

FACULTAD DE
DERECHO Y
CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de Derecho y Ciencias Políticas



UNIVERSIDAD
PRIVADA
DEL NORTE

“LA IMPORTANCIA DE LOS
REPORTES METEOROLOGICAL AERODROME
REPORT – METAR EN LOS PROCEDIMIENTOS
ADMINISTRATIVOS DE PROTECCIÓN AL
CONSUMIDOR DEL INDECOPI PARA LA
DETERMINACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LAS
AEROLÍNEAS ANTE LA CANCELACIÓN Y/O
RETRASO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
AÉREO”

Tesis para optar el título profesional de:

Abogada

Autor:

Leslyft Jhasmin Muñoz Miranda

Asesor:

Mg. Luis Carlos Polo Chávarri

Cajamarca - Perú

2020

DEDICATORIA

A mis padres Elda Trinidad Miranda Miranda y Mardin Muñoz Cáceres, quienes con tanto esfuerzo me brindaron educación, no podría ser quien soy ahora de no ser por ustedes, gracias por su amor infinito y comprensión.

A mis abuelos Gloria Maximina Miranda Rodríguez y Atanacio Miranda Tello, quienes con su inmenso amor me inculcaron a seguir los caminos de mi Dios.

A mis hermanos Mardin Jhordan Muñoz Miranda y Lindsay Jhesenya Muñoz Miranda, gracias por alentarme a seguir adelante.

A mi novio Jasiel Vargas García, gracias por amarme, motivarme, brindarme fortaleza y por ser comprensivo.

A mi coordinadora Mariela Rojas, gracias por impartir sus conocimientos conmigo, por enseñarme todo lo que he aprendido en el Indecopi y sobre todo por su apoyo para lograr este trabajo de investigación.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios quien con su inmensa misericordia me ha permitido continuar *“Porque todas las cosas proceden de él, y existen por él y para él. ¡A él sea la gloria por siempre! Amén.”* Romanos 11:36

Agradezco también a mis padres, abuelos, hermanos, novio, compañeros de trabajo y a toda mi familia por brindarme su amor y apoyarme en todas las metas que trazaba.

Infinitas gracias

Tabla de contenidos

DEDICATORIA.....	2
AGRADECIMIENTO.....	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
RESUMEN.....	7
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA	43
CAPÍTULO III. RESULTADOS.....	46
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	85
REFERENCIAS.....	91

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Ranking de Proveedores Sancionados.....	18
Tabla 2: Codificación de las nubes.....	36
Tabla 3 Lectura de un Metar.....	41
Tabla 4: Lectura del Metar Resolución 423-2019/PS1	81
Tabla 5: Lectura del Metar Resolución 423-2019/PS1	82
Tabla 6: Lectura del Metar Resolución 423-2019/PS1	83

ÍNDICE DE FIGURAS

Ilustración 1: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Perú	12
Ilustración 2: Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina - Ecuador.....	24
Ilustración 3: Cizalladura del viento.....	31
Ilustración 4: Turbulencia.....	31
Ilustración 5: Engelmiento.....	32
Ilustración 6: Formación de una tormenta	33
Ilustración 7: Formación de un tornado.....	34
Ilustración 8: Visibilidad	35
Ilustración 9: Octavas	36
Ilustración 10 Apéndice A - RAP 91 - Reglas de vuelo y operación general	39
Ilustración 11 Resoluciones 2018 - 2019 (Elaboración propia)	80
Ilustración 12: Meteorological Aerodrome Report – METAR del aeropuerto de Huánuco	81

RESUMEN

El transporte aéreo ha contribuido en gran manera al crecimiento del país; convirtiéndose en un medio de transporte rápido y seguro para la ciudadanía; sin embargo, existen ocasiones en que las aerolíneas estarán imposibilitadas de cumplir con los itinerarios programados, como cuando surjan factores climatológicos adversos, siendo necesario determinar si la responsabilidad por las cancelaciones y/o retrasos de vuelos les resulta atribuibles.

La presente investigación se centrará en establecer cuál es la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR en los procedimientos de protección al consumidor para determinar la responsabilidad al transportista aéreo; para ello, se analizarán cincuenta (50) resoluciones emitidas durante los periodos 2018 y 2019 por los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi, tanto de Lima como de las regiones, para lo cual se verificará cuál es el valor probatorio que éstos le atribuyen luego de realizar la interpretación del referido medio probatorio.

Palabras clave: Meteorological Aerodrome Report – METAR, factores meteorológicos adversos, exoneración de responsabilidad, cancelación y/o retraso de vuelos.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

El ser humano a lo largo de su vida tiene necesidades (alimentación, vestido, educación, salud, transporte, entre otros) y para satisfacerlas acude al mercado, en el transcurso de la relación hombre – mercado, *“el Estado ha establecido una serie de derechos y prerrogativas para el individuo, puesto que por mandato constitucional el fin supremo de la sociedad y del Estado es la persona humana”*; así, dentro de la gama de derechos de consumidor tenemos: *el derecho a la información, a la idoneidad de productos y servicios, el derecho a la salud, la seguridad, el respeto a su intimidad y su dignidad, el derecho a la protección de sus intereses económicos, el derecho a la igualdad de trato en las transacciones comerciales —no discriminación—, el derecho a la reparación de los daños, el derecho a ser representado, entre otros*”. (Carrión, 2019)

El artículo 65 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios, garantizando el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentren a su disposición en el mercado, y; velando por la salud y la seguridad de la población; conforme a lo descrito, este artículo recoge el derecho a la información que poseen los consumidores, el cual, en el marco de una economía social de mercado, constituye uno de los derechos más importantes, debido a que mediante su ejercicio los consumidores cumplen su función económica de ordenar el mercado, premiando con su elección a las empresas más eficientes.

Cabe precisar que, la “Economía Social de Mercado” se encuentra estipulada en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, el cual establece que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura; en otras palabras, *“es un sistema que hace del mercado la clave de la asignación de recursos, la gran motivación para la intervención del Estado se orientará a corregir las deficiencias de la competencia y restringirá su iniciativa empresarial a sectores como servicios públicos sociales (salud, educación, asistencia social, etc.)”*. (Cardich, 1985)

En ese sentido, el artículo 65 de la Constitución Política del Perú denota el carácter constitucional de los derechos del consumidor, otorgándole tutela jurídica al ser un derecho inherente a la esencia misma de la persona humana, y que representa una de las dimensiones de la economía social de mercado establecida por nuestra constitución, en la medida que el consumidor dotado de naturaleza humana y sujeto de derechos, es el destinatario final de todas las transacciones del mercado. (Carrión, 2019) En ese orden de ideas, podríamos decir que el régimen económico establecido en nuestra constitución es compatible con el contenido del derecho del consumidor como disciplina jurídica.

En esa misma línea, *“la protección de los consumidores debe entenderse dentro del marco constitucional económico; esta afirmación tiene trascendencia en un doble sentido: de un lado porque el mantenimiento del sistema económico constitucional es ya en sí una indirecta defensa del consumidor, y habría que ver por tanto hasta qué punto sería posible la regulación de su protección como consecuencia del daño*

que se les cause por el desajuste producido en el modelo económico debido a la actitud de los sujetos económicos (por ejemplo, alcance de la protección al consumidor frente a prácticas restrictivas). Y de otro porque la regulación de la defensa del consumidor no puede ir contra los principios constitucionales configuradores del modelo económico”. (Martín, 1984)

Es importante indicar que, lo establecido en la Constitución Política del Perú no debe entenderse solo desde la perspectiva del derecho fundamental que cuentan los consumidores y el especial cuidado que el Estado está encargado de tutelar; sino que, también debe entenderse como un mandato al sector privado, porque en el esquema de un economía social de mercado, establecido en el artículo 58 del texto constitucional, las empresas privadas movilizan la economía; lo que significa que tienen el deber de actuar dentro del marco de la legalidad e institucionalidad en el mercado y deben respetar los derechos de los consumidores. (Carrión, 2019) No obstante, se debe tener cuidado cuando, actuando en defensa del consumidor, la regulación que se promulgue no vulnere los principios económicos constitucionales¹ así, por ejemplo, cuando se exige información a las empresas en exceso. (Martín,

¹ Los principios del Régimen Económico de la Constitución Política del Perú son:

- Iniciativa privada libre
- Libertad de trabajo y libertad de empresa, comercio e industria
- Estado promueve las pequeñas empresas
- Pluralismo económico
- Igual tratamiento de la actividad empresarial
- Libre tenencia de moneda extranjera
- Actuación subsidiaria del estado
- Libre competencia
- Libertad de contratar
- Contrato ley: seguridad contractual
- Libre comercio exterior
- Igualdad jurídica de la inversión
- Defensa de los consumidores y usuarios

RODRÍGUEZ CAIRO, Vladimir. 2016. *Principios Generales Del Régimen Económico De La Constitución Política Del Perú.* QUIPUKAMAYOC: Revista de la Facultad de Ciencias Contables de la UNMSM. Pp. 121-137.

1984) En ese orden de ideas, “*la tutela del consumidor constituye un límite interno a la actividad económica, la que debe realizarse sin lesionar la seguridad y la salud, y debe orientarse a la obtención de fines sociales*”. (Biasco, 2005)

Ahora bien, además de la Constitución Política del Perú, existen normas que otorga tutela al consumidor, las cuales están dirigidas a disciplinar la producción y la distribución de productos alimenticios y otros bienes de gran consumo, imponiendo a las empresas obligaciones destinadas a garantizar la calidad y la seguridad de los productos (Biasco, 2005), tal es el caso de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor² (en adelante, el **Código**), la cual, en su artículo 19 establece un supuesto de responsabilidad administrativa conforme al cual los proveedores son responsables por la calidad e idoneidad de los productos y/o servicios que ofrecen en el mercado. Esto impone al proveedor la obligación de brindar los productos o servicios en las condiciones ofrecidas y acordadas³; no obstante, si bien podría existir una infracción cuando un proveedor no brinda un servicio conforme a lo pactado, tal situación contraria a la norma puede no sancionarse cuando nos encontremos ante un supuesto de ruptura del nexo causal.

² **LEY 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**, publicado el 2 de setiembre de 2010 en el Diario Oficial El Peruano.

³ **LEY 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**

Artículo 19.- Obligación de los proveedores

El proveedor responde por la idoneidad y calidad de los productos y servicios ofrecidos; por la autenticidad de las marcas y leyendas que exhiben sus productos o del signo que respalda al prestador del servicio, por la falta de conformidad entre la publicidad comercial de los productos y servicios y éstos, así como por el contenido y la vida útil del producto indicado en el envase, en lo que corresponda.

En esa misma línea, lo señalado no quiere decir que al no sancionar la conducta constitutiva de infracción el Estado estaría dejando en indefensión al consumidor; sino que, tal conducta no puede ser atribuible al proveedor porque la inejecución de la obligación no obedece a una causa imputable a éste. Siendo ello así, imponer una sanción a un proveedor cuando la cancelación del servicio no le es atribuible vulneraría todo lo establecido en nuestro ordenamiento jurídico (referente a la inejecución de las obligaciones regulado en el Código Civil) y los principios económicos constitucionales (referente a la libertad de contratar⁴).

Ahora bien, respecto a los servicios que una persona puede contratar a lo largo de su vida, tenemos al transporte aéreo, esta actividad es la que más ha contribuido a la integración nacional, regional e internacional, pues *“permite el turismo, facilita el*



comercio y el crecimiento económico, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas”;

Ilustración 1: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Perú

además, *“permite viajes rápidos y convenientes, incluso a áreas remotas a las que no llegan otros modos de transporte”* (Wiltshire & Jaimurzina, 2017).

