

# Proyectos de ley refundidos que modifican el Código Aeronáutico, La Ley N° 19.496 y otros cuerpos legales

[Boletín N° 15.679-03,15.964-03,15.994-03,16.532-03,16.594-03 y 17.438-03]

[Boletín N° 15.779-03 y 15.787-03]



Hernán Calderón, Presidente de Conadecus

Camila Huispe, abogada de Conadecus

# 1. Boletín N° 15679-03: crea plataforma de transferencias

Se relaciona con el derecho a ceder el derecho a ser transportado en un vuelo de cabotaje por trayectos de ida y vuelta regulado en el artículo **131 bis del Código Aeronáutico**.

En resumidas cuentas el derecho a ceder el pasaje consagrado en dicho artículo dispone:

- (i) No tiene un costo adicional para el consumidor
- (ii) Limitaciones:
  - la cesión deberá realizarse hasta 24 horas antes del vuelo
  - sólo entre personas naturales
  - sólo una vez por cada billete siendo invalidas las posteriores.
  - En un año calendario, puede ceder máximo dos veces por cada transportador, siendo una por semestre.
  - Cesiones no pueden perseguir fines de lucro

# 1. (continuación) Boletín N° 15679-03: crea plataforma de transferencias:

- El proyecto propone la creación de un artículo 131 quater, a diferencia del artículo que regula el derecho a la cesión de pasaje aéreo, este introduce y especifica nuevas circunstancias:
- (i) La plataforma sólo funcionará para vuelos de cabotaje nacional, a diferencia del artículo 131 bis que no distingue el tipo de vuelo respecto del cual el usuario detenta dicho derecho –se entiende que puede ceder en ambos escenarios-
- (ii) A su vez el artículo 131 bis no hace alusión al derecho de ceder el equipaje, no lo regula como si lo entiende de forma tácita la creación de la plataforma
- (iii) Precisar que tanto la venta del billete aéreo como la carga del equipaje no podrán ser nunca superior al precio original (el artículo sólo menciona el billete) de mantenerse las mismas condiciones (peso), teniendo en consideración que el equipaje se puede comprar de forma separada al billete o en una instancia posterior.

# Conclusión del artículo N° 131 quater:

- La creación de la plataforma nos parece un avance tecnológico positivo para que los usuarios cuenten con alternativas en caso que se les presente un impedimento para viajar o simplemente desistan del viaje. Nuestra opinión es establecer una mejor concordancia entre el derecho consagrado en el artículo 131 bis y el 131 quater, por ejemplo: la plataforma también será sólo para personas naturales? También podrá ser cedida sólo una vez? Una buena alternativa es que se remita al 131 bis en cuanto a las limitaciones que este artículo impone.

# 1. (continuación) Boletín N° 15679-03: Derecho a ser transportado de manera prioritaria

- Se plantea introducir el artículo 132 bis al Código Aeronáutico planteando un derecho a ser transportado de manera prioritaria en una situación médica de suma urgencia:
- El vocablo que utiliza el artículo sobre una situación de suma urgencia “debidamente acreditada” es muy ambigua, quedará al arbitrio de la aerolínea calificar cuando se encuentra acreditada o no, podría sugerirse algo un tanto más concreto como “ cualquier tipo de informe, certificado, pase o remisión directa por el centro de salud correspondiente”
- Debería consignarse que, por la situación de salud en la que se encuentra el pasajero que será transportado, este, ni su acompañante, en ningún caso podrán ocupar los asientos de emergencia (requieren personas con habilidades físicas pre determinadas)
- Este derecho deberá informarse previamente a todos los pasajeros que compren billetes aéreos en un lugar visible del mismo billete o plataforma de las aerolíneas

# 1. (continuación) Boletín N° 15679-03: cuota de billetes para zonas extremas

- Se plantea introducir el artículo N° 132 ter al Código Aeronáutico proponiendo que se fijen cuotas de billetes de pasajes para residentes de zonas extremas a un precio fijo en casos de suma urgencia
- Con este artículo podríamos estar en un escenario de desigualdad ante la ley, ya que los pasajeros “en suma urgencia” de zonas extremas tendrían un precio fijo, mientras que los regulados en el artículo 132 bis que propone el mismo proyecto de ley, no lo tendrían, siendo que también se encuentran en una situación similar.
- Debería entonces fijarse el precio en ambas situaciones o, incluso, dejar solamente la misma norma ya que busca proteger al mismo grupo de personas
- Debería regular que “ente” u “organismo de la administración” fijará ese precio y en base a que circunstancias o condiciones, ya que dejar que la aerolínea fije los precios puede resultar menos favorable.

## 2. Boletín N° 15964-03: introduce un nuevo derecho ante el retraso o cancelación del vuelo

- Recordemos que el artículo 133 B consagra un derecho de opción al consumidor ante el retraso o cancelación del vuelo, pudiendo elegir:
  - (i) Persistir en el contrato, embarcando en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador o en un transporte alternativo que disponga la misma aerolínea si el vuelo aún no ha iniciado, sin que se evalúe la imputabilidad del transportador
  - (ii) No persistir en el contrato, obteniendo el reembolso del monto total pagado si han transcurrido más de 3 horas, en cuyo caso no se evalúa la imputabilidad del transportador
  - (iii) Obtención de prestaciones asistenciales
  - (iv) La indemnización de perjuicios con reglas y/o limitaciones, en esta si se evalúa la imputabilidad del transportador

