
EL BILLETE DE PASAJE AÉREO ELECTRÓNICO.

Por Dra. Marisa Donadío (Argentina)

I – Principios generales.

1. La regulación normativa del comercio electrónico.

La regulación normativa del comercio electrónico constituye una respuesta audaz del Derecho a las nuevas tecnologías de comunicación, cuestión esta que no resulta muy común, ya que tradicionalmente se ha considerado que el Derecho es una "ciencia estática", que debe mantener inalterables sus estructuras formales, con el fin de otorgarle seguridad jurídica a los ciudadanos y muy renuente a incorporar y regular nuevos hechos sociales.

Frente a esta concepción formalista del Derecho se opone la tendencia sociológica, que ve al Derecho como una ciencia dinámica, que refleja en forma inmediata los hechos sociales, políticos, económicos, religiosos y tecnológicos que se presentan en el interior de la sociedad, es el llamado derecho vivo, que nace, crece y se transforma en virtud de la fuerza dinámica de los hechos sociales, que nutren de contenido vivencial a las normas jurídicas, parodiando a la doctrina francesa del siglo XIX, cuando se refería a la revolución de los hechos contra el Código Civil de Napoleón, hoy podemos afirmar que la sanción de normas referidas al comercio electrónico, que estamos frente a la revolución de la tecnología contra las estructuras tradicionales de las relaciones contractuales.

El comercio electrónico ha sido definido como "Toda relación de índole comercial, sea o no contractual, estructurada a partir de la utilización de uno o más mensajes de datos o de cualquier otro medio similar, los cuales comprenden las informaciones generadas, enviadas, recibidas, almacenadas o comunicadas por medios electrónicos, ópticos o similares, como es el caso del intercambio electrónico de datos (EDI), internet, el correo electrónico, el telegrama, el telex o el fax, de tal manera que en este caso el término genérico es el mensaje de datos, que comprende las demás formas de comunicación electrónica que hoy se conocen y las que surjan en el futuro (doctrina de la ley 527 de 1999, de la república de Colombia).

El alcance que tienen las relaciones de índole comercial que constituyen el objeto de la información electrónica, las cuales comprenden todos los aspectos de naturaleza comercial sean o no de carácter contractual, incluye las modalidades de transporte terrestre, marítimo, aéreo y vía ferroviaria, tanto de las mercancías como de pasajeros. Quedarían por lo tanto sólo excluidos de una regulación del comercio electrónico, los actos de naturaleza esencialmente civil.

El comercio electrónico aplicable a todas las modalidades de transporte tanto de pasajeros como de cargas debería incluir necesariamente al transporte multimodal.

Con relación al ámbito de aplicación de una regulación como la referida, quedarían excluidas las obligaciones contraídas por los Estados en virtud de convenios o tratados internacionales, cuestión esta que es relevante, ya que la mayoría de los países son signatarios de numerosos convenios internacionales, de carácter multilateral sobre el contrato de transporte en sus diversas modalidades, que no admiten la sustitución de los documentos de transporte por medios o sistemas electrónicos de mensajes de datos, como es el caso de la Convención de Varsovia de 1929 que regula el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga, que le exige al transportador la expedición del billete de pasaje para el transporte de personas y una carta de porte aéreo para el transporte de mercancías en un formato escrito, bajo la sanción de no poder acogerse a los límites de responsabilidad previstos en el Convenio, no obstante lo dispuesto en Montreal durante la conferencia diplomática de la OACI celebrada en 1999 que autoriza la elaboración de los documentos de transporte aéreo por otros medios distintos al escrito.

2. La naturaleza consensual del contrato de transporte frente a las diversas modalidades de mensaje de datos.

Desde el punto de vista de su formación el contrato de transporte en sus diversas modalidades es un contrato de carácter consensual que se perfecciona por el simple acuerdo de las partes, sin necesidad de ninguna solemnidad o formalidad constitutiva, cumpliendo los documentos de transporte una función "ad probationem" y no "ad solemnitatem".

