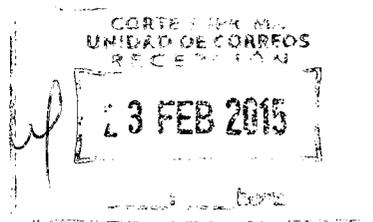




TRIBUNAL PLENO



Oficio N° 21-2015

INFORME PROYECTO DE LEY 5-2015

Antecedente: Boletines N° 4595-15 y 4764-15

Santiago, 23 de febrero de 2015

Por Oficio N° 6/TT/2015, recibido el 27 de enero de 2015, el Presidente de la Comisión Mixta encargada de proponer la forma y modo de resolver las divergencias producidas con ocasión de la tramitación del proyecto en estudio, y al tenor de lo dispuesto en los artículos 77 de la Constitución Política de la República y 16 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, remitió a esta Corte el proyecto de ley - iniciado por moción- que modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos (Boletines N° 4595-15 y 4764-15 refundidos).

Impuesto el Tribunal Pleno del proyecto en sesión del día de 20 del presente mes, presidida por el suscrito y con la asistencia de los Ministros señores Patricio Valdés Aldunate, Héctor Carreño Seaman, Pedro Pierry Arrau, Carlos Künsemüller Loebenfelder y Haroldo Brito Cruz, señoras Rosa María Maggi Ducommun y Rosa Egnem Saldías, señores Juan Eduardo Fuentes, Ricardo Blanco Herrera y Carlos Cerda Fernández, acordó informarlo al tenor de la resolución que se transcribe a continuación:

**AL SEÑOR PRESIDENTE
MANUEL JOSÉ OSSANDÓN IRARRAZABAL
COMISIÓN MIXTA (CÓDIGO AERONÁUTICO)
H. SENADO
VALPARAISO**



TRIBUNAL PLENO

“Santiago, veinte de febrero de dos mil quince.

Visto y teniendo presente:

Primero: Que por Oficio N° 6/TT/2015, recibido el 27 de enero de 2015, el Presidente de la Comisión Mixta encargada de proponer la forma y modo de resolver las divergencias producidas con ocasión de la tramitación del proyecto en estudio, y al tenor de lo dispuesto en los artículos 77 de la Constitución Política de la República y 16 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, remitió a esta Corte el proyecto de ley -iniciado por moción- que modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos (Boletines N° 4595-15 y 4764-15 refundidos);

Segundo: Que según lo consignado por las mociones, el proyecto se orienta a solucionar los problemas que se suscitan en el contexto de libertad en el que ha operado el negocio aeronáutico civil de pasajeros en el mundo, principalmente, por la ausencia de una regulación eficaz que pueda enfrentar de manera simple y directa los conflictos asociados al incumplimiento de vuelos, suspensiones de operación sin previo aviso, o la vulneración al derecho de los pasajeros de contar con garantías mínimas de calidad en el servicio de transporte aéreo.

Agregan que en nuestra legislación, las acusaciones por la irresponsabilidad que le cabe a las compañías a raíz del incumplimiento contractual, sólo se han dejado en manos de la Ley del Consumidor, aun cuando la relación usuario-proveedor se encuentra definida por el Código Aeronáutico.

Continúan indicando que en materia de transportes y telecomunicaciones, nuestro país cuenta con una anómala situación en dicho mercado. Profundizan reseñando que las circunstancias del mercado nacional, motivan gran preocupación de los usuarios del sistema en varios sentidos;

Tercero: Que en primer lugar, hacen referencia a los valores de los pasajes. La existencia de pasajes muy diferenciados según especificaciones y restricciones, impone factores de distorsión al mercado, lo que, sumado a la carencia de condiciones de competencia libre y perfecta, disminuye el equilibrio que debe imbuir a todos los actores del sistema.

En segundo término, indican que la especial condición de operador único o posición dominante de algunos oferentes, les permiten a estos ejecutar prácticas que responden únicamente a situaciones comerciales de escasa venta



TRIBUNAL PLENO

o rentabilidad de algunos vuelos, perjudicando el cumplimiento del servicio para con sus usuarios.

En último término, la preocupación se orienta a la carencia de medios de que dispone el pasajero para obtener información fidedigna y clara respecto de los asuntos concernientes al vuelo, situación que se ve profundizada por la existencia actual de una legislación muy débil en materia de derechos de los usuarios del transporte aéreo.

Por último, la motivación esgrime que su razón fundamental radica en la necesidad que tienen los pasajeros de contar con garantías que aseguren un servicio óptimo y de real calidad, independiente de cualquier factor que pueda afectar el normal desarrollo de las operaciones aéreas contratadas en el contexto de un mercado aeronáutico cada vez más complejo y global;

Cuarto: Que el proyecto consta de dos artículos y dos disposiciones transitorias, sometiéndose a la opinión de la Corte únicamente el artículo 133 F, comprendido en el número 2 del artículo 1° del proyecto de ley en comento.

