



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.3: Protección del consumidor

DERECHOS DE LOS PASAJEROS – CUESTIÓN DE “FUERZA MAYOR” COMO EXIMENTE DE LA OBLIGACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

[Nota presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)]

RESUMEN

En la presente nota de estudio se presenta el desenvolvimiento de los derechos del pasajero en los servicios de transporte aéreo, dentro del contexto legislativo y jurisprudencial regional latinoamericano y el acompañamiento a las orientaciones de la OACI, la CLAC y la OMT, con propuesta del concepto de “fuerza mayor” en los casos de tutela del consumidor.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información y de las ponderaciones presentadas en la presente nota de estudio; y
- b) respaldar las conclusiones presentadas en el párrafo 3.

Referencias:

Los documentos de referencia para la ATConf/6 están disponibles en www.icao.int/meetings/atconf6

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El importante tema de la debida protección del usuario del servicio de transporte aéreo, en momentos en que se va consolidando en el mundo el proceso de la liberalización al acceso del mercado aéreo, con la consiguiente laxitud en muchos de los casos del ejercicio de control que dispone cada Estado para la tutela de quien representa “la razón de ser” del servicio, merece la atención no solo de la OACI, sino también de otros organismos, como es el caso de la CLAC con la elaboración de las cartillas de los derechos del usuario y también de la OMT, organismo que está preparando un proyecto de convenio a nivel mundial para consolidar el amparo que amerita el pasajero de tales servicios.

¹ La versión en español fue proporcionada por ALADA.

1.2 Entre los muchos y eventuales problemas que pueden presentarse al usuario en el cumplimiento de los servicios contratados, se encuentra el incumplimiento de la ejecución del transporte aéreo, en forma total o parcial por algunas razones - entre otras alegadas por el transportista aéreo - que serían configurativas de “fuerza mayor”. Entre las mismas se cuentan los casos meteorológicos, tormentas o lluvias de ceniza, tan frecuentes en los últimos tiempos, en los que concurren los efectos adversos del cambio climático mundial.

2. MARCO JURÍDICO

2.1 Una interesante y proficua labor ha cumplido la organización internacional con la previsión del incumplimiento contractual, en los que se destaca el Convenio sobre la unificación de ciertas reglas en el transporte aéreo internacional, suscripto en Montreal en mayo de 1999, de amplia ratificación a nivel mundial.

2.2 Dentro de este marco jurídico internacional se encuentra contemplada la inexecución del contrato de transporte aéreo o su incumplimiento parcial, entre otras causas por retraso, prevista en el Artículo 22.1, el que establece que en caso de daño causado por retraso, como se especifica en el Artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 DEG respecto de moras incurridas.

Ahora bien, tradicionalmente las líneas aéreas han venido invocando en su defensa la política de considerar que las horas indicadas en los horarios o en cualquier otra parte, no garantizan ni forman parte del contrato. Esta presunta eximición de responsabilidad ha sido rechazada en la mayor parte de fallos jurisprudenciales que se apoyan en las legislaciones sobre defensa del consumidor, toda vez que el transportista tiene la obligación legal de transportar a los pasajeros dentro de los horarios vigentes o establecidos en los respectivos vuelos. El cumplimiento del horario previsto integra, en la moderna doctrina, la esencia misma del contrato de transporte aéreo y son muchas las sentencias judiciales que acogen, además, el resarcimiento por daño moral del pasajero en casos de retraso.

Claro es que un acontecimiento meteorológico puede configurar un caso de fuerza mayor o caso fortuito. Esta podría constituir la diferencia entre una posible exoneración o por el contrario, la imputación de responsabilidad hacia el transportador que incumplió el contrato, alegando estas eximentes contempladas en derecho.

2.3 Cabe recordar que la doctrina hace el distingo entre caso fortuito y fuerza mayor, considerando a este último como el evento imprevisible que tiene lugar fuera de la voluntad del deudor siendo externo a la misma, en tanto que caso fortuito sería aquel cuya característica es la imprevisibilidad, de modo que si se hubiese previsto, se hubiese podido evitar.

Debe tenerse muy en cuenta que la imprevisibilidad e inevitabilidad constituyen las características tanto de la fuerza mayor como del caso fortuito. La justicia viene aplicando una interpretación restrictiva de los dos eximentes y suele considerar que, para identificar un supuesto en las dos categorías como eximentes, se requiere que se trate de un hecho que no hubiera podido preverse o que simplemente previsto fuese inevitable y no debe estimarse ni alegarse como “caso fortuito” cuando el hecho tiene lugar dentro de la empresa, que debe ser controlado por el transportador aéreo y no debe escapar a su normal previsión.

Viene al caso considerar el recurrente retraso o mora en la ejecución del transporte aéreo, siendo más que común el argumento, por parte de los imputados transportistas, invocar estas eximentes de responsabilidad que, en rigor, quedarían atenuadas por la consagración en gran parte de las legislaciones aeronáuticas del derecho continental y por ende en los cuerpos jurídicos de América Latina, que retienen

la fórmula abandonada en el Convenio de Montreal de 1999, propia del Sistema de Varsovia de 1929 sobre “la adopción de las medidas necesarias para evitar el daño o la imposibilidad de haberlas tomado”.

2.4 Esta fórmula en la evaluación jurisprudencial prescinde de los conceptos de imprevisibilidad, irresistibilidad e inimputabilidad propia de la fuerza mayor del derecho común, brindando al transportador aéreo un régimen más favorable, cuenta habida que no tiene que acreditar las mismas y colocando al usuario en cierta indefensión, la que desaparece en el nuevo Convenio de Montreal de 1999.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 De lo expuesto precedentemente, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- a) el marco jurídico de los derechos de los pasajeros de transporte aéreo representa un esfuerzo de la OACI, CLAC y otros organismos regionales e internacionales, el que debe ser actualizado para comprender situaciones como el retraso, que no son lo suficientemente claras en función de su calificación como fuerza mayor; y
- b) resulta indispensable alcanzar un concepto universal de las situaciones que configuran caso fortuito o fuerza mayor, para ser aplicadas como eximentes.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se proponen las siguientes recomendaciones para su examen por la Conferencia:

- a) tomar nota de la información y de las consideraciones expuestas en el presente;
- b) respaldar las conclusiones del párrafo 3; y
- c) adoptar las recomendaciones del párrafo 4.

— FIN —