⁴ “El contenido de la libertad de contratar comprende los siguientes aspectos: decidir sobre la celebración o no de un contrato, decidir con quién contratar, establecer el contenido del contrato (derechos y obligaciones de los contratantes)”.

Esta actividad en el Perú, además de conectar personas a nivel nacional e internacional, es de suma importancia pues ha contribuido al crecimiento de la economía generando trabajo a los peruanos y riqueza al darle un valor agregado al producto bruto interno (PBI); facilitando las exportaciones, las inversiones y el turismo. (IATA, 2014) Asimismo, en el Perú la aviación comercial es operada por dos (2) agentes, las líneas aéreas nacionales y extranjeras, que tienen frecuencias de llegadas y salidas en territorio peruano, ambas brindan dos (2) tipos de servicios en este mercado: transporte de carga y transporte de pasajeros. (ASPEC, 2013)

El artículo 78.1 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, define al transporte aéreo como la serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a personas o cosas desde un punto de partida a otro a cambio de una contraprestación, con sujeción a las frecuencias, itinerarios y horarios prefijados o informados, estableciendo como obligación de las aerolíneas hacer mención expresa de las condiciones del servicio al momento de la venta o en la publicidad que difunda⁵.

En ese sentido, el contrato de transporte aéreo se define como una relación jurídica a través de la cual un usuario o pasajero, conviene con una aerolínea, el traslado de una persona o cosa, de un punto de partida a un punto de destino, a cambio de una remuneración económica y con arreglo a las condiciones estipuladas; caracterizándose por ser consensual, bilateral, oneroso y de adhesión, pues en él

⁵ **LEY 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ.**

Artículo 78.- Del transporte aéreo, transporte aéreo especial y el trabajo aéreo

78.1 Se considera servicio de transporte aéreo a la serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una contraprestación, salvo las condiciones particulares del transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

existen condiciones preestablecidas por una de las partes, en este caso el transportador, las cuales no pueden ser modificadas por el pasajero. (Murillas, 2012)

Ahora bien, conforme a lo indicado, la Constitución Política del Perú y el Código recogen el derecho a la información e idoneidad, respectivamente, que tienen los consumidores; no obstante, también existen normas de ámbito regionales que otorgan protección a éstos, tal es el caso de la Decisión 619, 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 (en adelante, **Decisión 619**), la cual en su Capítulo III establece los derechos con los que cuentan los pasajeros antes y durante la prestación del servicio; así, por ejemplo:

- a) **Antes de la prestación del servicio;** los pasajeros tienen derecho a ser informados respecto de los vuelos disponibles, tarifas, valor del pasaje, las condiciones del transporte, los aeropuertos y terminales aéreas de origen y destino, del vuelo ofrecido. Asimismo, deberán ser informados sobre cualquier cambio en el vuelo, el itinerario y, sobre la cancelación o retraso.
- b) **Durante la prestación del servicio;** los pasajeros deberán ser informados respecto del procedimiento de embarque y/o cambio en las condiciones del vuelo si los hubiere (demoras, cancelaciones y desvíos); así como, respecto de la información necesaria para su seguridad (sobre el uso de equipo de emergencia, evacuación, etc.).

Conforme se advierte, la Decisión 619 establece la obligación de informar a los consumidores respecto de las demoras y cancelaciones antes o durante del vuelo; sin

embargo, ello no los exonera de responsabilidad, pues ésta conducta de por sí configura una presunta infracción al Código; así, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, **Indecopi**), ha señalado que un consumidor que contrata un servicio de transporte aéreo con un itinerario de vuelo determinado espera que éste se respete y que el proveedor actúe en la forma programada con la finalidad de no afectar su itinerario de viaje, pues, los pasajeros suelen programar sus agendas —vuelos de conexión, reuniones, asistencia a eventos, entre otros— basándose en la información de salida y llegada de los vuelos, por lo que las aerolíneas se encuentran obligadas a cumplir con lo pactado⁶.

Lo señalado en el párrafo precedente está estrechamente relacionado con el deber de idoneidad⁷ que tienen los proveedores en el mercado, el cual, conforme a lo indicado es la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función a la información trasladada al momento de la celebración del contrato o contratación.

⁶ Ver Resolución 0003-2019/INDECOPI-CAJ del 8 de enero de 2019, emitida por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Cajamarca.

⁷ **LEY 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**

Artículo 18.- Idoneidad

Se entiende por idoneidad la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función a lo que se le hubiera ofrecido, la publicidad e información transmitida, las condiciones y circunstancias de la transacción, las características y naturaleza del producto o servicio, el precio, entre otros factores, atendiendo a las circunstancias del caso.

La idoneidad es evaluada en función a la propia naturaleza del producto o servicio y a su aptitud para satisfacer la finalidad para la cual ha sido puesto en el mercado.

(...)

Al respecto, se debe indicar que *“la idoneidad constituye una de las manifestaciones de la asimetría informativa. Así se presenta un supuesto de falta de idoneidad cuando no existe coincidencia entre lo que el consumidor espera y lo que el consumidor recibe; naturalmente lo que el consumidor espera depende de la calidad y cantidad de información que le ha brindado el proveedor”*. (Aguila Grados & Gallardo Michelot, 2011, pág. 35)

En ese orden de ideas, *“la idoneidad es evaluada en función a la propia naturaleza del producto o servicio y su aptitud para satisfacer la finalidad para la cual ha sido puesto en el mercado; sin embargo, esta idoneidad no impone que el proveedor deba ofrecer una determinada calidad de los productos y/o servicios que ofrece en el mercado; sino que, éstos deben brindarlos en función a lo ofrecido al consumidor”*. (Carbonell O'Brien, 2010, pág. 126)

Asimismo, Gustavo Rodríguez señala que en el sistema jurídico peruano *“la historia del deber de idoneidad es bastante curiosa, pues desde la promulgación del Decreto Legislativo 716, Ley de Protección al Consumidor, el deber de idoneidad fue ganando espacio rápidamente como una de las exigencias más relevantes del sistema de protección al consumidor, al punto que la gran cantidad de controversias presentadas ante el Indecopi importaban plantear la inobservancia de ese deber”*.

(Rodríguez García, 2014, pág. 304) Cabe precisar que, lo mencionado por este autor es totalmente cierto, pues, desde la derogada Ley de Protección al Consumidor y con la norma vigente —el Código— el deber de idoneidad cuenta con mayor relevancia, así, solo en el 2018 el Servicio de Atención al Ciudadano del Indecopi tramitó a nivel

nacional 52 539 reclamos por infracción a este derecho, conforme se advierte de Anuario de Estadísticas Institucionales- 2018⁸.

Ahora bien, la obligación de los proveedores es responder por la idoneidad y calidad de los productos y servicios ofrecidos, pues un consumidor espera que, al contratar el servicio de transporte aéreo, se brinde en las condiciones informadas y ofrecidas; sin embargo, no siempre se cumplirá lo pactado; así, los incumplimientos de los itinerarios de vuelo, en la medida que no satisfacen las expectativas generadas en los consumidores, configuran un servicio no idóneo, cuya responsabilidad puede recaer en el proveedor.

Para el presente trabajo de investigación, de la revisión del Anuario de Estadísticas Institucionales del Indecopi se advierte que durante el 2018 el Servicio de Atención al Ciudadano del Indecopi tramitó a nivel nacional 5618 reclamos contra aerolíneas, y; los Órganos Resolutivos de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor junto con las Comisiones de Protección al Consumidor recibieron 1351 denuncias en el sector de transporte aéreo⁹.

Asimismo, del reporte obtenido del aplicativo Mira A Quién le Compras¹⁰ se advierte que, durante los años 2018 y 2019, los órganos resolutivos de protección al

⁸ Ver Anuario de Estadísticas Institucionales 2018 de Indecopi, publicado en abril de 2019. Disponible en el siguiente enlace:

<https://www.indecopi.gob.pe/documents/1902049/3405269/Anuario+2018+GEE+%281%29.pdf/687ebd-be-6e9c-9bbd-8d1a-53765bd4af5d> Consultado el 1 de julio de 2020.

⁹ Ídem

¹⁰ El Registro "Mira a quién le compras" contiene información sobre las sanciones aplicadas por el Indecopi a empresas o proveedores, desde enero de 2011, conforme a lo dispuesto por el artículo 119 de la Ley N°

consumidor impusieron 1258 sanciones a los proveedores de transporte aéreo. Se copia el referido reporte para mayor detalle:

Tabla 1: Ranking de Proveedores Sancionados

TRANSPORTE POR VIA AEREA				
En Todas las Sedes				
Nro.	Razón Social	Nombre Comercial	Total de Sanciones	Monto UIT
1	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	LATAM	359	1,118.59
2	L.C. BUSRE S.A.C.	LC PERÚ	202	821.91
3	PERUVIAN AIR LINE S.A.C.	PERUVIAN	139	384.96
4	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.	AVIANCA	118	363.64
5	AVIANCA PERÚ S.A.	TACA PERU	146	330.51
6	VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.	VIVA AIR	66	65.93
7	STAR UP S.A.	STAR PERÚ	20	62.12
8	IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A.	IBERIA LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA	27	28.52
9	LATAM AIRLINES GROUP S.A.	LATAM	42	25.49
10	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERÚ	AMERICAN AIRLINES	18	24.36
11	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL PERÚ	AEROVÍAS	11	16.00
12	COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACIÓN S.A.	COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	8	13.73

29751, Código de Protección y Defensa del Consumidor, donde se establece que el Indecopi debe llevar un registro de infracciones y sanciones. Disponible en el siguiente enlace: <https://servicio.indecopi.gob.pe/appCPCBuscador/> Consultado el 1 de julio de 2020.

13	AIR CANADA SUCURSAL DEL PERU	AIR CANADA	5	10.79
14	PLUS ULTRA SUCURSAL PERU	PLUS ULTRA	9	10.32
15	SERVICIOS AÉREOS DE LOS ANDES S.A.C.	SERVICIOS AÉREOS DE LOS ANDES	7	7.44
16	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION SUCURSAL DEL PERU	JETBLUE AIRWAYS	7	7.25
17	EMPRESA PÚBLICA TAME LÍNEA AÉREA DEL ECUADOR "TAME EP"	TAME LÍNEA	6	7.17
18	UNITED AIR LINES INC.SUCURSAL DEL PERU	UNITED AIRLINES	5	6.50
19	SERVICIOS AEREOS TARAPOTO E.I.R.L.	SERVICIOS AEREOS TARAPOTO	6	4.68
20	TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A. - SUCURSAL PERU	TACA	4	4.51
21	UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERU	UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERU	4	4.50
22	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. - SUCURSAL DEL PERU	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. - SUCURSAL DEL PERU	6	4.50
23	CLASS PRIORITY S.A.C.	CLASS PRIORITY	1	2.66
24	AVIANCA-ECUADOR S.A. SUCURSAL DEL PERU	AVIANCA-ECUADOR S.A. SUC. PERU	1	2.66
25	AIR MAJORO SOCIEDAD ANONIMA	FLY MAJORO	3	2.26
26	COSTARENA INTERNATIONAL TRAVEL E.I.R.L.	COSTANERA INTERNATIONAL	1	2.11
27	TURISTEA S.A.C.	TURISTEA	2	2.00
28	TAM LÍNEAS AEREAS S.A.-SUCURSAL PERU	TAM LÍNEAS	1	2.00
29	EMP DE TRAN DE PASAJ Y CARGA CAVASSA SRL	PASAJ Y CARGA CAVASSA	1	2.00
30	SPIRIT AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	SPIRIT AIRLINES	1	1.99