De manera previa, y fuera del artículo individualmente consultado, se hacen presentes algunas observaciones sobre el contenido del proyecto de ley. En primer lugar, se estiman beneficiosas las menciones introducidas en el artículo 127, habida cuenta del contexto en el que se desarrollan las ideas que motivan la presentación del proyecto, consagrándose de esta manera en la industria de la aviación comercial, la noción del derecho a la información veraz y oportuna que ya fuere introducido por la Ley de Protección al Consumidor.

Por su parte, el artículo 133 N° 2 introduce montos fijos de indemnización para el evento de producirse la denegación de embarque. Sin embargo, el proyecto omite especificar si la aplicación de dichos topes indemnizatorios se limita a los vuelos de carácter nacional, o, antes bien, se aplica también a los internacionales, dejando un manto de duda sobre el punto. Dicha imprecisión no es inocua, en tanto de ser aplicable la figura a los contratos de transporte internacional, tales montos debiesen corresponder a los topes indemnizatorios y limitaciones de responsabilidad dispuestos por los artículos 19 y 22 N° 1 del Convenio de Montreal, que regula la forma en que responderá el transportista en casos de retraso del servicio pactado.

Por último, y sin perjuicio de que las modificaciones introducidas se estiman conformes a la intención protectora de la legislación del consumo, su ubicación dentro del Código Aeronáutico parece disconforme con la regulación



TRIBUNAL PLENO

de carácter técnico que éste último posee. En efecto, pareciera más adecuado que el proyecto en cuestión modificase la Ley N° 19.496, remitiendo al texto del Código Aeronáutico la incorporación que en ese texto normativo se hiciera de los derechos de los pasajeros. Lo contrario, implicaría extraer la industria aeronáutica de las regulaciones generales del consumo, produciendo un contrasentido respecto de las intenciones del proyecto, en cuanto pretende equiparar las posiciones de pasajeros y transportistas únicamente en relación a su vínculo comercial;

Quinto: Que el oficio remitido indica como norma sujeta a la opinión de esta Corte el nuevo artículo 133 F, que en lo sustancial se orienta a consagrar los aspectos orgánicos y procedimentales de las acciones destinadas a hacer efectivas las sanciones por infracciones a las normas del Código Aeronáutico.

Al respecto, el proyecto remite tanto el procedimiento como los tribunales competentes a las normas dispuestas por la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores, permitiendo la prórroga de la competencia entre aquellos y los tribunales del domicilio del pasajero, a elección de este último;

Sexto: Que cabe recordar en este punto, que la Ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores distingue, para efectos de fijar la competencia y procedimiento, entre aquellas acciones de carácter individual y aquellas de carácter colectivo o difuso. Para las acciones individuales -de acuerdo a su artículo 50 A- será competente el Juzgado de Policía Local correspondiente a la comuna en que se hubiera celebrado el contrato respectivo, se hubiere cometido la infracción o dado inicio a su ejecución, a elección del actor. Por su parte, para el caso de las acciones colectivas o difusas, será competente -también de acuerdo al artículo 50 A- el Tribunal Civil que corresponda de acuerdo a las reglas generales;

Séptimo: Que atendido lo anterior, la remisión a los procedimientos y competencias que la modificación propone se identifican con la intencionalidad cautelar de la legislación del consumidor, acogándose además -y a través de la misma referencia- la procedencia de las acciones de carácter colectivo o difuso por las infracciones a las normas de la industria aeronáutica. Sin embargo, la parte final del artículo 133 F propuesto, que en lo sustantivo dispone que "para efectos de lo señalado en esta ley, será también competente, a elección del pasajero, el tribunal de su domicilio", no se comprende dentro del contexto identificado. En efecto, resulta confusa la aplicación de la institución de la



TRIBUNAL PLENO

prórroga de la competencia en el caso de las acciones colectivas o difusas, en tanto no es posible individualizar claramente –bajo el tenor de la norma– de quién sería el domicilio a cuyo tribunal puede prorrogársele la competencia, toda vez que al ser la acción dependiente de un colectivo de personas, o incluso, a un grupo difuso de ellas, sería conveniente contar con una precisión del texto normativo respecto de si esta prórroga corresponderá al domicilio que tenga el Servicio Nacional del Consumidor, al de la Asociación de Consumidores o al de alguno de los sujetos que actúen como demandantes, según la fórmula de legitimación activa que se elija para cada caso;

Octavo: Que de esa manera, y a grandes rasgos, sólo extraña en la redacción actual del proyecto la ubicación de la modificación dentro del Código Aeronáutico y la confusión que induce la introducción de la institución de la prórroga de la competencia en las acciones colectivas o difusas. En lo demás, la moción sujeta a la opinión de la Corte, se estima conforme a las normas de la Ley de Protección a los Derechos de los Consumidores como cuerpo supletorio en la materia;

Por estas consideraciones y de conformidad, además, con lo dispuesto en los artículos 77 de la Constitución Política de la República y 18 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, se acuerda informar en los términos precedentemente expuestos el proyecto de ley que modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos. Oficiese.

PL-5-2015”.

Saluda atentamente a V.S.

Sergio Muñoz Gajardo
Presidente

Rosa María Pinto Egusquiza
Secretaria