



### SUMARIO TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA

	Pág.
PROCESO 241-IP-2015	Interpretación Prejudicial Consultante: Consejo de Estado de la República de Colombia, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Primera Expediente interno del Consultante: 2004-00229. Referencia: RESOLUCIÓN 10500 DE FECHA 9 DE DICIEMBRE DEL 2003, EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, POR LA CUAL SE REGULA EL INGRESO DE VEHÍCULOS AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. ..... 2
PROCESO 313-IP-2015	Interpretación Prejudicial Consultante: Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima de la República del Perú. Expediente interno del Consultante: 00083-2013-0-1801-JR-CA-10 Referencia: Derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina..... 16
PROCESO 435-IP-2015	Interpretación Prejudicial Consultante: Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, República de Colombia. Expediente interno del Consultante: 2002-00379 Referencia: Patente: COMPOSICIONES QUE CONTIENEN TETRAHIDROLIPSTATINA ..... 33

**TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA****Quito, 26 de junio de 2017**

**Proceso:** 313-IP-2015

**Asunto:** Interpretación Prejudicial

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

**Expediente interno del Consultante:** 00083-2013-0-1801-JR-CA-10

**Referencia:** Derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina

**Magistrado Ponente:** Dr. Hernán Romero Zambrano

**VISTOS**

El Oficio 83-2013-0/5taSECA-CSJLI-PJ de 30 de junio de 2015, recibido vía correo electrónico en la misma fecha, mediante la cual, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima de la República del Perú, solicita la Interpretación Prejudicial de los Artículos 7, 8 y 17 de la Decisión 619 de la Comunidad Andina, a fin de resolver el Proceso Interno 00083-2013-0-1801-JR-CA-10; y,

El Auto del 7 de diciembre de 2015, mediante el cual este Tribunal admitió a trámite la presente Interpretación Prejudicial.

**A. ANTECEDENTES****1. Partes en el Proceso Interno**

**Demandante:** AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERÚ

**Demandados:** INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL



**Tercero Interesado: ANA MARÍA ROJAS SIMS**

**2. Hechos Relevantes**

- 2.1 El 18 de abril de 2011, la señora Ana María Rojas Sims, adquirió mediante página WEB un boleto aéreo con la ruta Lima-Miami-Lima a la Aerolínea American Airlines.
- 2.2 El 2 de agosto de 2011, la señora Ana María Rojas Sims, presentó una denuncia contra American Airlines Inc. Sucursal del Perú (en adelante American Airlines), ante la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual de la República del Perú (en adelante, INDECOPI) por no cumplir la ruta y horario programado de su vuelo Miami-Lima, así como por la demora en la entrega de su equipaje.
- 2.3 El 27 de septiembre de 2011, mediante Resolución N° 1218-2011/PS3, el Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 3 del INDECOPI, declaró fundada la denuncia presentada por la señora Ana María Rojas Sims, toda vez que American Airlines no cumplió con el horario y ruta programadas, ni con entregar el equipaje oportunamente. En consecuencia, se le sancionó con una multa de 2 UIT por cada infracción.
- 2.4 El 12 de octubre de 2011, American Airlines presentó Recurso de Apelación contra la Resolución 1218/2011/PS3, e indicó que la falla en el radar meteorológico no pudo ser detectada hasta que la aeronave despegó y que este desperfecto se presentó junto con problemas climáticos.
- 2.5 El 30 de mayo de 2012, mediante Resolución 1925-2012/CPC, la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 1, declara fundada la denuncia presentada por la señora Ana María Rojas Sims, en contra de American Airlines INC. Sucursal del Perú, por no haber cumplido con acreditar que el desperfecto originado con el radar meteorológico de su aeronave se originó por motivos de caso fortuito o de fuerza mayor; y declara fundada la denuncia en contra de American Airlines INC. Sucursal del Perú, por no haber cumplido con la entrega del equipaje a la denunciante hasta tres días después de su llegada a la ciudad de Lima.
- 2.6 El 17 de julio de 2012, American Airlines, interpuso Recurso de Revisión ante la Sala de Defensa de la Competencia N° 2, contra la Resolución N° 1925-2012/CPC, manifestando que la multa impuesta vulneró los principios de proporcionalidad y razonabilidad por no haber infracción, además de no existir daño, beneficio ilícito ni efectos nocivos en el mercado, y de ser un factor ajeno a su control.
- 2.7 El 26 de septiembre de 2012, mediante Resolución N° 2876-2012/SC2-INDECOPI, se declaró improcedente el Recurso de Revisión interpuesto el 17 de julio de 2012 contra la Resolución 1925-2012/CPC del 30 de mayo



de 2012, pues el recurrente no sustentó la existencia de errores de derecho, limitándose a cuestionar los elementos de hecho en el Acto Administrativo.

