



**UNIVERSIDAD
LIBRE®**
Vigilada Mineducación



Gaceta empresarial

111

Capacitación, asesoría y consultoría empresarial

Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables

Mayo 2023

ISSN 2344 - 777X



CONTENIDO

Editorial	2
El transporte Aéreo internacional de mercaderías	1-8
Actividades Extracurriculares Recientes	9

El transporte Aéreo internacional de mercaderías

Por: *Dr. Carlos Antonio Ubaté Ubaté**

RESUMEN

El transporte aéreo internacional de mercaderías, por ser una operación económica de suma importancia en el comercio internacional, es desarrollado a través de un contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías el cual es vital en las operaciones propias de importación y exportación. El presente artículo estudia y hace diversas reflexiones acerca del transporte aéreo internacional de mercaderías mediante la observación minuciosa de la diversidad normativa del sector aéreo internacional, sus reformas, características propias de uno u otro sistema legal internacional aéreo, elementos personales, reales y formales que dan desarrollo y regulación al ordenamiento internacional y, además, una referencia histórica que trata de ubicar al lector en todo un aspecto de evolución con-

tractual aérea. El artículo se dirige a neófitos en el tema aéreo, estudiantes, docentes, público en general. Se trata de hacer unas aproximaciones generales a lo que puede llegar a presentarse en el desarrollo de un transporte aéreo internacional de mercancías.

ABSTRACT

The international air transport of merchandise, being an extremely important economic operation in international trade, is developed through an international air transport contract for merchandise, which is vital within the import and export operations, as such the present article studies or makes various reflections on the international air transport of merchandise in its normative sense, observing the normative diversity of the international air

Ver páginas 2 a 8 >>>

EDITORIAL

Amigos, comunidad académica Unilibrista, cordial saludo

Nos sentimos muy complacidos de presentarles la Edición No. 111 de la Gaceta Empresarial. En esta oportunidad intentamos cumplir con los cambios propuestos en la edición anterior, como era la de centrarnos en asuntos contables, económicos y empresariales y, más aún, porque aparecen los Negocios Internacionales como quiera que nuestro artículo central se titula El transporte aéreo internacional de mercaderías, escrito por el profesor de la Universidad Libre, Carlos Antonio Ubaté Ubaté, abogado experto en estos trascendentales temas de derecho internacional.

Seguimos trabajando para involucrar a todas las seccionales y programas de la Universidad Libre. Ya hemos recibido el respaldo de algunos directivos y profesores, lo cual se verá reflejado en futuras ediciones.

2

Como es habitual, entregamos información acerca de los eventos extracurriculares que se han llevado a cabo en la FCEAC, pero con la colaboración de toda la comunidad académica se estará divulgando, como ya se dijo, información de otros programas y seccionales Unilibristas. Creemos que es lo más conveniente, pues la Universidad Libre es una sola.

También hay información oportuna acerca de los vencimientos tributarios, muy útil no solo para estudiantes y docentes sino para toda la comunidad y familiares contribuyentes.

Profesores, estudiantes, directivos y administrativos de todos los niveles, disfruten y comenten nuestros artículos. Es para nosotros muy placentero y motivante saber que la información que les presentamos está siendo divulgada y debatida en nuestras clases de pregrado. Una excelente forma de dar a conocer nuestro gran medio de comunicación llamado Gaceta Empresarial.

Hasta la próxima.



sector, its reforms, characteristics of one or another international air legal system, personal, real and formal elements that give development and regulation to the international order, and also a historical reference that tries to locate the reader in a whole aspect of air contractual evolution. This article is aimed at neophytes in the air field, students, teachers, and the general public. In the writing it is a question of making some general approximations to what can come to be presented within the development of an international air transport of merchandise.

PALABRAS CLAVES

Mercaderías, transporte, Convenio de Varsovia de 1929, Convenio de Montreal de 1999, porteador aéreo, remitente aéreo, destinatario aéreo, Carta de porte aérea (AWB).

KEYWORDS

Goods, transport, Warsaw Convention of 1929, Montreal Convention of 1999, air carrier, air sender, air consignee, Air way bill(AWB).

INTRODUCCIÓN

El régimen jurídico del derecho privado internacional permite a las partes involucradas hacer uso de su autonomía de la voluntad por permitir discutir y configurar el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, acorde con sus propios intereses y fines económicos, por lo cual parece de vital importancia realizar reflexiones al respecto de las condiciones históricas del transporte con el sentido de poder observar su evolución, desarrollo y aptitudes normativas propias del sector aéreo del transporte de mercaderías.

En la búsqueda de unificar y armonizar los sistemas legales del derecho comercial internacional se emiten normas relativas a soft law o derecho débil, como lo son las normas del Convenio de Varsovia de 1929 con todos sus actos modificatorios y las normas del Convenio de Montreal de 1999, normativa internacional que en la actualidad muestra alto interés por ser aplicada debido a las manifestaciones propias realizadas por los estados respecto de su suscripción y ratificación de la misma normatividad, ya que en la actualidad aún se encuentran países que no dan aplicación a estas reglas internacionales por existir inseguridad jurídica, ausencia de conocimiento y falta de interés en el desarrollo propio del derecho comercial internacional.

