



SUMARIO TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA

	Pág.
PROCESO 116-IP-2016 Interpretación Prejudicial Consultante: Sección Cuarta, Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado de la República de Colombia Expediente interno del consultante: 25000-23-27-000-2011-00113-01 (19364) Referencia: Impuesto al patrimonio, cuentas por cobrar, doble tributación.....	2
PROCESO 173-IP-2016 Interpretación Prejudicial Consultante: Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, República del Perú Expediente interno del Consultante: 11972-2014-0-1801-JR-CA-25 Referencia: Circunstancias imprevistas, caso fortuito o fuerza mayor en la cancelación o retraso de vuelos programados por los operadores de servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina.....	16
PROCESO 180-IP-2016 Interpretación Prejudicial Consultante: Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia del Estado Plurinacional de Bolivia Expediente interno del Consultante: 1064/2014 Referencia: Signos Involucrados GGGG (mixto) / GG (mixto).....	23

**TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA**

Quito, 15 de marzo de 2018

Proceso: 173-IP-2016

Asunto: Interpretación Prejudicial

Consultante: Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, República del Perú

Expediente interno del Consultante: 11972-2014-0-1801-JR-CA-25

Referencia: Circunstancias imprevistas, caso fortuito o fuerza mayor en la cancelación o retraso de vuelos programados por los operadores de servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina.

Magistrado Ponente: Dr. Hernán Romero Zambrano

VISTOS

El Oficio 11972-2014-0/5taSECA-CSJLI-PJ, de 25 de abril de 2016, recibido vía correo electrónico en la misma fecha, mediante el cual la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima de la República del Perú, solicita Interpretación Prejudicial de los Artículos 3, 7 y 8 de la Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina, a fin de resolver el Proceso Interno 11972-2014-0-1801-JR-CA-25.

El Auto del 26 de agosto de 2016, mediante el cual este Tribunal admitió a trámite la presente Interpretación Prejudicial.

A. ANTECEDENTES

Partes en el Proceso Interno:

Demandante: UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DE PERÚ

[Handwritten signature and initials in blue ink]



Demandado: INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL (INDECOPI) DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

B. SÍNTESIS DE HECHOS RELEVANTES

UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERÚ (en adelante, **UNITED**), interpuso recurso de apelación ante la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima contra la Sentencia de Primera Instancia que declaró infundada la demanda interpuesta por la recurrente, al considerar que la Resolución 3657-2014/SPC-INDECOPI, que confirmó la Resolución 1131-2013/ILN-CPC, por la que se sancionó a UNITED con una multa de 35 UIT por no haber justificado en debida forma la cancelación y demora de los itinerarios de vuelos.

UNITED argumentó su recurso en que no cometió infracción alguna a las normas de protección a los consumidores debido a que los retrasos o cancelación de los vuelos fueron previstos en el contrato al que se adhieren los pasajeros al comprar sus boletos aéreos, dejando así la facultad para poder realizar cambios en los horarios por existir desperfectos mecánicos imprevisibles y además los usuarios habían sido debidamente compensados por estos incidentes. Explicó que las fallas técnicas eran imprevisibles pues UNITED había cumplido con el programa de mantenimiento de forma rigurosa.

El INDECOPI señaló que el demandante no acreditó que la falla técnica presentada sea realmente imprevisible y que, por tanto, represente un caso fortuito.

C. NORMAS A SER INTERPRETADAS

La Sala consultante solicita la Interpretación Prejudicial de los Artículos 3, 7 y 8 de la Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina, sobre *"Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina"*.

Considerando que la controversia radica en el análisis del alcance y significado de las "circunstancias imprevistas" por la cancelación o demora de vuelos, corresponde que el Tribunal interprete el Artículo 3 de la Decisión 619, así como el último párrafo del Artículo 7 de dicha decisión¹,

¹ *Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina*

Artículo 3.- Para los efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

Circunstancias Imprevistas: Son causas ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del transportista que impiden que el vuelo se lleve a cabo o que retrasen su iniciación tales como causas meteorológicas que impiden la operación del vuelo, fallas técnicas no correspondientes al



que trata lo referido a las circunstancias imprevistas, la fuerza mayor y el caso fortuito.

No se advierte de la controversia que las partes discutan una compensación a ser otorgada a los usuarios, por lo que no se interpretará el Artículo 8 de la Decisión 619.

D. TEMAS A SER INTERPRETADOS

1. Las causas no imputables al transportista aéreo que originan la cancelación o retraso de los vuelos.
2. Respuesta a la pregunta formulada por la Sala consultante.

E. ANÁLISIS DE LOS TEMAS OBJETO DE INTERPRETACIÓN

1. Las causas no imputables al transportista aéreo que originan la cancelación o retraso de los vuelos

1.1. En el presente caso es de aplicación la Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina, que aprueba las Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.

1.2. El artículo 3 de la Decisión 619 define circunstancias imprevistas de la siguiente forma:

“Artículo 3.- Para los efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

(...)

