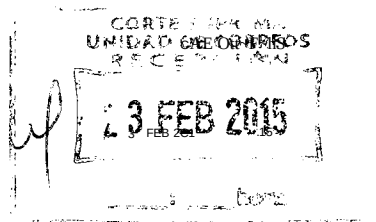




TRIBUNAL PLENO



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, al tenor de lo dispuesto en los artículos 77 de la Constitución Política de la República y 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, presidida por el suscrito y con la asistencia de los Ministros señores Patricio Valdovinoso, Héctor Carreño Seaman, Pedro Piñeyra, Carlos Kirschtli, Leobenfelder y Haroldo Brito Cruz; señoras Rosa María Maggiorini y Rosa Eugenia Saldías, señores Juan Eduardo Fuentes, Ricardo Blazquez y Carlos Cerda Fernández, acordé informarle al tenor de la resolución que se transcribe a continuación:

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



TRIBUNAL PENAL

"Santiago, veinte de febrero de dos mil quince.

Visto y teniéndolo presente:

Primero: Que por Oficio N° 667T/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 a raíz 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 116 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° 455-515 y 476-615 referidos);

Segundo: Que según lo consignado por las razones que el proyecto se orienta a solucionar los problemas que se suscitan en el contexto de libertad en el que ha operado el negocio aeronáutico a nivel 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 operaciones 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 aéreas a raíz del incumplimiento contractual, sólo se han dejado remanentes de 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 anomalía en la situación del mercado, profundizan resumiendo que las circunstancias del mercado nacional, motivan gran preocupación de los usuarios del sistema en varios sentidos;

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

En segundo término, indica que la existencia de operador único en posición dominante de algunos oferentes les permite a estos ejecutar prácticas que responden únicamente a situaciones comerciales de escasa venta



de carácter técnico que éste es el único tipo de posesión. En efecto, parece más adecuado que el proyecto de modificación de la Ley N° 19.496, remitiendo al texto del Código Aeronáutico la incorporación que en ese texto normativo se hicieron de los derechos de los pasajeros, se explique la industria aeronáutica de las regulaciones que se le aplican, produciendo un entendimiento respecto de las intenciones del proyecto, en cuanto pretende equiparar las posiciones de los pasajeros y transportistas únicamente en relación a su vínculo comercial;

Quinto: Que el artículo 33 B3 que en la sustantiva se orienta a consagrar los aspectos orgánicos y procedimentales de las acciones destinadas a hacer efectivas las sanciones y prohibiciones de las normas del Código Aeronáutico.

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

Sexto: Que cabe acordar 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 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 hubiere celebrado el contrato respectivo, se hubiere cometido la infracción o la ejecución, a elección del actor. Por su parte, para las acciones colectivas o difusas, será competente -también de acuerdo al artículo 50 A- el Tribunal Civil que corresponde 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 que se agota 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 33 B3 propuesto que el sustantivo dispone que "para efectos de lo señalado en esta ley será también competente, a elección del pasajero, el tribunal de domicilio" se comprende dentro del contexto identificado. En efecto, resulta confusa la aplicación de la institución de la



TRIBUNAL PENAL

prerrogas de la competencia en el caso de las acciones colectivas o difusas, en tanto no es posible individualizar a cada uno de los sujetos de la norma de quien sería el domicilio a cuyo tribunal puede proponerse la competencia, toda vez que al ser la acción de procedencia de un colectivo de personas, e incluso a un grupo difuso de ellas, sería conveniente contar con una precisión del texto normativo respecto de si esta prerrogativa corresponde al domicilio que tenga el Servicio Nacional del Consumidor, al de la Asociación de Consumidores o al de alguno de los sujetos que actúan como demandantes, según la fórmula de legitimación activa que se elija para cada caso;

Octavo: Que de esa manera y a grandes rasgos se extrae en la redacción actual del proyecto la ubicación de la modificación dentro del Código Aeronáutico y la confusión que induce cada una de las introducciones de la prerrogas de la competencia a las acciones colectivas o difusas. En lo demás, la modificación sujeta a la opinión de la Corte, es una modificación 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 derechos de pasajeros y sus derechos. Oficiase.

PL-5-2015".

Saluda atentamente a V.S.

Sergio Muñoz Gajardo
Presidente

Rosa María Pinto Egusquiza
Secretaria