

**DUODÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/12)**

(Lima, Perú, del 2 al 4 de septiembre de 2003)

**Cuestión 11 del  
Orden del Día:**

**Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de los sistemas de billetes de pasaje electrónicos.**  
*Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC*

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Cabe recordar que durante el período anterior se solicitó a los Estados miembros dar a conocer toda la información disponible en sus Administraciones sobre legislación relativa a billetes electrónicos, con miras a formular una Directriz sobre este tipo de documentos para incorporarla a la normativa de la CLAC.
2. En ese sentido, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002) promulgó la Recomendación A15-4 “Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos”. De igual manera, tomando en cuenta que no se había avanzado en este tema dentro de la región, la Asamblea consideró conveniente incorporarlo al Programa de trabajo de la CLAC para este bienio.

### **Situación actual**

3. En cumplimiento a la tarea encomendada, la Secretaría, en varias oportunidades solicitó a los Estados el envío de información sobre el estado de implementación de la citada Recomendación en sus respectivas legislaciones. En ese sentido, se recibió información de once países; Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Guatemala, México, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela, las mismas que se detallan a continuación:

- Brasil En el caso de la adopción del billete electrónico, es responsabilidad de la empresa cumplir con lo dispuesto en el inicio del Artículo 4 del Decreto 676 que se transcribe a continuación:

Del Billeto de Pasaje:

Art. 2° El billete de pasaje es personal e intransferible.

Art. 3° El billete de pasaje podrá ser emitido por un transportador aéreo, sus representantes y sus agentes generales.

Párrafo único. Las empresas de transporte aéreo podrán autorizar a las agencias de viaje la emisión de billetes de pasajes para sus vuelos.

Art. 4° El billete de pasaje deberá contener, como mínimo, la siguiente información:

- a) nombre del pasajero;
- b) nombre y domicilio del transportador;
- c) lugar y fecha de emisión;
- d) origen y destino del viaje;
- e) clase de servicio, base tarifaria o cualquier otro dato que identifique el tipo de transporte;
- f) valor de la tarifa de pasaje, de la tasa de cambio, cuando sea aplicable, de la tarifa de embarque, cuando fuera el caso, y valor total cobrado al usuario;
- g) restricciones con respecto a la utilización del billete, cuando fuera el caso;
- h) franquicia del equipaje;
- i) la sigla y el nombre del transportador que efectivamente realizará el vuelo, en los casos de vuelo compartido (code sharing);
- j) nombre y sigla del transportador sucesivo, cuando fuera el caso;
- k) los derechos de los pasajeros y los límites de reparación de daños en casos de accidentes;  
Párrafo único. Se define como valor comercial a la suma de las cifras relacionadas al costo y flete de la carga.
- l) la forma de pago; y
- m) el plazo de validez de la tarifa.

1° En casos especiales, y con la aprobación del Departamento de Aviación Civil – DAC, podrá ser adoptado el billete simplificado, conteniendo menos información de lo especificado en el “capuz” de este artículo.

2° Podrá ser adoptado el billete electrónico (compra vía internet) siempre y cuando quede asegurado para el usuario la prestación de la información especificada en el inicio de este artículo.

- Chile Aunque algunas líneas aéreas utilizan el sistema de emisión de billetes electrónicos, como es el caso de LAN Chile y American, tanto en vuelos nacionales como internacionales, Chile aún no ha implementado normas al respecto. En todo caso, se tendrá debidamente en cuenta la Recomendación A15-4 para aplicación de sus conceptos, cuando ello corresponda.
- Colombia Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en su parte tercera, numeral 3.10.1.7 “Adquisición de Billetes” literal B) hace alusión a los derechos del pasajero en el caso de la expedición de tiquetes por vía electrónica.
- Costa Rica La legislación costarricense no contempla dentro de su Ordenamiento Jurídico normativa alguna que regule estas figuras; sin embargo, existen proyectos de ley, mediante los cuales se procura regular el comercio electrónico. Es conveniente anotar que este tipo de transacciones sí se realiza, procediendo el otorgamiento de un tiquete aéreo o un boleto convencional por parte de la aerolínea contra la presentación de una impresión de pago efectuado por parte del usuario.