Bajo esta óptica las diversas modalidades de mensajes de datos, ya sea el intercambio electrónico de datos (EDI), el correo electrónico, internet, el telex o el fax tienen una función probatoria y no constitutiva del contrato de transporte. En este sentido la norma procesal será la que determine la admisión como medios de prueba de los mensajes de datos.

De esta forma los diversos documentos de transporte contemplados en las normas sustantivas, como la expedición terrestre de carga, el conocimiento aéreo y el conocimiento de embarque que se utiliza para el transporte terrestre, aéreo y marítimo de mercancías respectivamente, podrían ser sustituidos por las diversas modalidades de mensajes de datos.

La sustitución de los documentos de transporte por los mensajes de datos, también sería aplicable al transporte multimodal y al transporte de pasajeros en sus diversas modalidades, de tal manera que tanto el documento de transporte multimodal, previsto en el artículo 3° de la Decisión 331 de 1993 de la comisión del Acuerdo de Cartagena, como el billete o el boleto de pasaje en el transporte terrestre, aéreo, marítimo o ferroviario de pasajeros, que cumplen funciones probatorias se pueden sustituir por las diferentes modalidades de mensajes de datos, sin que se afecte la constitución, desarrollo y ejecución del contrato de transporte.

3. Efectos y riesgos del comercio electrónico respecto de los documentos de transporte.

Una de las críticas más comunes que se han hecho a la aplicación del correo electrónico en el campo contractual, ha sido la de que esta tecnología de comunicación afecta los principios de seguridad y privacidad que se consideran esenciales en toda relación jurídica de carácter particular, especialmente por la dificultad que puede existir para identificar con claridad a las diferentes partes de un contrato que se perfecciona a través de cualquiera de las modalidades de mensajes de datos, o los riesgos de que dicha relación jurídica escapa del ámbito privado y confidencial que las partes desean darle y trascienda a terceros, debido a las características propias que tienen estas formas de comunicación electrónica.

En tal sentido la ley colombiana N° 527 de 1999 por ejemplo, ha previsto en su capítulo segundo una serie de normas tendientes a proteger los principios de seguridad y privacidad en las comunicaciones estableciendo requisitos que deben cumplir tanto el promotor como el destinatario de un mensaje de datos, con el objeto de asegurar la autenticidad de éstos y proteger a las partes contratantes de eventuales fraudes que afecten sus relaciones.

Así la incorporación de una serie de reglas relativas a estos aspectos como las presunciones de origen y recepción de un mensaje de datos, la concordancia entre el mensaje de datos enviado con el mensaje de datos recibido, el acuse de recibo que buscan asegurar los principios de la seguridad y privacidad, que igualmente resultan protegidos con la creación de las llamadas entidades de certificación entre cuyas funciones y deberes se encuentran la de emitir certificados relacionados con la alteración entre el envío y recepción del mensaje de datos, garantizando la protección, confidencialidad y debido uso de la información suministrada por el suscriptor.

En materia de documentos de transporte encontramos que el principio de la seguridad jurídica podría verse afectado especialmente en lo relacionado con el endoso de estos documentos que implica la transferencia de las mercancías que están amparadas por éstos. Tanto la carta de porte como el conocimiento de embarque tienen la calidad de títulos valores representativos de mercancías, los que por esencia deben constar en documentos escritos y la transferencia de mercancías se efectúa mediante el endoso y entrega de los mismos al adquirente, de tal manera que en estos casos existiría la duda de si estos títulos valores representativos de mercancías y su transferencia pueden ser sustituidas por un mensaje de datos, desconociéndose el principio fundamental que rigen los títulos valores, como es su carácter cartular y documentario.

Finalmente resulta controversial la función asignada a las entidades de certificación en aquellos países en que han sido creadas, en relación con el endoso y transferencia de los documentos de transporte, en el sentido de emitir certificados en relación con la persona que posea un

derecho y obligación respecto de estos documentos, ya que esta es una función privativa de las autoridades jurisdiccionales y no de los particulares.