- 2.8 El 4 de enero de 2013, American Airlines, presentó Demanda Contencioso Administrativa, teniendo como pretensión inicial nulidad de la Resolución N° 2876-2012/SC2-INDECOPI de 26 de septiembre de 2012, y la nulidad parcial de la Resolución 1925-2012/CPC de 30 de mayo de 2012.
- 2.9 El 1 de abril de 2013, el INDECOPI dio contestación a la demanda, señalando que las razones de modificación del horario de vuelo y ruta no es cuestión de puro derecho, además de no existir conexión lógica entre los hechos y el peticitorio de la demanda.
- 2.10 El 7 de noviembre de 2014, mediante Resolución Número Ocho, el Vigésimo Quinto Juzgado Permanente Especializado en lo Contencioso Administrativo, dictó Sentencia, declarando infundada la demanda por considerar que la demandante no puede pretender limitar su responsabilidad argumentando que ya había cumplido con informar a los consumidores que el itinerario y horario de los vuelos podrían ser modificados unilateralmente.
- 2.11 El 20 de noviembre de 2014, American Airlines, interpuso Recurso de Apelación contra la Sentencia del 7 de noviembre de 2014, manifestando que el desperfecto en la aeronave de su empresa se produjo por un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, lo cual la exime de responsabilidad.
- 2.12 El 11 de junio del 2015, mediante Resolución Número Tres, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima de la República del Perú, decidió suspender el proceso y solicitó Interpretación Prejudicial al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina.

### **3. Argumentos Contenidos en la Demanda Contenciosa Administrativa, presentados por American Airlines Inc. Sucursal del Perú**

- 3.1. *"(...) la cancelación del vuelo que debía trasladar a la señora Rojas en la ruta Miami-Lima se debió a un problema técnico con el radar meteorológico de la aeronave que no pudo ser detectado hasta que se produjo el despegue de la aeronave desde el aeropuerto de la ciudad de Miami, circunstancia que no obedeció a causas imputables a American Airlines".*
- 3.2. *"(...) La causa que originó la cancelación del vuelo constituyó un evento de caso fortuito o de fuerza mayor (...)"*.
- 3.3. *"(...) estos problemas técnicos originados por eventos de caso fortuito y fuerza mayor no pueden solucionarse si se presentan una vez iniciado el vuelo, por lo que en aras de la seguridad de nuestros pasajeros American Airlines se vio obligada a cancelar el vuelo".*



- 3.4. "(...) fue en estas especiales circunstancias y en estricto cumplimiento de la normatividad aplicable al servicio de transporte aéreo comercial que nuestra empresa decidió realizar un aterrizaje de emergencia, desplegando de manera inmediata y oportuna los esfuerzos necesarios para evitar un perjuicio a los pasajeros: (i) brindándoles de manera oportuna y general la información correspondiente a la cancelación del vuelo; (ii) asumiendo los gastos de su alojamiento y alimentación y; (iii) reubicando a los pasajeros en el primer vuelo disponible con la finalidad de que los pasajeros no vean alterados sus itinerarios de vuelo. La señora Rojas fue reubicada de forma inmediata en un vuelo operado por LAN con destino a la ciudad de Lima".
- 3.5. "(...) nuestra aeronave fue sometida a los controles necesarios para que funcionara adecuadamente, lo cual se ve reflejado en su **Certificado de Aeronavegación** (el mismo que se encuentra en la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC), lo que no fue tomado en cuenta por la Comisión en su Resolución N° 1925.2012/CPC, a pesar que, de acuerdo a los Lineamientos, dicho certificado demuestra fehacientemente que los problemas en nuestra aeronave no eran visibles".
- 3.6. "(...) Cabe destacar que las cancelaciones y atrasos en los vuelos se encuentran expresamente regulado en la normativa sobre Aeronáutica Civil, la cual no los califica per se como conductas sancionables, sino como eventos que comúnmente pueden presentarse en el servicio de transporte de pasajeros, dada la naturaleza del servicio, y el comportamiento que deben observar las aerolíneas cuando se presentan".
- 3.7. "(...) A pesar que hemos actuado conforme a la ley y a los Lineamientos, la Comisión, ha declarado fundada la denuncia contra nuestra empresa alegando una inexistencia e injusta falta de idoneidad dl servicio e imponiéndonos sendas multas, más aún si la cancelación del vuelo se produjo como consecuencia de un hecho imprevisible que no pudo ser previsto ni evitado por nuestra parte".
- 3.8. "(...) El criterio adoptado por la Comisión en su Resolución N° 1925-2012/CPC desnaturaliza abiertamente el concepto de "consumidor razonable". De aplicarse dicho criterio, se llegará a generar en el mercado incentivos perversos en los consumidores, sabiendo que recibirán indebidamente una protección, dejando al margen quienes las condiciones y los términos en que se ofrecieron los servicios aéreos contratados".
- 3.9. "(...) Como bien lo ha señalado la señora Rojas en su denuncia y como ha quedado con los boletos del vuelo reprogramado en la ruta Miami- Lima, este vuelo fue operado por LAN. En tal sentido, era LAN y no American Airlines la aerolínea responsable de entregar el equipaje a la señora Rojas ya que fue dicha empresa quien operó el vuelo".
- 3.10. "(...) la señora Rojas por el retraso en la entrega del equipaje lo efectuó a la empresa LAN y no a American Airlines, por lo que no había manera en



la que American Airlines pudiera tomar conocimiento del inconveniente suscitado antes de la interposición de su denuncia ante el INDECOPI”.