Adicionalmente, se observan las aptitudes legales de cada una de las partes del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, haciendo las reflexiones relativas al respecto de su actuar contractual del porteador aéreo, remitente aéreo y destinatario aéreo, elementos personales del contrato de transpor-

te aéreo de mercaderías con obligaciones que deben ser cumplidas a cabalidad porque, de lo contrario, se ingresa en escenarios de responsabilidad por no dotar a la mercadería transportada de condiciones propias de seguridad, embalaje y alistamiento de la aeronave, mercaderías que son diversas por su naturaleza jurídica de composición y protección legal.

1. CONDICIONES HISTÓRICAS DEL TRANSPORTE AÉREO DE MERCADERÍAS

El traslado de las mercaderías surge como respuesta a las necesidades económicas del mismo desarrollo de la humanidad. Por intermedio de un contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías se despliegan las voluntades de los participantes del contrato que crea, modifica y extingue sus acuerdos a través del fundamento prioritario llamado voluntad (JIMÉNEZ, F., 2002, Contrato de transporte aéreo de carga, Universidad de Costa Rica), el cual otorga la facultad de actuar libremente para alcanzar los objetivos pretendidos inherentes al acto traslativo de mercaderías.

Los procesos legales, productivos e históricos hicieron extender el transporte aéreo de mercaderías de manera instantánea por todo el globo terráqueo, fungiendo como protagonista embrionario el griego Arquitas de Tarento (CANAVÉRIS, G., 2014, Historia de la aeronáutica, Dunken). Esto por tener la capacidad creativa de construir un artefacto capaz de volar una distancia de 180 metros a través de propulsión de aire con papel grueso, el cual estaba compuesto por dentro de un plato hondo de fuego (SCOTT, C., 1985, Aeronautics and space flight collections, The Haworth Press). Este artefacto se denomina la “peristeria”, el cual revolucionó el mundo y entregó directrices para el inicio y el desarrollo de la actividad aérea.

El mundo sigue avanzando y los inventos e inventores no dejan de surgir; François de Rozier y el Marqués de Arlandes hacia el año 1783, (CREUS, A., 2010, Iniciación a la aeronáutica, Funiber) mediante los cimientos otorgados de la construcción de la “peristeria”, dieron a conocer al mundo la posibilidad de transportarse en un nuevo ar-

tefacto de papel lleno de aire caliente que en su interior tenía la capacidad de desplazar peso pero, sobre todo, con la habilidad propia de sostenerse en el amplio cielo azul por prolongados períodos de tiempo.

El globo aerostático, entonces, fue el artefacto total que dio impulso al sector aéreo. Es así como el 4 de julio de 1783 los hermanos Montgolfier, después de varios experimentos y fracasos, demostraron la posibilidad de surcar los cielos mediante un instrumento construido con tela y papel que permitía almacenar aire caliente. El aire cálido, por ser más liviano que el frío, permitía al globo aerostático elevarse, al mismo tiempo que sostenía peso en su interior. Durante la demostración efectuada por los hermanos Montgolfier al pueblo francés viajaron tres tripulantes a bordo del globo: un pato, una oveja y un gallo, quienes arribaron a su punto de destino en óptimas condiciones y sin contratiempo alguno.

George Cayley presenta al mundo un estudio pormenorizado del funcionamiento de la aerodinámica de los fluidos, (MOOT, R., 2006, Mecánica de los fluidos, Universidad de Dayton) en el que se determinan los procedimientos de las acciones materiales sobre cuerpos sólidos que podrían otorgar movimiento o desplazamiento.

Esta teoría fue aceptada y adaptada por los soñadores más grandes de la historia, dos hermanos que tenían el sueño de cruzar los aires de modo que los animales dotados por la naturaleza con la capacidad de volar se convirtieran en simples competidores. Ellos fueron los hermanos Wright, forjadores de un cambio sustancial en la vida humana mediante la producción de la primera máquina voladora a motor llamada “Kitty Hawk” (RAUSCH, M., 2006, Mecánica de los fluidos, Universidad de Dayton), creada con el único y exclusivo fin de transportar personas y mercancías.

La historia documenta que el primer contrato de transporte de mercaderías lo hizo la compañía “Lowel Cabot” (JIMÉNEZ, F., 2002, Contrato de transporte aéreo de carga, Universidad de Costa Rica), en el año 1903, en el estado de Boston con los hermanos Wright. Este contrato tenía estipulado transportar carbón en una distancia de 16 millas



GACETA EMPRESARIAL

Presidente Nacional: Jorge Alarcón Niño

Vicepresidente Nacional: Jorge Gaviria Liévano

Rector Nacional: Edgar Ernesto Sandoval Romero

Presidencia Seccional: María Elizabeth García González

Rector Seccional: Fernando Arturo Salinas Suárez

Decana Facultad de Ciencias Económicas,

Administrativas y Contables: Clara Inés Camacho Roa

Comité Editorial: Javier Eduardo Lobo Marioti,

Miguel Antonio Alva Suárez, Hugo Eduardo Celis

Editores: Yenni Marilyn Muñoz, Gonzalo Guerrero Amaya

Corrección de estilo y diagramación: Oficina de Comunicaciones

La Gaceta Empresarial hace parte del Observatorio Empresarial de la Universidad Libre (OBEUL) y del Centro de Emprendimiento, Innovación y Desarrollo Empresarial de la Universidad Libre (CEIDEUL)

Informes: Av. Rojas (Carrera 70) No. 53 - 40 Bogotá D.C. / ceideul@unilivre.edu.co / Teléfonos: 6054232700 Ext. 1812.