31	MOVIL AIR REGIONAL S.A.	MOVIL AIR	1	1.50
32	SKY AIRLINE PERU	SKY AIRLINE PERU	5	1.50
33	PERUVIAN AIRLINES S.A.	PERUVIAN	1	1.02
34	AERO PALCAZU S.A.C.	AERO PALCAZU	2	1.00
35	DELTA AIR LINES INC. SUCURSAL DEL PERU	DELTA AIR LINES	1	1.00
36	LATIN AMERICAN WINGS - SUCURSAL PERU	LATIN AMERICAN	1	1.00
37	TRAVEL AIR S.A.C. - EN LIQUIDACIÓN	TRAVEL AIR S.A.C.	2	1.00
38	AERODIANA S.A.C.	AERODIANA	2	1.00
39	TRANSPORTE AEREO EXPRESO MOCHE S.A.C	T.A.E.M. S.A.C.	2	1.00
40	ALAS PERUANAS S.A.C.	ALAS PERUANAS	2	0.98
41	MOVIL AIR S.A.C.	MOVIL AIR	2	0.92
42	AERONASCA PERÚ S.A.C.	AERONASCA	1	0.54
43	AVIANCA COSTA RICA S.A.	AVIANCA - TACA - LACSA	1	0.50
44	AERO PARACAS S A	AERO PARACAS	2	0.12
45	VIAJES & EXPLORERS E.I.R.L.	VIAJAS & EXPLORERS	1	0.00
46	RETAIL IN MOTION LATIN AMERICA SPA SUCURSAL DEL PERÚ	RETAIL IN MOTION LATIN AMERICA	1	0.00
47	FAST COLOMBIA SAS SUCURSAL PERU	FAST COLOMBIA SAS SUCURSAL PERU	3	0.00
48	ABC AEROLINEAS S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	ABC AEROLINEAS	1	0.00
49	TRANSPORTES AEREOS DEL MERCOSUR S.A.	TAM	1	0.00

Ahora bien, en muchos casos, las empresas de transporte aéreo alegan que las cancelaciones y/o retrasos del servicio se deben a circunstancias imprevistas

(factores climatológicos adversos, fallas ajenas al mantenimiento programado, entre otros), solicitando ser eximidos de responsabilidad por ruptura del nexo causal; sin embargo, aun cuando fundamenten ello, se encuentran obligados a acreditar sus afirmaciones con los medios probatorios pertinentes.

Al respecto, el artículo 104 del Código establece el supuesto de responsabilidad administrativa en la actuación del proveedor¹¹, que impone a éste la carga procesal de sustentar y acreditar que no es responsable por la falta de idoneidad del bien o servicio colocado en el mercado, porque pudo acreditar la existencia de hechos ajenos que lo eximen de responsabilidad por existir una ruptura del nexo causal por caso fortuito, fuerza mayor, hecho determinante de un tercero o de la imprudencia del propio consumidor.

Es importante señalar que, a diferencia de la responsabilidad civil donde se requiere la concurrencia de cuatro (4) elementos indispensables y necesarios: **la antijuridicidad**, conducta contraria a ley o al ordenamiento jurídico; **el factor de atribución** “*que es el título por el cual se asume responsabilidad, pudiendo ser este subjetivo (por dolo o culpa) u objetivo (por realizar actividades o, ser titular de determinadas situaciones jurídicas previstas en el ordenamiento jurídico), considerándose inclusive dentro de esta sub clasificación al abuso del derecho y la equidad*” (Espinoza Espinoza, 2002); **el nexo causal** o relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido, y; **el daño** como consecuencia de la

¹¹ **LEY 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR.**

Artículo 104.- Responsabilidad administrativa del proveedor

(...) El proveedor es exonerado de responsabilidad administrativa si logra acreditar la existencia de una causa objetiva, justificada y no previsible que configure ruptura del nexo causal por caso fortuito o fuerza mayor, de hecho determinante de un tercero o de la imprudencia del propio consumidor afectado.

lesión al interés protegido y puede ser patrimonial (daño emergente o lucro cesante) o extrapatrimonial (daño moral y daño a la persona); en los procedimientos de protección al consumidor el deudor mantiene una responsabilidad objetiva; es decir, no se exige para la configuración de la infracción de un elemento subjetivo de culpabilidad o intención del agente imputado; siendo que, para librarse de responsabilidad el proveedor debe acreditar la existencia de un supuesto de caso fortuito, fuerza mayor o hecho determinante de un tercero que le impida cumplir con la obligación ofrecida.

Cabe precisar que, la responsabilidad objetiva se puede dar únicamente en las obligaciones de resultado; donde el proveedor se obliga a cumplir con determinada prestación según lo pactado a cambio de una contraprestación; para el caso en concreto, el servicio de transporte aéreo se encuentra comprendido dentro de una obligación de resultados, pues el pasajero espera que al contratar dicho servicio se le asegure el traslado a su lugar de destino en la fecha y hora ofrecidas; siendo ello así, solo corresponde verificar la concurrencia de tres (3) elementos: antijuricidad, nexo causal y daño, para determinar la responsabilidad al proveedor.

Ahora bien, en relación al nexo causal como uno de los elementos principales de la responsabilidad, este *“se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una relación de causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad”* (Patiño, 2011).

En atención a lo señalado, para atribuirle responsabilidad al transportista aéreo será indispensable la existencia de este nexo causal; no obstante *“el proveedor no siempre será responsable ya que podrá exonerarse de la responsabilidad únicamente si logra acreditar que existió una causa objetiva, justificada y no previsible para su actividad económica que califique como caso fortuito, fuerza mayor, hecho de tercero o negligencia del propio consumidor para no cumplir con lo ofrecido”*. (Aguila Grados & Gallardo Michelot, 2011); así, con la finalidad de ser eximido de responsabilidad, el transportista aéreo se encuentra en la obligación de presentar los medios probatorios pertinentes para acreditar que no fue responsable por la cancelación o el retraso del vuelo, ello, de conformidad con la regla general de la carga de la prueba establecido en el artículo 173.2 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General¹².

En materia de servicios de transporte aéreo, el tercer párrafo del artículo 7 de la Decisión 619 establece que se exonerará de responsabilidad al transportista aéreo cuando se presenten hechos de **fuerza mayor**, **caso fortuito** o **circunstancias imprevistas** debidamente verificadas por la autoridad nacional competente¹³; en ese

¹² **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL.**

Artículo 173.- Carga de la prueba

173.1 La carga de la prueba se rige por el principio de impulso de oficio establecido en la presente Ley.

173.2 Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones.

¹³ **DECISIÓN 619, 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**

sentido, cuando estemos ante alguno de estos supuestos se configurará la ruptura del nexo causal.

En esa línea, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina¹⁴ en la Interpretación Prejudicial del proceso 313-IP-2015 emitida el 26 de junio de 2017 ha señalado que,

el artículo 7 de la Decisión 619 establece tres (3) supuestos en los cuales el transportista aéreo se encontrará exento de

responsabilidad, lo cuales son:

a) **Hecho de fuerza mayor,**

el artículo 1315 del Código



Ilustración 2: Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina - Ecuador

Civil establece que el hecho de fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso. Según la definición de Enneccerus y Nipperdey la fuerza mayor es

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.

¹⁴ El Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina es el órgano jurisdiccional de la Comunidad Andina, de carácter permanente, supranacional y comunitario, instituido para declarar la legalidad del derecho comunitario y asegurar su aplicación e interpretación uniforme en todos los Países Miembros. Ver: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=29&tipo=SA&title=tribunal-de-justicia-de-la> Consultado el 1 de julio de 2020.

el “*acontecimiento cognoscible, imprevisible que no deriva de la actividad en cuestión, sino que en este sentido viene de fuera, y cuyo efecto dañoso no podía evitarse por las medidas de precaución que racionalmente eran de esperar*” (Enneccerus, 1943). Lizardo Taboada señala que la fuerza mayor es una causa ajena que se originaría en hechos de los hombres (lícitos o ilícitos) como, por ejemplo: los conflictos bélicos, los actos de la autoridad, un arresto policial, una orden judicial, entre otros (Taboada Córdova).

b) **Caso fortuito**, al igual que el hecho de fuerza mayor, el artículo 1315 del Código Civil prescribe que el caso fortuito es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso; no obstante, la doctrina se ha encargado de diferenciar estos dos; así, el caso fortuito es un suceso irresistible e imprevisible, ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño; es decir, es una causa extraña y ajena al sujeto, este guarda mayor relación con los hechos naturales como, por ejemplo: terremoto, inundación, incendio, la caída de un rayo o un meteorito, entre otros.

Como se puede advertir, tanto la fuerza mayor y el caso fortuito suponen la existencia de las siguientes características: (i) extraordinario, (ii) irresistible, e; (iii) imprevisible.

En relación a la primera característica, un hecho no solo es externo a la actividad productora del daño, sino que además debe tener un carácter y una violencia excepcional; así, no puede ser apreciado subjetivamente, sino objetivamente, es decir, indiscutible para todos. En otras palabras un suceso extraordinario no es algo

fuera de lo común para un sujeto en particular, sino debe serlo para todos; de ahí que, no existen casos fortuitos o de fuerza mayor “privados”. (De Trazegnies, 2001, págs. 338 - 339)

Respecto de la característica de la irresistibilidad, esta debe ser entendida como la impotencia del deudor para evitarla, en otras palabras, por más intentos que se realicen, no se puede impedir su acaecimiento, Felipe Osterling y Mario Castillo señalan que esta característica está estrechamente relacionada con lo extraordinario; sin embargo, no deben confundirse, porque un evento puede ser imposible de resistir, pero no encontrarse dentro de la esfera de lo extraordinario. (Osterling & Castillo, 2008)

Por último, la tercera característica supone que un hecho será imprevisible cuando supera o excede la aptitud normal de previsión del deudor en la relación obligacional; es decir, el evento no solo debe revestir la objetividad en sí mismo como hecho extraordinario, lo cual se demuestra al analizar la frecuencia o habitualidad del suceso, sino que además se requiere del elemento inherente al individuo, relativo a la conducta diligente que se espera de él. (De Trazegnies, 2001, págs. 339 - 340)

Finalmente, en cualquiera de estos dos supuestos —caso fortuito o fuerza mayor— el Código Civil, la Decisión 619 y Código les asigna un mismo efecto jurídico: la exoneración de responsabilidad del autor.

Por otro lado, conforme a lo señalado en los párrafos anteriores, la Decisión 619 establece un tercer supuesto como eximente de responsabilidad, así tenemos:

- c) **Circunstancias imprevistas**¹⁵, son aquellas que resultan ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del transportista; en otras palabras, un hecho imprevisible es aquel cuyo daño o efecto no podía evitarse a pesar de realizar las medidas de precaución que racionalmente eran de esperar; así, *“la imprevisibilidad se presenta cuando no es posible contemplar el hecho con anterioridad a su ocurrencia. Para establecer qué es lo previsible en cada caso concreto, se requiere analizar las circunstancias particulares que rodean la actividad en desarrollo de la cual acaeció el daño”* (Patiño, 2011). Siendo ello así, para interpretar si un hecho es imprevisible se deberá analizar caso por caso y con la prudencia oportuna, pues no todo suceso será imprevisto. Asimismo, Bastardos Yustos señala que *“el término imprevisible es equivalente a circunstancias sobrevenidas, objetivamente imprevisibles y no meras imprevisiones”*. (Bastardo, 2010)

Ahora bien, la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Cajamarca, en la Resolución 0023-2017/INDECOPI-CAJ del 13 de febrero de 2017, emitida en el trámite del Expediente 0118-2016/PS0-INDECOPI-CAJ señaló que, de conformidad con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 7 de la Decisión

¹⁵ **DECISIÓN 619, 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**

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.