II – El billete electrónica en el Derecho.

1. Como principio general podemos afirmar que nos encontramos ante un “contrato electrónico cuando para celebrarlo, cumplirlo o ejecutarlo, se usa el medio digital.

Ante el notorio e indubitado avance de la tecnología informática y la evidente y progresiva globalización, resulta inaceptable no contar aún con un marco legal específico para el comercio electrónico. Tal ausencia normativa es genérica; es decir, que por lo general se da – aunque reconociendo excepciones – en la mayoría de los países.

No se trata de un asunto intrascendente. Por el contrario, dadas las peculiares características de la llamada contratación **on – line** es indispensable una regulación especial, no bastando al respecto la aplicación analógica de ya conocidos conceptos generales en materia contractual, tanto civil como comercial.

El contrato informático supone justamente, aunque en algunos casos con mayor incidencia que en otros, serios problemas de hecho.

Es siempre sobre una base fáctica que los contratos se encuadran de acuerdo a un determinado régimen. Así, por ejemplo, los contratos entre presentes o entre ausentes tienen consecuencias diferentes en lo que a los derechos y obligaciones de las partes se refiere. El lugar de celebración también incide sobre las consecuencias y normas regentes del contrato, entre otros innumerables ejemplos.

Todas esas variaciones y combinaciones posibles hacen indispensable la pronta sanción de normas que rijan la materia.

Se destaca que legislativamente puede prohibirse el uso de la modalidad electrónica de contratación para ciertos tipos de contratos que, por su naturaleza y trascendencia social, se quiera proteger, dándole así un nivel adecuado de seguridad. Por ejemplo, contrato de trabajo, o de seguros de salud.

2. E-TICKET.

El e-ticket (así como los e-awbs) es la principal manifestación del contrato electrónico en la aviación comercial. Consiste en la supresión del billete de pasaje tradicional preimpreso, y su reemplazo por un asiento electrónico. Sin embargo, y como concepto introductoria elemental, debe quedar claro que el concepto de e-ticket o ticket electrónico, no supone un producto absolutamente “libre de papeles”.

El contrato en sí mismo es electrónico: queda asentado en su totalidad a través de tal medio. Cuando se entrega al pasajero un recibo, tal recibo no es el contrato, sino un documento privado en virtud del cual la compañía aérea reconoce haber recibido un pago y haber emitido un "e-ticket". Es un medio probatorio, pero no el contrato – instrumento en sí mismo.

En ocasiones se confunden los conceptos a raíz de una calificación que quizá no sea del todo correcta. Es lo que sucede con el término ticket – less, que erróneamente es a veces asimilado al e-ticket. Es que el e-ticket no supone la ausencia de billete de pasaje, sino por el contrario, su existencia. Lo que ocurre es que el mismo se encuentra en formato magnético y no en papel. Esa confusión, de todos modos, es comprensible dado lo abstracto de un asiento magnético en contraposición a la concreta impresión de los billetes de pasaje tradicionales.

La adquisición de un e-ticket no supone, necesariamente, la contratación "on line". Puede darse el caso frecuente de un pasajero que concurriendo a las oficinas del transportado y efectuando el pago de su pasaje en efectivo, el billete sea electrónico. Es decir: el carácter de electrónico de un "er-ticket" no se relaciona con la modalidad del contrato ni con su forma de pago, sino con la forma en la que el mismo se asienta.

Quien adquiere un billete electrónico muchas veces solicita un recibo del mismo en papel, ello sin perjuicio del carácter electrónico del billete.

Respecto a la tarjeta de embarque, la que continúa siendo confeccionada en papel, es ahora la que ratifica las condiciones fundamentales del contrato – particularmente la limitación de la responsabilidad.

La ventaja que ofrece el "e-ticket" a las compañías aéreas radica principalmente en el costo: así, el billete electrónico al no requerir papel ni transporte del mismo, abarata sensiblemente los costos en ese aspecto.