4

para que la mercadería fuera entregada en óptimas condiciones. El contrato nunca se perfeccionó o realizó, pues los mismos hermanos Wright estaban más enfocados en la milicia norteamericana para el transporte de armamento. De esta forma, los hermanos Wright entregan el Kitty Hawk al gobierno de los Estados Unidos para transportar armamento con un peso de 180 kilos y en una velocidad de 65 kilómetros por hora, lo cual marca el nacimiento de las primeras líneas aéreas regulares de transporte de carga a través de aviones autopropulsados, entre los estados de Washington, Filadelfia y New York. (KRUGMAN, P., 2007, Los hermanos Wrigth y el avión, Weekly Reader).

2. CONCEPTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO DE MERCADERÍAS

Efectuar el transporte de mercaderías por vía aérea de forma legal es materializar las voluntades de los participantes de la operación traslaticia en un contrato de transporte, ya que mediante este acuerdo de voluntades se tejen las directrices propias por aplicar y cada uno de los parámetros que van a regir sus relaciones jurídicas. Y en tal sentido debe ser entendido el contrato como ese negocio jurídico o esa norma privada que es pactada entre un porteador aéreo, un remitente aéreo y un destinatario aéreo, con la intención o ánimo de adquirir obligaciones jurídicas dentro de la operación de aeronavegabilidad de transportar mercaderías de un sector geográfico a otro.

De la misma manera, se puede indicar que el contrato de transporte aéreo de mercaderías es considerado como ese punto de partida y esa directriz toral que da inicio al transporte internacional de mercancías, el cual recubre la operación de aeronavegabilidad con una característica especial denominada la internacionalidad. Por ello, organizaciones internacionales como las Naciones Unidas y otras, mediante el fundamento normativo del soft law, emiten directrices propias para determinar los posibles escenarios y soluciones legales por aplicar, normativas de soft law que deben ser suscritas y ratificadas por los países con el objetivo de que surtan efectos legales como en la denominada internacionalidad.

De este modo, se emite un convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929, en el cual cada uno de los países tiene la facultad o libertad de suscribirlo y ratificarlo. El Convenio de Varsovia (MARTÍNEZ, P., 1999, El contrato de viaje combinado, Colección Monografías), por ser la normativa embrionaria, pero la vez principal del transporte aéreo, define el transporte internacional en su artículo primero numeral segundo.

El texto dice: “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 ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro estado, aunque éste no sea una alta parte contratante”. (Naciones Unidas, 1929, Convenio de Varsovia, Artículo 1).

Se debe tener como punto de partida la dificultad de establecer el significado propio de la internacionalidad (FREITAS, F., 2007, Contratos y responsabilidad cuestiones jurídicas actuales, Dykinson) en el sector del transporte aéreo, con la evidencia de que la internacionalidad comienza desde el punto de partida de las mercancías y terminan una vez arriban a su punto de destino, eso sí, a través de espacios geográficos equidistantes que sean separados por barreras geográficas que entreguen el matiz propio de la internacionalidad.

El decreto 410 de 1971, estatuto mercantil colombiano, determina la internacionalidad del transporte, estableciendo que el contrato transporte se “considera interno cuando los lugares de partida y de destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, e internacional en los demás casos”. (Congreso de la República de Colombia, 1971, Código de Comercio de Colombia, Artículo 1874); parámetro normativo que demarca senderos legales de soberanía estatal, por dar vitalidad a la internacionalidad y entregar la potestad de que, si el avión despegue con la mercadería convenida, cruza las fronteras geográficas, mantiene su aeronavegabilidad y arriba para efectuar el descargue de las mercancías en el lugar distinto convenido, modulando de tal manera la internacionalidad. (CABELLO, J., 2000, Contratación internacional guía práctica, Escuela Superior de Gestión Comercial y Marketing).

La realidad contractual es demarcada por los pronunciamientos de los sujetos contractuales ubicados en los extremos adversos de la relación convenida que establecen las directrices que se deben seguir, pero, sobre todo, instaura la guía legal para desarrollar la relación contractual de trasladar mercaderías. (GOLDSCHMIDT, R., 2001, Curso de derecho mercantil, Universidad Católica Andrés Bello y Fundación Roberto Goldschmidt).

El contrato es un “acuerdo de dos o más partes para constituir, regular o disolver entre ellas una relación jurídica patrimonial.” (FARINA, J., 2005, Contratos comerciales modernos, Astrea) fundamentado en la libertad, igualdad y el mismo equilibrio obligacional, ya que por ser una institución jurídica correlacionada con una operación económica permite concertar el tipo de mercaderías que se han de transportar.