619, las circunstancias imprevistas, son aquellas que se originan por fallas técnicas no correspondientes al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave, causas meteorológicas, fallas de los equipos de soporte en tierra, entre otras.

Del mismo modo, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina en la Interpretación Prejudicial del proceso 173-IP-2016 emitida el 15 de marzo de 2018 ha indicado que la Decisión 619 establece tres (3) supuestos de ruptura del nexo causal, los cuales son fuerza mayor, caso fortuito y circunstancias imprevistas, señalando como ejemplo de este último lo siguiente:

- Las causas meteorológicas que impiden la operación del vuelo.
- Las fallas técnicas que no correspondan al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave.
- Las fallas técnicas causadas por pasajeros o terceros en el momento de vuelo.
- Las fallas de los equipos de soporte en tierra.

Considerando lo señalado, si bien se puede advertir que las circunstancias imprevistas podrían estar englobadas dentro del hecho de fuerza mayor o caso fortuito, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina ha dejado en claro que el artículo 7 de la Decisión 619 lo regula como un **tercer supuesto** solo para efectos de exoneración del transportista aéreo; siendo ello así, cuando nos encontramos ante cancelaciones o retrasos de vuelos por causas meteorológicas, esta se considerará como una circunstancia imprevista, debiendo el proveedor acreditar fehacientemente que el servicio de transporte se canceló o retrasó debido a éstas.

Cabe precisar que, aun cuando el artículo 1315 del Código Civil establece únicamente a la fuerza mayor y al caso fortuito como situaciones que impiden la ejecución de la obligación, solo para los casos donde se analizan la responsabilidad de un transportista aéreo deberá aplicarse la Decisión 619, pues las normas del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina se aplican de manera preferente sobre las normas nacionales e incluso sobre cualquier otra norma de carácter internacional, ello de conformidad con el principio de autonomía. Así, en atención a ello, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina en la interpretación prejudicial del Proceso 239-IP-2014 señaló que el ordenamiento jurídico comunitario andino *“goza de preminencia o relevancia respecto de los ordenamientos jurídicos de los países miembros y respecto de las normas derecho internacional, teniendo en cuenta las materias transferidas para la regulación por el legislador comunitario. En ese marco, ha establecido que, en caso de presentarse antinomias entre el derecho comunitario andino y el derecho interno de los países miembros, prevalece el primero, (...). No significa esto que la normativa interna sea derogada por la normativa comunitaria andina, sino que para el caso en concreto la primera se convierte en inaplicable por el ordenamiento jurídico nacional.”* En ese sentido, la normativa prevalente para analizar temas de transporte aéreo es la normativa de la comunidad andina, lo que incluye los conceptos de ruptura del nexo causal por circunstancia imprevista.

Ahora bien, considerando que en la presente investigación concierne analizar la determinación de responsabilidad del transportista aéreo, corresponde verificar cuando nos encontramos ante una circunstancia imprevista como las causas meteorológicas que impiden la operación del vuelo.

Al respecto, los factores climatológicos, como la lluvia, la temperatura, la humedad, el viento, entre otros son estudiados por la meteorología, “*ciencia encargada del estudio de la atmósfera, de sus propiedades y de los fenómenos que en ella tienen lugar, los llamados meteoros*” (Rodríguez Jiménez, Portela Lozano, & Benito Capa, 2004); siendo que, las condiciones atmosféricas cambian dependiendo del momento y lugar en concreto, y son determinantes para realizar diferentes actividades al aire libre, trabajos de campo, viajes, entre otros; cuando suceden fenómenos meteorológicos desfavorables (tormentas, huracanes, lluvias de mayor intensidad, vientos de cola, etc.) nos encontramos ante circunstancias imprevistas que pueden afectar la seguridad de un vuelo, ocasionado la cancelación y/o retrasos de este, con lo cual, afecta también la satisfacción del cliente (en términos de puntualidad, regularidad de los vuelos y conexiones con éxito) y la economía de las compañías.

Ahora bien, los fenómenos meteorológicos adversos que afectan al transporte aéreo pueden ser los siguientes:

- a) **Cizalladura del viento**, “*desde el punto de vista aeronáutico, la cizalladura se define como el cambio de las componentes del viento en las direcciones de los ejes de referencia del avión*” (Jiménez, Tema 12B: Cizalladura del viento, 2016).

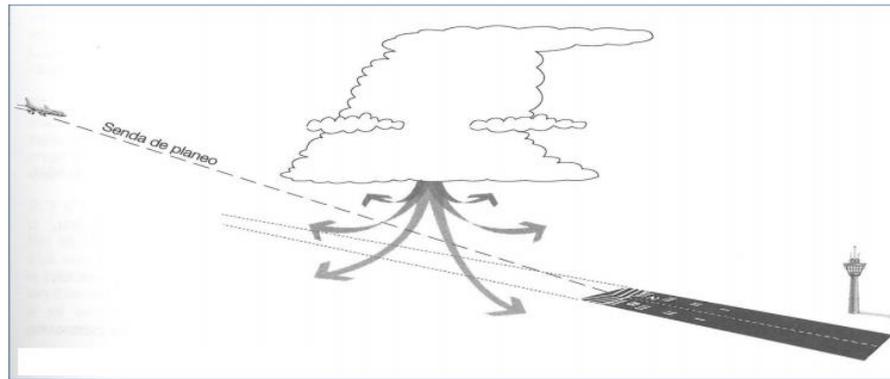


Ilustración 3: Cizalladura del viento

- b) **Turbulencia**, “es un estado del flujo de aire, en el cual, las velocidades muestran fluctuaciones irregulares”, “normalmente se conoce como “baches”, pues son aceleraciones horizontales o verticales, que pueden modificar los parámetros de un vuelo.” (Jimenez, 2016) “Un avión volando en una nube de tormenta está sometido a aceleraciones verticales extremadamente fuertes que pueden someterle a fuerzas o tensiones muy peligrosas. La entrada de un avión en una ascendencia fuerte, produce el mismo efecto que una brusca y violenta maniobra”. (Velazquez Machain, 1999)

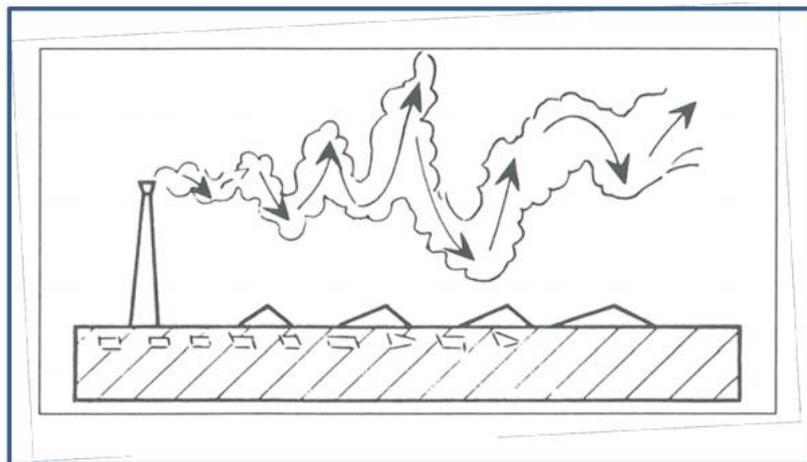


Ilustración 4: Turbulencia

- c) **Engelamiento**, “se define como el depósito de hielo sobre una aeronave, que se produce cuando el agua líquida subfundida se congela al impactar con la

aeronave. El hielo se adhiere a los elementos expuestos al viento relativo, y a aquellas partes que sobresalen del avión, pudiendo ocasionar alteraciones en las propiedades aerodinámicas de la aeronave en vuelo, reducción de la visibilidad, interferencias en las ondas de radio, errores en los instrumentos, aumento del peso de la aeronave, pérdida de potencia, vibraciones que provocan fatiga estructural. El engelamiento sobre un avión puede producirse dentro de nubes, dentro de bruma o niebla, y en el seno de la precipitación (lluvia engelante)". (Jiménez, Tema 14: Engelamiento , 2016)



Ilustración 5: Engelamiento

- d) **Tormentas (TS)**, cuando la atmósfera es térmicamente inestable se pueden formar las nubes del tipo *cumulonimbus*¹⁶, las cuales suelen dar lugar a precipitaciones en forma de chubascos, y este fenómeno se convierte en tormenta cuando existen descargas eléctricas o relámpagos, que provocan un fenómeno acústico, generalmente muy intenso, el trueno. (Velazquez Machain, 1999)

¹⁶ “Se considera que existen tres familias de nubes: las cumuliformes (cúmulos), las estratiformes (estratos) y las cirriformes (cirros), dependiendo su formación de la velocidad y turbulencia de la corriente de aire ascendente. (...) Cuando un estrato o un cúmulo da lugar a precipitaciones, ya sea en forma de nieve, lluvia o granizo, se combina el nombre básico de la nube con el término nimbus (nube de lluvia o tempestad).”

Ver: <http://200.58.146.28/nimbus/weather/pdf/cap6.pdf> Consultado el 21 de marzo de 2020.

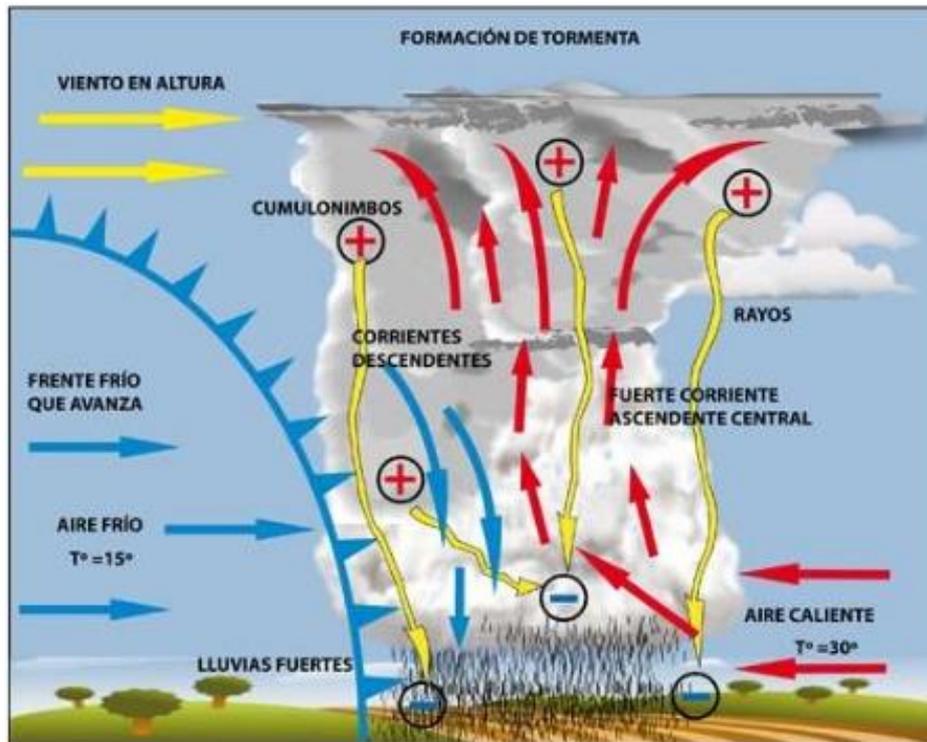


Ilustración 6: Formación de una tormenta

- e) **Tornados (FC)**, “la característica sobresaliente de esta clase de fenómenos es la parte oscura y en forma de fenómeno que cuelga de la parte inferior de un cumulonimbus. Este fenómeno cuando ocurre sobre tierra se llama tornado y tromba cuando ocurre sobre mar” (Velazquez Machain, 1999).