- 3.11. “(...) en el presente caso American Airlines prestó un servicio idóneo por cuanto cumplió el traslado de la señora Rojas a la ciudad de Lima, y, no tiene responsabilidad por el retraso en la entrega de su equipaje, por lo que la Comisión cometió un grave error al imputarnos la comisión de infracciones al artículo 19° del Código del Consumidor por estos hechos”.
- 3.12. “(...) El Certificado de Aeronavegabilidad de nuestras aeronaves garantiza que los equipos con los cuales American Airlines opera sus itinerarios hacia y desde Perú se encuentran en óptimas condiciones y, en el caso de la aeronave que debía trasladar a la señora Rojas, que ésta se encontraba apta y debidamente fiscalizada por la autoridad competente para su operación en el territorio peruano, cumpliendo con todas las exigencias y requisitos técnicos operacionales para brindar un servicio adecuado”.
- 3.13. “(...) un argumento adicional por el que el INDECOPI debió desestimar la denuncia interpuesta por la señora Rojas y que justifica nuestra pretendida nulidad de las resoluciones emitidas por la Sala y Comisión es que el INDECOPI carece de competencias para fiscalizar el servicio de transporte aéreo de pasajeros que presta nuestra empresa, por cuanto dicha potestad corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (DGAC)”.
- 3.14. “(...) ante la evidencia de los errores en que ha incurrido el INDECOPI al resolver la denuncia interpuesta por la señora Rojas, corresponde a su Despacho la nulidad de la Resolución N° 2876-2012/SC2-INDECOPI, la nulidad parcial de la Resolución N° 1925-2012/CPC y, en consecuencia, que declare que en el presente caso American Airlines no ha cometido una infracción al artículo 19° de la Ley N° 29571”.
- 4. Argumentos de la contestación a la demanda contencioso administrativa, presentados por el INDECOPI**
- 4.1 “(...) el Tribunal del Indecopi advirtió que la pretensión de la accionante consistió en que el Tribunal del Indecopi efectuara una nueva valoración de los hechos analizados durante el procedimiento administrativo. En efecto, la ahora demandante no sustentó cuál era el presunto error de derecho incurrido por la Comisión”.
- 4.2 “(...) el demandante pretende la nulidad de Resolución 2876 que declara improcedente su Recurso de Revisión, pero argumenta aspectos fácticos, lo cual evidencia una inconsistencia respecto de un recurso de revisión (CUESTIONES DE DERECHO), y los HECHOS, (conducta del proveedor y del consumidor), lo cual no es de puro derecho”.
- 4.3 “(...) el demandante se limita a cuestionar la valoración respecto de la variación del horario y ruta del vuelo Miami- Lima (aspectos DE HECHO),

Handwritten marks and signatures in the bottom left corner.



**pero jamás desarrolla, ni sustenta, ni acredita los fundamentos JURÍDICOS por los cuales procedería su Recurso de Revisión”.**

- 4.4 “(...) la demanda debe ser declarada **IMPROCEDENTE** por ser jurídicamente imposible que en una resolución que resuelve un recurso de revisión se evalúen hechos, siendo que ni siquiera sustentó la existencia de errores de derecho”.
- 4.5 “(...) es **IMPROCEDENTE** la demanda sobre los argumentos desarrollados referidos a la Resolución 1925 emitida por la Comisión, **DEBIDO A QUE ESTA NO AGOTÓ LA VÍA ADMINISTRATIVA**”.
- 4.6 “(...) la demandante pretende la nulidad de Resolución 2876, emitida por el Tribunal del INDECOPI, pero no desarrolla ningún aspecto específicamente fundamente vicio o causal de nulidad alguna de la Resolución 2876; sino que, en toda su demanda refiere sobre los aspectos evaluados y desarrollados en la primera instancia administrativa a través de la Resolución 1925, mas no señala ningún vicio respecto de lo resuelto por el Tribunal del INDECOPI, lo cual evidencia una carencia de conexión lógica entre el petitorio (nulidad de la Resolución 2876) y lo desarrollado en su demanda (sobre razones por las cuales se modificó el horario y ruta de vuelo de retorno Miami-Lima)”.
- 4.7 “(...) La demandante parece obviar que el Código de Protección y Defensa del Consumidor establece que INDECOPI es el único órgano administrativo competente para conocer de las presuntas infracciones a las disposiciones contenidas en dicha norma, así como para imponer las sanciones administrativas y medidas correctivas establecidas en dicho cuerpo legal”.
- 4.8 “(...) la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, no le otorga potestades sancionadoras a DGAC respecto de infracciones a las normas de protección al consumidor. Limitándose a establecer funciones de fiscalización y sanción de las actividades aeronáuticas civiles en el marco de la normativa de regulación de dicha actividad, lo cual no implica una supervisión y fiscalización del cumplimiento de las normas de protección al consumidor”.
- 4.9 “(...) debe tenerse en cuenta que las normas recogidas por la Ley de Aeronáutica Civil, no contienen disposición alguna que restrinja la competencia del INDECOPI para imponer sanciones ante el incumplimiento de las normas de protección al consumidor con ocasión de la prestación de servicios de transporte aéreo”.
- 4.10 “(...) Es el INDECOPI el ente exclusivo a nivel nacional encargado de sancionar conductas que infrinjan la normativa de Protección al Consumidor, que no es otra sino el Código de Protección y Defensa del Consumidor”.