Todo esto con el objetivo de que la aeronavegabilidad sea coherente y correcta, según su naturaleza de compo-

sición y, a su vez, de preservación de la mercadería sujeta a desplazamiento. Esto incide en la misma manifestación de la voluntad de las partes respecto de un precio, un horario programado y unas mercaderías establecidas. (PETIT, M., 2014, Derecho aéreo y del espacio, Marcial Pons).

3. RÉGIMEN JURÍDICO

El 11 de noviembre de 1918 finaliza la Primera Guerra Mundial, y con la terminación del conflicto bélico surge la preocupación principal de reorganizar económicamente las relaciones internacionales del mundo. Para el efecto se gesta la Convención de París de 1919 (ÁLVARO, L., 2007, Derecho internacional público, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia) y surge la Comisión Internacional de Navegación Aérea CINA, fundamentos aéreos considerados como el punto de inflexión o inicio del transporte aéreo.

La reglamentación de navegación aérea internacional o convención de París de 1919 es el fundamento propio de los escenarios contractuales aéreos, (MÁRQUEZ, P., 2003, Manual de derecho aeronáutico, El profesional) en cuya confección y proyección participaron 27 estados promotores y constructores de marcos jurídicos uniformes de aplicación internacional como lo es el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional desarrollado en la ciudad de Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929. (MAPELLI, E., 1968, El contrato de transporte aéreo internacional: comentarios al Convenio de Varsovia, Tecnos).

El Convenio de Varsovia de 1929 es la primera norma internacional de soft law dedicada a analizar y reflexionar los posibles escenarios legales que se pueden llegar a presentar en las relaciones mercantiles aéreas pero, además, es la norma total del transporte aéreo internacional de mercaderías por el hecho de entregar parámetros conceptuales, límites indemnizatorios, responsabilidades, entre otras directrices que delimitan el campo de acción de cada una de las partes contractuales del contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías y de cada uno de los sujetos participantes en la operación de aeronavegabilidad.

Se desarrolla y finaliza el período entre guerras y la Segunda Guerra Mundial, y el Convenio de Varsovia de 1929 sigue surtiendo sus efectos legales dentro del mundo del transporte aéreo internacional de mercaderías; pero, al ser considerada una norma incipiente y poco actualizada con la época, ésta debe ser modificada para dar respuestas legales más idóneas a la industria aérea.

Se realizan, entonces, modificaciones emitidas a través de actos protocolarios como el de La Haya, del 28 de

septiembre de 1955, el Convenio complementario de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961, los protocolos 1, 2, 3 y 4 de Montreal de 1975. Estos cambios hicieron crear el denominado Sistema de Varsovia, pero cada protocolo o convenio entrega una serie de novedades y modificaciones aplicadas a este denominado sistema varsoviano, que tiene como objetivo unificar las reglas relativas al transporte aéreo de mercaderías, pero con la problemática principal de evidenciar la multiplicidad de Estados que no han suscrito ni ratificado las respectivas modificaciones.

Esto crea una serie de problemas al respecto de la sintonía aplicatoria de una u otra modificación del Convenio de Varsovia de 1929 o sistema varsoviano. (GRACIA, I., 2009, El Transporte aéreo en la UE, hacia una liberalización regulada, AENA Aeropuertos). Este sistema varsoviano sufre, entonces, diferentes modificaciones dentro de su estructura conceptual, lo que da el surgimiento de un nuevo sistema normativo actualizado y sofisticado como lo es el Convenio de Montreal de 1999.

En este convenio se renuevan parámetros conceptuales que hacen a Montreal mucho más dinámico, por ser un sistema aéreo que busca la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo de mercaderías. El nuevo convenio compila todo el Sistema de Varsovia de 1929 con sus respectivos protocolos modificatorios en un único texto renovado y moderno, sin dispersión de normas, y que está dotado de altos contenidos doctrinales, pero que, sobre todo, ayuda a conjurar la crisis o la ruptura del Sistema aéreo de Varsovia. (TAPIA, L., 2009, Derecho aeronáutico, Bosch).

En la actualidad comercial internacional es aplicado el Convenio de Varsovia de 1929 con todos sus actos modificatorios que lo han venido actualizando, es decir, todo el sistema varsoviano, pero de igual forma y con mucha más eficiencia se da aplicabilidad al Convenio de Montreal de 1999, por ser el nuevo sistema que compila todo el sistema varsoviano, pero además lo actualiza.

Ahora, ¿de qué depende la aplicación de uno u otro convenio? Depende de la suscripción y ratificación realizada por cada de los estados tanto para el Convenio de Varsovia de 1929, como para el de Montreal de 1999.

4. ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

4.1. Elementos personales

El contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías está compuesto por unos participantes que son



los que realizan todas y cada una de las actuaciones al respecto del desarrollo propio del transporte aéreo.

4.1.1. Porteador aéreo: persona que recibe las mercaderías, las conduce, transporta, traslada, pero, además, con el deber de entregar las mercaderías en el lugar de destino convenido al destinatario aéreo.

