Comentarios y propuestas sobre proyecto de reforma al Código Aeronáutico, Boletines Nos 9.509-15, 12.285-15, 9.980-03, 12.773-19, 12.825-15, refundidos.

Ignacio Díaz Ibáñez
Abogado
LLM in Maritime Law (Southampton, Reino Unido)
Socio PDND abogados
idiaz@pdnd.cl
www.pdnd.cl

P|D|N|D PUMPIN, DORFMAN NASSER, DIAZ y CIA.

Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.
H. Senado de la República, abril 2021

Apreciación sobre riesgos del proyecto

1º Término de los Billetes de pasaje low cost

2º Aumento de la litigiosidad

3º Creación de un mercado negro de Billetes de pasaje

4º Los costos serán finalmente asumidos por los pasajeros

5º Afectaría el transporte internacional de pasajeros

6º Afectaría a los programas de fidelización de las líneas aéreas

Observaciones al "endoso" aprobado por la H. Cámara de Diputados (art. 113 bis):

1º <u>El uso del término *"endoso"* es incorrecto</u>:

1) El endoso aplica a *"efectos de comercio"* o *"títulos valores"* o *"títulos de crédito"* emitidos *"a la orden"*, y sucede que el billete de pasaje:

a) Solo es un comprobante del contrato de transporte aéreo.

b) Es nominativo, pues se emite *"a nombre de"* (por razones de seguridad aeronáutica).

2) Técnicamente hablando, el término correcto es *"cesión"*.

Ejemplo, la *"cesión"* en el pasaje de transporte marítimo (art. 1049 inciso 2º Código de Comercio).

Observaciones al "endoso" aprobado por la H. Cámara de Diputados (art. 113 bis):

2º <u>La gratuidad de la cesión o transferencia (inciso 1º del art. 113 bis)</u>:

1) La cesión de derechos es siempre onerosa.

2) Si es "gratuita" → donación → insinuación e impuestos.

Observaciones al "endoso" aprobado por la H. Cámara de Diputados (art. 113 bis):

3º <u>Sobre los billetes de pasaje que se pueden ceder o transferir (inciso 1º del art. 113 bis)</u>:

1) El proyecto no distingue qué tipo de billete se puede ceder o transferir

2) Si no hay distinción, se puede aplicar a todo tipo de billete, y ello generará los siguientes problemas :

a) Reducirá o acabará con la oferta de Billetes de pasaje comprados en oferta y low cost

b) Reducirá o acabará con el beneficio de canjear Billetes de pasaje obtenidos mediante programas de fidelización de las líneas aéreas

c) Entrará en directa y gravísima colisión con los Billetes de pasaje para vuelos internacionales

Observaciones al “endoso” aprobado por la H. Cámara de Diputados (art. 113 bis):

4º <u>El proceso para efectuar la cesión o transferencia y los plazos incisos 2º y 3º del art. 113 bis)</u>:

1) Inciso 2º:

- Se indica “hasta cuándo” puede cederse.

- Pero no “desde cuándo”. A mayor plazo, mayor riesgo de mercado negro.

2) Inciso 3º:

- Deber del transportador de establecer un mecanismo simple, expedito y suficiente:

- Sin embargo, en el inciso 2º se establecen cargas adicionales: canales 24/7, dando código de recepción, fecha y hora. Pareciera estar demás y encarecería sistema.

Observaciones al "endoso" aprobado por la H. Cámara de Diputados (art. 113 bis):

5º <u>Respecto del número de cesiones o transferencias y la aparición de un mercado negro de billetes de pasaje aéreo (incisos 5º al 7º del art. 131 bis)</u>:

1) Proyecto considera 3 "cesiones" al año por cada transportador.
2) Si el pasajero tiene entonces derecho a 9 "cesiones" al año, podría configurar la "habitualidad" que el mismo art. 113 bis inciso 7º prohíbe.
3) Mayor riesgo a un ánimo de lucro.
4) Proyecto no considera ningún mecanismo para perseguir y sancionar el mercado negro.

Propuestas de solución a los problemas que presenta el proyecto de "endoso" (art. 113 bis):

1º <u>Señalar a cuáles billetes de pasaje se aplica, conservar quienes pueden hacerlo y qué es lo que se transfiere o cede</u>:

1) Sólo aplica a billetes de pasaje aéreo para vuelos nacionales.
2) Sólo aplica a billetes de pasajes adquiridos a título oneroso (con esto se excluyen los billetes obtenidos gracias a programas de fidelización de las líneas aéreas).
3) Conservar como está el inciso 4º del art. 113 bis que este derecho solo lo pueden ejercer personas naturales (de este modo se excluyen los billetes adquiridos por personas jurídicas, sean públicas o privadas).
4) Precisar que el billete que se cede, lo es en los mismos términos, condiciones y limitaciones del billete cedido (para evitar la confusión acerca de lo que se cede: si es el billete o el derecho a ser transportado).