- 4.11 "(...) los proveedores, tienen el deber de brindar los servicios **atendiendo a las expectativas del consumidor**. Si es que se alega que no tenía responsabilidad, o que todo se debería a un caso fortuito o de fuerza mayor, le corresponderá al proveedor **DEMOSTRAR (no solo alegar) que no es responsable por el referido defecto**. Lo que no sucedió en el presente caso".
- 4.12 "(...) En efecto, sea que asumamos una u otra postura, lo cierto es que ante la evidencia de un servicio no idóneo la empresa resulta objetivamente responsable por el mismo, debiendo en cualquier caso esforzarse por demostrar su falta de responsabilidad. Si no lo hace, la ley le ha asignado a ella de forma objetiva la responsabilidad por el servicio no idóneo y, por lo tanto, la autoridad administrativa debe proceder a sancionarla, como sucedió en el presente caso".
- 4.13 "(...) En mérito al deber de idoneidad, la demandante debió haber tenido en cuenta que un consumidor que contrata un servicio de transporte aéreo con un itinerario de vuelo determinado **espera que este se respete y que el proveedor actúe en la forma programada a fin de no afectar los itinerarios de los vuelos de interconexión que pudiera haber previsto o las actividades programadas a su llegada al lugar de destino**. En consecuencia, por regla general los incumplimientos de los itinerarios de vuelo establecidos por las aerolíneas, en la medida que no satisfacen las expectativas generadas en los consumidores configuran un servicio falto de idoneidad que debe ser sancionado".
- 4.14 "(...) AMERICAN AIRLINES no cumplió con indicar específicamente cuales fueron las supuestas causas externas ajenas al control de su empresa que no permitieron que la aeronave destinada para el vuelo antes señalado llegara oportunamente a Lima, **sin haber presentado documentación alguna ante la autoridad administrativa que acreditara que el vuelo se retrasó por desperfectos en el radar meteorológico**".
- 4.15 "(...) En la demanda menciona que el Convenio de Chicago habría sido incumplido, lo que es falso e impertinente, pues en el procedimiento administrativo se evaluó la infracción a la normatividad de protección al consumidor, no a la validez de un documento (Certificado de Aeronavegabilidad), en todo caso independientemente de la validez o no de este documento para determinados efectos, este no trata sobre si las faltas o averías presentadas en el vuelo Miami-Lima antes mencionados, constituían eventos "ajenos" o "extraños" a su servicio aéreo, que era el aspecto preciso que debía probar la demandante, pero no lo hizo".





5. **Sentencia de Primera Instancia, emitida por el Vigésimo Quinto Juzgado Permanente Especializado en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima de la República del Perú**
- 5.1 *"(...) corresponde indicar que es un hecho aceptado por ambas partes que se canceló el vuelo que debía partir de ciudad de Miami a la ciudad de Lima debido a que la aeronave presentaba desperfecto técnico; por lo que, a efectos de poder eximirse de responsabilidad, American Airlines debía acreditar que dicho desperfecto técnico fue a causa de un hecho no imputable a ésta; en consecuencia, el análisis del presente caso no se centra en si la aeronave debió o no retornar al aeropuerto de Miami al detectar el desperfecto, sino a determinar si dicho desperfecto pudo ser prevenido antes del despegue de la aeronave".*
- 5.2 *"(...) este Juzgado ha procedido a revisar el expediente administrativo y ha verificado que si bien la accionante hace referencia a que la operatividad de una aeronave está sustentada en el certificado de aeronavegabilidad, ésta no adjunta dicho certificado e incluso hace mención al mismo en el escritorio de demanda, pero no lo ofrece como medio probatorio; por lo que este Juzgado concuerda con lo señalado por la entidad demandada respecto a que American Airlines no ha cumplido con acreditar que su aeronave se encontraba en las debidas condiciones antes de despegar del aeropuerto de la ciudad de Miami, en tanto no presentó medios probatorios que acreditaran que la aeronave había pasado por las revisiones necesarias para que pueda efectuar los vuelos programados, lo cual si evidenciaría que el desperfecto se presentó debido a una circunstancia imprevisible e irresistible; por lo que no se ha configurado la fractura del nexo causal en el presente proceso, en consecuencia no se puede eximir de responsabilidad al demandante".*
- 5.3 *"(...) este Juzgado considera necesario señalar que el accionante no puede pretender limitar su responsabilidad argumentando que ya había cumplido con informar a los consumidores que el itinerario y horario de los vuelos podían ser modificados unilateralmente, pues, una información en la que el proveedor se exime de responsabilidad- en los casos en que modifique unilateralmente lo pactado inicialmente- configuraría un supuesto de infracción al sistema de protección al consumidor".*
- 5.4 *"(...) el Juzgado considera que si bien es cierto que el vuelo de retorno a Lima estuvo a cargo de la aerolínea Lan, dicha circunstancia no exime de responsabilidad a American Airlines, que fue la empresa que debía estar a cargo del servicio desde el primer momento, en tanto esta fue la que expidió el boleto o pasaje; por lo tanto, no puede eximirse de responsabilidad alegando que la responsabilidad es de la aerolínea Lan, que fue designada por la propia demandante para que transportara a la señora Rojas y a sus pertenencias".*