## 2. (continuación) Boletín N° 15964-03: introduce un nuevo derecho ante el retraso o cancelación del vuelo

- (iv) La **indemnización de perjuicios** con reglas y/o limitaciones, en esta si se evalúa la imputabilidad del transportador, estas son las siguientes:
  - (a) En caso de **retraso** del vuelo: para que proceda la indemnización el retraso deberá ser superior a 3 horas respecto de la hora inicialmente programada
  - (b) En caso de **cancelación** del vuelo: siempre procederá la indemnización (no hay límite de tiempo) pero el transportador podrá excusarse de indemnizar si le ofrece otro vuelo que le permita salir a su destino con no más de 3 horas de retraso en relación a la hora de salida anteriormente prevista
  - (c ) En caso de **retardo**, la indemnización no podrá ser superior a 250 UF

**Conclusión:** Bastaría con modificar el numeral ii de la letra c) del artículo 133 bis, en vez de introducir un nuevo literal e), disponiendo que podrá excusarse de indemnizar si garantiza a costo propio el embarque de pasajeros en el próximo vuelo, ya sea propio o de otra empresa, en relación a la ruta afectada, pudiendo siempre reclamar la procedencia de otros daños.

### 3. Boletín 15994-03: “devuélveme mi pasaje”

- El proyecto plantea un reembolso especial del 85% respecto del pasaje aéreo para el caso de los pasajeros que no pudieron ejercer el derecho a retracto dentro de los plazos correspondientes.
- Nos parece positivo el espíritu del proyecto, sólo se recomendaría que el plazo para dar aviso a la aerolínea sobre el uso de este derecho sea de 24 horas de antelación, en vez de 8 horas, para hacerlo concordante con el resto de la normativa relacionada al tema, ejemplos: (i) el certificado médico que impide viajar al pasajero se debe presentar con 24 horas de antelación al transportador y (ii) la cesión del pasaje aéreo también contempla como límite dicho periodo de tiempo.

## 4. Boletín 16532-03: establece mayores indemnizaciones por las cancelaciones o retrasos imputables al transportador

- El proyecto plantea modificar el artículo 133 N°2 que fija las indemnizaciones en caso de denegación de embarque, proponiendo una equivalente al valor del pasaje aumentado en un 50%. En principio, no es posible determinar si la regla es más beneficiosa que la actual que establece una compensación en UF por tiempo de retraso y distancia del vuelo.
- Sin embargo, Conadecus estima que es una regla más justa, porque la compensación al pasajero se establecerá de forma proporcional a lo que pagó por el pasaje aéreo.
- El proyecto plantea modificar el artículo 133 B, letra c), fijando la indemnización en el doble del precio pagado si se produce un retraso o cancelación imputable, lo que parece una regla más beneficiosa y más justa que la actual, pues hoy solo se fija un límite máximo.
- Se plantea modificar el artículo 147 estableciendo el límite de la indemnización por retraso del vuelo, en el doble de su valor. Conadecus postula que debe mantenerse el actual límite de 250UF, pues los daños pueden ser muy superiores al doble de lo pagado por el pasaje.

## 5. Boletín N° 16594-03: derecho de los pasajeros a portar equipaje sin cobro adicional

- Nos parece positivo el espíritu del proyecto pues tiende a regular los cobros excesivos en el uso del equipaje que es un elemento esencial para el consumidor que decide tomar este tipo de transporte. En ese sentido, se propone agregar a la introducción del artículo 134 bis no tan solo las medidas de “volumen” en litros o “peso” sino también las dimensiones con las que debe cumplir el mismo para que quede exento de cobro, pues muchos objetos, por su forma, no se van a poder medir fácilmente bajo esos dos parámetros, así se puede agregar: “ o las dimensiones de 55 x 35 x 25 cm” por contemplar un ejemplo

## 6. Boletín 17438-03: que elimina discriminaciones arbitrarias en beneficio de los pasajeros de transporte aéreo

- El proyecto plantea que se elimine la exclusión de que el servicio de transporte aéreo sea el único rubro o negocio en donde está permitido sobre vender, se entiende que nuestro ordenamiento jurídico, al igual que otros en el derecho comparado, lo hacen puesto que es una forma de minimizar perjuicios económicos en dicha industria (Los asientos con reserva confirmada no podrían venderse a terceros y los aviones despegarían con asientos vacíos, entre otros problemas) es por ello que el legislador regula que hacer en caso de “denegación de embarque” dando mayores alternativas al consumidor
- No obstante si estamos de acuerdo en que se sancione a la aerolínea que impida al usuario utilizar un pasaje de vuelta por no haber utilizado el pasaje de ida, ya que el mismo espíritu de la ley, respecto a otros servicios (como telecomunicaciones) es evitar que se “aten” los productos y/o servicios, de modo que si no se puede optar por uno se caiga indefectiblemente el otro. El contrato de transporte aéreo debería persistir en su última trayectoria.
- Las compensaciones que se establecen deberían ser concordantes con las contempladas para la cancelación del vuelo en vez de regular otras para mantener concordancia

## 7. Boletín N° 15779-03 y 15.787-03, que limitan la aplicación del cobro en Unidades de Fomento.

- Ambos proyectos limitan la aplicación de la Unidad de Fomento para obligaciones de pago en diferentes ámbitos: arrendamientos, salud, educación, créditos hipotecarios, entre otros.
- Los proyectos son positivos para los consumidores, pues muchas obligaciones se han establecido en UF, con una reajustabilidad rápida, en circunstancias que las remuneraciones se encuentran establecidas en pesos. Se ha generalizado su aplicación, en circunstancias que en su origen era restringido.
- Conadecus solo sugiere enmendar la redacción del artículo primero del boletín N° 15.779 que limita la UF en arrendamientos, pues el proyecto indica: “*La renta de arrendamiento deberá ser establecer en pesos*”, debiendo decir “*deberá ser **establecida** en pesos*”.

¡Muchas gracias!