Obligaciones del porteador aéreo: a.) Recibir las mercaderías. b.) Suministrar aeronave idónea con características especiales para el transporte. c.) Entregar las mercaderías en los plazos acordados. d.) Custodiar las mercaderías durante toda la operación de aeronavegabilidad. e.) Entregar las mercaderías al destinatario aéreo.

4.1.2. Remitente aéreo: es la persona que entrega las mercaderías al porteador aéreo, para que este ejecute su conducción al lugar deseado, en la condiciones pactadas, lugar estipulado y tiempos convenidos.

Obligaciones del remitente aéreo: a.) Entregar las mercaderías al porteador aéreo, b.) entregar documentos acreditativos de la existencia de la operación aérea, c.) Pagar el flete aéreo.

4.1.3 Destinatario aéreo: persona a la que se le envían las mercaderías en el punto de destino final convenido y en donde, como destinatario final, tiene la importante misión de recibir las mercaderías. Obligaciones del destinatario aéreo: a.) Recibir las mercaderías en el punto de destino final.

Los elementos personales en el transporte son vitales porque son los que dan el desarrollo y materialización propia de la misma operación, pero como tales les surge una serie de obligaciones las cuales deben ser cumplidas a cabalidad con el fin de que la operación de aeronavegabilidad se torne legal y a la vez regular. (GUZMÁN, J., 2009, Contrato de transporte, Universidad Externado de Colombia).

4.2. Elementos reales

El transporte aéreo internacional de mercaderías en el mundo es, ha sido y seguirá siendo la fuente de desarrollo del derecho comercial internacional en su sentido amplio; es así que desde el origen la mercadería como elemento real del transporte aéreo ha sido catalogada de ser “la célula económica de la sociedad” (MARX, K., 2006, El capital, crítica de la economía política, Siglo Veintiuno editores) por ser un bien mueble traslativo, capaz de representar sumas de dinero en las que se permite realizar transacciones comerciales de aeronavegabilidad mediante valores económicos detallados. (PERUCCHI, H., 1957, Daños en el transporte aéreo internacional, De Palma).

Tipología de mercaderías por transportar: a. Animales vivos b. Armas c. Mercancías peligrosas d. Mercancías radiactivas e. Mercancías perecederas.

4.3. Elementos formales

El transporte aéreo internacional de mercaderías trae consigo una serie de formalismos como los documentos propios de la misma operación aérea, y especialmente el documento conocido como carta de porte aéreo o air way bill (AWB), documento que describe la operación aérea, detallando las mercancías por trasladar, las condiciones de conservación del transporte, los embalajes o envases, puntos de partida y arribo, divisa por aplicar, entre otra información que detalla y da cuenta razonada de la operación aérea de traslado de mercaderías.

De manera que este documento total denominado carta de porte o air way bill es el documento principal en la operación de aeronavegabilidad, todo por el hecho de entregar información vital, pero además por tener una

composición jurídica que lo hace único, como el hecho de fungir probatoriamente respecto de la existencia de la celebración del contrato de transporte, ya que se convierte en el título capaz de certificar el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías, certificar las condiciones favorables o deplorables de la mercancía, corroborar la cantidad de mercancía transportada, confirmar el tipo de mercancías transportada y los cuidados propios de su preservación (URGATE, L., 1957, Tratado de derecho aeronáutico, Editorial Propia).

Se debe indicar que la carta de porte o AWB, es netamente informativa, que especifica las instrucciones relativas a la entrega y traslado de las mercaderías, pago de fletes, tipo de mercancías transportadas, todo con el objetivo de que todos los participantes de la operación aérea conozcan a cabalidad el procedimiento; dicho documento debe ser expedido en varios ejemplares originales, una copia del AWB de color azul para el remitente, una copia del AWB de color verde para porteador y una copia del AWB de color rosa para el destinatario. Además de estas copias se deben expedir otras cuatro copias con fines operativos de color blanco las cuales certifican a los otros participantes que han intervenido en la operación.

Con las novedades de la globalización y de la misma digitalización se estipula a través de la Cargo Services Conference adscrita a la IATA, mediante la práctica recomendada 1670 de 2010 la implementación del e-freight o carta de porte electrónica de mercancías, de la cual surge la resolución 672 de 2013 que demarca que la carta de porte electrónica deberá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles, para ser presentado en cualquier dispositivo que permita su visualización. (GUERRERO, M., 2007, La carta de porte aérea electrónica una realidad, Marcial Pons).

La carta de porte o AWB, legitima el contrato y a su vez la misma operación por ayudar facturar los costes de servicios aéreo de mercaderías, determina sus valores y funge como documento declarativo de la aduana para todos los trámites referentes a importaciones y exportaciones realizadas por vía aérea.