- 5.5 “(...) American Airlines al ser un proveedor del servicio de transporte aéreo y haber infringido el deber de idoneidad, puede ser sancionado por el Indecopi en tanto se encuentre acreditado la afectación”.
- 5.6 “(...) este Juzgado considera que la resolución impugnada ha sido expedida cumpliendo con los requisitos de validez del acto administrativo”.
- 6. Argumentos contenidos en el Recurso de Apelación, presentados por American Airlines Inc.**
- 6.1. “(...) American Airlines desplegó de manera inmediata y oportuna todos los esfuerzos necesarios para evitar un perjuicio a sus pasajeros, puesto que les brindó la información correspondiente a la cancelación del vuelo, asumió los gastos de su alojamiento y alimentación y reubicó a los pasajeros en el primero vuelo disponible con la finalidad de que no vean alterados sus horarios de vuelo”.
- 6.2. “(...) Al haberse demostrado que American Airlines adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar que se le ocasione un daño a la señora Rojas, así como que le resultó imposible actuar de otra manera ante un hecho extraordinario, imprevisible e irresistible como es el desperfecto mecánico en la aeronave”.
- 6.3. “(...) Hemos demostrado en nuestra demanda que American Airlines cumplió con brindar a información requerida por los Lineamientos, informando a sus pasajeros que era posible que el itinerario del vuelo programado inicialmente pudiera ser variado por razones de fuerza mayor”.
- 6.4. “(...) no resulta exacto lo afirmado por el Juzgado, por cuanto la cláusula eximente de responsabilidad sí es válida y no resulta abusiva, por tratarse de un evento de caso fortuito o de fuerza mayor”.
- 6.5. “(...) solicitamos al Juzgado que revoque la decisión contenida en la Resolución N° 8 de fecha 07 de noviembre de 2014 y, reformándola, declare fundada nuestra demanda contenciosa administrativa”.
- 6.6. “(...) El agravio que nos causa la resolución apelada es que se ha declarado infundada una demanda contenciosa administrativa, a pesar de que hemos demostrado que el INDECOPI nos ha interpuesto injustamente una sanción por la cancelación del vuelo de la señora Rojas, dado que ésta cancelación se produjo por un evento de caso fortuito o de fuerza mayor”.

**B. NORMAS A SER INTERPRETADAS:**

La Corte consultante solicita la Interpretación Prejudicial de los Artículos 7, 8 y 17 de la Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina<sup>1</sup>, los

<sup>1</sup> Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina



cuales se interpretarán por ser procedentes, respecto al Artículo 8 se limita únicamente a los Literales b), c) y e), por ser parte de la controversia.

### C. TEMAS OBJETO DE INTERPRETACIÓN

1. Preeminencia del Derecho Comunitario Andino y ámbito de aplicación de la Decisión 619
2. Derechos de los usuarios ante la cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo en el régimen comunitario andino. Las Compensaciones.
3. Retraso en la entrega de equipaje de los usuarios.

*"Artículo 7.- Derechos ante cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo.- En caso de cancelación de un vuelo por causas imputables al transportista aéreo, dicho transportista otorgará a los usuarios afectados: a) Asistencia conforme al literal c) del artículo 8 de esta Decisión; b) Embarque en el siguiente vuelo que cuente con espacio disponible o un transporte alternativo, preferentemente aéreo, o el reembolso del valor total del billete sin penalidad, conforme al artículo 11 de esta Decisión; y, compensación conforme a los literales a) y e) del artículo 8 de esta Decisión, según corresponda.*

*Cuando la cancelación del vuelo sea imputable al transportista aéreo y éste haya informado al usuario con un mínimo de 15 días de antelación con respecto a la fecha y hora de salida prevista; o, haya informado de la cancelación o cambio de itinerario con menos días y haya ofrecido otro vuelo sustitutivo, el transportista aéreo quedará liberado de responsabilidades.*

