Modifica el Código Aeronáutico, para definir el contrato de transporte aéreo como documento electrónico, y permitir el endoso del billete de pasaje en las condiciones que indica

Boletín N° 12773-19

1. Idea matriz.

Establecer como documento electrónico el pasaje aéreo de pasajeros conforme a lo prescrito en la ley Nº 19.799 sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma.

El presente proyecto de ley también busca reconocer como derecho del suscriptor de un pasaje electrónico de transporte aéreo la posibilidad de transferirlo mediante endoso a otra persona natural. Este traspaso tendrá ciertas regulaciones especiales debido a las características particulares de la industria, de este modo, el proyecto restringe el traspaso sólo entre personas naturales, por una sola vez y obliga a informar a la compañía aérea dentro de un periodo de tiempo que le permita tomar todos los recaudos de seguridad relacionados con el respectivo vuelo.

2. Fundamentos.

La ley Nº 19.799 sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma, define un documento electrónico como toda representación de un hecho, imagen o idea que sea creada, enviada, comunicada o recibida por medios electrónicos y almacenada de un modo idóneo para permitir su uso posterior.
En este sentido encontramos otras y diferentes tipos de definiciones. Dentro de ellas, destaca la de Carnelutti, quien lo define como "*una cosa representativa, o sea, capaz de representar un hecho*"[1]. La doctrina nacional más reciente se inclina por adoptar esta acepción amplia del

1 Citado en Pinochet Olave, Ruperto, p. 379; en Gaete González, Eugenio, Op. Cit., p. 80; en Ruiz, Fernando, Op. Cit., p. 18.

concepto de Documento. Tal es el caso de autores como Jijena[2] , Gaete y Etcheverry[3].

Por su parte, Pinochet Olave, con gran lucidez, sostiene que confrontar este concepto amplio de documento con uno mas restringido es inoficiosa, dado que pensar la existencia de una discusión de esa naturaleza "*...parte de una premisa falsa, en cuanto a que se considera que existe una noción unívoca y verdadera de documento...*" toda vez que no existe tal noción sino que "*coexisten diversas acepciones que evidencian diversos aspectos, manifestaciones o puntos de vista de la misma realidad[4]".* A esto es preciso sumarle un matiz: la impresión de que si bien el concepto restringido de documento efectivamente existe (en su vertiente más conservadora, que lo relaciona además con el soporte papel), es una concepción que tiende a desaparecer. Esto se debe a los progresos tecnológicos que el siglo pasado ha traído, en particular la irrupción de nuevos medios representativos como lo son los documentos electrónicos. Un buen ejemplo de esto es la misma definición del documento electrónico que incorpora la acepción amplia de documento (art. 2, letra d, Ley 19.799)[5].

No sólo los agentes privados utilizan en sus relaciones jurídicas diarias documentos con características electrónicas, si no que el Estado está actualmente realizando esfuerzos por modernizar y transformar una serie de diligencias y actos que hasta el día de hoy son realizados por medios físicos a documentos con soporte electrónico.

Un proceso similar se llevó a cabo en el Poder Judicial, en donde se modificó la interacción que tenía este Poder con los distintos intervinientes en las materias que eran de su competencia. De esta

---

2 Jijena Leiva, Renato, "Naturaleza jurídica y valor probatorio del documento electrónico, el caso de la declaración de importación o mensaje CUSDEC", en Asociación chilena de usuarios de Internet, 1999, http://www.mass.co.cl/acui/leyes-jijena1.html. [Links] Debemos consignar que es citado asimismo en Pinochet Olave, Ruperto, Op. Cit. p. 379.

3 Véase en Gaete González, Eugenio, Op. Cit, pp. 70 y 79, respectivamente.

4 Pinochet Olave, Ruperto, Op. Cit, p. 382.

5 FERNANDEZ ACEVEDO, Fernando J.. El documento electrónico en el derecho civil chileno: Análisis de la Ley 19.799. *Ius et Praxis* [online]. 2004, vol.10, n.2 [citado 2019-07-03], pp.137-167. Disponible en: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122004000200005&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0718-0012. http://dx.doi.org/10.4067/S0718-00122004000200005.

forma, y en común unión con el Registro Civil, se ideó un sistema de tramitación electrónica de causas judiciales la cual ha dinamizado de manera efectiva el, muchas veces tedioso, procedimiento judicial.

En los antes mencionados proyectos de modernización es posible observar que el traspaso ha sido, en términos generales, exitoso, pero no exento de dificultades. Muchas veces se argumentó que tales procesos podrían ir aparejados con discriminaciones a las personas que no contaban con los medios para acceder a la digitalización, sin embargo, la práctica demostró que la gran mayoría de los usuarios se vio favorecido por la simplicidad y rapidez que ofrecen los modelos digitales.