El transporte aéreo internacional de mercaderías, como se pudo evidenciar, es vital Conclusiones para el desarrollo de las operaciones mercantiles aéreas internacionales dentro del derecho comercial internacional, todo por estar recubierto mediante un ropaje contractual del transporte aéreo internacional de mercaderías, de donde se obtiene como resultado que dicho acto contractual traslativo es principal y que además tiene la particularidad legal de subsistir por sí mismo sin necesidad de que otro contrato internacional



cos la operación para que esta sea ejecutada de forma regular, todo mediante el apoyo normativo entregado a través del Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Montreal de 1999.■

**Abogado y docente de la Universidad Libre, máster en Derecho Empresarial y doctor en Derecho Privado de la Universidad Autónoma de Barcelona.*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

le otorgue vitalidad o eficacia legal, y que además dentro de las operaciones propias de importación y exportación se considera como un acto contractual total para el desarrollo del derecho comercial internacional porque, a pesar de estar coetáneamente perfeccionado con el contrato de compraventa internacional de mercaderías, el contrato de transporte aéreo internacional de mercaderías es indispensable para brindar el traslado necesario a las mercaderías en condiciones idóneas, mediante mecanismos aptos de embalaje y envase que impidan su deterioro, y a través de instrucciones aéreas técnicas emitidas, dependiendo la naturaleza jurídica de la mercadería que se transporta.

La variedad de mercaderías que requieren transporte o traslado se puede concluir que se debe observar su naturaleza de composición, todo con el sentido de brindarles las condiciones aptas para permitir que el traslado se realice de forma eficiente sin contratiempo alguno, pero, sobre todo, sin que las mercaderías sufran menoscabo o averías durante todo el período en que porteador aéreo de mercaderías se encuentra a cargo de ellas, o cualquiera otra parte contractual.

Esta figura contractual estudiada es común en el ordenamiento jurídico internacional por el hecho de ser el acto contractual que presta el traslado aéreo de las mercaderías, aeronavegación que es efectuada a través de actuaciones y obligaciones inherentes del porteador, remitente y destinatario, partes contractuales catalogadas de ser los protagonistas del mismo desarrollo propio de actuar contractual, los cuales deben dotar de pigmentos jurídi-

1. JIMÉNEZ, F. (2002), Contrato de transporte aéreo de carga, Tesis de licenciatura en derecho. Universidad de San José de Costa Rica.
2. CANAVERIS, G. (2014), Historia de la aeronáutica, Buenos Aires, Dunken.
3. SCOTT, C. (1985), Aeronautics and space flight collections, New York, The Haworth Press.
4. CREUS, A. (2010), Iniciación a la aeronáutica, Madrid, Funiber.
5. MOOT, R. (2006), Mecánica de los fluidos, México, Universidad de Dayton.
6. JIMÉNEZ, F. (2002), Contrato de transporte aéreo de carga, San José de Costa Rica, Universidad de Costa Rica.
7. KRUGMAN, P. (2007), Los hermanos Wrigth y el avión, Estados Unidos de Norte América, Weekly Reader.
8. MARTÍNEZ, P. (1999), El contrato de viaje combinado, Castilla de la Mancha, Colección Monografías.
9. FREITAS, F. (2007), Contratos y responsabilidad cuestiones jurídicas actuales, Madrid, Dykinson.
10. CABELLO, J. (2000), Contratación internacional guía práctica, España, Escuela Superior de Gestión Comercial y Marketing.
11. GOLDSCHMIDT, R. (2001), Curso de derecho mercantil, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello y Fundación Roberto Goldschmidt.
12. FARINA, J. (2005), Contratos comerciales modernos, Buenos Aires, Astrea.
13. PETIT, M. (2014), Derecho aéreo y del espacio, Madrid, Marcial Pons.
14. ÁLVAREZ, L. (2007), Derecho internacional público, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia.
15. MÁRQUEZ, P. (2003), Manual de derecho aeronáutico, Bogotá, El profesional.
16. MAPELLI, E. (1968), El contrato de transporte aéreo internacional: comentarios al Convenio de Varsovia, Madrid, Tecnos.
17. GRACIA, I. (2009), El Transporte aéreo en la UE, hacia una liberalización regulada, Madrid, AENA Aeropuertos.
18. TAPIA, L. (2009), Derecho aeronáutico, Barcelona, Bosch.
19. GUZMÁN, J. (2009), Contrato de transporte, Bogotá, Universidad Externado de Colombia.
20. MARX, K. (2006), El capital, crítica de la economía política, Buenos Aires, Siglo veintiuno editores.
21. PERUCCHI, H. (1957), Daños en el transporte aéreo internacional, Buenos Aires, De Palma.
22. URGATE, L. (1957), Tratado de derecho aeronáutico, México, Editorial Propia.
23. GUERRERO, M. (2007), La carta de porte aérea electrónica una realidad, Sevilla, Marcial Pons.

ACTIVIDADES EXTRACURRICULARES RECIENTES



AVANCE DEL LABORATORIO DE INNOVACIÓN SOCIAL BANCO DE ALIMENTOS – UNIVERSIDAD LIBRE, CEIDEUL

En las instalaciones del Banco de Alimentos se presentó el avance del proyecto denominado Laboratorio de Innovación Social LISBAB, que adelantan la Universidad Libre y el Banco de Alimentos, con la participación de los programas de Contaduría Pública, Administración de Empresas y con la coordinación de Centro de Emprendimiento, Innovación y Desarrollo CEIDEUL.