*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."*

*"Artículo 8.- Derecho a compensación. - En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportista aéreo, así como en los de sobreventa de cupos, se procurará el transporte alternativo y, de no ser posible, se compensará al pasajero conforme a lo siguiente:*

*(...)*

- b) Interrupción del transporte. En los casos de interrupción del transporte, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en el literal a) precedente según corresponda.*
- c) Cancelación. En los casos que el transportista aéreo decida cancelar el vuelo teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se le hubiese reintegrado el valor neto del billete ni se le hubiese conseguido vuelo sustitutivo para el mismo día, se le sufragarán los gastos de hospedaje en los que sea necesario pernoctar y de traslado. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el usuario recibirá las compensaciones previstas en el literal a) precedente, según corresponda.*
- e) Compensación adicional. El transportista aéreo deberá compensar al pasajero con una suma mínima equivalente al 25% del valor del trayecto incumplido, pagadera en efectivo o en cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como billetes en las rutas del transportista aéreo, bonos para adquisición de billetes, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:*
  - Sobreventa, si no media acuerdo directo con el usuario por el cual éste acepte no viajar voluntariamente en el vuelo previsto.*
  - Demora superior a seis (6) horas de la hora programada, por causas imputables al transportista aéreo.*

*Para efectos de determinar el valor del trayecto objeto de la compensación, se multiplicará el valor neto del billete pagado por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total."*

*"Artículo 17.- Tipo de equipaje. El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo, la cantidad de equipaje y peso que le indique el transportista de acuerdo con la capacidad de la aeronave y en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.*

*El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible transportar al interior de la aeronave; o como equipaje facturado o registrado, llevándolo en las bodegas de la aeronave.*

*Se entiende como equipaje de mano u objetos de mano, aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos, y cuyo peso y volumen permitan que sean transportados en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero. Su custodia es de exclusiva responsabilidad del pasajero."*



## **D. ANÁLISIS DE LOS TEMAS OBJETO DE INTERPRETACIÓN**

- 1. Preeminencia del Derecho Comunitario Andino y ámbito de aplicación de la Decisión 619**
  - 1.1. Respecto de las materias transferidas para la regulación de la Comunidad Andina, la normativa subregional goza de prevalencia en relación con los ordenamientos jurídicos de los Países Miembros y las normas de Derecho Internacional. En consecuencia, en caso de presentarse antinomias entre el Derecho Comunitario Andino y el derecho interno de los Países Miembros, prevalece el primero, al igual que cuando se presente la misma situación entre el Derecho Comunitario Andino y las normas de Derecho Internacional.
  - 1.2. Sin embargo, es muy importante tener en cuenta que en virtud del principio de complemento indispensable, la norma nacional podría regular temas que no se encuentren abordados por la norma comunitaria andina, con el objetivo de lograr una correcta aplicación de esta última.
  - 1.3. De conformidad con lo anterior, la normativa prevalente en temas de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina, es la normativa comunitaria andina. Esto quiere decir que cualquier antinomia entre ésta y la normativa nacional, internacional o contractual, siempre se resuelve a favor de la primera.
  - 1.4. La Decisión 619 tiene como finalidad desarrollar acciones dirigidas a fortalecer la infraestructura y los servicios necesarios en el área de transportes, por lo que se hace necesaria la armonización de las exigencias en materia de protección de los usuarios a las que están sujetos en la Subregión los prestadores de servicios de transporte aéreo, a través del establecimiento de un marco jurídico común y estable, que promueva la libre prestación de los servicios del transporte aéreo para la movilización de personas y el intercambio de bienes y servicios.
  - 1.5. Se deberá tener en cuenta que, si bien norma la comunitaria regula algunos aspectos sobre los derechos y obligaciones de los usuarios de transporte aéreo, la norma nacional podrá otorgar mayores derechos o garantías, en cuyo caso, la misma sería aplicable.
- 2. Derechos de los usuarios ante la cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo en el régimen comunitario andino. Las Compensaciones**
  - 2.1. En el presente caso la demandante alega que la cancelación del vuelo que debía trasladar a la señora Rojas en la ruta Miami-Lima se debió a un problema técnico con el radar meteorológico de la aeronave que no pudo ser detectado hasta que se produjo el despegue de la aeronave desde el



aeropuerto de la ciudad de Miami, circunstancia que no obedeció a causas imputables a American Airlines, es necesario analizar el tema.

**“Artículo 7.- Derechos ante cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo.-** En caso de cancelación de un vuelo por causas imputables al transportista aéreo, dicho transportista otorgará a los usuarios afectados: a) Asistencia conforme al literal c) del artículo 8 de esta Decisión; b) Embarque en el siguiente vuelo que cuente con espacio disponible o un transporte alternativo, preferentemente aéreo, o el reembolso del valor total del billete sin penalidad, conforme al artículo 11 de esta Decisión; y, compensación conforme a los literales a) y e) del artículo 8 de esta Decisión, según corresponda.