Es real la necesidad que impera para establecer una normativa que rijan esta materia con la mayor brevedad posible, por cuanto deben determinarse sus alcances y establecerse normas de protección para garantizar la seguridad de estas transacciones, tanto para los operadores como para los usuarios.

- Cuba Aunque las aerolíneas tienen implantado el sistema de billetes de pasajes electrónicos, no existe legislación al respecto.
- Guatemala El único Artículo de la Ley de Aviación Civil de Guatemala que menciona algo relacionado con la emisión electrónica de billetes es el N° 87 de dicha Ley, el cual textualmente dice: “El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:
  - a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.
  - b) Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.
  - c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
  - d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.”
- México Las disposiciones legislativas y administrativas que regulan el transporte aéreo no especifican el sistema de emisión del boleto, a tal efecto, se considera viable que las empresas aéreas expidan los boletos mediante sistemas electrónicos, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en los artículos 49 y 51 de la Ley de Aviación Civil y 37 de su reglamento, que textualmente dice:

“Artículo 49: El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio. El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

Artículo 51: Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta Ley.

Artículo 37: El contrato que se expida en términos de lo dispuesto por el artículo anterior debe sujetarse a lo establecido en la norma oficial mexicana correspondiente y contener como mínimo lo siguiente:

- I. La tarifa aplicada en la ruta o en el tramo de una ruta que sea autorizado por la Secretaría y, en su caso, el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma;
- II. Las condiciones del servicio;
- III. Las responsabilidades del concesionario o permisionario;
- IV. Los derechos del pasajero o usuario del servicio; y,
- V. En el caso de servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de fletamento, las condiciones de operación y precio, así como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero.”

Si bien es cierto, la Ley y disposiciones substantivas aplicadas a la regulación en la materia en México no indican en forma expresa este tema; existen disposiciones legales en ordenamientos supletorios que hacen referencia a la emisión de billetes electrónicos que se encuentran contenidas en:

- ✓ El Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal.
- ✓ El Código Federal de Procedimientos Civiles.
- ✓ El Código de Comercio.
- ✓ Ley Federal de Protección al Consumidor.

Sobre este particular, estas disposiciones han sido reformadas mediante un decreto que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo de 2000 y surten sus efectos legales a partir del 7 de junio de 2000.

- Paraguay El Código Aeronáutico Nacional (Ley N° 1860/02) en su capítulo IV, Contrato de Transporte de Pasajeros, en sus Artículos 142, 143, 144, refieren que “el contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser aprobado por escrito, mediante el billete de pasaje o por los medios electrónicos...”

- Perú La Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, artículo 101.2 y, el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, artículos 231 y 232, norman la emisión de los billetes de pasajes “electrónicos”.
- República Dominicana En la actualidad no se dispone de normatividad sobre la materia.
- Venezuela Actualmente se encuentra en el proceso de actualización de su marco regulatorio nacional, donde se incluirán las disposiciones legales pertinentes para regular esta materia.

4. De la información señalada anteriormente se observa lo siguiente:

- a) Aunque algunas líneas aéreas utilizan el sistema de emisión de billetes electrónicos, tanto en vuelos nacionales como internacionales, la mayoría de Estados aún no ha implementado normas al respecto.
- b) En algunos Estados existen reglamentos o códigos aeronáuticos, en los que se hace alusión sólo a los derechos del pasajero en el caso de la expedición de tiquetes por vía electrónica.
- c) A pesar de que algunas disposiciones legislativas y administrativas que regulan el transporte aéreo de la mayoría de Estados no especifican el sistema de emisión del boleto, se considera viable que las empresas aéreas expidan los boletos mediante sistemas electrónicos, siempre que cumplan con algunos requisitos establecidos.
- d) Otros Estados han establecido en sus normas la información que debe contener un billete de pasaje electrónico.

5. En líneas generales, se podría decir que los Estados que respondieron no han considerado la Rec A15-4 en su normativa. En todo caso, es conveniente establecer una normativa que rija esta materia con la mayor brevedad posible, por cuanto deben determinarse sus alcances y establecerse normas de protección para garantizar la seguridad de estas transacciones, tanto para los operadores como para los usuarios. Consecuentemente, el Grupo podría trabajar en la elaboración de un proyecto de directriz que sirva como base de una futura Decisión de la CLAC.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

6. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.