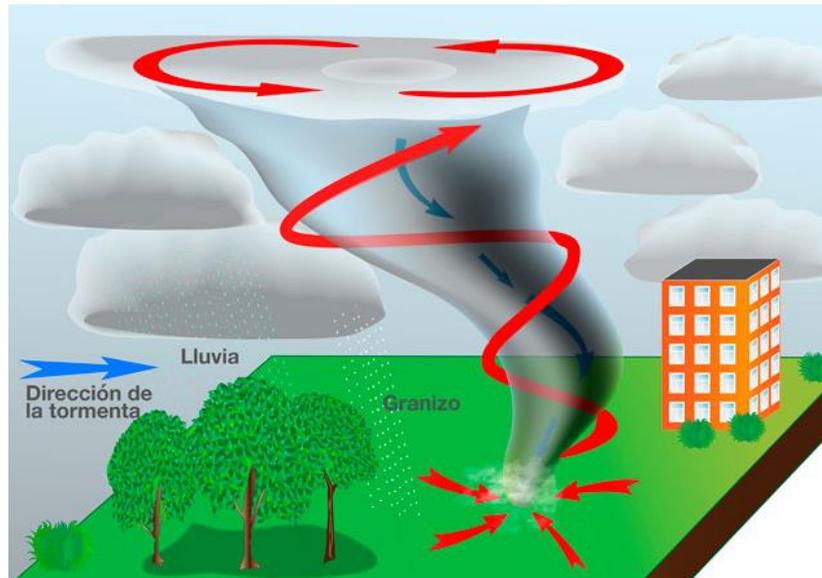


Ilustración 7: Formación de un tornado

f) **Visibilidad reducida**, el término “visibilidad” es usado, comúnmente en aviación, como la máxima distancia horizontal a la cual un objeto prominente puede ser visto y reconocido. Está clasificada como:

- Visibilidad Horizontal, es la mayor distancia a la cual un objeto, puede ser visto o identificado como tal, sin la ayuda de instrumentos ópticos.
- Visibilidad Vertical, es la que se obtiene perpendicularmente al horizonte hacia arriba o hacia abajo.
- Visibilidad Oblicua, es la que se mide entre la vertical y el horizonte.

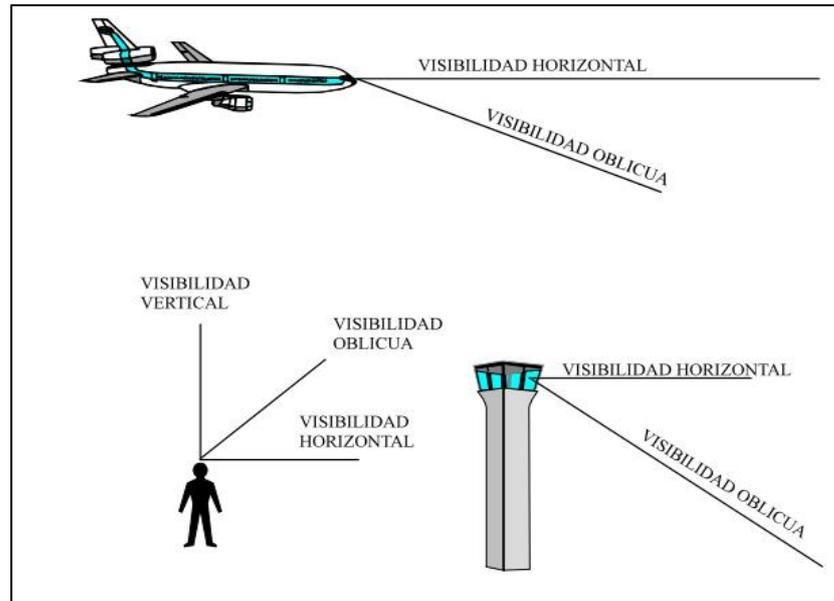


Ilustración 8: Visibilidad

Cuando no hay nubes en el cielo la visibilidad vertical será ilimitada; sin embargo, cuando haya nubes cubriendo la totalidad del cielo, la visibilidad vertical será la distancia (altura) que hay entre el suelo y las nubes, y, cuando un fenómeno obstruye la visión debido a que cubre la totalidad del cielo, la visibilidad vertical será la máxima distancia que nosotros alcanzamos a ver. (Velazquez Machain, 1999)

g) **Techo de Nubes**, es la evaluación de cielo cubierto parcial o total por capas de nubes (opacas o delgadas) y/o por fenómenos de oscurecimiento o de obstrucción a la visión, estos pueden clasificarse en:

- Fenómenos de obstrucción a la visión, aquellos que limitan la visibilidad horizontal y que tiene su base en la superficie.
- Fenómenos de oscurecimiento y/o nubes, son aquellos que ocultan la bóveda celeste y que sus bases no están en contacto con la superficie.

Los fenómenos de oscurecimiento y las nubes se codifican de la siguiente manera: (Velazquez Machain, 1999)

NOMBRE	CODIFICACIÓN	COBERTURA
Despejado	SKC	Cielo totalmente despejado
Algunos	FEW	1 a 2 octavas
Medio Nublado	SCT	Cielo cubierto de 3 a 4 octavas
Nublado	BKN	Cielo cubierto de 5 hasta 7 octavas
Cerrado	OVC	Cielo totalmente cubierto

Tabla 2: Codificación de las nubes

Cabe precisar que, para verificar la cobertura, es necesario que el cielo que cubre al aeródromo se divida en ocho partes. Se copia imagen para mayor detalle:

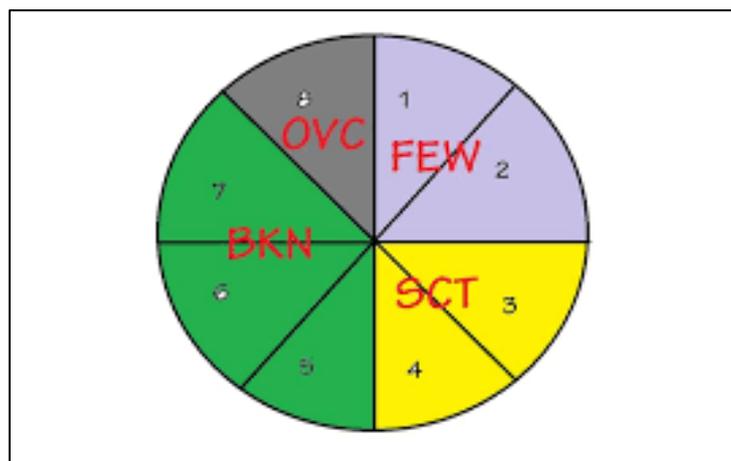


Ilustración 9: Octavas

h) **Precipitaciones**, se da el nombre de “precipitación”, a todos los hidrometeoros que provenientes de la condensación del vapor de agua atmosférico, caen y llegan hasta la superficie de la tierra, ya sea en forma líquida o sólida. Existen diferentes tipos de precipitaciones, las cuales pueden ser:

- **Llovizna (DZ)**, son gotas pequeñas y uniformemente espaciadas que parecen flotar siguiendo las corrientes de aire. A diferencia de las gotitas que constituyen la niebla, la llovizna cae al suelo.
- **Luvia (RA)**, son gotas de agua que se desploman de las nubes y son más grandes que las de la llovizna.
- **Llovizna Helada (DZFZ)**, es llovizna que cae en forma líquida, pero cuyas gotas se congelan instantáneamente al chocar con el suelo.
- **Lluvia Helada (RAFZ)**, es lluvia que cae en forma líquida pero cuyas gotas se congelan instantáneamente al chocar con el suelo.
- **Cristales de Hielo (IC)**, es hielo en forma de agujas, columnas o láminas no agrupadas. A menudo son tan pequeños que parecen estar suspendidos en el aire. Pueden caer de una nube o en aire claro. Son visibles principalmente cuando brillan al reflejo del sol y pueden producir columnas luminosas.
- **Granizo (GR)**, es la precipitación en forma de bolas o terrones irregulares de hielo.
- **Nieve (SN)**, son cristales de hielo blanco o translúcidos que se presentan generalmente en forma hexagonal, (formando estrellas), y a menudo caen mezclados como simples cristales de hielo a temperaturas más altas de – 5°C. Los cristales de hielo se agrupan para formar copos de nieve.

- **Pelotas de Hielo (PE)**, son granos de hielo blanco y opaco en forma de esferas de 2 a 5 milímetros de diámetro. Son quebradizos y fácilmente compresibles y pueden rebotar o desintegrarse al golpearse contra superficies duras.
- **Granos de Nieve (SG)**, son granos de hielo blanco y opaco que caen en pequeñas cantidades, que cuando chocan con el suelo no saltan ni se rompen.
- **Aguanieve**, es la precipitación de nieve con alto porcentaje de agua. La cual, cuando cae con ligera intensidad no alcanza a acumularse y la cantidad de agua líquida que contiene, hace que su porción de nieve se funda rápidamente sobre el suelo. (Velazquez Machain, 1999)

Al respecto, para identificar los fenómenos meteorológicos, ya sea favorables o no, es necesario contar con un reporte que emiten las entidades especializadas —como Corpac S.A. en caso de Perú o el Servicio de Información Meteorológica de www.ogimet.com a nivel mundial— denominado *Meteorological Aerodrome Report* - METAR, este es un mensaje codificado que indica las condiciones atmosféricas del aeródromo observadas en un momento específico, esta información es obtenida de la estación meteorológica local ubicada en cada aeropuerto y actualizada a cada hora (Ecológica, 2019), para realizar una observación meteorológica y poder descifrar el *Meteorological Aerodrome Report* - METAR, se debe tener en cuenta los elementos que lo componen, los mismos que son: lugar y hora de observación, velocidad y dirección del viento, visibilidad horizontal, fenómenos de tiempo, cantidad y tipo de nubes, temperatura del aire, temperatura del rocío y presión atmosférica.

Asimismo, a efectos de leer un *Meteorological Aerodrome Report - METAR*, se debe contar con los mínimos operables (visibilidad horizontal y vertical), pues esta información es de suma importancia a fin de determinar si el techo de nubes que cubren al aeródromo es adecuado para que pueda operar el avión.

Al respecto, es importante indicar que, en el Perú la entidad especializada en aviación civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha estipulado en el Apéndice A de la norma técnica denominada “RAP 91 – Reglas de vuelo y operación general”¹⁷ las condiciones mínimas de visibilidad para el despegue y/o aterrizaje de una aeronave; siendo estas las siguientes:

Apéndice A			
Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes			
Tabla 1*			
Banda de altitud	Clase de espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes
A 3050 m (10000 ft) AMSL o por encima	A*** B C D E F G	8 km	1500 m horizontalmente 300 m (1000 ft) verticalmente
Por debajo de 3050 m (10000 ft) AMSL y por encima de 900 m (3000 ft) AMSL, o por encima de 300 m (1000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** B C D E F G	5 km	1500 m horizontalmente 300 m (1000 ft) verticalmente
A 900 m (3000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** B C D E	5 km	1500 m horizontalmente 300 m (1000 ft) verticalmente
	F G	5 km**	Libre de nubes y con la superficie a la vista

Ilustración 10 Apéndice A - RAP 91 - Reglas de vuelo y operación general

¹⁷ **RAP 91: REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL**, emitida por el Ministerio Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Aeronáutica Civil. Disponible en: http://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/rap/2018/RAP_91/parte_1/1-RAP%2091_SE_PI_Caratula_indice.pdf Consultado el 21 de junio de 2020.