Existe una tendencia a creer que a través de las "smart cards" o tarjetas inteligentes, cuya función sería identificar al pasajero y reemplazar totalmente tanto el billete como la tarjeta de embarque, se podría informar al pasajero internacional acerca de las condiciones generales del contrato de transporte aéreo que celebra, así como la normativa esencial aplicable en especial, en lo que a límite de responsabilidad se refiere. Tal requisito es exigido por todas las convenciones internacionales, como la Convención de Varsovia de 1929 como el Protocolo de La Haya de 1955, no así la Convención de Montreal de 1999. Los dos primeros imponen sanciones a los transportadores por la ausencia de dicha información en el billete de pasaje.

3. Tendencias actuales en la actividad aerocomercial.

I.A.T.A. estableció como objetivo lograr una migración hacia el "e - ticket" del 100%. Se pretende lograrlo para fines de 2007. Los días del billete de pasaje impreso están por lo tanto, contados.

La reducción de costos estimada por aquel organismo es de 3.000 millones de dólares por año, por la supresión del billete en papel. Por pasaje, la reducción se estima en u\$s 7,00.-. Más aún, se considera que esa cifra podría ser conservadora. Por lo tanto, es dable considerar que el hecho de la adopción paulatina del e-ticket al reducir considerablemente la cantidad de billetes de pasajes aéreos tradicionales en papel, encarecerá los costos de estos últimos sensiblemente, forzando así aún más la adopción total del e-ticket.

Si bien este requiere una estructura tecnológica determinada, esta se encuentra disponible actualmente en la mayor parte del mundo.

El e-ticket también reporta beneficios a las compañías que contratan con las empresas aéreas sus viajes corporativos; facilita sensiblemente el rastreo de pasajes no utilizados, realizar cambios, solicitar fondos, sustituir los extraviados o robados, entre otras ventajas que no serían fácilmente imaginables con el billete de pasaje tradicional.

Resulta una evidente necesidad cierta uniformidad entre las empresas aéreas que trabajan conjuntamente. Es el caso de los "interline agreements" en el que los desafíos son técnicos pero de ninguna manera insuperables. Como ejemplo de alguno de los inconvenientes a superar se pueden mencionar las distintas categorías de tarifas entre las compañías.

4. Seguridad y eventuales fraudes.

La implementación del billete electrónico, al suprimir el uso del billete de pasaje impreso es posible que ponga fin a las conocidas defraudaciones que se dan a través de la adulteración del pasaje de papel.

Es evidente que existe ventaja del billete electrónico con respecto al pasaje impreso, pero a su vez sería ingenuo pensar que terminarán para siempre todos los tipos de defraudación. Resulta indispensable ejercer un estricto control sobre los potenciales fraudes electrónicos, máxime teniendo en cuenta que las empresas aéreas tienden al uso del pasaje electrónico en el 100% de los contratos de transporte aéreo. Hasta hora los casos de fraude no resultan representativos en cuanto a su cantidad sobre todo teniendo en cuenta la difusión que ya ha tenido el uso del pasaje electrónico.

Las posibilidades de fraude con los e-tickets no son pocas si se tiene en cuenta la cantidad de acuerdos interlineales que han celebrado las empresas de aeronavegación, y que los datos sobre los pasajes se transfieren electrónicamente entre las compañías. Ello posibilita el acceso informático no autorizado conocido como "hacking", y en consecuencia, el fraude tiende a incrementarse.

Pero la circunstancia de estar asentados los pasajes electrónicamente, posibilita que su utilización pueda ser suspendida o revocado y al mismo tiempo prevenir sobre su futura y eventual utilización.

Pero es importante resaltar que las empresas aéreas no han reportado aún muchos casos de fraude con pasajes electrónicos. Ello no impide que se esté alerta ante la posibilidad de nuevas formas de fraude y el resurgimiento de viejas prácticas. En particular, porque al prescindirse en la emisión del pasaje de toda firma, se dificultaría la prueba sobre la identidad de quién comete el ilícito.

