayor riesgo que el sistema de responsabilidad por culpa.

MP4 introdujo el sistema de responsabilidad estricta para las aerolíneas con respecto al transporte de carga.

Mientras tanto, el MP4 hizo que la limitación fuera irrompible, incluso en el caso de negligencia grave por parte del transportista o sus agentes o sirvientes.

El sistema de responsabilidad estricta es hasta ahora el sistema aplicable más amplio en el transporte aéreo, tanto en el transporte de carga como de pasajeros.

Límites de responsabilidad

La limitación de la responsabilidad de las compañías aéreas se mantiene sin cambios en el sistema de Varsovia, desde el Convenio de Varsovia de 1929 hasta el Protocolo de La Haya de 1955 y el Protocolo de Montreal 4. El límite se establece en 250 francos Poincaré, o 17 DEG que tienen el mismo valor (*aproximadamente 20 dólares de estos días*).

Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Es comprensible que cuanto más desarrollada se vuelve una sociedad, más voluntad hay de mirar con simpatía un espectro más amplio de quejas debido al desarrollo de la democracia y una mayor protección de los consumidores. No hay ninguna excepción en la industria de las aerolíneas. Con el crecimiento de la industria de las aerolíneas y una mayor aplicación de tecnologías avanzadas, las compañías aéreas se enfrentan a una presión cada vez mayor de los intereses de carga y de los pasajeros que exigen una responsabilidad mayor y más amplia.

Con respecto al transporte de pasajeros, el Convenio de Varsovia en sus enmiendas y protocolos ha aumentado continuamente los límites de responsabilidad del transportista y, posteriormente, ha introducido el sistema de responsabilidad objetiva. Con respecto al transporte de carga, los límites de responsabilidad permanecen sin cambios, aunque el sistema de responsabilidad estricta se introdujo en el Protocolo de Montreal de 1975.

Convenio de Montreal 1999

A pesar de los crecientes límites de responsabilidad y la introducción del sistema de responsabilidad estricta, los transportistas todavía enfrentan cada vez más presión por parte de la carga. Esto resultó en el Convenio para la unificación de ciertas reglas de transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999), una iniciativa de la OACI.

El Convenio de Montreal ha combinado y heredado esas disposiciones de documentos efectivos e ineficaces del Sistema de Varsovia, así como de otros acuerdos y reglamentos internacionales. La Convención adoptó el sistema de responsabilidad estricta para el transporte de carga y de pasajeros, aunque los límites de responsabilidad para el transporte de carga siguen siendo de 17 DEG por kilogramo (aproximadamente 20 dólares estadounidenses).

El Convenio de Montreal de 1999 entró en vigor en 2003. Estados Unidos también firmó y ratificó el Convenio de Montreal de 1999.

Tendencias de aumento de responsabilidad

Por el momento, la aplicación de la Convención de Montreal está sujeta a la condición de que tanto el país de salida como el país de destino sean miembros de la convención. En caso de que uno de los dos países no sea un estado parte de la convención, sino miembro de otros tratados internacionales como la Convención de Varsovia, según un caso judicial reciente en los Estados Unidos, la otra convención debería aplicarse.

El fallo de este caso indicó una menor exposición de responsabilidad de las aerolíneas, al darse cuenta de que el Convenio de Montreal tiene hasta ahora el esquema de responsabilidad más alto para la aerolínea. Sin embargo, esto puede permanecer temporalmente a la luz de las necesidades cambiantes de uniformidad legal en la industria aérea mundial y las crecientes deficiencias observadas en el sistema de la Convención de Varsovia.