Propuestas de solución a los problemas que presenta el proyecto de "endoso" (art. 113 bis):

2º <u>Reducir el plazo para ejercer el derecho y mantener el momento hasta cuándo para hacerlo:</u>

1) Se recomienda reducir el plazo "desde cuándo" el pasajero pudiera ejercer su derecho, acortándolo en el tiempo a, por ejemplo, un plazo máximo de X días corridos y contados desde la fecha original en que iniciaría el viaje.
2) Mantener el momento "hasta cuándo" puede ejercerlo (48 horas anteriores a la fecha original del vuelo).

Propuestas de solución a los problemas que presenta el proyecto de "endoso" (art. 113 bis):

3º <u>Limitar el número de cesiones o transferencias y precisar su plazo:</u>

1) Modificar el inciso 5º del art. 113 bis
2) Limitar el derecho a ceder o tranferir a 1 sólo billete por año
3) Señalar que el plazo es de año corrido y contado desde la fecha celebración del contrato o compra del billete de pasaje

Propuestas de solución a los problemas que presenta el proyecto de "endoso" (art. 113 bis):

4º <u>Simplificar y cobrar por el proceso de cesión o transferencia</u>:

1) Eliminar la segunda parte del inciso 2º del art. 113 bis (cuando se habla de canales 24/7, dando código de recepción, fecha y hora).
2) Mantener el inciso 3º del art. 113 bis y que la plataforma esté a cargo del transportador.
3) Autorizar el cobro por la emisión del nuevo pasaje, como se hace en Perú, o alternativamente, cobrar un porcentaje del valor del billete de pasaje (eliminar la gratuidad consagrada en el inciso 1º del art. 113 bis porque de lo contrario sería una donación).

Problemas que presenta el proyecto de “retracto” en su estado actual (art. 113 ter):

1º El proyecto no distingue si este derecho se aplica incluso a los pasajes a "precio de oferta” o los obtenidos por “canje”.

2º Tampoco precisa quién debe soportarlos gastos que irrogue el proceso.

3º Considera además, un engorroso sistema de cómputo de plazos, los que de suyo ya son bastante reducidos.

Propuestas de solución a los problemas que presente el proyecto de “retracto” (art. 113 ter):

1º Señalar a cuáles billetes de pasaje se aplica (del mismo modo en que lo proponemos en el caso del endoso).

2º Mantener el plazo para ejercer el derecho y el momento para hacerlo.

3º Simplificar y precisar quien debe soportar los costos del proceso.

4º Considerar aquí los nuevos art. 113 letras g) e i) del proyecto de Ley Pro Consumidor (BOLETÍN Nº12.409-03)

Notas finales

1º Es conveniente recordar que lo más razonable es excluir del proyecto los billetes para vuelos internacionales porque:

a) El Estado de Chile está obligado a resguardar la “libertad tarifaria” en materia aeronáutica civil

b) En este tipo viajes, muchas veces intervienen diferentes líneas aéreas (así se logra una mayor conectividad) y no será posible aplicarles a ellas estas reglas

c) En este tipo de viajes, es usual la aplicación de servicios “code share” o Código compartido que hacen imposible aplicar estas reglas

d) El proyecto de Ley Pro Condumidor, en su art. 113 letra i), ha excluido expresamente los vuelos internacionales.

Notas finales

2º Es conveniente recordar que el inicio y fundamento de esta reforma (BOLETÍN N° 9509-15) no se debe al problema de “sobreventa” de billete de pasaje aéreo sino que se encuentra en la “imposibilidad de volar”.

3º Es conveniente recordar que el problema de la ”sobreventa” ya está regulado en el Código Aeronáutico, y además, ha sido objeto de mayor y nueva regulación en la Ley Pro Consumidor; pero a pesar de lo anterior, y según las estadísticas de la JAC (las copiamos aquí), se trataría de un fenómeno particular y que solo se verifica en ciertas rutas y en oportunidades específicas del año.

Notas finales

OPERADORES	UTILIZACIÓN DE ASIENTOS (%)		
	2018	2019	VAR%
NACIONAL	81,4%	80,1%	-1,7
LATAM AIRLINES GROUP	82,5%	77,2%	-6,4
SKY AIRLINE	82,5%	86,4%	4,8
LATAM AIRLINES CHILE	82,3%	80,2%	-2,5
JETSMART SPA	77,7%	77,2%	-0,5
AEROVIAS D.A.P.	56,7%	59,2%	
ONE SPA	63,0%	66,9%	6,3

Fuente: Junta de Aeronáutica Civil (JAC).

Muchas gracias

idiaz@pdnd.cl
www.pdnd.cl

P|D|N|D PUMPIN, DORFMAN NASSER, DIAZ y CIA.