El evento académico – empresarial se llevó a cabo el pasado jueves 16 de febrero y contó con la presencia del Pbro. Daniel Saldarriaga Molina, director, la Dra. Doris Rodríguez, Gerente de Relaciones Corporativas y John La Rotta, jefe de Academia y Voluntariado, por parte del Banco de Alimentos; por parte de la Universidad Libre, el Dr. Fernando Salinas Suárez, rector seccional, y el equipo de decanatura de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, con la Dra. Clara Inés Camacho Roa, decana, a la cabeza, con la profesora Carmen Elisa Mateus Pérez, Coordinadora de la Unidad de Emprendimiento de CEIDEUL, y Francisco Daniel Mendoza Vargas, profesor encargado de coordinar las actividades de la Facultad con el Banco de alimentos.

Mendoza Vargas dio cuenta del avance integral de la investigación, en la que destacó lo más significativo del convenio Banco de Alimentos – Universidad Libre que empieza en 2018 y que ha desarrollado hasta el momento 64 proyectos de opción de grado con 109 estudiantes (78 de Administración y 31 de Contaduría).

El docente e investigador Jaime Augusto Porras expuso la segunda etapa del mencionado proyecto LISBAB que, a instancias de CEIDEUL y el Centro de Investigaciones de la FCEAC y a través del grupo de investigación Administración, Emprendimiento y Educación, se adelanta con estudiantes de opción de grado (proyección social).

Posteriormente, la profesora e investigadora María Isabel Borda presentó la Cartilla de Formación para Líderes Sociales Emprendedores: Liderazgo social, cooperación internacional y administración de recursos, que se realizó con su dirección y con la participación de los estudiantes Angélica María Cabezas Bernal, John Alejandrino Echeverry M. y Gabriel Camilo Trujillo Córdoba.

La cartilla, producto de investigación en proyección social, da respuesta a las necesidades de formación de los líderes sociales emprendedores del Banco de Alimentos con sus respectivos espacios de formación, entre los que se destacan: liderazgo social, cooperación internacional y administración de recursos.

De esta manera, la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables adelanta acciones de proyección social consignada en el PEI de la Universidad y que forman parte de la filosofía institucional de servicio a las comunidades en condición de vulnerabilidad. ■



EL PROGRAMA DE CONTADURÍA PÚBLICA CUMPLIÓ 50 AÑOS

El programa de Contaduría Pública de la Universidad Libre, Seccional Bogotá, cumplió 50 años de funcionamiento el pasado 6 de febrero.

Motivo suficiente para celebrar con varias actividades académicas. Una de ellas fue un profundo repaso por la historia del Programa, que corrió por cuenta del profesor investigador, Rafael Franco Ruiz, quien discurrió a lo largo de la historia con hechos y muy agradables anécdotas conocidos de primera mano, por cuanto él formó parte del grupo pionero de estudiantes y es uno de los egresados de la primera promoción de Contadores Públicos de la Universidad Libre.

Como invitada especial, contamos con la presencia de la CP María Mercedes López, compañera de Franco Ruiz a quienes acompañaron los profesores de la Facultad y del Programa, y un significativo grupo de estudiantes de la nueva generación.

El Programa de Contaduría Pública, Bogotá, bajo la dirección de la señora decana, Dra. Clara Inés Camacho Roa y del director, Dr. José Vicente Bermúdez, continúa con algunas actividades conmemorativas de la efeméride que, además, coincidió con la celebración de los primeros 100 años de la creación y puesta en marcha de la Universidad Libre el 13 de febrero de 1923. ■

DÍA DEL CONTADOR PÚBLICO UNILIBRISTA 2023

El 1 de marzo se celebró el Día del Contador Público Unilibrista, que agregó a esa celebración el cumpleaños número 50 de la creación y puesta en funcionamiento del Programa en Bogotá. La agradable novedad de la celebración fue la presencia en nuestra Sede Bosque Popular del Dr. Mauricio Gómez Villegas, Contador General de la Nación, personaje amigo de vieja data de nuestra Facultad, quien presentó una conferencia que denominó Gestión Pública y ODS, Avances y retos, en la que trató aspectos claves relacionados no solo con la contaduría sino también con la economía y demás temas relacionados con la administración pública en cuanto Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Se presentó también la conferencia Fuentes energéticas y funcionamiento de mercados por parte del ilustre egresado, profesor Rafael Franco Ruiz, quien fijó su opinión acerca de los planteamientos relacionados con la política estatal de transición energética.

Luego de una serie de preguntas y respuestas, el Dr. José Vicente Bermúdez, director del Programa de Contaduría, agradeció la presencia e intervención de los conferencistas Gómez Villegas y Franco Ruiz. A su vez, Gómez Villegas aprovechó la ocasión para agradecerles a los directivos y a la comunidad académica, docentes de la FCEAC por la acogida a sus conferencias y por las frecuentes invitaciones, y estimuló a los estudiantes de Contaduría a prepararse para participar en la construcción de un país mejor para todos por medio de la transparencia en la información contable.