En ese sentido, las condiciones de visibilidad y distancia de las nubes se medirán de acuerdo a la altitud en la que se encuentre el Aeropuerto donde se realizarán las maniobras, información que puede ser obtenida de la página web de Corpac S.A.

Así, por ejemplo: el Aeropuerto de la ciudad de Pucallpa se encuentra a 146 metros de altitud¹⁸, por lo que la visibilidad mínima para operaciones aeronáuticas será de 5 km o 5000 metros con 1500 metros de visibilidad horizontal y 300 metros de visibilidad vertical.

A modo de ejemplo, con la finalidad de verificar cuál es la lectura de un reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR, se ha obtenido un extracto de este, el cual obra en el Expediente 0156-2017/PS0-INDECOPI-CAJ seguido por el señor Napoleón Benjamín Gaitán Cabellos contra L.C. Busre S.A.C., tramitado ante el Órgano Resolutivo de Procedimientos Administrativos adscrito Oficina Regional del Indecopi de Cajamarca; así, en dicho procedimiento esta instancia determinó que las condiciones meteorológicas del aeródromo no eran las adecuadas, en tanto, la visibilidad horizontal y vertical se encontraban por debajo de los mínimos operables de la aeronave del administrado:

¹⁸ **AEROPUERTO INTERNACIONAL "CAP. FAP. DAVID ABENZUR RENGIFO" DE PUCALLPA**

Ubicado en la Región Ucayali, Provincia de Coronel Portillo y Distrito de Pucallpa a 5.5 Km. de la ciudad, el Aeropuerto de "CAP. FAP. David Abenzur Rengifo", actualmente, administrado por la empresa privada Aeropuertos del Perú (AdP) (...)

INFORMACIÓN AEROPORTUARIA

(...)

Temperatura de referencia: 32.1° C

Elevación: 146 msnm

(...)

Ver: <http://www.corpac.gob.pe/Main.asp?T=4175> Consultado el 21 de marzo de 2020.

Reporte METAR de las 09:00 (4:00 hora local)

SPJR 180900Z VRB02KT 9999 BKN027 SCT033 08/04 Q1027 RMK PP000=

Lectura:

En el aeropuerto de Cajamarca (SPJR), el día 18 a las 09:00 horas UTC (180900Z), la dirección del viento era variable con velocidades de 2 nudos (VRB02KT), la visibilidad horizontal fue de 10000 metros (9999), cielo nublado a 2700 pies de altura (BKN027) y nubes dispersas a 3300 pies de altura (SCT033).

Tabla 3 Lectura de un Metar

En ese sentido, una vez efectuada la lectura del reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR corresponde determinar la relevancia de este medio probatorio para la exoneración de responsabilidad y cuál es la interpretación que tiene los órganos resolutores de este documento, para ello, en la presente investigación se analizarán cincuenta (50) resoluciones emitidas por los Órganos Resolutivos de Procedimientos Sumarísimos y Comisiones de Protección al Consumidor, tanto de Lima como de provincia, entre los años 2018 y 2019, con la finalidad de verificar si el referido documento técnico es pertinente y útil para exonerar de responsabilidad a las aerolíneas por la cancelación y/o retraso del servicio de transporte aéreo.

1.2. Formulación del problema

¿Cuál es la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR en los procedimientos administrativos de protección al consumidor del Indecopi para la determinación de responsabilidad de las aerolíneas en la prestación del servicio de transporte aéreo?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Establecer la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR en los procedimientos administrativos de protección al consumidor del Indecopi para la determinación de responsabilidad de las aerolíneas en la prestación del servicio de transporte aéreo.

1.3.2. Objetivos específicos

- Analizar las resoluciones emitidas por los órganos resolutivos del Indecopi –periodo 2018 y 2019– para verificar si los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR son un medio probatorio idóneo para determinar la responsabilidad a las aerolíneas (nacionales o internacionales).
- Verificar cual es la interpretación que realizan los diferentes órganos resolutivos del Indecopi respecto de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR.

1.4. Hipótesis

Los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR al contener información relevante sobre los aspectos meteorológicos de un aeródromo son considerados como medios probatorios pertinentes que generan certeza en los órganos resolutivos del Indecopi para exonerar de responsabilidad a las aerolíneas por la cancelación o retraso del servicio de transporte aéreo, debido a circunstancias imprevistas.

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

2.1. Tipo de investigación

“La investigación consiste en una actividad direccionada a la búsqueda o averiguación de algo, que puede ser conocimiento, problemas, estudios, fenómenos, cosas, etc.”

(Urquiaga, 2018)

La presente investigación jurídica es no experimental, en su modalidad de transversal,

“este tipo de diseños no experimentales solo se sustrae a contemplar los fenómenos en su estado natural para luego analizarlos. Se caracteriza por no manipular deliberadamente la variable”. (Urquiaga, 2018).

Asimismo, según el nivel de investigación, es descriptiva, mediante la cual se realizará un análisis detallado de la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* - METAR en los procedimientos administrativos de protección al consumidor del Indecopi para determinar la responsabilidad de las aerolíneas en la cancelación o retraso del servicio de transporte aéreo.

2.2. Población y muestra (Materiales, instrumentos y métodos)

2.2.1. Población

“La población es el grupo de personas, seres vivos, objetos, casos, situaciones, etc. sobre los cuales el investigador está interesado en estudiar para comprobar una hipótesis planteada al respecto de ellos. Este conjunto posee una o más características, propiedades, atributos que deben ser precisadas en el tiempo y el espacio para que tenga un carácter inequívoco”. (Urquiaga, 2018)

Para la presente investigación, la población está delimitada por las resoluciones emitidas por los Órganos Resolutivos de Procedimientos Sumarísimos y Comisiones de Protección al Consumidor, tanto de Lima como de provincia, durante los años 2018 y 2019, los cuales son aproximadamente 500.

2.2.2. Muestra

En la presente investigación únicamente se tomarán en cuenta cincuenta (50) resoluciones emitidas por los Órganos Resolutivos de Procedimientos Sumarísimos y Comisiones de Protección al Consumidor, tanto de Lima como de provincia, en los años 2018 y 2019, que se encuentren relacionada con cancelaciones o retrasos de vuelos y donde se analizó la responsabilidad del transportista aéreo en atención a los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR*.

2.3. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos

2.3.1. Técnicas

Para la presente investigación se utilizará las siguientes técnicas para recolectar datos:

- a) **Técnica de análisis de documentos:** mediante la cual se recolectará información de libros, artículos, u otros documentos que contengan información relacionada con el transporte aéreo, las causas eximentes de responsabilidad, factores climatológicos, entre otros.

- b) **Técnica de análisis de casos o resoluciones administrativas:** a través de esta técnica se realizará la búsqueda de resoluciones (jurisprudencia)

emitida por los órganos resolutivos del Indecopi que estén relacionados con la falta de idoneidad en el transporte aéreo, específicamente en las cancelaciones o retrasos de vuelos por factores climatológicos.

2.3.2. Instrumentos

Los instrumentos utilizados en la presente investigación son:

- a) Cuadro resumen de análisis de casos o resoluciones administrativas (jurisprudencia)
- b) Bitácora de documentos
- c) Guía de observación

CAPÍTULO III. RESULTADOS

3.1. Analizar las resoluciones emitidas por los órganos resolutivos del Indecopi –periodo 2018 y 2019– para verificar si los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR son un medio probatorio idóneo para determinar la responsabilidad de las aerolíneas.

Conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, en la presente investigación se analizarán cincuenta (50) resoluciones emitidas por los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi, con la finalidad de determinar cuál es la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR en los procedimientos administrativos de protección al consumidor del Indecopi para la determinación de responsabilidad de las aerolíneas en la prestación del servicio de transporte aéreo.

A continuación, se realizará un cuadro explicativo, el cual contiene los datos relevantes de las resoluciones materia de análisis; así como, el sentido de éstas y la conclusión a la que arribaron los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi luego de valorar los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR.

AÑO	NÚMERO DE RESOLUCIÓN	DENUNCIADO	HECHO DENUNCIADO	ÓRGANO RESOLUTIVO	ANÁLISIS DEL ÓRGANO RESOLUTIVO	SENTIDO	SANCIÓN
2018	0032-2018/INDECOPI-CAJ	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por cancelación de vuelo	Comisión de Protección al Consumidor de Cajamarca	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron el retraso del vuelo.	Infundado	-
	0188-2018/INDECOPI-TAC	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Comisión de Protección al Consumidor de Tacna	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas	Infundado	-

			cancelación de vuelo.		desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
0454-2018/PS0-INDECOPI-LAL	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Comisión de Protección al Consumidor de La Libertad	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
1328-2018/CC2	United Airlines INC. Sucursal del Perú	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Comisión de Protección al Consumidor N° 2	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar quedó acreditado que existieron	Infundado	-	

			la suspensión del vuelo.		condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la suspensión del vuelo.		
1781-2018/PS1	Peruvian Air Line S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que la cancelación del vuelo no le era atribuible, no lo hizo.	Fundado	1.05 UIT	
1980-2018/CC2	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Comisión de Protección al Consumidor N° 2	Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el	Fundado	3 UIT	

			la cancelación del vuelo.		Metar— para acreditar que la cancelación del vuelo no le era atribuible, no lo hizo.		
	2456-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-
	2579-2018/PS1	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del	Órgano Resolutivo de	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues	Infundado	-

			Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron el retraso del vuelo.		
2794-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que, de la revisión del Metar no se advertía la existencia de condiciones meteorológicas adversas que hayan producido la cancelación del vuelo.	Fundada	1 UIT	

	2904-2018/PS1	Latam Airlines Group S.A. Sucursal Perú	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-
	2960-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó	Infundado	-

			la cancelación del vuelo.	Consumidor N° 1	acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
3120-2018/PS1	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	

	3200-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-
	3413-2018/PS1	Latam Airlines Group S.A. Sucursal Peru	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al	Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que la	Fundado	1 UIT

			la cancelación del vuelo.	Consumidor N° 1	cancelación del vuelo no le era atribuible, no lo hizo.		
3414-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
3662-2018/PS1	Fast Colombia Sas Sucursal Perú	Infracción al artículo 19 del Código - Falta	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que, si bien el denunciado presentó un reporte Metar, este no	Fundado	Amonestación	

			de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	contenía las condiciones meteorológicas adversas que hayan producido la cancelación del vuelo.		
3669-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	

	3709-2018/PS1	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-
	3716-2018/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentado por el denunciado) quedó	Infundado	-

			la cancelación del vuelo.	Consumidor N° 1	acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
3762-2018/PS1	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	

	3958-2018/PS1	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron el retraso de los vuelos.	Infundado	-
	4202-2018/PS1	Avianca Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado	Infundado	-

			la cancelación del vuelo.	Consumidor N° 1	que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
2019	004-2019/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-

	005-2019/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-
	0007-2019/INDECOPI-AQP	Peruvian Airlines S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por	Comisión de Protección al Consumidor de Arequipa	Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que la	Fundado	1 UIT

			la cancelación del vuelo.		cancelación del vuelo no le era atribuible, no lo hizo.		
	0016- 2019/INDECOPI- LAL	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Comisión de Protección al Consumidor de La Libertad	Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que el retraso del vuelo no le era atribuible, no lo hizo.	Fundado	1 UIT
	0017- 2019/INDECOPI- LAL	Avianca Perú S.A. / Aerovias del Continente Americano S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación y retrasos de	Comisión de Protección al Consumidor de La Libertad	Consideró que, a pesar que le correspondía a los denunciados presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que las cancelaciones y retrasos	Fundado	1.5 UIT 8 UIT 16 UIT 3 UIT 24 UIT

			veintiocho (28) vuelos.		de los veintiocho (28) vuelos no le eran atribuibles, no lo hizo.		
	0028-2019/PS0- INDECOPI-SAM	Viva Airlines Perú S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por el retraso del vuelo.	Comisión de Protección al Consumidor de San Martín	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (presentad por el denunciado) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron el retraso del vuelo.	Infundado	-