5. El pasaje electrónico y la legislación internacional vigente.

Desde el punto de vista de la legislación internacional, debemos distinguir por un lado la Convención de Varsovia de 1929 y el Protocolo de La Haya de 1955 y por el otro la Convención de Montreal de 1999.

De su análisis surge que los tres textos exigen la emisión del billete de pasaje. Varsovia / La Haya sin embargo, difieren de Montreal del 99 en lo que respecta a las consecuencias para el transportador, de la omisión por parte del transportador aéreo, de la emisión del pasaje impreso.

El artículo 3 de la Convención de Varsovia de 1929 dispone que:

“1. Para el transporte de viajeros, el transportador estará obligado a expedir un billete de pasaje. ... 2. La falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos del presente Convenio. No obstante, si el transportador acepta al viajero sin que a éste se le haya expedido billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad”.

El Protocolo de La Haya de 1955 a su vez, en el artículo 3 determina que:

“En el artículo 3 del Convenio (de Varsovia): a) se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición: ‘1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje que contenga ... 2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido en el párrafo 1 – c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22”.

El artículo 3 de la Convención de Montreal de 1999 establece que: "1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga ... 2. Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en el párrafo 1 podrá sustituir a la expedición del documento mencionado en dicho párrafo. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios. 3. ... 4. Al pasajero se le entregará un aviso escrito indicando que, cuando sea aplicable el presente Convenio, este registrará la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, y por destrucción, pérdida o avería del equipaje, y por retraso. 5. El incumplimiento de las disposiciones de los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad".

Quiere ello decir que mientras a través de la Convención de Varsovia de 1929 y del Protocolo de La Haya de 1955 se sanciona al transportador sustrayéndole el amparo de la limitación de la responsabilidad contenido en ambos tratados, a través de la Convención de Montreal de 1999 no. Pero se destaca que los tres cuerpos legales exigen la expedición del billete de pasaje.

Es de destacar que el pasaje electrónico es un billete de pasaje, sólo que se encuentra asentado en forma magnética y no en papel. La falta de una disposición análoga en el Convenio de Varsovia de 1929 ó en el Protocolo de La Haya de 1955 se explica por la época en que ambos cuerpos jurídicos fueron dictados.

En la actualidad, en un mundo globalizado, la sociedad a tales efectos debe ser entendida como el conjunto de todas las naciones. Si la práctica general que no sea contradictoria del orden jurídico reconoce al billete electrónico que cada día tiene mayor presencia en la actividad aerocomercial, la legislación tanto nacional como internacional debería regular tal instituto en forma acorde con la realidad.

6. La legislación comparada.

6.1. ARGENTINA.

El Código Aeronáutico Argentino dispone en su artículo 113 que: "El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito. Cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares, dicho contrato se prueba con el billete de pasaje".

Agrega que el artículo 114 que: "La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de este Código".

Pero la reforma al Cód. Aeron. Argentino realizada en 1967 dispuso en el artículo 2 dice que: "Si una cuestión no estuviese prevista en este

Código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea, y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso. ...”.

A su vez la resolución N° 1532 / 98 dictada por el entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, que contiene las condiciones generales del contrato de transporte aéreo estableció que regirán para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera dispone en su artículo 3° que:

“ARTICULO 3°.- DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

a) La prueba del contrato de transporte aéreo, en adelante contrato, es el billete de pasaje, documento de transporte u otro medio idóneo emitido por el transportador o su agente autorizado.

La falta, irregularidad o pérdida de la prueba del contrato no afecta la existencia ni la validez del mismo.

En el caso de emitirse billete de pasaje, las condiciones del contrato deben estar insertas en el mismo de conformidad con la modalidad que determine el transportador. ...”.