En este sentido, nos llama la atención un sector de la economía que generalmente utiliza documentos electrónicos para la gestión de sus actos de comercio, hablamos del mercado de los pasajes aéreos.

Es un uso recurrente en este mercado que el contrato de transporte aéreo sea suscrito a través de sus plataformas de internet y luego se manifieste por medio de documentos electrónicos.

El Código Aeronáutico trata en el Capítulo V del Título VII "del Contrato de transporte aéreo" definiéndolo como "aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a quienes vayan consignada".

Específicamente y respecto al transporte de pasajeros, el Código mencionado señala que el transportador dará al pasajero un billete de pasaje, que deberá contener, a lo menos, las siguientes indicaciones:

a) Lugar y fecha de expedición;
b) Nombre del pasajero y del transportador o transportadores;
c) Puntos de partida y de destino, y
d) Precio y clase del pasaje.

El mismo artículo en su inciso tercero señala que este billete de pasaje tiene como consecuencia jurídica el hacer fe de la celebración y de las

condiciones del contrato de transporte; por lo tanto cualquier irregularidad, falta o pérdida del mismo no será razón suficiente para restarle validez.

Respecto a este contrato de transporte aéreo de pasajeros existe una circunstancia muy común entre sus suscriptores, toda vez que en varias ocasiones, la persona que contrata dicho servicio, por diversos motivos, no puede utilizarlo o derechamente no quiere hacer uso del crédito adquirido. Este punto es viciado por las condiciones abusivas de la tarifa contratada, las que muchas veces no admiten traspaso, cambio de hora o de día, provocando que estos billetes sean perdidos por el pasajero contratante, el cual no tiene ningún derecho a reembolso por parte de la compañía aérea.

Nuestra legislación, en materia de derechos de los pasajeros aéreos, es precaria y muchas veces queda a la arbitrariedad de las cláusulas redactadas por las líneas aéreas, las que en la práctica pasan a ser contratos de adhesión. Esto repercute en que los pocos derechos consagrados a los pasajeros que contempla el Código Aeronáutico, resultan, sin duda, insuficientes y limitadísimos frente a los beneficios, márgenes de ganancia y réditos de las compañías aéreas.

Creemos necesario actualizar y concretar los derechos mínimos de los pasajeros. De esta manera, se hace necesario legislar sobre el ***derecho*** a transferir el billete electrónico de pasaje aéreo, que ha ingresado al patrimonio del contratante.

No parece lógico que ante un impedimento o cambio en las condiciones de un viaje por motivos de salud, o simplemente por mera liberalidad, se vea perjudicado el propietario del pasaje y con ello se beneficie la compañía aérea, pues incluso ello podría calificarse como un enriquecimiento sin causa, figura proscrita en nuestro ordenamiento jurídico.

Así las cosas, al ser el pasaje aéreo una figura de carácter nominativo, como lo señala el artículo 131 del código aeronáutico, se propone

establecer el mecanismo del endoso como forma de transferencia del mismo.

Es por esto que proponemos incorporar una modificación al Código Aeronáutico que permita la transferencia del billete de pasaje aéreo electrónico mediante el endoso del mismo.

De la misma manera que otorgamos el derecho a endosar el pasaje, el presente proyecto de ley lo limita teniendo presente el interés público y la seguridad que debe llevar envuelto el mercado de pasajes aéreos. Así las cosas, el proyecto propone que el derecho a endoso sólo sea permitido entre personas naturales y por una sola vez.

En esta misma línea de ideas, es importante destacar que el antes mencionado endoso electrónico deberá ser informado a las compañías encargadas del transporte aéreo de pasajeros de manera oportuna y en un periodo previo que permita a las compañías aéreas tener certeza sobre la identidad de cada uno de los pasajeros que utilizan este medio de transporte.

A nivel de derecho comparado este reconocimiento esta recogido expresamente en la legislación peruana, la cual es muy pertinente citar, debido a que el mercado de transporte aéreo tiene similitudes tanto en sus oferentes como en los controladores de los mismos.

El legislador peruano reconoce expresamente la posibilidad de endosar el billete de pasaje. En efecto, la Ley Nº 29.571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, publicada el 2 de septiembre de 2010, dispone en su artículo 66 numeral 7 que los consumidores del servicio de transporte nacional en cualquier modalidad, pueden endosar o transferir la titularidad del servicio adquirido, a favor de otro consumidor o postergar la realización del servicio en las mismas condiciones pactadas, pudiendo ser considerado como parte de pago según lo pactado.

Para lo anterior, el titular que quiera hacer uso de este derecho debe comunicar de manera “previa y fehaciente” al proveedor del servicio con una anticipación no menor a veinticuatro horas de la fecha y hora

prevista para la prestación del servicio, asumiendo los gastos únicamente relacionados con la emisión del nuevo boleto, los cuales no deben ser superiores al costo efectivo de dicha emisión.