De esta manera, el Programa de Contaduría Pública celebró su día nacional con un sentido acto que reafirma los lazos Unilibristas que unen a la comunidad de contadores con administradores y profesionales en negocios internacionales, que representan los tres programas de la FCEAC. ■



DÍA DEL NEGOCIADOR INTERNACIONAL UNILIBRISTA

La Facultad de ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Libre, Bogotá, celebró el pasado 21 de marzo el Día del Negociador Internacional, en la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables. Se presentó una conferencia central denominada Ecuador, con la Dra. Priscila Flórez Estévez, quien disertó acerca del comercio internacional ecuatoriano, los avances y proyecciones del país vecino, especialmente con los tratados de libre comercio internacionales como fuente de desarrollo y evolución económica y social de su país. La Dra. Flórez presentó la información oficial de su país, que realiza sus negocios internacionales a través del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PROECUADOR, del cual es directora comercial. La celebración con la conferencia de la expositora ecuatoriana sirvió también para que los estudiantes de Negocios Internacionales Unilibristas conocieran de primera mano las oportunidades de intercambiar información y de participar en los negocios que involucran al Ecuador con Colombia por intermedio de PROECUADOR, entidad con la cual se busca formalizar un convenio de prácticas empresariales para los egresandos del programa.

Se presentó también, por parte de los estudiantes de Negocios Internacionales, de primero y segundo semestres, una muy atractiva muestra de las principales características culturales, económicas, políticas y turísticas de los siguientes países: EE UU, Japón, Suráfrica, Francia, Brasil, Corea del Sur y Alemania. Fueron vistosas decoraciones alusivas a los países y participaciones muy llamativas de la creatividad de los estudiantes de Negocios. La actividad, apoyada por el equipo de la decanatura, encabezada por la Dra. Clara Inés Camacho Roa, fue dirigida por el Dr. Juan Guillermo Zuleta Hincapié, Coordinador del Programa de Negocios Internacionales, quien le dijo a la Gaceta Empresarial que se están dando los primeros pasos para proyectar internacionalmente el programa para que sus estudiantes piensen su futuro profesional como ciudadanos negociadores del mundo. ■

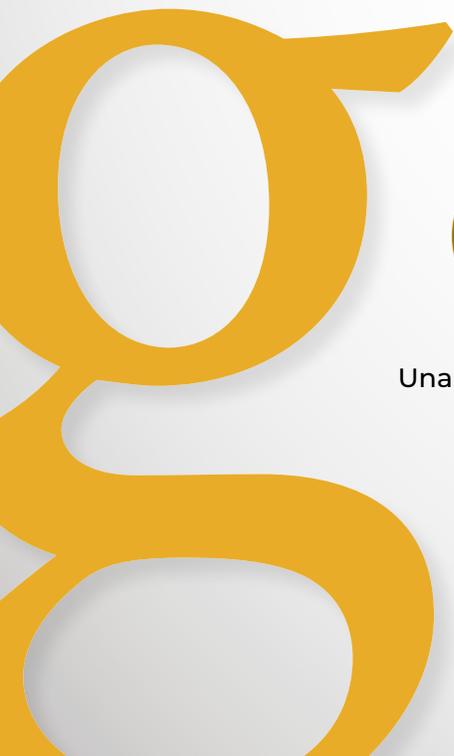


Misión: Ser un Centro de proyección económica y social, en el que participa la comunidad de la Universidad Libre en el emprendimiento y el empresarismo, con el fin de desarrollar proyectos tecnológicos e innovadores, así como asesorar las mipymes del país, extendiendo sus servicios dentro de su entorno, promoviendo la creación de Empresa y Proyectos sustentables con la comunidad, que respondan a las necesidades de la población con miras a mejorar la calidad de vida.

Visión: En el año 2025 el CEIDEUL será un Centro-Instituto de la Universidad Libre, reconocido por el fomento al emprendimiento y el empresarismo del país, por su activa participación y liderazgo interinstitucional en el desarrollo empresarial de la Ciudad-Región, por sus aportes a la implementación de políticas relacionadas con la innovación, ciencia y tecnología, y, por su activa participación en estudios y proyectos institucionales relacionados con el sector productivo del país a través de talento humano de docentes, investigadores y estudiantes que interactúan mediante el trabajo en equipo.

Objetivos: Promover el emprendimiento, la innovación y el desarrollo tecnológico, en atención a la política de integración Universidad - Empresa - Estado, con inclusión de la comunidad Unilibrista al ecosistema emprendedor del país, reafirmando así el compromiso social de la Universidad Libre.

1. Acompañar y asesorar a estudiantes, egresados y comunidad en general, en la generación de ideas y modelos de negocio.
2. Ofrecer un portafolio de servicios que le permita ser competitivo en los ámbitos académico y empresarial.
3. Alcanzar su autosostenibilidad, generando recursos que permitan patrocinar proyectos de emprendimiento e innovación (Incubadora de Empresa y spin off*).
4. Fomentar intraemprendimiento en la comunidad unilibrista, con miras a apoyar proyectos creativos e innovadores.
5. Responsabilidad social a través de emprendimientos sociales



**UNIVERSIDAD
LIBRE®**
Vigilada Mineducación



Una publicación del Centro de Emprendimiento, Innovación y Desarrollo
Empresarial de la Universidad Libre (CEIDEUL), Bogotá D.C.