	<p>0040- 2019/INDECOPI- LAL</p>	<p>L.C. Busre S.A.C.</p>	<p>Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación y retraso de dieciocho (18) vuelos.</p>	<p>Comisión de Protección al Consumidor de La Libertad</p>	<p>Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que las cancelaciones y retrasos de los dieciocho (18) vuelos no le eran atribuibles, no lo hizo.</p>	<p>Fundado</p>	<p>32 UIT Amonestación 2 UIT 2 UIT</p>
	<p>0267-2019/PS1</p>	<p>Lan Perú S.A.</p>	<p>Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.</p>	<p>Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al</p>	<p>Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones</p>	<p>Infundado</p>	<p>-</p>

				Consumidor N° 1	meteorológicas desfavorables que ocasionaron el retraso del vuelo.		
0269-2019/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	

	0294-2019/INDECOPI-LAL	Lan Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Comisión de Protección al Consumidor de La Libertad	Consideró que, a pesar que le correspondía al denunciado presentar medios probatorios —como el Metar— para acreditar que la cancelación del vuelo no le era atribuible, no lo hizo.	Fundado	4 UIT
	0423-2019/PS1	Star Up S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que	Infundado	-

					ocasionaron la cancelación del vuelo.		
503-2019/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
765-2019/PS1	Lan Perú S.A.	Falta de idoneidad por la	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar	Infundado	-	

			cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	(obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
847-2019/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que	Infundado	-	

					ocasionaron la cancelación del vuelo.		
0955-2019PS1	Peruvian Air Line S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron el retraso del vuelo.	Infundado	-	
1203-2019/PS1	Latam Airlines Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar	Infundado	-	

			de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	(obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la reprogramación del vuelo.		
1344-2019/PS1	Latam Airlines Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que	Infundado	-	

					ocasionaron el retraso del vuelo.		
1526-2019/PS1	Peruvian Air Line S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
1770-2019/PS1	Peruvian Air Line S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar	Infundado	-	

			de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	(obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
1847-2019/PS1	Viva Airlines Perú S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que	Infundado	-	

					ocasionaron la cancelación del vuelo.		
1852-2019/PS1	Avianca Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
1910-2019/PS1	Viva Airlines Perú S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar	Infundado	-	

			de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	(obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
1956-2019/PS1	L.C. Busre S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que	Infundado	-	

					ocasionaron la cancelación del vuelo.		
2052-2019/PS1	Viva Airlines Perú S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
2057-2019/PS1	Viva Airlines Perú S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar	Infundado	-	

			de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	(obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
2092-2018/PS1	Sky Airline Perú S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que	Infundado	-	

					ocasionaron la cancelación del vuelo.		
2190-2019/PS1	Lan Airlines Perú S.A.	Infracción al artículo 19 del Código - Falta de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar (obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.	Infundado	-	
2276-2019/PS1	Peruvian Air Line S.A.C.	Infracción al artículo 19 del Código - hFalta	Órgano Resolutivo de Procedimientos	Consideró que existió una ruptura del nexo causal, pues del análisis del Metar	Infundado	-	

			de idoneidad por la cancelación del vuelo.	Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1	(obtenido de la página web de Ogimet) quedó acreditado que existieron condiciones meteorológicas desfavorables que ocasionaron la cancelación del vuelo.		
--	--	--	--	---	--	--	--

Al respecto, de la revisión de las resoluciones analizadas, se puede advertir lo siguiente:

- En diez (10) resoluciones, donde los denunciados no presentaron los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR* o presentaron documentación distinta a este documento (“reporte vigía”, “indicativo sinóptico”, “programación de vuelos CCO”, entre otros) o presentaron códigos que no indicaban expresamente los reportes meteorológicos, los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi declararon fundados los procedimientos, imponiendo a las empresas de transporte aéreo sanciones desde Amonestación hasta treinta y dos (32) Unidades Impositivas Tributarias, porque no lograron acreditar que las cancelaciones y/o retrasos de los vuelos se debieron a circunstancias imprevistas.
- En cuarenta (40) resoluciones, donde los denunciados presentaron los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR*, se verificó que este documento ayudó a los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi a determinar que los proveedores no eran responsables por la cancelación y/o retraso del vuelo, porque existieron circunstancias imprevistas (factores climatológicos adversos) que impedía la ejecución de la prestación, con lo cual, se resolvió declarar infundada la denuncia en su contra.

Para un mayor detalle, se realiza el siguiente gráfico:



Ilustración 11 Resoluciones 2018 - 2019 (Elaboración propia)

3.2. Verificar cual es la interpretación que realizan los diferentes órganos resolutivos del Indecopi respecto de los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR*.

Al respecto, también se ha verificado que en las cuarenta (40) resoluciones declaradas infundadas los órganos resolutivos del Indecopi, con la finalidad de verificar si las cancelaciones y/o retrasos de los vuelos eran imputables al transportista aéreo, realizaron una interpretación de los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR*, detallando y explicando cada uno de los códigos consignados en este. Así, por ejemplo, en la Resolución 423-2019/PS1 se advierte que el Órgano Resolutivo de Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1 obtuvo —del Servicio de Información Meteorológica de www.ogimet.com— el reporte *Meteorological Aerodrome Report – METAR* del aeropuerto de Huánuco, siendo este el siguiente:

Periodo: desde 03/06/2018 05:00 a 03/06/2018 22:59 UTC	
SPNC, Huanuco (Peru).	
Indicativo sinóptico: 84564. Latitud 09-52-00S. Longitud 076-12-00W. Altitud 1860 m.	
METAR/SPECI de SPNC, Huanuco (Peru).	
HUANUCO METAR	SPNC 031900Z 05004KT 6000 VCSH FEW025 OVC100 18/15 Q1024 RMK PP000
HUANUCO METAR	SPNC 032000Z 05006KT 6000 +DZ FEW025 OVC100 17/15 Q1024 RMK PP016
HUANUCO METAR	SPNC 032100Z 04008KT 8000 -DZ FEW025 OVC100 17/13 Q1024 RMK PP020

Ilustración 12: Meteorological Aerodrome Report – METAR del aeropuerto de Huánuco

Asimismo, se advierte que este órgano resolutorio realizó una interpretación del reporte METAR con la finalidad de determinar si existieron condiciones climatológicas adversas que impidieron el despegue del vuelo materia de denuncia. Siendo su interpretación la siguiente:

Tabla 4: Lectura del Metar Resolución 423-2019/PSI

Código	Interpretación
03/06/2018	03 de junio de 2018
19:00	19:00 horas Zulu o UTC - 14:00 horas de Perú
METAR	Informe meteorológico aeronáutico de rutina
SPNC	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa F.
031900Z	Día 03, 19:00 horas UTC o 14:00 horas (hora de Perú)

05004KT	KT= Dirección y velocidad media del viento- Dirección: 500°, Velocidad: 04 nudos.
FG	“Fog” = Niebla
OVC //	Nublado completamente
Q1016	Presión: 1016 Hectopascales
RMK PP00=	Observaciones

Tabla 5: Lectura del Metar Resolución 423-2019/PSI

Código	Interpretación
03/06/2018	03 de junio de 2018
20:00	20:00 horas Zulu o UTC - 15:00 horas de Perú
METAR	Informe meteorológico aeronáutico de rutina
SPNC	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa F.
032000Z	Día 03, 20:00 horas Zulu o 15:00 horas (hora de Perú)
05006KT	KT= Dirección y velocidad media del viento- Dirección: 500°, Velocidad: 06 nudos.
FG	“Fog” = Niebla
OVC //	Nublado completamente

Q1024	Presión: 1024 Hectopascales
RMK PP00=	Observaciones

Tabla 6: Lectura del Metar Resolución 423-2019/PSI

Código	Interpretación
03/06/2018	03 de junio de 2018
21:00	21:00 horas Zulu o UTC - 16:00 horas de Perú
METAR	Informe meteorológico aeronáutico de rutina
SPNC	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa F.
032100Z	Día 03, 21:00 horas UTC o 16:00 horas (hora de Perú)
05008KT	KT= Dirección y velocidad media del viento- Dirección: 500°, Velocidad: 08 nudos.
FG	“Fog” = Niebla
OVC //	Nublado completamente
Q1016	Presión: 1016 Hectopascales
RMK PP00=	Observaciones

Ahora bien, de la lectura de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR se advierte que, tal y como ha sido desarrollado por el Órgano Resolutivo de

Procedimientos Sumarísimos de Protección al Consumidor N° 1, el cielo se encontraba totalmente nublado (OVC) situación que impide que los vuelos puedan aterrizar en el aeródromo de destino. Así, conforme a lo indicado en el Capítulo de I del presente trabajo, cuando nos encontramos ante una condición adversa como “techo de nubes totalmente cubierto”, la visión se obstruye, limitándose la visibilidad horizontal; razón por la cual, la cancelación del vuelo se encuentra justificada, debiendo el transportista aéreo ser exonerado de responsabilidad al existir una circunstancia imprevista que generó la ruptura del nexo causal.

Así como el ejemplo antes indicado, de la revisión de las cuarenta (40) resoluciones recabadas para la presente investigación, se advierte que los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi analizan detalladamente los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR, siendo esto necesario para concluir si el transportista aéreo debe ser exonerado de responsabilidad.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

4.1 Discusión

El **objetivo principal** de la presente investigación fue determinar la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR en los procedimientos administrativos de protección al consumidor del Indecopi para la exoneración de responsabilidad de las aerolíneas en la prestación del servicio de transporte aéreo, por lo cual, se planteó como **hipótesis** que los referidos reportes al contener información relevante sobre los aspectos meteorológicos de un aeródromo son considerados como medios probatorios pertinentes que generan certeza para exonerar de responsabilidad a las aerolíneas por la cancelación o retraso del servicio de transporte aéreo, debido a las circunstancias imprevistas (factores climatológicos adversos).

Sobre el particular, de conformidad con lo establecido en el artículo 188 del Código Procesal Civil, los medios probatorios tienen por finalidad acreditar los hechos expuestos por las partes del procedimiento, producir certeza en el juez respecto de los puntos controvertidos y fundamentar sus decisiones.

El Tribunal Constitucional en la Sentencia 1014-2007-PHC/TC ha señalado que “*la prueba capaz de producir un conocimiento cierto o probable en la conciencia del juez debe reunir las siguientes características: (1) Veracidad objetiva, según la cual la prueba exhibida en el proceso debe dar un reflejo exacto de lo acontecido en la realidad; asimismo, prima facie, es requisito que la trayectoria de la prueba sea susceptible de ser controlada por las partes que intervienen en el proceso, lo que no supone desconocer que es al juez, finalmente, a quien le corresponde decidir razonablemente la admisión, exclusión o limitación de los medios de prueba. De esta manera, se puede adquirir certeza de la idoneidad del elemento probatorio, pues*

éste se ajustará a la verdad de lo ocurrido y no habrá sido susceptible de manipulación; (2) Constitucionalidad de la actividad probatoria, la cual implica **la proscripción de actos que violen el contenido esencial de los derechos fundamentales o transgresiones al orden jurídico** en la obtención, recepción y valoración de la prueba; (3) Utilidad de la prueba, característica que **vincula directamente a la prueba con el hecho presuntamente delictivo que se habría cometido**, pues con esta característica se verificará la utilidad de la prueba siempre y cuando ésta produzca certeza judicial para la resolución o aportación a la resolución del caso concreto; (4) Pertinencia de la prueba, toda vez que **la prueba se reputará pertinente si guarda una relación directa con el objeto del procedimiento**, de tal manera que si no guardase relación directa con el presunto hecho delictivo no podría ser considerada una prueba adecuada.”. (Énfasis agregado)

Ahora bien, conforme a lo desarrollado en el Capítulo I, el reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR es un mensaje codificado que indica las condiciones atmosféricas del aeródromo observadas en un momento específico, esta información es obtenida de la estación meteorológica local ubicada en cada aeropuerto y actualizada a cada hora; es decir, este documento reúne en tiempo real las condiciones climatológicas que puedan surgir en el aeródromo, razón por la cual, resulta válido asumir que este medio probatorio refleja lo acontecido en la realidad.