Si bien la aplicación de este derecho al transporte aéreo de pasajeros ha estado sometida a diversos procesos administrativos y judiciales, iniciados, principalmente, por asociaciones gremiales asociadas al sector aeronáutico, en 2015 el Tribunal Constitucional Peruano, pronunciándose sobre un requerimiento de la Asociación Peruana de Empresas de Aviación (APEA) reafirmó la aplicación de dicho derecho al transporte aéreo, validando las acciones de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor (INDECOPI), tendientes a exigir el ejercicio de dicho derecho.

Así las cosas, si el proyecto de ley es aprobado por este Congreso en los términos propuestos, el Código Aeronáutico chileno sería modificado en los siguientes términos:

> ***Artículo 126.-*** Contrato de transporte aéreo es aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a quienes vayan consignadas
>
> ***El contrato de transporte aéreo será un documento electrónico y se regirá por lo dispuesto en la ley 19.799 sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma.***
>
> ***Sólo de manera excepcional y cuando el pasajero expresa y fundadamente lo solicite, será celebrado y emitido de manera material y presencial".***
>
> ***Artículo 131.- "El transportador dará al pasajero un billete de pasaje a su orden, en forma de documento electrónico, que deberá contener, a lo menos, las siguientes indicaciones:***
>
> a) Lugar y fecha de expedición.
> b) Nombre del pasajero y del transportador o transportadores.
> c) Puntos de partida y de destino, precio y clase del pasaje.
> d) La explicitación clara de las condiciones, restricciones y limitaciones a que está sujeto y de todos los derechos contemplados en el presente Capítulo.

El transportador ***deberá expedir el billete de pasaje de manera electrónica cumpliendo con lo señalado anteriormente.***

El billete de pasaje hace fe de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La falta, irregularidades o pérdida del billete no afectarán a la existencia ni a la validez del contrato.

Con todo, el transportador estará obligado a tener a disposición de los pasajeros folletos informativos con especificación de sus derechos, en un lugar visible de sus oficinas de venta de pasajes y en los mostradores de los aeropuertos.

Artículo 131 BIS: El pasajero tiene derecho a transferir, libre de todo gravamen, el billete de pasaje aéreo electrónico emitido a su orden mediante endoso electrónico del mismo.

Dicha transferencia deberá ser suscrita e informada electrónicamente con anterioridad a la prestación del servicio por parte del transportador. Tal periodo no podrá ser inferior a cuarenta y ocho horas para vuelos nacionales, ni inferior a setenta y dos horas para vuelos internacionales, en relación al horario fijado para la salida del vuelo.

El endoso del billete de transporte aéreo electrónico sólo será válido entre personas naturales y por una sola vez. Lo anterior es sin perjuicio de las estipulaciones que establezcan mayor flexibilidad a favor del pasajero.

Por las razones anteriores es que venimos en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo 1: Modifíquese la ley 18.916 que aprueba el Código Aeronáutico en los siguientes términos:

1.- En el artículo 126, agréguese los siguientes incisos segundo y final nuevos: “El contrato de transporte aéreo será un documento

electrónico y se regirá por lo dispuesto en la ley 19.799 sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma.
Sólo de manera excepcional y cuando el pasajero expresa y fundadamente lo solicite, será celebrado y emitido de manera presencial".

2.- En el artículo 131, reemplácese el inciso primero por el siguiente nuevo: "El transportador dará al pasajero un billete de pasaje a su orden, en forma de documento electrónico, que deberá contener, a lo menos, las siguientes indicaciones:

- En el inciso segundo, reemplácese la frase "podrá expedir el billete de pasaje por cualquier medio, siempre y cuando éste permita cumplir con lo señalado anteriormente." por la frase: "deberá expedir el billete de pasaje de manera electrónica cumpliendo con lo señalado anteriormente".

3.- Incorpórese el siguiente artículo 131 bis nuevo: "El pasajero tiene derecho a transferir, libre de todo gravamen, el billete de pasaje aéreo electrónico emitido a su orden mediante endoso electrónico del mismo.
Dicha transferencia deberá ser suscrita e informada electrónicamente con anterioridad a la prestación del servicio por parte del transportador. Tal periodo no podrá ser inferior a 48 horas para vuelos nacionales ni 72 horas para vuelos internacionales, en relación al horario fijado para la salida del vuelo.
El endoso del billete de transporte aéreo electrónico sólo será válido entre personas naturales y por una sola vez. Lo anterior es sin perjuicio de las estipulaciones que establezcan mayor flexibilidad a favor del pasajero."

_____

KARIM BIANCHI RETAMALES
H. DIPUTADO.