Quando la cancelación del vuelo sea imputable al transportista aéreo y éste haya informado al usuario con un mínimo de 15 días de antelación con respecto a la fecha y hora de salida prevista; o, haya informado de la cancelación o cambio de itinerario con menos días y haya ofrecido otro vuelo sustitutivo, el transportista aéreo quedará liberado de responsabilidades.

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”.

- 2.2. La cancelación de un vuelo se refiere a la no realización del mismo que estaba programado para una fecha determinada en el que había reserva de una plaza; la responsabilidad del transportista aéreo por este evento, obligada en determinados casos al reconocimiento de compensaciones teniendo en cuenta las circunstancias imprevistas<sup>2</sup>
- 2.3. Los problemas para que una nave despegue puede deberse a factores extraordinarios como los climáticos, esto es se deba a causas ajenas que pueden interrumpir el normal funcionamiento de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de éste debido a su naturaleza u origen, lo cual debe estar debidamente sustentado y probado.

<sup>2</sup> 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 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.”



- 2.4. La norma establece casos en los cuales el transportista aéreo estaría exento de responsabilidad por la cancelación de un vuelo, estos pueden ser:
- 2.4.1. **Circunstancias Imprevistas**, son aquellas que resultan ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del transportista, como es el caso de las fallas técnicas que pueden darse en el mantenimiento o revisión de un avión.
- 2.4.2. **Fuerza Mayor**, en el Derecho Público, el profesor VEDEL al tratar el tema de la fuerza mayor la califica como "un acontecimiento exterior a la actividad del pretendido responsable; es imprevisible; es irresistible. Lo cual quiere decir que un vuelo se puede cancelar por disposición de una autoridad competente debido a circunstancias de fuerza mayor como la probabilidad de un atentado de tipo terrorista.
- 2.4.3. **Caso Fortuito**, tiene el carácter de ser imprevisible e irresistible. A manera de referencia, la ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, citando calificada doctrina, expresa así mismo: "...el término caso fortuito, o simplemente 'caso', o mejor casus, es, por antonomasia, la voz más usada hoy. Recordemos, al respecto, que la expresión latina significa 'suceder' y hasta 'ocurrir casualmente'. "La más clásica definición del caso fortuito se funda en la previsibilidad e inevitabilidad. Casus, es, por tanto, lo que no pudo ser previsto o que habiéndolo sido era imposible evitar." (Tomo XII, Edit. DRISKILL S.A., Buenos Aires-Argentina, pág. 958). Entre estos pueden estar ocasionados por un evento de la naturaleza como el clima.
- 2.5. Se deberá determinar si en el caso sometido al examen de la oficina nacional competente quedaron demostrados motivos de fuerza mayor, caso fortuito o circunstancias imprevistas que justifiquen la cancelación de un vuelo, y atender fundamentalmente al tema relacionado con las causas generadas para tal evento, por lo tanto se deberá excluir aquellas circunstancias en las que el transportista aéreo pudo haberlas previsto o solucionado a tiempo; es decir, que no sean a causa de una negligencia manifiesta.
- 2.6. En el ejercicio de su actividad los transportistas aéreos tienen que hacer frente con frecuencia a problemas que pueden ser de carácter técnico o natural que pueden derivar la demora hasta la cancelación de vuelos; sin embargo es obligación de los mismos informar de manera oportuna a los pasajeros a fin de que puedan optar por alternativas que lleve a satisfacer su necesidad de transporte, en ese sentido el Artículo 4 de la Decisión 619 señala algunas alternativas<sup>3</sup> para resguardar este derecho, teniendo en

<sup>3</sup> *Decisión Andina 619 de la Comisión de la Comunidad Andina*

*"Artículo 4.- Derecho de Información. - Los usuarios de los servicios aéreos tienen derecho a que el transportista aéreo, el operador turístico o el agente de viajes les informe sobre:*

*Al efectuar las reservas ante las agencias, operadores y transportistas:*

*(...)*

\$  
O.G.



cuenta que la responsabilidad puede trasladarse inclusive a las agencias de viajes, operadores turísticos y demás intermediarios.

### Compensaciones

- 2.7. Una vez que se haya comprobado la responsabilidad del transportista aéreo por la cancelación, interrupción o demora en que no haya tenido lugar el reembolso se procurará como medida inicial la disponibilidad de un transporte alternativo y de no ser posible el usuario tiene el derecho a las compensaciones necesarias para el efecto el Artículo 8 de la Decisión 619, conforme al caso concreto establece lo siguiente:

**“Artículo 8.- Derecho de compensación.** - En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportista aéreo, así como en los de sobreventa de cupos, se procurará el transporte alternativo y, de no ser posible, se compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

(...)

**b) Interrupción del transporte.** En los casos de interrupción del transporte, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en el literal a) precedente según corresponda.