Quiere ello decir que a través de esa Resolución si bien no lo menciona expresamente, se permite el uso de los billetes electrónicos con la exigencia de mencionar las condiciones generales del contrato de transporte.

6.2.

La República de Bolivia ha implementado la emisión de billetes electrónicos a partir del dictado de la Resolución Normativa de Directorio 10 – 0023 – 04 emitida por el Servicio de Impuestos Nacionales.

A través de ella se estableció, entre otras normativas, que el responsable de la emisión de un billete electrónico deberá ‘firmar y sellar’ el ‘passenger receipt’ o ‘recibo del pasajero’. Sólo así el boleto electrónico emitido tendrá valor de crédito fiscal. El cupón agente es de propiedad de la agencia de viajes y deberá mantenerse en sus archivos.

6.3. BRASIL.

El Código Brasileño de Aeronáutica dispone que “en el transporte de personas el transportador está obligado a entregar el billete de pasaje individual o colectivo que deberá indicar el lugar y la fecha de emisión, los puntos de partida y destino, así como el nombre de los transportadores”.

En caso de omisión, el transportador no podrá valerse de los límites de indemnización previstos en la ley, debiendo indemnizar de acuerdo con lo que al respecto disponga la justicia.

La Resolución N° 676/GC-5 del 13 de noviembre de 2000, regulatoria de las condiciones generales del contrato de transporte, establece los requisitos mínimos que deberá contener un billete de pasaje (art. 4°). Al mismo tiempo abre una excepción para la adopción de pasajes simplificados o sea, que contengan menos informaciones que las exigidas en dicho artículo, siempre que ello sea aprobado por la autoridad de aplicación. Dicha excepción está contenida en el párrafo 1 del artículo 4°, que reza:

“En casos especiales y con la aprobación del Departamento de Aviación civil - DAC -, podrá ser adoptado el billete simplificado, conteniendo menos informaciones de aquellas que están especificadas en el introito de este artículo”.

Asimismo el Código del Consumidor Brasileño exige que los contratos por adhesión esté redactados “... en términos claros y con caracteres ostensivos y legibles, de modo de facilitar su comprensión por parte del consumidor”.

No obstante las exigencias legales expuestas, salvando las reservas mínimas inmodificables por la voluntad de las partes, el pasaje como auténtico contrato por adhesión, puede establecer otras condiciones siempre y cuando no contraríe las leyes vigente.

6.4. CHILE.

El 19 de noviembre de 2000 a través del sistema global de distribución y reservas “Amadeus” Chile implementó en el mercado local el ticket aéreo electrónico o “e-ticket”.

6.5. PERÚ.

La Ley de Aeronáutica Civil del 10 de mayo de 2000 y su reglamento D.S. N° 050 / 2001 – MTC del 26 de diciembre de 2001, reformado por el D.S. N° 018 – 2002 – MTC del 5 de mayo de 2002 regulan la utilización de los billetes de pasajes aéreos por parte de las empresas aerocomerciales y en forma generalizada se refieren a los pasajes electrónicos.

A su vez el art. 101 de la ley 27.261 determina que:

“Art. 101. Del contrato de transporte aéreo. 101. 1. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete de pasaje acredita la existencia del contrato. 101.2. El billete de pasaje puede ser un documento individual o colectivo que pueda ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el

cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones que se señalen en la reglamentación respectiva”.

El reglamento de dicha ley, en su art. 231 dispone:

“Art. 231. El billete de pasaje acredita que determinada persona ha adquirido el derecho a ser transportada en las condiciones convenidas con el transportador. La emisión del billete de pasaje o del medio electrónico en el que consten las condiciones del contrato aéreo de pasajeros, es exigible en el caso de los servicios de transporte aéreo y de transporte aéreo especial”.

6.6. PARAGUAY.

El Código Aeronáutico de la República del Paraguay contempla expresamente al billete de pasaje electrónico, dado que el artículo 142 dispone que:

“Art. 142. El contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser probado por escrito, mediante el billete de pasaje o por los medios electrónicos. En el caso de transporte internacional se aplicarán las reglas contenidas en los acuerdos y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República”.