Asimismo, la obtención del reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR no viola o trasgrede el contenido esencial de los derechos fundamentales o trasgrede el ordenamiento jurídico, pues, este puede ser requerido al área encargada de Corpac

S.A. u obtenido fácilmente de la página web del Servicio de Información Meteorológica (www.ogimet.com).

Además, considerando que de la lectura del reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR se puede verificar la existencia de un fenómeno climatológico adverso que puede ocasionar la cancelación o el retraso de un vuelo materia de denuncia, éste medio probatorio se vincula directamente con la infracción imputada y con el objeto del procedimiento (determinar o no la responsabilidad del transportista frente a una vulneración al derecho del consumidor).

En atención a lo señalado, resulta válido concluir que el reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR puede ser considerado como un medio probatorio veraz, válido, útil y pertinente; pues reflejan la realidad de las condiciones climatológicas del aeródromo; no viola ni trasgrede el contenido esencial de los derechos fundamentales del consumidor; se encuentran vinculados con los hechos denunciados (cancelaciones y/o retrasos), y; guardan relación directa con el objeto del procedimiento.

Tal afirmación ha sido comprobada con las cuarenta (40) resoluciones emitidas durante los periodos 2018 y 2019 —donde se interpretaron los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR— donde se advierte que, este medio probatorio es considerado como veraz, útil y pertinente para exonerar de responsabilidad a las aerolíneas por la cancelación o retraso del servicio de transporte aéreo; tal es así que, en las diez (10) resoluciones donde el denunciado no presentó este documento o presentó documentación distinta (“reporte vigía”, “indicativo

sinóptico”, “programación de vuelos CCO”, entre otros) o exhibió códigos que no indicaban expresamente los reportes meteorológicos, no fueron considerados como idóneos para eximirlos de responsabilidad.

En ese sentido, la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR como medio probatorio radica en que, al contener información trascendental, en tiempo real y veraz sobre las condiciones climatológicas del aeródromo, son considerados idóneos para determinar la responsabilidad de las aerolíneas por las cancelaciones o retrasos de los vuelos.

Por otro lado, es importante indicar que no es fácil interpretar un reporte *Meteorological Aerodrome Report* – METAR pues los códigos contenidos en éste son técnicos, lo que hace complicada la labor de interpretación para un profesional en derecho; sin embargo, considerando que es un medio probatorio trascendental para exonerar o no de responsabilidad al transportista aéreo, resulta necesario revisar doctrina meteorológica, como la desarrollada en el Capítulo I de la presente investigación, a fin de comprender los referidos reportes. Así, de la revisión de las cuarenta (40) resoluciones —donde se interpretaron los reportes *Meteorological Aerodrome Report* – METAR— se advierte que los órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi recurrieron a información de Guías de Información Meteorológica Aeronáutica para descifrar los códigos de los referidos reportes y de esta manera emitir una decisión motivada.

4.2 Conclusiones

1. Como objetivo general de la investigación se planteó determinar la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR* en los procedimientos administrativos de protección al consumidor del Indecopi para la determinación de responsabilidad de las aerolíneas en la prestación del servicio de transporte aéreo; así, en base al resultado de la investigación se puede concluir que este medio probatorio es veraz, útil, pertinente y genera certeza a los órganos resolutores de protección al consumidor del Indecopi para exonerar al transportista aéreo de responsabilidad por la cancelación o retrasos de vuelos.
2. Sobre la base de lo desarrollado en la presente investigación, si bien nuestra Constitución Política del Perú, en base a la economía social de mercado, otorga protección constitucional a los consumidores y usuarios ante una cancelación o retraso del vuelo, tal protección puede extenderse únicamente cuando las causas le sean imputables al proveedor; sin embargo, cuando nos encontramos ante circunstancias imprevistas (factores climatológicos adversos), tal protección tuitiva no puede ser amparada, pues el transportista aéreo no tiene responsabilidad por tales cancelaciones o retrasos.
3. Respecto del primer objetivo específico, se logró analizar cincuenta (50) resoluciones emitidas por los órganos resolutores de protección al consumidor del Indecopi, durante los periodos 2018 y 2019, lo cual ayudó a determinar la importancia de los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR* como medio probatorio idóneo para determinar de responsabilidad al transportista aéreo frente a una cancelación y/o retraso de vuelo producido por condiciones climatológicas adversas.

4. En cuanto al segundo objetivo específico, se concluye que la interpretación que realizan los diferentes órganos resolutivos de protección al consumidor del Indecopi respecto de los reportes *Meteorological Aerodrome Report – METAR* es de suma importancia e indispensable para la emisión de la decisión final del procedimiento, pues, del análisis que se haga de este medio probatorio se determinará la responsabilidad del transportista aéreo por la cancelación y/o retraso de los vuelos.

5. Finalmente, en atención a lo desarrollado en la presente investigación, se concluye que, si bien en el Código Civil se encuentra regulado el caso fortuito y fuerza mayor como causales de eximentes de responsabilidad, la Decisión 619 —norma que se aplica de manera preferente sobre las normas nacionales— establece un tercer supuesto: las circunstancias imprevistas, las cuales, conforme a lo desarrollado por el Tribunal de la Comunidad Andina y el Indecopi es un supuesto específico que se debe aplicar para los casos que se presenten en el transporte aéreo, a fin de exonerar de responsabilidad a este tipo de proveedores; siendo ello así, cuando estemos ante cancelaciones o retrasos de vuelos por causas meteorológicas, deberán analizarse dentro del supuesto de circunstancia imprevista. En ese orden de ideas, no se sugiere la modificación del Código Civil, sino únicamente la aplicación de la norma comunicaría de manera preferente, en atención al principio de Autonomía del Ordenamiento Jurídico Andino.

REFERENCIAS

- Aguila Grados, C., & Gallardo Michelot, M. (2011). *El ABC del Derecho de Protección al Consumidor*. Lima: Egacal: Escuela de Altos Estudios Jurídicos.
- ASPEC. (2013). Obtenido de <http://www.administracion.usmp.edu.pe/institutoconsumo/wp-content/uploads/2013/08/Derechos-de-pasajeros-en-transporte-a%C3%A9reo.pdf>
- Bastardo, Y. (2010). *Contratos para la Administración Local*. Barcelona: Editorial Bosch S.A.
- Biasco, E. (7 de marzo de 2005). *Congreso de la República*. Obtenido de Congreso de la República: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/6EA3E01D33A63DD005257BC00072FB38/\\$FILE/consumidor.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/6EA3E01D33A63DD005257BC00072FB38/$FILE/consumidor.pdf)
- Carbonell O'Brien, E. (2010). *Análisis al Código de Protección y Defensa del Consumidor*. Lima: Jurista Editores.
- Cardich, C. O. (1985). Constitución y Economía de Mercado. *Derecho PUCP*, 229-267. Obtenido de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/download/5885/5884/0>
- Carrión, J. B. (2019). Aproximación a una teoría de los derechos humanos del consumidor en el mercado global y su tratamiento en el derecho constitucional peruano. *Revista Prolegómenos*, 117 - 142.
- De Trazegnies, F. (2001). *La Responsabilidad Extracontractual*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificie Universidad Católica del Perú.
- Ecológica, M. p. (Junio de 2019). *Agencia Estatal de Meteorología*. Recuperado el 11 de septiembre de 2019, de <https://www.aemet.es/documentos/es/conocerlas/aeronautica/AU-GUI-0102.pdf>
- Enneccerus, L. (1943). *Tratado de Derecho Civil* (Vols. Tomo I, parte 2). Barcelona : Bosch.
- Espinoza Espinoza, J. (2002). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Lima: Gaceta Jurídica S.A.
- IATA. (2014). *IATA - Asociación Internacional de Transporte Aéreo*. Obtenido de <https://www.iata.org/policy/Documents/peru-value-of-aviation-ESP.pdf>
- Jimenez, M. T. (11 de Febrero de 2016). *Universidad de Sevilla - Departamento de Física Aplicada III*. Obtenido de <http://www.esi2.us.es/DFA/Meteo/TEMA%2012Av5.pdf>
- Jiménez, M. T. (11 de Febrero de 2016). *Universidad de Sevilla - Departamento de Física Aplicada III*. Obtenido de <http://www.esi2.us.es/DFA/Meteo/TEMA%2012B%20v060515.pdf>
- Jiménez, M. T. (11 de Febrero de 2016). *Universidad de Sevilla - Departamento de Física Aplicada III*. Obtenido de <http://www.esi2.us.es/DFA/Meteo/TEMA%2014,%20v130515.pdf>
- Martín, A. S. (1984). Defensa del Consumidor y Derecho Consitucional Enocómico. *Revista Española de Derecho Constitucional*, 92. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/249931.pdf>

- Murillas, J. M. (2012). Responsabilidad contractual del transportador aéreo en Colombia por accidentes, retrasos, pérdidas y daños al equipaje. *Revista Ciencias Humanas*, 8(2), 32. Obtenido de <https://revistas.usb.edu.co/index.php/CienciasHumanas/article/view/1780>
- Osterling , F., & Castillo, M. (2008). *Compendio de Derecho de las Obligaciones*. Lima: Palestra Editores.
- Patiño, H. (12 de junio de 2011). Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual ¿por qué y cómo impiden la declaratoria de responsabilidad? Aproximaciones a la Jurisprudencia del Consejo de Estado. *Revista de Derecho Privado, Universidad Externado de Colombia*(20), 371 - 398. Obtenido de <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpri/article/view/2898>
- Rodríguez García, G. (2014). El Apogeo y Decadencia del Deber de Idoneidad en la Jurisprudencia Peruana de Protección al Consumidor. *Themis. Revista de derecho*, 303 - 314.
- Rodríguez Jiménez, R., Portela Lozano, A., & Benito Capa, Á. (2004). *Metereología y Climatología*. España: Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología.
- Taboada Córdova, L. (s.f.). *Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual*. Lima: Programa de Actualización y Perfeccionamiento - Academia de la Magistratura.
- Urquiaga, M. d. (2018). *GUÍA DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA* . Trujillo: Universidad Privada del Norte.
- Velazquez Machain, J. L. (junio de 1999). *Meteorología Aeronáutica I*. Obtenido de <https://tmaviation.files.wordpress.com/2013/10/meteorologc3ada-i.pdf>
- Wiltshire, J., & Jaimurzina, A. (30 de julio de 2017). *Repositorio Digital, Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Recuperado el 21 de 06 de 2020, de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43411>
- Rodríguez Cairo, Vladimir. 2016. *Principios Generales Del Régimen Económico De La Constitución Política Del Perú*. QUIPUKAMAYOC: Revista de la Facultad de Ciencias Contables de la UNMSM. Pp. 121-137.