**c) Cancelación.** En los casos que el transportista aéreo decida cancelar el vuelo teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se le hubiese reintegrado el valor neto del billete ni se le hubiese conseguido vuelo sustitutivo para el mismo día, se le sufragarán los gastos de hospedaje

**e) Las condiciones del transporte respecto a las reservas y cancelaciones, adquisición de billetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y, en general, los deberes, restricciones y requisitos que deben cumplir los usuarios para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.**

**f) Las agencias de viajes, operadores turísticos y demás intermediarios deberán informar a los transportistas los datos veraces de contacto de los viajeros para que en caso necesario éstos puedan avisarle cualquier retraso, cambio o adelanto del vuelo. En caso de que los intermediarios no suministren dicha información o la den en forma errónea, serán responsables de las compensaciones que correspondan a los viajeros que no sean contactados oportunamente por el transportista.**

**Antes de la ejecución del transporte:**

**g) Cualquier cambio en el vuelo, el itinerario y, en general, cualquier aspecto que afecte la reserva acordada, por el medio más rápido posible (teléfono, fax, correo electrónico, etc.) y, por lo menos, con cuatro horas de antelación al vuelo**

**h) En caso de denegación de embarque por sobreventa, cancelación o retraso, información en la forma más idónea posible, de preferencia escrita, sobre los derechos que le asisten especialmente en materia de compensación y asistencia;**

**Durante la ejecución del transporte:**

**i) En la sala de embarque, se debe informar el procedimiento de embarque y/o cambio en las condiciones del vuelo si los hubiere;”**

Handwritten marks and signatures at the bottom left of the page.



en los que sea necesario pernoctar y de traslado. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el usuario recibirá las compensaciones previstas en el literal a) precedente, según corresponda.

e) *Compensación adicional. El transportista aéreo deberá compensar al pasajero con una suma mínima equivalente al 25% del valor del trayecto incumplido, pagadera en efectivo o en cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como billetes en las rutas del transportista aéreo, bonos para adquisición de billetes, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:*

*Demora superior a seis (6) horas de la hora programada, por causas imputables al transportista aéreo.*

*Para efectos de determinar el valor del trayecto objeto de la compensación, se multiplicará el valor neto del billete pagado por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total".*

- 2.8. Por consiguiente, se deberá determinar si la cancelación del vuelo se debió a causas fortuitas o de fuerza mayor debidamente probadas, de no ser así el usuario tiene pleno de derecho a reclamar una compensación a quien haya causado el retraso o cancelación del vuelo conforme a lo señalado en la presente providencia.

### 3. Retraso en la entrega de equipaje de los usuarios

- 3.1. Como el proceso interno se discute la presunta entrega tardía del equipaje de la Señora Ana María Rojas Sims, por parte de American Airlines, es necesario que el Tribunal precise varios de los aspectos que hacen mención al tema planteado.

- 3.2. En el Capítulo V de la referida Decisión, titulado "EQUIPAJE", se encuentra establecido el régimen de responsabilidad del transportista aéreo en relación con el equipaje transportado por los pasajeros. Para esto diferencia dos tipos de equipaje, a saber:

3.2.1. **Equipaje de mano:** es aquel que el pasajero transporta consigo en la cabina. Por su peso, características y tamaño es perfectamente transportable al interior de la aeronave. Tiene las siguientes características:

- a) No puede incluir elementos prohibidos o peligrosos por la normativa nacional o internacional (Artículo 20 de la Decisión 619).
- b) El peso y el volumen debe permitir que sea ubicado en los compartimientos superiores o debajo del asiento.
- c) Su peso no se suma dentro del peso máximo permitido a cada pasajero en bodega.

Handwritten marks: a large stylized 'S' or 'D' and a smaller signature-like mark below it.





d) Su custodia es de exclusiva responsabilidad del pasajero (Artículo 17 de la Decisión 619). De todas formas, el transportista será responsable si el equipaje sufre algún tipo de daño por su culpa, o de sus agentes o dependientes.

3.2.2. **Equipaje facturado:** es aquel que se lleva en la bodega de la aeronave. El Artículo 3 de la Decisión 619 lo define exactamente como "aquel equipaje de cuya custodia se hace cargo exclusivo el transportista y por el que se ha emitido un talón de equipaje". Esto quiere decir que cualquier daño o pérdida que le ocurra al equipaje es de responsabilidad del transportista.

3.3. Se deberá tener en cuenta que, sobre las responsabilidades del transportista aéreo por la pérdida o falta de entrega oportuna del equipaje, se estará a los procedimientos que cada país miembro adopte en su normativa interna respetando el principio de complemento indispensable.

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 00083-2013-0-1801-JR-CA-10, 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. El señor Magistrado Hugo Ramiro Gómez Apac se abstuvo de conocer el presente proceso<sup>4</sup> y, en consecuencia, no participa de su adopción.

Cecilia Luisa Ayllón Quinteros  
**MAGISTRADA**

Luis Rafael Vergara Quintero  
**MAGISTRADO**

Hernán Romero Zambrano  
**MAGISTRADO**

<sup>4</sup> Las razones de su abstención se encuentran en el Memorando No. 30-MP-TJCA-2017 de 2 de junio de 2017.



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

Cecilia Luisa Ayllón Quinteros  
**PRESIDENTA**

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.