***Circunstancias Imprevistas:** Son causas ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del transportista que impiden que el vuelo se lleve a cabo o que retrasen su iniciación tales como causas meteorológicas que impiden la operación del vuelo, fallas técnicas no correspondientes al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave o causadas por pasajeros o terceros en el momento del vuelo, fallas de los equipos de soporte en tierra, entre otros.*

(...)”

1.3. Por su parte, el último párrafo del artículo 7 de la Decisión 619 establece lo siguiente:

“Artículo 7.- Derechos ante cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo. -

(...)

mantenimiento programado o rutinario de la aeronave o causadas por pasajeros o terceros en el momento del vuelo, fallas de los equipos de soporte en tierra, entre otros.

Artículo 7.- Derechos ante cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo.-

(...)

Se considerarán como causas no imputables al transportista aéreo, las circunstancias imprevistas, la fuerza mayor o el caso fortuito debidamente verificadas por la autoridad nacional competente. En este caso, el transportista quedará exonerado de las compensaciones establecidas en el artículo siguiente.



Se considerarán como causas no imputables al transportista aéreo, las circunstancias imprevistas, la fuerza mayor o el caso fortuito debidamente verificadas por la autoridad nacional competente. En este caso, el transportista quedará exonerado de las compensaciones establecidas en el artículo siguiente."

- 1.4. El transportista aéreo (aerolínea) es responsable de la cancelación o retraso de un vuelo si esta circunstancia le es imputable a él, lo que significa que hay una relación causal entre la acción u omisión del transportista aéreo y la cancelación o retraso del vuelo. Por el contrario, el transportista aéreo no es responsable de la cancelación o retraso del vuelo si esta circunstancia no le es imputable; esto es, cuando hay una fractura del nexo causal.
- 1.5. La Decisión 619 ha establecido los supuestos de fractura o rompimiento del nexo causal. En el último párrafo del artículo 7 menciona como supuestos de fractura del nexo causal las circunstancias imprevistas, la fuerza mayor o el caso fortuito. A su vez, en su artículo 3 menciona como circunstancias imprevistas entre otras causas: las meteorológicas que impiden la operación del vuelo, las fallas técnicas que no correspondan al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave o causadas por pasajeros o terceros en el momento del vuelo, las fallas de los equipos de soporte en tierra, entre otros.
- 1.6. En términos de la responsabilidad civil, y por cierto también de la responsabilidad administrativa, son eximentes de responsabilidad por fractura del nexo causal el caso fortuito, la fuerza mayor y el hecho exclusivo y determinante de un tercero. Cualquiera de estos tres eventos debe ser imprevisible e irresistible para lograr la exoneración de responsabilidad.
- 1.7. El hecho fortuito es el hecho de la naturaleza o circunstancia imprevisible e irresistible, como un terremoto, la caída de un rayo o un meteorito, o que alguien deje en la autopista un clavo por la noche que provoque el estallido de un neumático. La fuerza mayor es el hecho o acto de carácter imprevisible e irresistible que puede provenir de una autoridad, como es el caso de una orden judicial, un arresto policial, etc. Y el hecho o evento exclusivo y determinante de un tercero, también imprevisible e irresistible, que es la causa directa del acto que genera la responsabilidad, como por ejemplo un atentado terrorista.
- 1.8. La normativa andina ha recogido los tres supuestos antes mencionados. De manera literal el último párrafo del artículo 7 menciona al caso fortuito y la fuerza mayor. Por su parte, en la definición de circunstancia imprevista encontramos lo siguiente:
 - a) Las causas meteorológicas que impiden la operación del vuelo: hecho fortuito. Por ejemplo, la presencia de neblina extrema que impide el despegue de la aeronave.
 - b) Las fallas técnicas que no correspondan al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave: hecho fortuito. Lo que se



explica más adelante.

- c) Las fallas técnicas causadas por pasajeros o terceros en el momento del vuelo: hecho exclusivo y determinante de un tercero. Por ejemplo, que un pasajero lleve una bomba al interior de la aeronave.
 - d) Las fallas de los equipos de soporte en tierra: hecho fortuito o hecho exclusivo y determinante de un tercero, según corresponda. Por ejemplo, una huelga del personal que opera la torre de control del aeropuerto, o una tormenta eléctrica que daña los faros de la pista de aterrizaje.
- 1.9. De los eventos imprevisibles e irresistibles antes mencionados, el que merece una explicación mayor, dado el tema materia de controversia, es el referido a las fallas técnicas que no correspondan al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave.
- 1.10. Sobre el particular debe tenerse presente que es natural que los equipos, aparatos, piezas e instalaciones requieran un mantenimiento constante (programado o rutinario) para asegurar su operatividad óptima y garantizar la seguridad del vuelo. Por tanto, si la aerolínea no da el mantenimiento respectivo, resulta **previsible** asumir que el equipo, aparato, pieza o instalación de que se trate va a sufrir una falla técnica en cualquier momento. De ser este el caso, la aerolínea será la responsable.
- 1.11. Con relación a las fallas técnicas que se vienen exponiendo, el elemento clave para determinar la ausencia de causalidad es la "imprevisibilidad". Si a pesar de dar el mantenimiento correspondiente (programado o rutinario), el equipo falla de manera inesperada cabe hablar de algo imprevisible. En cambio, si no se da el mantenimiento correspondiente, la aerolínea no puede alegar imprevisibilidad, pues la falta de mantenimiento, que constituye una actuación negligente, hace previsible que una falla técnica pueda ocurrir en cualquier momento, supuesto este en el que el transportista aéreo será responsable de la ocurrencia así no supiera cuándo se iba a dar la falla técnica.
- 1.12. Asumamos que un aparato determinado, y según las indicaciones del fabricante, tiene un tiempo de duración de mil horas. Una actuación diligente de la aerolínea sería reemplazar el aparato antes de que se cumplan las mil horas. Si la aerolínea no reemplaza el equipo y este sigue funcionando por más de mil horas, es previsible asumir que en cualquier momento el equipo va a fallar. Claro, la aerolínea no sabe exactamente cuándo va a fallar. Sin embargo, dado que no ha procedido con diligencia en reemplazar el equipo, si este falla a las mil y treinta horas, a las mil y cincuenta horas o a las mil y cien horas, la responsabilidad será de la aerolínea, la que no podrá alegar estar ante un hecho fortuito debido a que no sabía exactamente el momento en que el aparato iba a fallar. Lo que ella sí sabía, y que dota de previsibilidad al acontecimiento, es que después de las mil horas en cualquier momento el aparato iba a fallar.