El art. 143 in fine del citado Código, establece que:

“Art. 143. Para los casos de emisiones de pasajes sin billete por computadora o sistemas mecánicos o electrónicos en los aeropuertos u otros sitios, sin haberse adquirido el billete previamente, la constancia del contrato de transporte deberá contener las exigencias de este artículo o las de los acuerdos internacionales vigentes”, refiriéndose a los datos que debe contener el billete de pasaje.

El artículo 144 también se refiere al tema en cuestión al disponer que:

“Art. 144. El billete o la constancia computarizada de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia o validez del contrato, que estará sujeto a las regulaciones de los convenios internacionales y este Código, según se trate de transporte internacional o nacional”.

6.7. ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA.

En los Estados Unidos de Norte América no hemos encontrado una disposición que específicamente se refiera al tema.

En el año 1997 el Departamento de Transporte (DOT) emitió el “Statement of Compliance Policy”, que establece que el DOT no accionará contra el transportador por falta de impresión del billete de pasaje si se le

provee al pasajero que haya adquirido un billete electrónico la información requerida según las reglas impartidas por el propio DOT a más tardar al momento en que el pasajero realiza el check - in en el aeropuerto para realizar el primer vuelo del itinerario. Dicha resolución entró en vigencia el 22 de mayo de 1997.

En los autos "COYLE vs. GARUAD INDONESIA" (180F. Supp. 2d. 1160, Or. 2001), el tribunal actuante señaló que la utilización del e - ticket dificulta la determinación del lugar de celebración del contrato a los efectos de establecer la jurisdicción competente en los términos de la Convención de Varsovia de 1929.

6.8. REPÚBLICA DE COLOMBIA.

Como hemos señalado precedentemente, la ley 527 de 1999 regula el comercio electrónico. En virtud de ella la República de Colombia acepta el uso de internet como medio eficaz de perfeccionamiento de los contratos incluyendo por lo ta, el de transporte aéreo.

6.9. UNIÓN EUROPEA.

El marco jurídico de la protección del consumidor en el medio del comercio electrónico en la Unión Europea no se limita a lo que establece la directiva sobre el comercio electrónico, sino que además otras directivas comunitarias ya existentes vienen a completarla: entre las más relevantes que afectan al ciber consumidor citaremos la directiva sobre los contratos concluidos a distancia: 97 / 7, incluidos ,los financieros (directiva 2002 / 65), la directiva sobre las prácticas comerciales desleales y las directivas sobre la protección de la privacidad: 905/46 y la 2002 / 58 y sobre la firma electrónica se aplicarán también en el ámbito del comercio electrónico.

En ese marco, la alianza ONE WORLD con Iberia al frente se reunió en París en 2005 para ajustar el soporte tecnológico que permita a los clientes de las empresas aéreas realizar vuelos de conexión entre las 9 asociadas de esa alianza únicamente portando su documento de identidad.

La finalidad principal de esa reunión fue la de extender aceleradamente el uso del billete electrónico, en consonancia con el plan elaborado por la I.A.T.A. de que a partir de 2007 se deberán utilizar únicamente los e-tickets.

Ello significa la sentencia de muerte para los billetes de pasaje tradicionales, que a partir de hoy integran una etapa importante en la historia de la aviación comercial.

En aquellos países en los que aún no se ha dictado una legislación específica sobre los billetes electrónicos, entendemos que lo importante sería seguir las instrucciones y requisitos contenidos en las resoluciones IATA N° 722 g y 722

j y concordantes e indicar en tales boletos sumariamente, las condiciones generales así como los tratados internacionales que son de

aplicación en el transporte aéreo internacional. De esa forma, tales países no quedarán en el último vagón de la historia de la aviación comercial.

Buenos Aires, 17 de octubre de 2006.