Distinto sería el caso que el referido aparato falle, por ejemplo, a las quinientas horas, pese a que la aerolínea le brindaba el mantenimiento



sugerido por el fabricante y la autoridad nacional competente. En este caso, no obstante, la actuación diligente y previsoramente del transportista aéreo, el aparato dejó de funcionar, lo que calificaría como una falla técnica que no correspondan al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave. La responsabilidad no sería del transportista, para quien dicho evento califica como hecho fortuito, sino del fabricante del aparato.

- 1.13. Resta señalar que si bien la autoridad nacional competente para verificar si la aeronave está recibiendo o no el mantenimiento programado o rutinario respectivo es la autoridad aeronáutica civil nacional, dada su competencia y especialidad en la materia, la autoridad de protección al consumidor competente puede efectuar valoraciones sobre la base de la existencia o inexistencia de informes técnicos de la autoridad de aeronáutica civil, así como analizar otros elementos probatorios conducentes a verificar si la falla técnica alegada por la aerolínea califica o no como hecho fortuito.
- 1.14. Finalmente se deberá tomar en cuenta las compensaciones que realice el transportista aéreo en favor de los usuarios por la cancelación o retraso de un vuelo la misma que, se podrá tener en cuenta a fin de determinar el grado de responsabilidad que podrá ser agravada o atenuada.

2. Respuesta a la pregunta formulada por la Consultante

Antes de dar respuesta a la siguiente pregunta formulada, es necesario precisar que este Tribunal no brindará una respuesta que resuelvan el caso concreto, siendo que se limitará a precisar el contenido y alcance de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, así como tampoco calificará los hechos materia del proceso.

“Respecto del deber de idoneidad: En (...) el servicio efectuado por (las) líneas aéreas, para la cancelación o retraso de un vuelo ¿qué hechos o situaciones (relevantes) deben tomarse en cuenta para determinar que hubo o no hecho fortuito, evento de fuerza mayor y/o hecho determinante de un tercero?”

En relación con la pregunta formulada se deberá tomar en cuenta el análisis realizado en el Tema 1 del Apartado E de la presente Interpretación Prejudicial.

En los términos expuestos, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina deja consignada la presente Interpretación Prejudicial para ser aplicada por la Sala consultante al resolver el Proceso Interno 11972-2014-0-1801-JR-CA-25, la que deberá adoptarla al emitir el correspondiente fallo de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 35 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, en concordancia con el Artículo 128 párrafo tercero de su Estatuto.

La presente Interpretación Prejudicial se firma por los Magistrados que participaron de su adopción de acuerdo con lo dispuesto en el último párrafo del

Artículo 90 del Estatuto del Tribunal.




Cecilia Luisa Ayllón Quinteros
MAGISTRADA



Luis Rafael Vergara Quintero
MAGISTRADO

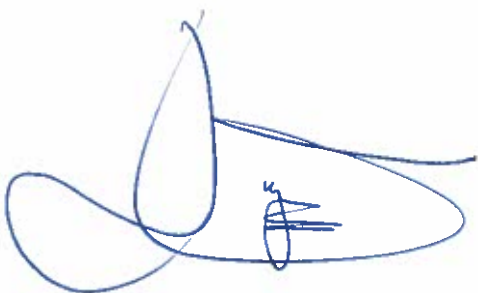


Hernán Romero Zambrano
MAGISTRADO



Hugo Ramiro Gómez Apac
MAGISTRADO

De acuerdo con el Artículo 90 del Estatuto del Tribunal, firman igualmente la presente Interpretación Prejudicial la Presidenta y el Secretario.



Luis Rafael Vergara Quintero
PRESIDENTE



Gustavo García Brito
SECRETARIO

Notifíquese a la Sala consultante y remítase copia de la presente Interpretación Prejudicial a la Secretaría General de la Comunidad Andina para su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.